

Plan des Déplacements Urbains (PDU) - Examen des scénarii - Choix d'un scénario

M. LE MAIRE, Rapporteur : Le 29 mars 1999, le Conseil Municipal a pris connaissance du diagnostic des déplacements dans Besançon et son agglomération.

Il n'est pas inutile de rappeler que le diagnostic montrait, entre autres :

- * la particularité des problématiques des déplacements dans l'agglomération (le poids de la Ville Centre par rapport aux communes périphériques) ;
- * le volume important des déplacements journaliers motorisés (fourchette de 450 à 500 000 déplacements / jour) avec un accroissement constaté à hauteur de 2 000 unités / jour ;
- * la part modale des transports en commun qui stagne, voire s'affaiblit ;
- * la part très faible des déplacements effectués en deux roues ;
- * l'offre importante en stationnement au centre-ville, notamment pour le stationnement gratuit de longue durée mais offre insuffisante dans la gestion actuelle ;
- * l'encombrement des pénétrantes radiales et de la première couronne du centre-ville, notamment de la Rocade du Centre qui a atteint ses limites

et le corollaire en matière de conséquences environnementales sur la qualité de l'air, la consommation de l'espace public par les véhicules particuliers (VP) mais également et surtout sur l'accroissement du bruit.

Les travaux collectifs menés pour l'élaboration de ce diagnostic ont également souligné que :

- * la problématique des déplacements sur Besançon même était interdépendante du fonctionnement de l'ensemble du bassin de vie constituant l'agglomération, justifiant la nécessité d'une cohérence avec le PDU des transports du Grand Besançon ;
- * la qualité de vie était à assurer sur l'ensemble des quartiers de la ville, certains subissant des atteintes équivalentes, voire supérieures à celles reconnues du centre-ville.

Prescrit par la Loi sur l'Air, le PDU n'a pas été pris comme une contrainte, mais bien comme un processus permettant d'affirmer de nouvelles orientations à une politique volontariste des déplacements, notamment par transports en commun (TC), menée à Besançon depuis plus de deux décennies.

Lors de la même séance du Conseil Municipal, à partir des forces et faiblesses de l'organisation des déplacements, les contraintes et objectifs du PDU avaient été définis ainsi :

CONTRAINTES ET OBJECTIFS DU PDU

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

- * 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-centres.

B - au niveau de la Ville de Besançon

- * un développement de l'urbanisation visant à 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 transport 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, itinéraire...) et du transit dans la ville (jalonnement, contrôles...),
- * une reconquête d'espaces publics pour le citoyen (rues, places pour les loisirs et la détente...).

A partir de ces objectifs, les services municipaux et le Bureau d'Etudes TRANSI- TEC INGENIEURS, en associant largement divers services de l'Etat, les services spécialisés du District, du Département, de la Région et divers spécialistes ou acteurs des déplacements ont élaboré 4 scenarii qui traitent du concept des déplacements, en faisant une évaluation en regard avec les objectifs et les termes de la Loi sur l'Air.

Ces scenarii font l'objet de l'important rapport technique adressé à chaque Conseiller.

L'élaboration des scénarii a pris en compte les orientations tracées par les acteurs de l'aménagement du territoire dans notre bassin de vie, dans les schémas de planification en cours, notamment :

- . le Schéma Directeur de l'agglomération bisontine,
- . le Schéma Régional des Transports,
- . le Schéma Départemental des Transports

et deux «porters à connaissance de l'Etat» :

- . celui sur le Schéma Directeur de l'agglomération,
- . celui sur le présent PDU.

Prévoyant, de par la Loi, une mise en place d'actions et une mesure des résultats sur une période de 10 années, le PDU prend en compte, dans ces scénarii :

- * les infrastructures routières planifiées à plus ou moins longue échéance,
- * les intentions communautaires au niveau de la Région, au niveau de l'agglomération, d'un usage optimum de la croix ferroviaire de l'agglomération Saint-Vit - Viotte - Novillars et Mamirolle - La Mouillère - Viotte - Devecey (ce dernier tronçon étant à réhabiliter parallèlement à l'arrivée du TGV dans l'agglomération), croix ferroviaire sous-employée, située sur des axes majeurs du développement.

Le renforcement et un usage intensif de cette croix ferroviaire au bénéfice des déplacements dans la large agglomération conforteront notre volonté d'un projet ambitieux sur la gare Viotte appelée à être le véritable pôle intermodal des transports et plaque d'irrigation de la région par les TER.

Au titre des infrastructures routières, il y a lieu de porter un regard sur les contournements routiers, notre ville étant une des rares capitales régionales à ne pas disposer d'un contournement périphérique.

Tracées sur les documents d'urbanisme, la Voie de Desserte et de Contournement (VDC), et la Rocade Nord-Est (RNE) ou Voie de Desserte et de Contournement Nord-Est n'auront pas la même incidence dans le temps sur le PDU.

La Voie de Desserte et de Contournement Ouest-Sud, judicieusement envisagée proche du développement pour permettre -au-delà du transfert de transit somme toute faible- une irrigation optimale et un report de trafic agira, quel que soit le scénario, son achèvement, malgré des retards conséquents, étant envisagé formellement au cours de la période de 10 ans dévolue au présent PDU. Il est à souligner que les reports engendrés de trafic -essentiellement à l'Ouest de la ville- ne seront pas suffisants pour permettre une véritable hiérarchisation des voies favorisant des TC performants et la mise en place d'itinéraires deux roues sécurisés.

Seul l'achèvement de l'infrastructure de contournement périphérique avec la Rocade Nord-Est est de nature à assurer un transfert de trafic permettant d'élaborer des schémas alternatifs en faveur des TC et des deux roues.

Ce report de trafic, à partir des simulations de l'Etat (DDE) est de l'ordre de 45 % sur le Boulevard Nord, 35 % sur le secteur Rivotte / Gaulard, 30 % sur le secteur Charles Nodier, en prenant en compte un accroissement naturel du trafic envisagé à 1 ou 2 % par an.

Cette donnée montre combien le Conseil Municipal doit appeler de ses vœux un engagement effectif de l'Etat sur la Rocade Nord-Est dès le prochain Contrat de Plan.

Les délais prévisibles de mise en service de cette infrastructure capitale, au-delà de la prochaine période de 10 ans, ont amené à ne l'incorporer que dans un scénario à long terme.

Au-delà de ces préliminaires, les 4 scénarii ont été élaborés à partir :

- . de principes directeurs,
- . d'un concept multimodal de base applicable à l'agglomération,
- . d'un concept multimodal de base applicable à Besançon même,

et l'introduction d'éléments variables.

Les principes directeur de base des scénarii

Les principes directeurs, «immuables» dans les 4 scénarii, définissent les conditions des déplacements à la mise en place du PDU ; théoriques, ils parient sur une évolution des comportements (incités par le projet) sans laquelle un résultat positif sera difficile.

1. Pratique d'une véritable intermodalité,
2. Usage de TC là où ils sont performants,
3. Mise en place d'un réseau routier urbain hiérarchisé protégeant les quartiers d'habitation,
4. Politique de stationnement sélective favorisant l'usage en faveur de l'activité économique,
5. Conditions de déplacement favorisant les modes doux : piétons, deux roues,
6. Maîtrise du transport de marchandises.

Le concept multimodal de base applicable à l'agglomération

Le périmètre d'action du PDU étant légalement limité à la Ville de Besançon, les propositions faites au niveau de l'agglomération correspondent à des orientations en cours de validation par l'Etat et les autres collectivités (Région - Département - District...); elles seront en cohérence dans les orientations du PDU du TGB.

Il repose sur :

. à court - moyen terme :

* La mise en place d'une meilleure concertation des autorités organisatrices des transports (conférence permanente par exemple), visant la création d'une **Autorité Organisatrice des Transports unique** (AOT) et la continuité tarifaire (l'hypothèse de la création d'une communauté d'agglomération dans le cadre de la Loi CHEVENEMENT -impliquant la compétence transports obligatoire- n'a pas été envisagée dans les 4 scénarii. Elle est citée pour mémoire, cette hypothèse ne pouvant que favoriser la réussite du PDU),

* L'utilisation, pour les bus du TGB du Département et de la Région, des priorités CTB aux carrefours à feux,

* L'utilisation d'infrastructures existantes comme parcs relais : P + R proches des haltes ferroviaires et routières de l'agglomération,

* L'aménagement **du pôle multimodal de la gare Viotte** dans le cadre d'un **Grand Projet Urbain** (point de convergence des TGV, des lignes SNCF classiques, des TER, des réseaux de bus CTB - TGB - Département - Région, des taxis et lieu de service pour VP - stationnement - location deux roues - piétons), engendrant la suppression de l'autogare au centre-ville,

* La hiérarchisation du réseau routier, en modérant les traversées de localité, voire en les évitant,
. à moyen - long terme :

* La valorisation du réseau ferroviaire d'agglomération existant (achèvement de la croix ferroviaire jusqu'à Devecey - création de nouvelles haltes : Planoise - CHU / Morre / Ecole-Valentin / Porte Nord rue de Vesoul ... - amélioration du matériel roulant - augmentation des fréquences, ...) et du réseau national (accueil du TGV dans l'agglomération, complémentarité des deux gares desservies par les TGV Auxon et Viotte),

* La hiérarchisation du réseau routier bus avec :

- des lignes structurantes hors des couloirs ferroviaires,
- des lignes de rabattement sur les axes TC structurants pour desservir l'ensemble de la couronne d'agglomération,
- le cadencement des fréquences des lignes TC structurantes,
- le rabattement des lignes TC routières suburbaines sur la CTB (Planoise - Orchamps - Campus - Saint-Claude - ...) avec continuité tarifaire (ex. : Palente - Orchamps en cours avec les lignes départementales),
- l'aménagement d'interfaces parc relais (rail et bus) répondant aux besoins des usagers (proximité TC - sécurité - confort - services...).

Le concept multimodal de base applicable à Besançon même

Le territoire de la Ville de Besançon est le cadre légal d'action du PDU. C'est donc à cette échelle que la traduction des principes directeurs en véritables actions sera réelle, les 4 scénarii envisageant leur prise en compte plus ou moins forte dans le temps.

Il repose sur :

* une évolution radicale du réseau CTB réparti en :

- . liaisons principales dites «axes prioritaires ou axes lourds ou axes site propre» sur lesquels le cadencement de bus peut aller jusqu'à 4 minutes,
- . liaisons secondaires correspondant à l'esprit du réseau existant.

* l'utilisation directe des TC urbains à Besançon et l'utilisation combinée VP + bus ou VP + rail pour les usagers de l'agglomération n'habitant pas près d'une halte d'une ligne TC routière structurante,

* l'implantation d'interfaces PARC- RELAIS + RAIL (P + R) en dehors du tissu urbain de Besançon, alors que les interfaces PARC-RELAIS + BUS (P + B) se situeront à la limite de ce même tissu urbain pour pouvoir être efficaces,

* la modération du trafic en traversée de quartiers d'habitation et plus fortement au centre-ville, ainsi que l'utilisation des voiries concentriques et des radiales principales,

* une politique de stationnement favorisant les clients, visiteurs et résidents du centre-ville tout en offrant une alternative attractive en périphérie (P + R / P + B) pour les pendulaires et libérant les voies publiques dans la première couronne,

* l'aménagement d'itinéraires privilégiés pour les piétons et les deux roues,

* la maîtrise du trafic de transit PL ainsi que les livraisons au centre-ville.

Pour générer les 4 scénarii,

. **aux principes directeurs immuables,**

. **aux concepts multimodaux**

s'ajouteront les principaux éléments variables suivants :

Le réseau routier

* l'horizon de réalisation de la Rocade Nord-Est : la réalisation de cette infra-structure étant admise comme indispensable, la variable réside dans les délais de sa mise en service (plus ou moins 10 ans),

* la hiérarchie du réseau routier, dont le rôle attribué aux différents éléments variera d'un scénario à l'autre,

* l'emplacement des «contrôles d'accès» qui seront plus ou moins rapprochés de la Rocade du Centre ou de la Voie de Contournement. On entend par contrôle d'accès toutes mesures freinant le VP et dissuadant de son utilisation.

Le stationnement

* l'offre au centre-ville, le nombre de places disponibles, la gestion de celles-ci (durées - tarifications ...), les mesures de contrôle,

* l'aménagement et l'emplacement d'interfaces d'échanges P + R et P + B en fonction du réseau TC principal.

Les transports en commun

* la hiérarchie du réseau CTB, la localisation et la place attribuée notamment aux axes prioritaires,

* le volume du trafic bus au centre-ville qui peut varier de l'état actuel à un contournement total, ainsi que le type de bus,

* le niveau des priorités des TC (régulation, site propre) sur le réseau routier VP ainsi que l'étendue géographique,

* l'horizon de réalisation du pôle multimodal de la gare Viotte (plus ou moins 10 ans),

* le développement des infrastructures ferroviaires dans le cadre de programmes régionaux et d'agglomération (nouvelles haltes, achèvement de la croix ferroviaire, améliorations du matériel et du cadencement, ...),

* la structure du réseau routier d'agglomération.

Les modes doux

* l'étendue de la zone piétonne, pouvant varier de l'état actuel à une piétonnisation totale du centre-ville et du quartier Battant,

* l'application effective de Schémas Directeurs deux roues et piétons liés aux pôles activités et aux loisirs, application totale dépendant de l'horizon de réalisation de la Rocade Nord-Est.

Le transport de marchandises

* la gestion du trafic de transit, dépendant fortement de l'horizon de réalisation de la Rocade Nord-Est,

* la réglementation plus ou moins stricte des livraisons au centre-ville, par l'entremise d'une plateforme de centralisation.

Les 4 scénarii d'organisation multimodale des déplacements à Besançon sont générés en faisant varier ces différents paramètres, tout en respectant les principes directeurs définis et en veillant à conserver une certaine cohérence dans chaque scénario.

LE SCENARIO «A»**LA POURSUITE DES ACTIONS**

Scénario de base (voire de référence), il correspond à une accentuation de la politique menée actuellement, des correctifs, notamment dans le renfort de l'application des réglementations et des contrôles étant envisagés.

Ses éléments déterminants sont les suivants :

a - En terme de réseau routier

* réalisation de la voie de desserte et de contournement au cours de la période de 10 ans dévolue au PDU et la Rocade Nord-Est après 10 ans (elle n'entre donc pas en ligne de compte dans ce scénario),

* contrôles d'accès (incitations) des VP sur les axes radiaux principaux au niveau de la Rocade du Centre,

* application stricte de la réglementation par contrôles en zone piétonne et «fermeture définitive» des poches de circulation au centre-ville,

* incitation au co-voiturage.

b - En terme de stationnement

* application stricte de la réglementation par contrôles (notamment sur durée, paiement, stationnement illicite, ...),

* maintien du nombre total de places de stationnement au centre-ville et de leur gestion actuelle,

* en fonction des opportunités, remplacement du stationnement de surface, notamment sur voies au centre-ville par du stationnement en ouvrage (exemple en cours : secteur Marché).

c - En terme de TC d'agglomération

* maintien globalement des offres actuelles (TC routiers : TGB / Département / Région et ferroviaires : SNCF / TER),

* expérimentation d'interfaces TC routiers structurées (exemple en cours : Palente - Orchamps entre CTB et lignes départementales),

* mise en place d'une conférence des autorités organisatrices des transports de l'agglomération et prémices d'une politique tarifaire unique.

d - En terme de TC urbains

- * maintien du réseau actuel et de la qualité de son offre,
- * adaptation du matériel roulant (bus gaz - plancher bas - bus plus petits au centre-ville, ...),
- * poursuite de l'aménagement de priorités ponctuelles aux carrefours (régulation ...) au centre-ville et première couronne notamment.

e - En terme de modes doux

- * réalisation d'itinéraires de loisirs sur les berges du Doubs, dans le cadre de l'Avenir du Territoire entre Saône et Rhin,
- * définition et adoption du Schéma Directeur (deux roues et piétons) d'itinéraires urbains structurants,
- * extension du plateau piétonnier au centre-ville (secteur Marché) et application de la réglementation (contrôles)
- * amélioration ponctuelle des conditions de déplacements (sécurité - confort - marquage ...).

f - En terme de transport de marchandises

- * renforcement des contrôles et application des règlements de livraison au centre-ville, en zone piétonne notamment,
- * étude de faisabilité avec la CCI et les transporteurs d'une plateforme de centralisation / échange (centralisation de stocks, livraison par petits véhicules, ...),
- * incitation à l'usage des contournements pour le transit Poids Lourds.

LE SCENARIO «B»**DES TRANSPORTS COLLECTIFS DETOURNES DU CENTRE-VILLE**

Scénario très alternatif en ce qui concerne le centre-ville.

Ses éléments déterminants sont les suivants :

a - En terme de réseau routier

- * réalisation de la Voie de Desserte et de Contournement au cours de la période de 10 ans dévolue au PDU et la Rocade Nord-Est après 10 ans (elle n'entre donc pas en ligne de compte dans ce scénario),
- * contrôles d'accès (incitations) sur les axes radiaux principaux au niveau du Boulevard Nord et de la Rocade du Centre,
- * suppression du trafic de transit dans les quartiers d'habitation (limitation de vitesse - plan de circulation local - aménagements physiques, ...),
- * suppression totale du trafic au centre-ville sauf livraisons réglementées et résidents,
- * incitation au co-voiturage.

b - En terme de stationnement

* application stricte des réglementations par contrôles renforcés (durée - paiement - stationnement illicite - ...),

* forte baisse du nombre total de places de stationnement au centre-ville avec la suppression de toutes les places sur voies et espaces publics,

* évolution de la gestion du stationnement avec :

- très forte diminution de l'offre au centre-ville pour les pendulaires ; offre complémentaire en entrées de ville (P + B),

- légère diminution du nombre de places au centre-ville pour les clients et les visiteurs et possibilité de stationnement de courte et moyenne durée sur tous parcs de stationnement du centre-ville,

- maintien organisé d'une partie du stationnement sur domaine public au centre-ville pour les résidents,

* remplacement du stationnement de surface par du stationnement en ouvrage, si opportunités (ex. : Secteur Marché puis secteur Pasteur-Lycée),

* évolution des règles de stationnement des POS applicables aux constructeurs.

c - En terme de TC d'agglomération

* création du pôle multimodal de la gare Viotte (Grand Projet Urbain),

* aménagement d'une nouvelle halte ferroviaire à Planoise / CHU,

* réseau routier (TGB, Département, Région) structurant hors des couloirs ferroviaires,

* rabattement des lignes routières secondaires sur les axes de TC lourds,

* rabattement des lignes routières structurantes sur les axes de TC urbains - CTB (Planoise, Campus, Orchamps, Viotte...),

* fort cadencement des fréquences des axes structurants (30' à 60' aux heures de pointe, 60' à 120' aux heures creuses),

* mise en place d'une conférence des AOT visant à une meilleure collaboration des réseaux (SNCF, TGB, Département, Région) avec une politique tarifaire commune notamment,

* l'autogare disparaît en centre-ville.

d - En terme de TC urbains

* suppression du trafic bus à travers le centre-ville et Battant, avec organisation de retournements des terminus des lignes à l'Est et à l'Ouest de la Boucle. Refonte du réseau nécessaire.

* création d'un ou de plusieurs axes prioritaires bus :

- Halte SNCF de Planoise - Pôle Santé - Châteaufarine - Planoise - Saint- Jacques,

- Campus - Saint-Jacques,

- Palente - République.

Un axe prioritaire bus est caractérisé par les éléments suivants :

- site propre quasi intégral,
- priorités maximales aux carrefours,
- matériel roulant adapté (peu bruyant et peu polluant, plancher bas, ...),
- fréquence élevée (inférieure ou égale à 5' toute la journée).

* renforcement de la desserte inter- quartiers (ligne circulaire, ...) et des liaisons gares Viotte et Mouillère avec le centre-ville (lignes du coeur de ville, ...),

* amélioration de la qualité de l'offre actuelle (maillage du réseau, fréquences, vitesse commerciale, ...) :

- fréquences lignes principales : 10'
- fréquences lignes secondaires ; 20'

* adaptation du matériel roulant (bus gaz, plancher bas, bus plus petits, ...),

* priorités ponctuelles aux carrefours (régulation, voie bus) sur tout le réseau.

e - En terme de modes doux

* mise en application des Schémas Directeurs liés aux loisirs (rives du Doubs) et d'itinéraires urbains structurants (pôles d'activités, traversée de la Boucle, ...),

* extension du plateau piétonnier à l'ensemble du centre-ville et de Battant. Application stricte des réglementations, renforcement des contrôles,

* amélioration des conditions de déplacement (sécurité, confort) par des aménagements ponctuels sur l'ensemble de la ville (voirie, régulation, marquage, ...).

f - En terme de transport de marchandises

* application stricte des règlements de livraison au centre-ville (horaires, stationnement, ...), renforcement des contrôles,

* étude de faisabilité, avec la CCI et les transporteurs, d'une plateforme de centralisation / échange (centralisation des stocks, livraison par petits véhicules, ...),

* incitation du trafic de transit PL par le contournement de la ville (VDC) entre Vesoul et Pontarlier.

LE SCENARIO «C»**UN RESEAU D'INFRASTRUCTURES PARTIELLEMENT REALISE**

Scénario s'engageant vers une perspective très alternative sur la ville et sur l'agglomération, ne prenant en ligne de compte que les infrastructures raisonnablement envisageables dans la période de 10 ans dévolue au PDU.

Ses éléments déterminants sont les suivants :

a - En terme de réseau routier

* réalisation de la VDC d'ici à 5 ans et de la RNE après 10 ans (elle n'entre donc pas en ligne de compte dans ce scénario, puisque son horizon de réalisation se situe au-delà du PDU),

* contrôle d'accès (incitations) sur les axes radiaux principaux, au niveau du Boulevard Nord et de la Rocade,

* maîtrise du trafic de transit dans les quartiers d'habitation (limitation de vitesse, aménagements, plan de circulation local, ...),

* renforcement du contrôle du respect de la zone piétonne et «fermeture» des poches de circulation au centre-ville,

* incitation au co-voiturage.

b - En terme de stationnement

* application stricte de la réglementation par contrôles renforcés (durée, espaces, paiements, ...),

* maintien du nombre total de places de stationnement au centre-ville, seule leur gestion étant modifiée (diminution du nombre de places de longue durée et gratuites),

* création d'interfaces P + B et P + R reliées aux axes forts TC (les axes prioritaires bus de la CTB notamment),

* la gestion :

- diminution de l'offre au centre-ville pour les pendulaires, avec une offre complémentaire en entrée de ville (P + B),

- légère augmentation du nombre de places au centre-ville pour les clients - visiteurs et possibilités de stationnement de courte - moyenne durée sur tout le centre- ville,

- légère augmentation du nombre de places au centre-ville pour les résidents et possibilités de stationnement sur toute la ville.

* remplacement du stationnement de surface par du stationnement en ouvrage, si opportunité (ex. : Secteur Marché puis secteur Pasteur-Lycée),

* évolution des règles de stationnement des POS applicables aux constructeurs.

c - En terme de TC d'agglomération

* création du pôle multimodal à la gare Viotte (Grand Projet Urbain),

* aménagement d'une nouvelle halte ferroviaire à Planoise / CHU,

* rabattement des lignes routières (TGB, Département, Région) sur les axes de TC urbains - CTB (Planoise, Campus, Orchamps, Viotte, ...),

* mise en place d'une conférence des Autorités Organisatrices de Transports visant à une meilleure collaboration des réseaux (SNCF, TGB, Département, Région), avec une politique tarifaire commune notamment,

* l'autogare disparaît en centre-ville.

d - En terme de TC urbains

* création d'un ou de plusieurs axes prioritaires bus :

- Halte SNCF de Planoise - Pôle Santé - Châteaufarine - Planoise - Saint-Jacques,

- Campus - Saint-Jacques,

- Palente - République.

Un axe prioritaire bus est caractérisé par les éléments suivants :

- site propre quasi intégral,

- priorités maximales aux carrefours,

- matériel roulant adapté (peu bruyant et peu polluant, plancher bas, ...),

- fréquence élevée (inférieure ou égale à 5' toute la journée).

* renforcement de la desserte inter- quartiers (ligne circulaire, ...) et des liaisons gares Viotte et Mouillère avec le centre-ville (lignes du coeur de ville, ...),

* diminution de 50 % du trafic bus à travers le centre-ville, avec un terminus (retournement) des lignes en bordure de la Boucle (Est et Ouest),

* amélioration de la qualité de l'offre actuelle (maillage du réseau, fréquences, vitesse commerciale, ...) :

- fréquence lignes principales : 10'

- fréquences lignes secondaires : 20'

* adaptation du matériel roulant (bus gaz - GNV, plancher bas, bus plus petits, ...),

* priorités ponctuelles aux carrefours (régulation, voie bus) sur tout le réseau.

e - En terme de modes doux

* mise en application des Schémas Directeurs liés aux loisirs (rives du Doubs) et d'itinéraires structurants urbains (pôles d'activités, traversée de la Boucle), s'étendant aux communes périphériques,

* extension du plateau piétonnier au centre-ville (axe Place de la Mairie - Place du Marché : soit doublement de la surface actuelle),

* application stricte de la réglementation du secteur piétonnier par renforcement des contrôles (contrôle automatique et centralisé envisagé),

* amélioration des conditions de déplacement (sécurité, confort) par des aménagements ponctuels sur l'ensemble de la ville (voirie, régulation, marquage, ...).

f - En terme de transport de marchandises

* application stricte des règlements de livraison au centre-ville (horaires, stationnement, ...) renforcement des contrôles,

* étude de faisabilité, avec la CCI et les transporteurs, d'une plateforme de centralisation / échange (centralisation des stocks, livraison par petits véhicules, ...),

* incitation du trafic de transit PL par le contournement de la Ville (VDC) entre Vesoul et Pontarlier.

LE SCENARIO «D»

UN RESEAU D'INFRASTRUCTURES ACHEVE

Scénario mettant en place des mesures à moyen - long terme alternatives en faveur d'une véritable intermodalité des transports sur le bassin de vie de Besançon. Il prend en ligne de compte l'ensemble des infra-structures nécessaires - routières et ferroviaires - envisageant que des réalisations pourraient être accélérées par des volontés politiques fortes afin de coïncider avec la période de 10 ans dévolue au PDU.

Ses éléments déterminants sont les suivants :

a - En terme de réseau routier

* réalisation de la VDC d'ici à 5 ans et de la RNE au cours des 10 ans dévolus au PDU : **l'action sur les reports de trafic est donc optimum,**

* contrôles d'accès (incitations) sur les axes radiaux principaux au niveau de la VDC et de la RNE, du Boulevard Nord et de la Rocade du Centre,

* transformation du Boulevard Nord en véritable voie urbaine (requalification) avec mise en place d'une voie bus continue dans chaque sens et d'un itinéraire deux roues facilité. La même transformation est envisageable sur la Rocade du Centre lorsque son profil est à 2 x 2 voies ou plus,

* suppression du trafic de transit dans les quartiers d'habitation (limitation de vitesse, aménagements, plan de circulation local, ...),

* renforcement des contrôles du respect de la zone piétonne et «fermeture» des poches de circulation au centre-ville,

* incitation au co-voiturage.

b - En terme de stationnement

* application stricte de la réglementation par contrôles renforcés (durée, espaces, paiements),

* baisse du nombre total de places de stationnement au centre-ville,

* création d'interfaces P + B et P + R reliées aux axes forts TC (rails et axes prioritaires bus de la CTB notamment),

* la gestion :

- très forte diminution de l'offre au centre-ville pour les pendulaires ; offre complémentaire en entrées de ville (P + B),

- légère augmentation du nombre de places au centre-ville pour les clients - les visiteurs et possibilités de stationnement de courte - moyenne durée sur tout le centre- ville,

- légère augmentation du nombre de places au centre-ville pour les résidents et possibilités de stationnement sur toute la ville,

* remplacement du stationnement de surface par du stationnement en ouvrage, si opportunités.

c - En terme de TC d'agglomération

Le scénario prend en compte un ambitieux projet ferroviaire impliquant l'Etat et toutes les collectivités locales notamment dans le cadre du Schéma Régional des Transports en cours d'adoption au Conseil Régional et du Schéma Directeur de l'agglomération bisontine.

* création du pôle multimodal à la gare Viotte (Grand Projet Urbain),

* réaménagement de l'axe ferroviaire Nord en liaison avec la future ligne et gare TGV et la desserte TGV de la gare Viotte,

* aménagement de nouvelles haltes ferroviaires (Planoise, Morre, Ecole-Valentin, Porte Nord rue de Vesoul ...),

* réseau routier (TGB, Département, Région) structurant hors des couloirs ferroviaires,

* rabattement des lignes routières secondaires dans les axes de TC lourds (ferroviaires ou routiers),

* rabattement des lignes routières structurantes sur les axes TC urbains - CTB (Planoise, Campus, Orchamps, Viotte, ...),

* fort cadencement des fréquences des axes structurants (30' à 60' aux heures de pointe, 60' à 120' aux heures creuses),

* mise en place d'une conférence des AOT visant à une meilleure collaboration des réseaux (SNCF, TGB, Département, Région), avec une politique tarifaire commune notamment. Une autorité unique est envisagée à terme dans l'agglomération,

* l'autogare disparaît en centre-ville.

d - En terme de TC urbains (CTB)

* création d'un ou de plusieurs axes prioritaires bus :

- halte SNCF de Planoise - Pôle Santé - Châteaufarine - Planoise - Saint-Jacques,

- Campus - Saint-Jacques,

- Boulevard - République par rue de Vesoul,

- Planoise - Palente par le Boulevard,
- Palente - République par secteur des Vaîtes.

Un axe prioritaire bus est caractérisé par les éléments suivants :

- site propre quasi intégral,
- priorités maximales aux carrefours
- matériel roulant adapté (peu bruyant et peu polluant, plancher bas, ...),
- fréquence élevée (inférieure ou égale à 5' toute la journée).

* renforcement de la desserte inter- quartiers (ligne circulaire, ...) et des liaisons gares Viotte et Mouillère avec le centre-ville (lignes du coeur de ville, ...),

* diminution de 50 % du trafic bus à travers le centre-ville, avec un terminus (retournement) des lignes en bordure de la Boucle (Est et Ouest),

* amélioration de la qualité de l'offre actuelle (maillage du réseau, fréquences, vitesse commerciale, ...) :

- fréquences lignes principales : 10'
- fréquences lignes secondaires : 20'

* adaptation du matériel roulant (bus gaz, plancher bas, bus plus petits, ...),

* priorités maximales (régulation, voie bus) sur tout le réseau.

e - En terme de mode doux

* mise en application des Schémas Directeurs liés aux loisirs (rives du Doubs) et d'itinéraires urbains (pôles d'activités, traversée de la Boucle, ...),

* extension du plateau piétonnier au centre-ville (liaison Place de la Mairie - Place du Marché et ultérieurement haut de la Boucle dans le cadre de CHORUS) : à terme, le triplement de la surface actuelle peut être envisagé,

* amélioration des conditions de déplacement (sécurité, confort) par des aménagements ponctuels sur l'ensemble de la ville (voirie, régulation, marquage, ...).

f - En terme de transport de marchandises

* renforcement des règlements de livraison au centre-ville (horaires, stationnement, ...),

* étude de faisabilité d'une plateforme de centralisation / échange (centralisation des stocks, livraison par petits véhicules, ...),

* trafic de transit PL par le contournement de la ville (VDC - RNE).

Evaluation globale des 4 scenarii

Elle a été effectuée :

* à partir de critères d'évaluation tirés de la Loi sur l'Air et des objectifs fixés au PDU par le Conseil Municipal,

Elle comprend, dans le rapport technique adressé à chaque Conseiller Municipal :

* l'évaluation «technique» des effets des scenarii par rapport à l'état actuel en matière de trafic VP, de demandes et offres en stationnement, de demandes TC, d'environnement,

* l'évaluation du taux de satisfaction des objectifs du PDU (Loi et Conseil Municipal),

* une approche des ratios des coûts engendrés en terme d'investissement et de charges,

Les principaux effets :

1 - DU SCENARIO «A»

* Des problèmes de congestion du trafic (Rue de Dole, haut Rue de Vesoul, bas Rue de Belfort, Boulevard Nord, ...) pénalisant également la bonne marche des TC,

* Pas de maîtrise du trafic de transit par les quartiers d'habitation entraînant une baisse de la qualité de vie (bruit, sécurité, confort, ...),

* Un trafic bus en traversée du centre-ville passablement gênant (bruit, pollution, consommation d'espace, ...) pour les usagers de la zone piétonne et pour les riverains, malgré le nouveau matériel roulant (bus à gaz),

* Des conditions de déplacements globalement de moindre qualité pour les modes doux, dues à la présence toujours aussi importante des VP (trafic et stationnement),

* Une politique de stationnement du centre-ville peu incitative, pour les pendulaires notamment.

2 - DU SCENARIO «B»

* Des problèmes de congestion du trafic (Rue de Dole, haut Rue de Vesoul, bas Rue de Belfort, Rocade, Boulevard Nord, ...) pénalisant surtout la bonne marche des TC,

* Pas de maîtrise possible du trafic de transit par les quartiers d'habitation entraînant une baisse de la qualité de vie (bruit, sécurité, confort, ...),

* Une suppression du trafic bus au centre-ville, entraînant une forte diminution de la fréquentation du réseau, malgré le développement de l'offre,

* Un réseau CTB à l'équilibre financier rompu,

* Des conditions de déplacements globalement de meilleure qualité pour les modes doux, au centre-ville, mais de plus mauvaise qualité dans la première couronne,

* Une politique de stationnement du centre-ville trop sélective,

* Une économie du centre-ville menacée de déclin malgré l'amélioration de la qualité de vie.

3 - DU SCENARIO «C»

* Des problèmes de congestion du trafic (Rue de Dole, haut Rue de Vesoul, bas Rue de Belfort, Boulevard Nord, ...) pénalisant très localement la bonne marche des TC (axe prioritaire),

* Une certaine maîtrise du trafic de transit par les quartiers d'habitation entraînant une baisse des nuisances (bruit, sécurité, confort),

* Une diminution du trafic bus au centre-ville, «fermeture» des poches et une politique de stationnement sélective entraînant une amélioration de la qualité de vie,

* Une augmentation de la part modale en faveur des TC sur la Ville et sur l'agglomération : estimation d'augmentation de 6 à 10 000 voy. / jour sur CTB,

* Des conditions de déplacements globalement de meilleure qualité pour les modes doux.

4 - DU SCENARIO «D»

* Une bonne maîtrise du trafic, aussi bien sur les axes principaux que secondaires entraînant une baisse des nuisances (bruit, sécurité, confort, ...) dans les quartiers d'habitation,

* Une diminution du trafic bus au centre-ville, la «fermeture» des poches et une politique de stationnement sélective entraînant une amélioration de la qualité de vie,

* Des conditions de déplacements globalement de meilleure qualité pour les modes doux,

* Une politique des TC sur la Ville et sur l'ensemble de l'agglomération conduisant à une augmentation substantielle de la part modale : estimation d'augmentation de 10 à 15 000 voy./jour sur CTB (actuellement : 70 000 voy./jour),

* Une politique de stationnement sélective et fortement incitative, n'oubliant pas les résidents,

* Un réseau CTB revitalisé à l'équilibre financier bien assuré.

Les coûts

Evalués en ratios -c'est le PDU lui-même qui précisera l'évaluation de chaque action et la programmation financière dans le temps- ; ils font apparaître :

* Des investissements majeurs (infrastructures routières - axes lourds - voies piétonnes - circuits deux roues...),

* Des investissements d'équipements locaux et de matériels,

* Le surcoût de charges de fonctionnement (contrôle renforcé du stationnement, charges de fonctionnement des TC compte tenu de l'amélioration de l'intermodalité, ...).

Ils s'échelonnent, en investissement :

* 165 MF (scénario «A»)

* 400 MF (scénario «B»)

* 450 MF (scénario «C»)

* 540 MF (scénario «D»)

et en charges supplémentaires de fonctionnement :

* 2,5 MF/an (scénario «A»)

* 5,5 MF/an (scénario «B»)

* 5,5 MF/an (scénario «C»)

* 7,5 MF/an (scénario «D»)

L'évaluation globale montre que :

* Le scénario «A» (référence) ne correspond pas aux objectifs de la Loi sur l'Air et ne s'inscrit pas dans la dynamique voulue par le Conseil Municipal du 29 mars dernier,

* Le scénario «B» répond certainement à des objectifs de la Loi sur l'Air au centre-ville, s'en écarte en ce qui concerne la diminution de la part modale des TC, et contient des contradictions qui le rendent impossible à mettre en place. Enfin, l'objectif fixé par le Conseil Municipal du 29 mars, de perspective économique, ne sera pas tenu au centre-ville,

* Le scénario «C» répond globalement aux objectifs du PDU (Loi sur l'Air et Conseil Municipal) mais ne bénéficie pas des effets que pourraient apporter des projets d'infra-structures ambitieux (infrastructures routières - RNE - axes lourds TC... - et infrastructures ferroviaires d'agglomération).

* Le scénario «D» répond bien aux objectifs du PDU (Loi sur l'Air et Conseil Municipal). Ambitieux en ce qui concerne la volonté politique de réalisations rapides des infrastructures majeures capables d'irriguer l'agglomération, son horizon se situe à cheval sur la période de 10 ans dévolue au PDU, voire au-delà.

Concertation et information de la population

Voulues par l'esprit de la Loi sur l'Air, il faut rappeler que le PDU retenu fera l'objet d'une enquête publique. La concertation et l'information de la population : collectivités locales - chambres consulaires - groupes d'usagers, associations et professionnels et population au sens large, ont été réelles par le biais de multiples réunions, par la diffusion de dossiers techniques ou synthétiques, de plaquettes, d'un numéro spécial de BVV distribué dans les 68 communes de l'agglomération, d'une exposition.

Les réactions à ces actions se sont concrétisées par les débats entre l'Adjoint en charge du dossier et les associations (notamment les Conseils de Quartier) et par l'envoi à la mairie d'avis pertinents.

Succinctement, il est possible de dire que :

* la population a compris le projet et son contenu,

* la population a fait part de son besoin d'une irrigation du centre-ville même par les TC (environ 13 % des avis écrits reçus se prononcent pour un scénario de piétonnisation totale du centre-ville, alors que plus de 70 % font part d'un souhait de maintien des TC en prenant en compte la nécessaire baisse des nuisances engendrées),

* près de 60 % des avis retiennent clairement que les perspectives tracées par les scénarii «C» et «D» sont les plus à même de porter un projet d'avenir pour les déplacements à Besançon

* un nombre important d'avis écrits ou oraux demande un respect des réglementations existantes.

Les scénarii restent, dans la formulation, au niveau du concept des déplacements, de la description des multiples actions nécessaires pour atteindre les objectifs dont certains relèvent, d'ailleurs, de plans de circulation (plan général ou plan de quartier) ou de mesures de fonctionnement. Elles apparaîtront dans le projet lui-même qui fera l'objet d'un examen détaillé par le Conseil Municipal à échéance d'environ un trimestre.

Le projet de PDU, rappelons-le, comprendra un phasage des actions, leur évaluation financière, le mode de financement de chacune d'elles et la procédure de mise en oeuvre et sera transmis à ENQUETE PUBLIQUE en fin de premier semestre 2000.

Le Comité de Pilotage Interne animé par l'Adjoint délégué à la Voirie - Circulation - Transports, a présenté à la Municipalité du 27 septembre, qui a souscrit à cette hypothèse, le scénario «D» comme celui le plus ambitieux en faveur des transports alternatifs dans une perspective de développement de la Ville et de l'agglomération ; scénario «D» différent du scénario «C» par la prise en compte volontariste des projets d'infra-structures indispensables à long terme et envisageant :

*** une répartition modale des déplacements motorisés dans l'agglomération :**

- par les transports en commun : de 26 % contre 18 % aujourd'hui
- par les véhicules particuliers : de 74 % contre 82 % aujourd'hui.

tenant compte d'un accroissement naturel des déplacements motorisés évalués à 1 ou 2 % par an, soit 4 à 9 000 déplacements motorisés / jour.

* l'aménagement complémentaire à terme et le développement de la croix ferroviaire d'agglomération,

* l'aménagement de la gare Viotte comme Grand Pôle Intermodal d'agglomération et la réalisation de haltes ferroviaires supplémentaires,

* l'achèvement, au Nord-Est, du contournement de la Ville, permettant un report du trafic optimum,

* la structuration du réseau de transports urbains (réseau CTB) autour d'axes prioritaires ou axes sites propres et la diminution du trafic bus au centre-ville, de 50 %.

* la complémentarité des transports en commun d'agglomération jusqu'à la création à terme d'une Autorité Organisatrice des Transports unique,

* la mise en place d'une politique de stationnement favorisant l'usage pour activités économiques au centre-ville, appuyée sur des PARCS-RELAIS (P + R et P + B) en faveur des pendulaires,

* l'extension de la piétonnisation du centre-ville par, à moyen terme, le doublement de la surface actuelle dans l'axe Marché - Mairie et, à long terme, le triplement par engagement de programmes sur le haut de la Boucle en prolongement de CHORUS,

* la mise en place de moyens techniques et humains permettant de faire appliquer les réglementations en matière de piétonnisation et de stationnement,

* la réalisation d'infrastructures conséquentes en faveur des deux roues pour les déplacements de loisirs et d'activités.

Le Conseil Municipal est appelé à débattre et à formuler son choix.

«M. LE MAIRE : Nous prenons le plat de résistance pour la soirée qui est le Plan des Déplacements Urbains. Vous avez reçu je pense en temps utile toutes les explications nécessaires et suffisantes et notamment un document «Oxygénation» en couleur. Nous avons demandé au Cabinet que nous connaissons bien, TRANSITEC, de bien vouloir étudier avec beaucoup de compétence et tout à fait sur le fond, ce premier aperçu du Plan des Déplacements Urbains de Besançon qui sera ensuite complété par des études plus approfondies, plus détaillées d'ici juin 2000.

Ce soir, le Cabinet TRANSITEC, par la voix de M. BLANC que nous connaissons bien, qui nous a déjà aidés en maintes occasions à régler les problèmes de circulation, va nous présenter ce PDU mais Bernard REGNIER souhaite auparavant intervenir.

M. REGNIER : L'étape de ce soir est capitale dans le difficile exercice d'élaboration du Plan de Déplacements Urbains. Difficile parce qu'en terme de déplacements, chacun est le spécialiste du déplacement de l'autre, difficile parce que chacun voit son intérêt et fixe les contraintes à l'autre, difficile parce qu'une grande part d'irrationalité, voire de démagogie, anime les débats.

La présentation de ce soir s'inscrit dans un processus que l'on peut estimer long mais nécessaire pour mener à bien les études, pour présenter, expliquer, débattre. Je crois d'ailleurs que nous avons largement débattu puisque nous avons organisé des dizaines de réunions pour présenter ce projet qui va engager notre ville et notre agglomération sur le long terme. Entre la prise de connaissance du diagnostic du printemps dernier et la présentation du PDU lui-même fin décembre 1999, voire début janvier 2000, nous devons examiner divers scénarios travaillés en groupe de pilotage avec l'appui efficace des services municipaux, des divers services externes dont l'Etat, la Région, le Département, le District et bien sûr du Cabinet TRANSITEC.

D'emblée, je veux rappeler que les scénarios doivent rester au niveau des concepts de déplacement. N'entrons pas ce soir dans les détails qui relèvent d'actions de plan de circulation, restons-en au stade des stratégies. Il serait dommage de ne pas débattre des grands enjeux et d'entrer dans des problématiques sectorielles ou locales, le concept stratégique ayant une incidence importante sur l'organisation spatiale de notre ville et de notre agglomération, car c'est bien de cela qu'il s'agit.

Le dossier qui vous est présenté se veut un projet global de développement durable des déplacements dans notre bassin de vie, je dis bien développement des déplacements et non pas restriction des déplacements. Continuons à nous déplacer mais mieux, c'est ce que nous proposerons.

Dans le cadre des objectifs fixés par la loi et par notre Conseil Municipal du 29 mars dernier, le Plan des Déplacements Urbains voulu par la loi sur l'air, n'a pas été considéré comme une contrainte mais bien comme un processus permettant d'apporter de nouvelles orientations à une politique volontariste des déplacements, notamment par les transports en commun, menée par notre ville depuis plus de deux décennies.

Lorsque nous avons formulé la démarche globale visant à élaborer le PDU, nous avons prévu la rédaction de trois scénarios. Au cours des travaux qui ont précédé la séance de ce soir, nous avons conclu très rapidement à la nécessité de rédiger en définitive quatre scénarios. En effet, même si elle est sectorielle, l'hypothèse de la piétonnisation totale du centre-ville et de son corollaire, l'abandon de la desserte interne de celui-ci par les transports en commun, devait faire l'objet d'un scénario à part entière compte tenu des débats très partagés voire contradictoires sur son intérêt.

C'est donc MM. BLANC et ERMATINGER du Cabinet TRANSITEC qui, à notre demande et compte tenu de la particularité du dossier, exposeront l'ensemble des aspects techniques. Tous les transparents qui vous seront expliqués sont dans le dossier que vous avez reçu. Je les remercie à l'avance de leurs explications pertinentes qui, j'en suis sûr, vous éclaireront tous, chers collègues.

Présentation des diapositives.

M. REGNIER : Je voudrais reprendre quelques points essentiels dont on a déjà longuement débattu en Municipalité. Je dirais tout d'abord qu'en terme de qualité de vie dans notre ville, il faut être conscient que le Plan des Déplacements Urbains aura une portée limitée sur l'amélioration de la qualité de l'air. Les avancées technologiques attendues des véhicules, notamment par les contraintes des directives européennes à l'échéance 2002, auront une portée tout autre. En terme de bruit, les quartiers bénéficieront d'une diminution conséquente de cette nuisance dans le cas du scénario D, je crois que vous l'aurez tous compris. En terme de consommation d'espace ou d'occupation du domaine public, les incidences bénéfiques sont plus ou moins fortes suivant les scénarios. Il est clair que le scénario B favorise le centre-ville mais défavorise les quartiers qui l'entourent.

Le processus prévoit une application des actions retenues dans le PDU à compter de juin 2000. Il faut être conscient que la mise en place des actions dépendra des moyens annuels que nous dégagerons pour sa réalisation. En tout état de cause, il faut s'attendre à un étalement de la mise en place des actions sur la période de 10 ans dévolue à ce PDU. Quel que soit le scénario, nous avons deux niveaux d'actions : la mise en place d'équipements et l'instauration de mesures. D'ores et déjà il faut savoir que nous devrons, pour que le PDU porte ses fruits, appliquer des mesures réglementaires avec conviction. C'est un des points maintes fois soulignés par écrit ou au cours des débats qui se sont instaurés ces dernières semaines. Nos concitoyens critiquent l'absence d'application des réglementations en zones piétonnes et plus largement au centre-ville, que ce soit en matière de circulation, de stationnement illicite ou de livraison hors heures autorisées. Ces applications des réglementations apparaissent très fortement dans chacun des quatre scénarios et nous prévoyons les moyens matériels et humains pour les appliquer dans les évaluations du PDU.

De par la loi mais c'est aussi l'un de nos objectifs, le PDU doit faire la part belle aux transports en commun et aux transports alternatifs doux : deux roues, piétons. Vous avez compris que compte tenu de la structure de notre ville, de la géométrie de nos rues, nous ne pourrions donner une place nouvelle aux transports en commun, aux deux roues et aux piétons que par des mesures incitatives et limitatives : restriction et contrôle d'accès et par la réalisation d'infrastructures permettant un report de trafic. J'ai développé à plusieurs reprises et avec force tout l'intérêt qu'il y avait pour notre ville et pour notre agglomération d'un achèvement de l'ensemble du contournement y compris la Rocade Nord-Est dans les 10 ans à venir. Rassurez-vous, contrairement à ce qu'on entend ici ou là, mes rêves ne sont pas peuplés de rocade mais j'ai bien mesuré avec d'autres combien le développement de notre ville souffre de cette absence et je pense que dans la période qui vient, il sera très utile de faire pression pour que cette réalisation soit effective ou tout au moins commencée dans les 10 ans qui viennent.

J'ai mesuré combien étaient inefficaces nos actions tant que nous n'aurons pas organisé un allègement de trafic sur la rocade du centre, sur le boulevard Nord et quelques radiales dont notamment la rue de Vesoul mais aussi l'avenue Fontaine Argent et la rue de Belfort. Dans les réunions qu'on a faites avec les conseils de quartier ou d'autres habitants, je crois que tout le monde a très bien compris, sans qu'on donne notre avis, la hiérarchisation des besoins et ce qu'il fallait déjà réaliser en premier.

Si j'appelle de mes vœux pour les réalisations rapides de ce contournement, c'est pour mieux et plus rapidement mettre en oeuvre des projets alternatifs en faveur des transports en commun, en faveur des modes doux qui correspondent à mes convictions.

Un grand projet alternatif existe sur l'agglomération, il s'agit d'achever et d'utiliser à plein ce que l'on appelle communément la croix ferroviaire retenue par l'agglomération dans son schéma directeur. Pièce importante du schéma régional des transports en cours d'élaboration, il devrait contribuer à la prise en charge de pendulaires de l'agglomération si les moyens de fonctionnement sont à la hauteur de l'infrastructure, notamment le cadencement. Seule une meilleure fréquence des trains est à même de convaincre les usagers des véhicules particuliers de se reporter sur les transports en commun. Le cadencement amélioré aura un coût important ; qui sera à même de le prendre en charge ? Le projet ferré alternatif dépend essentiellement d'un grand effort communautaire et pas seulement de la Ville, c'est pourquoi vous ne le voyez apparaître que dans le scénario D. La gare Viotte qui doit bénéficier d'un grand projet urbain sera dans ce système ferroviaire le pôle intermodal d'agglomération voire régional au titre de l'irrigation qu'elle engendrera.

Il va sans dire que parmi les contraintes fixées aux spécialistes dans le cadre de l'élaboration des scénarios, la notion de proposition réaliste en regard avec nos capacités financières a été présente tout au long des travaux. C'est pourquoi au titre des infrastructures lourdes en faveur des transports en commun n'apparaissent dans les scénarios ni métro ni tramway. M. BLANC vous a donné quelques chiffres, on pourra toujours répondre mais je crois qu'une ville de notre taille aurait du mal à financer un tramway à plus de 150 MF le kilomètre. Vous avez déjà lu dans vos documents l'évaluation financière du scénario D même en 10 ans, vous imaginez les contraintes financières que cela générerait pour notre ville !

De plus, ces modes de transports correspondent à des agglomérations d'au moins 300 000 habitants. Par contre, il n'est pas impossible qu'à terme une solution train/tram comme envisagée à Mulhouse soit mise en place.

En ce qui concerne les axes lourds de transports en commun urbains, ils apparaissent dans les scénarios B, C et D, des structures en site propre intégrales sur lesquelles circulent des bus avec un cadence- ment d'un bus toutes les 5 minutes étant envisagées.

En ce qui concerne le stationnement, vous avez constaté qu'aucun des scénarios ne prévoit une augmentation du nombre de places en centre-ville. Cette permanente exigence orale de créer des parkings en proche périphérie de la Boucle ne peut que contribuer au développement du trafic de véhicules particuliers si on la retient. Toutes les études le montrent, Besançon dispose en son centre-ville de beaucoup plus de places de stationnement que la quasi totalité des villes de cette importance, notamment en places gratuites.

Au titre des scénarios, nous proposons d'agir plus ou moins fortement sur les leviers de la gestion du stationnement jusqu'à atteindre, à terme, l'extension du stationnement de longue durée ou gratuit, de répartir différemment le stationnement du centre- ville en libérant notamment les rues par transfert des places de stationnement dans des ouvrages en fonction des opportunités, c'est ce que nous faisons d'ailleurs place du Marché, de faire évoluer la réglementation du stationnement dans le cadre du Plan d'Occupation des Sols et, surtout en faveur des pendulaires, de mettre en place de véritables parcs relais - stationnement, services, sécurité aux entrées de ville, des parkings gardés desservis par les transports en commun avec des cadencements minimum de 5 minutes ; on voit tout de suite l'intérêt qu'il peut y avoir.

En ce qui concerne les deux roues, le PDU permettra à la Ville de transmettre son clou rouillé à d'autres. Les scénarios proposent une mise à disposition progressive d'itinéraires structurants pour les deux roues, très rapidement et dès le scénario A pour le grand itinéraire de loisirs des rives du Doubs, à moyen terme pour les itinéraires dits d'activité maillée dans le cadre du scénario D, avec des itinéraires à développer sur les communes périphériques.

En ce qui concerne le centre-ville, le scénario B propose sa piétonnisation totale. Réclamée par quelques groupes, elle entraîne une exclusion des bus du centre-ville proprement dit pour un report tant bien que mal en périphérie. M. BLANC vous a exposé les incohérences de cette solution. Qui est prêt à apporter le péril économique au centre-ville ? Qui est prêt à remettre en cause notre grand projet CHORUS ? Qui est prêt à compromettre le transfert modal en faveur des transports en commun ? Pas nous, vous l'avez bien compris. Les scénarios C et D envisagent d'une part un doublement voire un triplement à terme de la surface piétonne avec l'engagement de programmes dans le haut de la Boucle, une gestion fermée avec bornes et accès contrôlé pour ces zones piétonnes, d'autre part et parallèlement, une baisse du trafic bus au centre-ville de 50 %, plus du tout de bus articulés dans le centre-ville, des bus gaz naturel et des bus diesel électrique -ce sont des engagements déjà pris par le Conseil Municipal puisque les décisions ont déjà été votées- et surtout des contrôles techniques et humains renforcés pour enfin faire respecter ces zones piétonnes, la problématique des livraisons au centre-ville étant abordée suivant deux axes : respect de la réglementation dans les 4 scénarios et hypothèse prospective avec les transporteurs et la Chambre de Commerce et d'Industrie de création d'une centralisation des livraisons qui pourrait raisonnablement se concrétiser au titre du scénario D. On y travaille actuellement.

Enfin, toutes ces mesures physiques et réglementaires n'auront d'effets en faveur des transports en commun que si l'intermodalité s'améliore dans son fonctionnement de responsabilité. La continuité tarifaire des transports en commun d'agglomération est un objectif capital ; elle ne sera possible que par une concertation améliorée des autorités organisatrices de transports qui apparaît sous la forme d'une conférence permanente dans les scénarios A, B et C, le scénario D franchissant le pas de retenir une autorité unique sur l'agglomération, ce que la loi Chevènement initie dans le cadre de la communauté d'agglomération au titre de la compétence obligatoire transport. Je cite cela pour mémoire.

Nous avons mis en place, chers collègues, une lourde concertation. Elle se poursuivra après la séance de ce soir par la mise en place de réunions thématiques très ouvertes jusqu'à la rédaction du pré-PDU. Dès cette concertation, des points forts ont surgi :

- * l'attachement unanime de nos concitoyens à un respect des réglementations, je crois que je l'ai déjà dit, c'est la première critique qui nous a été faite,
- * le souci d'un nombre important d'usagers de voir une desserte interne au centre-ville maintenue, je crois que c'est pareil, cela a été un peu une surprise,
- * l'évolution des commerçants face au stationnement : la notion de rotation efficace par paiement a de plus en plus d'adeptes.

Les personnes qui se sont exprimées ont compris le projet et sur une réception d'un peu plus de 400 écrits lors des journées d'exposition, 13 % souhaitent le scénario B pour une piétonnisation totale, 57 % pensent que les scénarios C et D sont plus à même de créer une perspective alternative. Il est à souligner que la quasi totalité des personnes souhaitant le scénario B sont du centre-ville mais qu'un nombre quasi équivalent des personnes du même centre-ville soutiennent les scénarios C et D. Evidemment tout cela n'est qu'indicatif.

Pour conclure, je propose au Conseil Municipal comme je l'ai fait en groupe de pilotage, en commission et en Municipalité de retenir le scénario D, scénario le plus ambitieux en faveur des transports alternatifs structurants dans une perspective de développement de la ville et de l'agglomération. Ne vous focalisez pas sur la seule problématique du centre-ville. Les déplacements concernent chaque Bisontin, chaque quartier et au-delà chaque commune de notre bassin de vie. Ayez en tête que le scénario D ne sera concrétisé dans sa totalité qu'après dix longues années, voire au-delà si quelques infrastructures capitales tardent, longues années pendant lesquelles nous gérons les déplacements et leurs accroissements suivant un plan cohérent et progressif. Vous avez compris que pour aller vers le scénario D nous passerons par une mise en oeuvre des actions du scénario C, scénario progressif vers la solution ultime.

Sans anticiper sur la présentation du projet du PDU lui-même dans quelques mois, on peut indiquer que les premières actions qui s'engageront seront les mesures de respect de la réglementation au centre-ville. Il est possible également d'anticiper très prochainement la restructuration complète du réseau de transports en commun avec la baisse de 50 % au centre-ville et la volonté de faire passer la part des usagers de 18 à 26 %, le développement de la cohérence des transports dans l'agglomération, le développement de l'axe lourd transports en commun en direction de l'Ouest et du campus qui viendra se greffer dessus, la piétonnisation du secteur Marché par ailleurs déjà décidée et la réalisation de l'axe deux roues le long des rives du Doubs. Voilà, chers collègues, les points qui me semblent les plus importants. Je vous remercie de votre attention.

M. FOUSSERET : Je veux aussi souligner le travail remarquable accompli par les acteurs dans le cadre de l'élaboration de ce PDU, même si je trouve les conclusions intéressantes mais peut-être un peu dirigistes.

Je pense qu'il s'agit là d'un des enjeux importants pour le devenir de notre capitale régionale et il est bon que nous y consacrons une réunion quasiment spéciale.

En regardant de près ce dossier très documenté, on constate qu'un diagnostic sans complaisance a été établi et force est de considérer que la situation actuelle ne peut plus durer. Que constate-t-on ? L'agglomération : 450-500 000 déplacements par jour, 82 % effectués en véhicules particuliers, des transports collectifs dans l'agglomération sous-utilisés ou incohérents entre eux au niveau de leur fonctionnement.

A Besançon, on l'a dit, c'est 277 000 déplacements motorisés par jour alors que la CTB, même si son réseau, l'un des meilleurs de France, est performant, voit diminuer sa part de marché. Parallèlement à cela, on note une offre de stationnement beaucoup plus généreuse que dans d'autres villes mais qui est toujours insuffisante avec son corollaire qui est la diminution des espaces verts au centre-ville au profit de la voiture, des piétons et des cyclistes en panne d'itinéraires et surtout en panne de sécurité.

Le centre-ville mais aussi les quartiers périphériques connaissent désormais des nuisances. La première pollution est déjà sonore, mais c'est aussi le problème de la qualité de l'air qui est un des objectifs de ce PDU. Avec des critères bisontins qui sont beaucoup plus ambitieux que les normes nationales, ces objectifs sont presque atteints. Ce qui veut dire quoi ? En un mot, c'est que sans projet ambitieux, des effets sur la santé seront à craindre dans les années à venir, et ce plan qui, nécessairement va avoir des aspects contraignants, est d'une impérieuse nécessité.

Un autre constat s'impose : la réflexion sur les transports nécessite d'être étendue à la globalité de l'agglomération. Effectivement on n'a pas pu avoir un unique PDU pour l'agglomération et la Ville. Il y en a donc un pour Besançon et un pour l'agglomération mais on ne peut pas évoquer ce PDU bisontin sans évoquer à la fois la révision du schéma directeur d'agglomération et ses orientations fondamentales en matière de développement durable, le TGB, l'évolution des transports en commun de l'agglomération, etc. et sans oublier aussi les incidences nationales en matière de transports et de marchandises. Ce PDU n'est donc qu'un maillon de la chaîne transports. Ceci pour expliquer que la Ville de Besançon pour réaliser, pour mener à bien ce plan ambitieux, aura besoin de partenaires, qu'il s'agisse de l'Etat, du District, en passant par le Département et la Région. J'en profite, et j'espère que notre collègue Jean-Claude DUVERGET va m'écouter d'une oreille attentive, pour dire mon espoir de voir aboutir au niveau régional un schéma des transports ambitieux permettant de valoriser le réseau ferré existant. Sans entrer dans le détail, je rappellerai tout de même que la Franche-Comté qui était -c'est le cas de le dire- une locomotive dans les conventions Etat/Région en 1979, est aujourd'hui placée dans les wagons de queue puisque la quasi totalité de l'enveloppe transports est désormais affectée aux routes. J'espère pour prendre une image, que le nouveau président du Conseil Régional va mettre son «bleu de chauffe» si je puis dire, et qu'il y aura lors du prochain schéma régional des transports des propositions intéressantes de dessertes ferroviaires attractives qui permettront l'organisation et le développement de l'inter-modalité. Je suis sûr que notre collègue DUVERGET ira dans ce sens.

Parlons de l'intermodalité. L'utilisation du ferroviaire pour la desserte du périurbain vers la ville centre est absolument indispensable afin d'accroître l'aire d'attractivité des gares. Il devient aussi indispensable de créer des parcs relais rails, ce qu'on appelle des PR, en amont de l'agglomération et de multiplier les connexions avec les réseaux suburbains et interurbains, avec un pôle multimodal à la gare Viotte, coeur de ville. Ma position à ce sujet est très connue, moi je souhaite cette plateforme de la gare Viotte aménagée et accessible à tous les modes de transports qui permette de passer d'un TGV à un TER, à un bus de la CTB, aux Monts-Jura, à un taxi, à sa voiture ou même tout simplement à son vélo. Je rêve ce que l'on peut faire lorsqu'on établit des plans à 15 ans -de plus dans la ville de Proudhon et de Fourier, on peut être un peu utopiste- je rêve donc d'une gare Viotte qui serait une gare multimodale moins grise, moins triste, plus conviviale, avec des boutiques permettant des achats rapides sur place avant de rentrer chez soi. Je crois que c'est cela aussi la véritable intermodalité. Et dans cette perspective, l'importance des TGV du projet Rhin-Rhône à la gare Viotte prend tout son sens. Je rappelle qu'aujourd'hui la commune de Besançon est la première origine pour 60 % des voyageurs qui empruntent le TGV en gare Viotte. Une gare TGV unique à Auxon-Dessus serait un appel supplémentaire aux déplacements des voitures particulières en ville et en agglomération et c'est justement ce que l'on veut réduire avec le PDU. Il serait quand même, je l'ai dit à plusieurs reprises, absurde de laisser uniquement les trains de frets circuler à Besançon et de voir les TGV circuler sur la nouvelle ligne.

Bien sûr, je n'ai pas oublié qu'il y avait deux gares mais ce que je souhaite et je le redis, c'est que cette gare Viotte soit une véritable gare TGV. A cet égard, le schéma 3.2 qui nous a été présenté ne me satisfait pas car lorsque j'y vois la ligne Devecey-Viotte, je vois un petit train qui simule un tortillard ! J'ai quand même découvert il y a très peu de temps avec un certain nombre d'amis, Paulette GUINCHARD-KUNSTLER et Gérard BOICHON, qu'en fait ce que veut se payer Dijon, à savoir un tunnel

pour arriver au centre-ville, nous on l'a déjà. Il part de la gare Viotte jusqu'à Saint-Claude, puis passe ensuite près d'une dizaine de maisons. On a la possibilité d'avoir une ligne qui vienne jusqu'au centre-ville, il faut donc qu'on l'ait et lorsqu'à la gare Viotte multimodale, vous mettez des petites voitures, des bus, des vélos, des piétons, des TER, moi je souhaiterais qu'on y rajoute les TGV car ils doivent y arriver.

L'intermodalité passe aussi par une offre de qualité et de confort des modes alternatifs à la voiture et aussi certainement par une coordination de l'information et une tarification qui permette de voyager avec un billet unique. Lorsque l'on prend dans cette agglomération un moyen de transport, il faut que l'on ait un billet unique faute de quoi c'est dissuasif. Actuellement, les transports en commun de l'agglomération sont sous-utilisés, incohérents entre eux. Quelquefois sur les mêmes circuits on rencontre des bus de la Régie Départementale (Conseil Général), des bus du TGB, voire même des TER. Il faut donc qu'il y ait une concertation, comme cela est prévu, des différentes autorités de transports mais à terme il faut qu'il y ait une autorité organisatrice unique des transports dans le cadre de la future communauté d'agglomération qui devrait à mon sens se voir dotée de la compétence transport. Mais on n'en est pas encore là, on aura l'occasion certainement d'en rediscuter.

On a aussi parlé de hiérarchie du réseau. Elle est évoquée dans différents scénarios avec des nuances parce que la hiérarchie du réseau permet d'envisager le partage de la voirie en donnant la priorité aux transports en commun sur la voiture individuelle. Je crois qu'il va vraiment falloir s'attacher à ce que la vitesse commerciale des bus CTB qui est un paramètre d'attractivité et de coût d'exploitation soit bonne. La vitesse du bus dans un couloir est un bon test de la volonté de remise en cause de la place de l'automobile. Je crois qu'il n'y a rien de plus pédagogique que de voir un bus de la CTB qui vous double lorsque vous êtes en voiture. C'est lorsque l'on verra cela effectivement que l'on pourra dire qu'on a gagné ce pari des transports en commun car je pense que c'est un argument qui frappe.

Ensuite, pour favoriser l'utilisation des transports en commun, je pense qu'il faudra réorienter la politique d'urbanisme en densifiant l'habitat le long des axes prioritaires effectivement.

Enfin et c'est lié, la politique économique et sociale doit s'appuyer sur les transports en site propre pour revitaliser le centre-ville, pour y maintenir ses habitants et ses commerces et redynamiser les quartiers défavorisés, afin qu'on ait une véritable ville multipolaire, plus facile à desservir car je pense qu'effectivement une des personnes du Cabinet TRANSITEC nous l'a dit, si l'on reste dans une logique de desserte concentrique, cela va inévitablement nous conduire dans une trentaine d'années à un grand contournement.

Et puis la hiérarchisation du réseau c'est aussi la place à réserver aux modes doux, piétons et vélos. Il faut qu'on ait des objectifs chiffrés. Nous avons la volonté effectivement de mettre en place des pistes cyclables. On nous a décerné un clou rouillé, c'était peut-être un peu injuste mais c'est vrai entre nous qu'on n'est pas vraiment bon en ce domaine et on devrait faire beaucoup mieux même si la topographie de la ville, c'est certain, ne se prête pas particulièrement à ce type de déplacements.

Je n'interviens pas souvent longuement mais je pense que là il faut que chacun d'entre nous puisse s'exprimer car ce projet est capital pour le développement de notre ville. Je poursuivrai donc avec le stationnement qui est une des clés de la réussite ou de l'échec du PDU. La mise en place du PDU va prendre une dizaine d'années mais cela va être aussi l'occasion d'appliquer tout de suite la réglementation existant en matière de stationnement avec rigueur, efficacité et intelligence. L'un n'exclut pas l'autre car je pense, pour en avoir discuté avec nombre d'amis, que les Bisontins en la matière sont dans l'attente d'une volonté forte et durable. L'offre de stationnement au centre-ville est généreuse et l'occupation de l'espace en voirie et en stationnement atteint ses limites. Je pense très sincèrement que créer encore du stationnement engendrerait inévitablement des flots de voitures. Il faudra aussi, lorsque l'on créera des ouvrages souterrains, affecter les parkings de surface à un autre usage car si on ne le fait pas, inévitablement cela engendrera des problèmes nouveaux avec un afflux nouveau de véhicules.

Je suis allé voir ce qui se passe à Lausanne. Vous me direz que Lausanne n'est pas Besançon. Cela dit, après une période de mise en place difficile, j'ai pu constater concrètement que ça se passait bien dans cette ville. Et ce que l'on fait en Suisse, pourquoi ne pourrait-on pas le faire à Besançon ?

L'extension du secteur piétonnier annoncée est intéressante mais à mon sens le curseur sur ce point particulier ne devrait pas être trop bloqué. La piétonnisation se développe favorablement chez nos voisins outre frontières. Certains d'entre nous, qui se sont rendus dernièrement à Fribourg dans le cadre du 40^{ème} anniversaire du jumelage, ont pu se rendre compte que l'activité du commerce est florissante dans le secteur piétonnier. Dans l'immédiat, on peut et on doit redonner à ce qui existe déjà un véritable sens.

Certains ont dit que la présentation et la procédure du PDU étaient trop techniques. Peut-être ont-ils raison mais je crois que l'essentiel avant tout c'est de bien rappeler que l'objectif unique de ce PDU c'est l'amélioration à court terme de la qualité de la vie dans notre cité. Notre situation budgétaire après la bonne gestion de notre Premier Adjoint, le désendettement de la Ville doivent permettre d'être ambitieux pour cette perspective. Ambitieux ne veut pas dire dispendieux mais nous devons avoir de l'ambition, ce qui signifie également que les coûts d'investissement et de fonctionnement affichés qu'on nous a présentés aujourd'hui devront être très certainement affinés.

En conclusion, nous sommes donc aujourd'hui à l'heure d'inscrire pour le futur un plan novateur et ambitieux, je le disais, qui va redonner du souffle à un projet initié il y a 25 ans par André REGANI. Et je ne résiste pas à vous rappeler ce qu'il disait en décembre 1977 parce que c'est toujours d'actualité : «une des raisons de l'absence de compétitivité face à l'automobile dans la plupart de nos villes tient au fait que dans la pratique et sur le terrain, la priorité aux transports publics n'atteint pas un seuil suffisant pour être directement ressenti par l'automobiliste ou par le client de l'autobus. Tant que le premier ne constatera pas que le transport collectif va là où sa voiture est interdite et qu'il est systématiquement dépassé aux heures de pointe par les autobus-tramways», ce que j'ai dit tout à l'heure, «tant que le second subira les embouteillages ayant la certitude d'aller plus lentement que les autres usagers de la chaussée, il n'y aura pas, pourquoi se leurrer, de transfert de clientèle». Je crois que c'était vrai en 1977, c'est encore vrai aujourd'hui. Il faut donc beaucoup de volontarisme et de courage politique. Je rappelle d'ailleurs qu'il en avait fallu beaucoup en 1973 à l'équipe de Jean MINJOZ et à André REGANI. Lorsqu'on se souvient des cabales contre l'équipe municipale, effectivement il leur a fallu du courage mais qui aujourd'hui oserait, pourrait penser un seul instant que l'on réintroduise les voitures dans le bas de la Grande Rue ? Personne. Il a donc fallu le faire, je pense qu'il faudra aussi le faire faute de quoi notre ville sera bloquée dans les années à venir.

Les scénarios A ou B ne me paraissent pas intéressants. Le concept multimodal du C qui coûte quand même 450 MF est intéressant mais à mon avis il a un énorme défaut, c'est qu'il laisse de côté le développement du réseau ferroviaire, ce qui peut poser question. On a actuellement au moins trois branches de cette croix ferroviaire qui pourraient être affectées, modernisées et cadencées comme disent les techniciens sans délai avec le concours d'autres partenaires et moi je pense que cette hypothèse dans le scénario C aurait peut-être pu être étudiée.

Concernant le concept multimodal B, on parle d'infrastructures achevées. Ce qu'on appelle la RNE (Rocade Nord-Est), je crois qu'il faut avoir le courage de dire que c'est une infrastructure indispensable mais nouvelle et d'un coût estimé grosso modo à 350 MF hors scénario. Est-ce que l'on a la certitude qu'elle sera faite dans les 10 ans à venir ? Pour ma part, je n'en suis pas certain.

Ce scénario D qui coûte 540 MF est ambitieux. On y prévoit la RNE dans 10 ans, peut-être 15. Alors qu'allons-nous faire en attendant ? J'aurais presque envie de demander si en attendant cette future Rocade Nord-Est, il n'était pas possible de faire une étude complémentaire pour évaluer les effets de l'utilisation de l'autoroute entre Marchaux et Valentin dans des conditions de gratuité ou d'abonnement. Je sais qu'il n'est pas facile de discuter avec la SAPRR, c'est même très difficile mais ne devrait-on pas quand même, Monsieur le Maire je pose la question, étudier pour voir combien cela coûterait et combien de véhicules pourraient passer par ces axes-là ? Je ne sais pas si cela a été fait mais ça mériterait au moins d'être réactualisé parce que je pense que de toute façon cette RNE ne pourrait pas être réalisée immédiatement et en attendant il faudra quelque part régler ces problèmes.

Voilà les questions que je souhaitais poser et je pense que mon collègue et ami REGNIER pourra y apporter des réponses.

Mme BULTOT : Il y a 25 ans en effet la Ville de Besançon, grâce au plan REGANI était en pointe dans l'organisation des déplacements urbains : interdiction partielle du centre-ville aux voitures particulières, début de piétonnisation, fait encore exceptionnel à l'époque, et réseau de bus le plus performant des villes françaises après Paris.

Aujourd'hui, les Alternatifs de l'AREV et comme vous, sont bien obligés de constater que même si ce plan donne encore de bons résultats, il n'est plus adapté car l'automobile prend une place aujourd'hui démesurée, pénalisant la vie de la cité et de ses habitants. C'est l'augmentation considérable des embouteillages et de la pollution de l'air, mais encore plus particulièrement du bruit surtout dans les quartiers péri-centraux. C'est l'impossibilité pour les deux roues de circuler sauf sur quelques rares morceaux de pistes cyclables quand elles ne sont pas occupées par des voitures en stationnement. Cette augmentation importante du trafic a pour corollaire une diminution importante de la vitesse et de la fréquentation des bus, moins 10 % en 10 ans alors même que la population de la ville s'accroît, ce qui devrait engendrer une augmentation de l'usage des bus.

L'élaboration du PDU tombe à point ainsi que la décision d'achat de 60 bus propres. Il convient de saluer la qualité du travail réalisé par TRANSITEC mais j'émetts cependant une réserve sur le fait que le rapport ne donne aucune indication sur les accidents de la route dans la ville ni dans l'agglomération. Le rapport de synthèse confirme ce que nous pressentions déjà, je me contenterai donc d'insister sur quelques points qui me paraissent d'une certaine importance.

Le premier point : la Ville de Besançon et son agglomération sont en expansion, plus de 10 000 habitants en plus entre 1990 et 1999 et la périphérie s'accroît plus vite que la ville. Les déplacements et principalement les déplacements en voiture augmentent encore plus vite et saturent la voirie avec tout un cortège d'embouteillages et de pollutions diverses et variées.

Deuxième point important : l'offre en stationnement en centre-ville est considérable. Proportionnellement, elle est 2 à 5 fois plus forte qu'à Grenoble, à Berne ou à Lausanne. En nombre absolu, il y a 4,5 fois plus de places de stationnement au centre de Besançon que dans celui de Berne dont l'agglomération est pourtant deux fois plus peuplée. Cette générosité en places de stationnement majoritairement gratuites doit être mise en rapport avec la densité du trafic automobile. La probabilité de trouver une place licite, ou à défaut illicite -la répression étant faible- favorise l'utilisation de la voiture au détriment des bus de plus en plus englués dans les embouteillages et dont la vitesse moyenne ainsi que la fréquentation décroît de même que l'utilisation des deux roues.

Troisième point : la conséquence du laisser-faire dans la politique de déplacements urbains est une situation qui ne satisfait personne, ni les résidents ni les usagers du centre-ville qui ne peuvent circuler tranquillement sur les trottoirs qui sont encombrés par les voitures de livraison, les voitures particulières qui n'ont pas à entrer dans le centre-ville, les parents d'élèves. Elle ne satisfait ni les usagers de voiture qui passent de plus en plus de temps dans les embouteillages ni les usagers de bus qui par conséquent passent eux aussi de plus en plus de temps dans les bus.

La ville est aujourd'hui au bord de la thrombose et il est plus que temps d'y porter remède. Ces remèdes ne peuvent s'envisager qu'à l'échelle de l'agglomération et non de la seule commune de Besançon. Il est regrettable que les deux PDU, ville et agglomération, ne soient pas présentés en même temps.

Pour l'AREV, la seule manière efficace de diminuer le trafic automobile en ville est le développement bien sûr des transports en commun afin d'inciter les Bisontins et les habitants de la périphérie à laisser leur voiture au garage ou dans un parking en dehors ou aux limites de la ville. En particulier, les pendulaires ne doivent plus entrer avec leur voiture au centre-ville, bloquant ainsi une place de parking une journée entière. Pour arriver à ce résultat, trois axes paraissent essentiels à notre groupe :

- premièrement développer le réseau de transports en commun urbain et suburbain en particulier les voies ferrées, réutiliser la ligne de Devecey, développer celle de Valdahon avec création de nouvelles haltes dans les communes périphériques et à Besançon réalisation d'une gare à Planoise que l'AREV et les Alternatifs demandent depuis une dizaine d'années, la multiplication des sites propres en ville pour les bus ce qui entraînera une augmentation de leur vitesse et de leur fréquentation qui est la nécessité première et comme cela a été dit tout à l'heure, il faut que les voitures puissent se voir doublées par les bus.

- deuxièmement, cela a été dit, développer l'intermodalité en créant des parcs relais à proximité des gares ou haltes ferroviaires des communes périphériques et aux entrées de ville de la Ville de Besançon avec une desserte fréquente et rapide par les bus.

- troisièmement, transformer la vocation des parkings centraux qui ne doivent avoir qu'un rôle de courte durée pour les clients des commerces et services du centre et ainsi réduire les places de stationnement dans la Boucle.

Les deux premiers scénarios ne correspondent pas à cet objectif. Il est inutile de parler du scénario A qui amènerait rapidement à la thrombose dont je parlais tout à l'heure. Le B, sous des aspects qui peuvent peut-être séduire certains est un scénario catastrophe qui se traduira par le déclin irrémédiable du centre-ville et de ses fonctions commerciales, artisanales, universitaires, culturelles et administratives. En effet, la vitalité d'un centre-ville est fonction de son accessibilité. Or les modes d'accès à la Boucle, du fait des contraintes du site en particulier, resteront majoritairement les modes mécanisés : les transports en commun et l'automobile même en développant fortement, ce qui est souhaitable, le réseau de pistes cyclables. Il faut donc réduire l'invasion automobile dans la Boucle mais maintenir la qualité de desserte des transports en commun, voire l'améliorer. Plus que jamais aujourd'hui, le réseau de transports collectifs est le véritable système sanguin de la ville mais avec des véhicules non polluants et non bruyants en essayant à moyen terme de trouver des solutions innovantes. Le scénario B ne pourra donc qu'amener un affaiblissement du centre-ville au profit des zones périphériques. Certes, on peut transformer la Boucle en quartier musée mais il faut le dire clairement et engager le débat.

Le scénario C quant à lui est largement insuffisant et ne semble pas opérer une rupture avec la situation actuelle.

Le scénario D est le plus intéressant bien que la réduction de 50 % des bus dans le centre-ville paraisse à certains d'entre nous discutable, et bien qu'il présente encore un certain nombre de lacunes. Ce n'est pas un axe prioritaire bus avec site propre intégral qu'il faut mais plusieurs permettant une bonne liaison entre les différents quartiers de la ville et son centre.

A moyen terme, compte tenu des contraintes du site de Besançon, du développement de l'agglomération et de l'augmentation de la mobilité, il est vraisemblable que le réseau de bus atteindra les limites de ses possibilités et qu'il faudra penser à un mode de transport plus efficace, type tramway en particulier sur l'axe majeur de notre ville, à savoir Planoise-Châteaufarine, centre-ville, gare Viotte, Palente-Orchamps. Cette possibilité était d'ailleurs déjà évoquée dans le SDAU de 1974. Pour ce faire, il conviendra donc de réaliser des aménagements pour le site propre qui puissent être ensuite très facilement adaptés à un tramway comme cela s'est fait dans d'autres villes qui ont aujourd'hui une ligne de tramway en construction, c'est le cas de Montpellier par exemple.

Il s'agit pour moi et pour les Alternatifs de l'AREV du point fondamental. En effet, seule une augmentation massive de la fréquentation des transports collectifs permettra une diminution du trafic routier et de ses effets nuisibles. Les premières années du XXI^{ème} siècle doivent être marquées à Besançon par une nouvelle révolution dans les transports urbains semblable à celle des années 70 qui avait fait de Besançon une ville phare dans ce domaine.

Tout cela a un coût, je ne l'ignore pas, mais c'est seulement à ce prix que notre ville pourra à nouveau respirer, qu'il y fera bon vivre et qu'il sera possible de dynamiser les modes doux que sont les piétons et les deux roues qui sont complémentaires des transports collectifs, ce que je n'oublie pas mais pour nous, et je le répète, la priorité des priorités est le développement des transports collectifs sans quoi toute politique de déplacements urbains n'est qu'un leurre.

Enfin je conclurai en demandant que pour la phase ultérieure, comme le demande la loi, la concertation la plus large s'établisse en particulier avec les syndicats de la CTB et de la SNCF et les usagers, soit par le biais des associations de consommateurs, soit par des associations spécifiques telles la Fédération Nationale des Associations des Usagers du Transport (FNAUT). En ce qui concerne les Alternatifs de l'AREV, nous soutiendrons le scénario D en souhaitant que les observations que je viens de faire soient intégrées dans la logique du schéma.

M. POMEZ : Ce PDU est une avancée très positive. En effet, tant à Kyoto qu'à Buenos-Aires, la France s'est engagée à réduire ses émissions polluantes et notamment ses gaz à effet de serre. Ce PDU, dans ce cadre, est un véritable enjeu qui permet à la fois de penser globalement et d'agir localement comme le demandent la plupart d'ailleurs de nos concitoyens bisontins. Si concernant d'autres dossiers comme l'emploi par exemple, la Ville ne semble pas pouvoir agir seule, en revanche sur un dossier comme penser et organiser des déplacements urbains, sa responsabilité est essentielle. Mais comme je vous l'avais dit au mois de juin, le PDU ne doit pas être un simple document de planification des transports publics mais doit au contraire satisfaire aux objectifs de la loi, c'est-à-dire assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et de facilité d'accès et la protection de l'environnement et de la santé.

C'est vrai que le plus simple pour une collectivité est d'élaborer un document de planification des transports publics sans se poser la question malheureusement du partage de la voirie. Et pourtant, l'enjeu politique ce soir est d'afficher une vraie logique de rupture par rapport aux politiques précédentes.

En préliminaire à l'analyse du rapport, j'aimerais souligner, Monsieur le Maire, qu'un des véritables enjeux du PDU, comme l'a signalé l'Adjoint, est la concertation avec les populations, les représentants des professions et des usagers des transports, la Chambre de Commerce et d'Industrie, les associations agréées de protection de l'environnement et ce dossier mériterait qu'un véritable débat technique puisse s'engager avec d'autres experts. Cela pose un vrai problème de démocratie car l'adhésion de tous est nécessaire.

De plus, on a eu à la lecture du rapport un sentiment de confusion, d'une programmation dans le temps plus que des scénarios, le C et le D en tout cas puisque les scénarios A et B sont exclus d'emblée. Si bien que les choses ne sont pas véritablement comparables et qu'on a l'impression d'être dans un entonnoir qui nous entraîne inévitablement ou inexorablement vers le scénario D. Or on comprend mal pourquoi certaines des propositions sont absentes de certains scénarios sans que l'on puisse évoquer quelques raisons que ce soit pour le justifier.

Je citerai quelques exemples : scénario A «Au fil de l'eau». Mais enfin pourquoi la Rocade Nord-Est ne devrait pas être inscrite dans le scénario A puisqu'elle fait partie des plans municipaux depuis bien longtemps ? Où est l'ambition particulière ? Ce n'est que la continuation d'une ancienne logique.

Scénario B : pas de halte à Planoise, pas d'utilisation de deux roues en liaison urbaine, il manque la halte ferroviaire.

Scénario C : il manque bien entendu la croix ferroviaire, les nouvelles haltes ferroviaires : Planoise, Morre, Valentin. Chose amusante, dans le scénario C on parle d'une maîtrise du trafic dans les quartiers d'habitation alors que dans le scénario D on parle carrément d'une suppression de ce même trafic. Est-ce dû à la rocade Nord-Est ? Mais non puisque dans le scénario B où il n'y a pas la rocade Nord-Est, on nous parle aussi d'une suppression du trafic dans les quartiers.

De même en ce qui concerne les transports collectifs : qu'est-ce qui justifie la différence entre le scénario C et le scénario D ? Dans le C : objectif d'une priorité ponctuelle aux carrefours pour les bus. Dans le D : une priorité maximale pour les bus. Rien ne justifie cette insuffisance de volonté politique dans le scénario C.

Enfin dans le scénario D, on n'arrive pas à savoir si la rocade Nord-Est mais aussi la croix ferroviaire font partie ou non du scénario parce qu'en tout cas ces deux projets ne sont pas pris en compte dans le montage financier comme l'a souligné M. le Député. Il faudrait bien entendu rajouter ce financement-là qui pourrait presque doubler le coût du scénario C.

Alors sur le choix du scénario C ou D ? Si l'on considère premièrement, et je cite l'annexe 1 du PDU : «Le PDU, objectif d'amélioration à court - moyen terme ne peut pas prendre en considération de nouvelles infrastructures lourdes dans un laps de temps relativement court» que la voie de contournement et la rocade Nord-Est sont des éléments structurants du PDU mais à condition qu'ils interviennent dans les 10 ans, dans le rapport, c'est véritablement hara-kiri. Si on regarde dans le scénario B, première chose : une première vérité, la réalisation de la voie de contournement d'ici à 5 ans et la Rocade Nord-Est dans les 20 ans. Dans les recommandations du scénario D, on écrit : «il faut être conscient toutefois qu'il sera difficile de réaliser la rocade Nord-Est à horizon de 10 ans même avec une forte volonté politique. Il est donc plus réaliste de considérer cette infrastructure à un horizon d'environ 15 ans». C'est véritablement le hara-kiri sur le scénario D dans le rapport, ce n'est pas possible. Sans compter un dernier élément capital : l'un des objectifs prioritaires, le premier de la loi sur l'air, je cite : «la diminution du trafic automobile» n'est pas ciblé dans le scénario D puisqu'il devient innocemment «maîtrise du trafic automobile». Petite subtilité mais penser en terme simple d'augmentation de l'offre des transports en commun est une interprétation abusive de la loi. Afficher une augmentation de 2 % du trafic par an, est-ce un objectif ambitieux pour Besançon ? Certes pas et pour ces raisons le scénario D apparaît comme plus que rêveur, c'est un concept de déplacements à moyen - long terme. Pour moi il est donc caduc. Est-ce que la réalisation de la croix ferroviaire a été prise en compte ? Pour la Rocade Nord-Est cela semble ne pas faire de doute. L'analyse même des critères montre la supériorité du scénario C sur le D en l'état au moins sur deux critères : la baisse du trafic de véhicules personnels et la baisse de la pollution. Le scénario C bonifié auquel on pourrait ajouter croix ferroviaire, influence de l'autoroute A36, action des employeurs pour les transports collectifs qui ne figure pas comme objectif mais qui figure bien dans la loi sur l'air, serait nettement supérieur au scénario D.

Pour ma part, il est impensable d'adopter un scénario de PDU dont l'objectif principal doit être de diminuer le trafic véhicules personnels en proposant un projet dont l'investissement reposerait pour presque la moitié, 40 %, sur la réalisation de nouvelles infrastructures routières. On peut ajouter sur le fond que la politique des contournements conforte la logique de la gare TGV en dehors de la ville où l'on se rend en voiture, alors qu'à l'inverse, le développement des transports collectifs en particulier de la voie ferrée et de la croix ferroviaire renforce le rôle de pôle d'échange capital de la gare Viotte. Je rejoins les propos de Jean-Louis FOUSSERET : pas de chantage sur la Rocade Nord-Est, il ne faut pas attendre pour agir.

Pour ma part, je proposerai de s'en tenir au scénario C, un scénario C amendé qui semble s'intégrer parfaitement dans les objectifs de la loi sur l'air. Retenir le scénario C en affirmant des objectifs complémentaires, ceux-ci : premièrement réduire et non pas maîtriser la circulation automobile en ville, polluante, bruyante, dévoreuse d'espaces. La voiture est la principale source de nuisance urbaine, il faut donc offrir une vraie alternative à l'usage de la voiture en développant transports en commun, modes alternatifs vélos, piétons ainsi que le contrôle du stationnement et la maîtrise de l'urbanisme. En ce sens, retenir le scénario C mais ne pas attendre pour ajouter à ce scénario C l'étude ou la possibilité d'une voie en site propre le long du boulevard sur l'axe Nord- Sud pour la desserte urbaine et péri-urbaine en direction de Vesoul. On ne peut pas attendre la rocade Nord-Est dans 20 ans pour offrir des transports collectifs de qualité aux Bisontins et pour diminuer la circulation sur le boulevard et la rocade.

A l'heure actuelle, les estimations des chiffres de la Direction Départementale de l'Équipement, à peu près 2 800 véhicules par jour, avoisinent ce qu'on obtiendra d'ici 2020, c'est-à-dire 2 400 véhicules par jour en heure de pointe et on pourrait en tout cas lancer la possibilité d'étudier la mise en place de sites

propres pour les transports collectifs. D'ailleurs pourquoi la réalisation d'une voie en site propre n'est-elle pas proposée sur le boulevard Nord-Ouest, c'est-à-dire entre la route de Gray et Planoise ? A l'achèvement de la voie de contournement dans le schéma D, ça pourrait être une première proposition puisque les éléments de baisse du trafic peuvent le permettre, pourquoi ne pas s'engager et montrer une élection volontariste dans ce sens ?

Ensuite, deuxième point : limiter la circulation des bus au centre-ville peut-être en jouant sur le curseur, c'est-à-dire ne pas dire 50 %, ne pas dire 0 mais peut-être 30, 35, 40 % et essayer de voir comment on pourrait mettre en place ce système-là en rajoutant peut-être des navettes captives à l'intérieur du centre-ville. Intégrer ensuite l'autoroute A36 comme solution au trafic de transit résiduel, environ 1 200 véhicules par jour, comme alternative à une part des déplacements d'échanges à l'échelle de l'agglomération par une convention avec la société autoroutière.

Enfin, la vraie ambition c'est l'intégration de la croix ferroviaire dans le PDU. L'infrastructure existe, il faut engager d'ores et déjà les négociations avec la SNCF. Au total, cela revient à la proposition du scénario D pour 550 MF auxquels s'ajoutent les financements du District pour l'optimisation et l'exploitation de la croix ferroviaire sans que ces réalisations soient dépendantes de la Rocade Nord-Est.

Nous ajouterons enfin les objectifs qui pourraient s'inscrire dans le cadre du contrat de ville, c'est-à-dire continuer dans le cadre du volet déplacements à développer du lien social dans les quartiers et à faire en sorte qu'il y ait une égalité d'accès de la part des quartiers au centre-ville. Pour ma part, l'affichage politique doit être clair et sans équivoque en faveur des transports collectifs et de la loi sur l'air. Prouvons qu'à Besançon nous pouvons passer d'une ville de «l'auto- mobilité» à une ville des mobilités pour tous. Je fais confiance à Bernard REGNIER, l'Adjoint, pour travailler en ce sens sur ce dossier d'autant plus que désormais il aura du temps à y consacrer puisqu'il a pris sa retraite professionnelle, ce dont je tiens à le féliciter.

M. DUVERGET : J'ai beaucoup apprécié à la fois le document technique et la présentation du Cabinet TRANSITEC parce qu'on nous expose, je dirais avec une très grande honnêteté et une très grande compétence, des modèles de développement des transports urbains à Besançon et dans l'agglomération.

Monsieur le Maire, tout à l'heure d'emblée vous avez dit «le plat de résistance». On pourrait dire aujourd'hui moins de résistance et plus de fluidité, ça pourrait être le leitmotiv du jour pour les transports urbains. M. REGNIER a évoqué les stratégies et non pas le détail. Je suis absolument d'accord avec lui car il est plus facile au départ d'avoir un consensus sur les stratégies que d'entrer dans les détails et puis nous sommes bien dans un rapport d'orientations. Ceci dit, il faudra un jour ou l'autre plonger dans les détails.

M. BLANC nous a dit à la fin de son commentaire : «vous n'arriverez pas ce soir à trouver la solution idéale». Certes, il est plus facile aujourd'hui à travers les présentations que l'on a eues, de découvrir les blocages plutôt que la portée positive de telle ou telle mesure qui pourrait être aujourd'hui souhaitée.

Mais j'ai surtout été frappé par la première réaction de M. le Député FOUSSERET. En effet, quelle volée de bois vert sur les politiques menées depuis vingt ans dans la Ville de Besançon en matière de transports de REGANI à REGNIER, rien ne va, c'est le cataclysme. Je serais plus modéré dans ma façon d'appréhender le sujet.

Trois réflexions liminaires et je prendrai pour base de cette intervention le document figure 2.2 du rapport technique. Premier élément : on ne peut pas refaire la ville d'hier mais par contre on peut effectivement agir sur la ville de demain à condition que ce soit une vision globale transports, urbanisme, économie. Les trois éléments sont imbriqués et interfèrent.

Deuxième réflexion liminaire : on se heurte aujourd'hui au comportement des individus, de la population. Quelle est notre capacité ou notre marge de manoeuvre à modifier ces comportements ? Sur 1 %, 2 %, 5 %, 10 % ou plus de la population ?

Troisième élément liminaire : on ne peut pas échapper aux évolutions de la société occidentale. Il y a quelque chose qui me frappe et qui manque dans ce rapport mais ce n'était peut-être pas aux techniciens de l'indiquer. Il s'agit de la révolution multi-média et l'une de ses conséquences qui est la délocalisation ou relocalisation du travail sur le lieu d'habitation. Quel peut être demain, et ça c'est vraiment un champ inouï d'interrogations, l'impact véritable de l'utilisation informatique au quotidien sur le travail et sur les déplacements aussi bien en matière de travail que de culture.

A partir de cela, trois éléments me semblent importants : premièrement mieux connaître la ville aujourd'hui, deuxièmement l'évolution récente des comportements et comment renverser la vapeur s'il le faut, et troisièmement, quelque chose qui me paraît aussi important, les transports des marchandises à l'intérieur de notre cité et de notre agglomération. Et je tirerai enfin quelques défis majeurs à travers le PDU, mes collègues intervenant ensuite plus sur le ou les scénarios et éventuellement sur une proposition.

Premièrement comment vit une ville aujourd'hui car la ville est un organisme vivant, Mme BULTOT l'a d'ailleurs très bien expliqué à travers la maladie qui touche actuellement la ville, qui est en fait une asphyxie à l'échelle des 58 agglomérations de France qui débattent aussi du PDU. Ce n'est pas un phénomène qui existe seulement à Besançon mais nous avons des caractéristiques particulières. Le philosophe Henri LEFEVRE définissait la ville comme le lieu même de l'urbanité, c'est-à-dire le lieu où circulent les idées -les biens c'est déjà plus difficile aujourd'hui- et les personnes et c'est là où l'on a une véritable concurrence des espaces : conflits entre la voirie et les autres usages, ce qu'on peut appeler aussi les différentes ruptures de la ville que l'on connaît très bien à Besançon à travers les Glacis, la voie ferrée et le boulevard Nord notamment et puis d'autres ruptures qui pourraient venir.

Au XIX^{ème} siècle, la population s'est installée le long des voies de communication, vers le Nord, vers l'Est, vers l'Ouest, difficilement vers le Sud et là on a vu apparaître des conflits entre les lieux habités et les lieux de circulation, peut-être quelque chose qu'il faut éviter dans l'avenir et vous l'avez très bien dit sur les plans, pour cela hiérarchiser effectivement les réseaux.

Au XX^{ème} siècle, l'automobile a entraîné ce qu'on appelle l'étalement urbain et la notion d'agglomération, ce qui fait qu'aujourd'hui à Besançon, ce n'est pas unique mais c'est peut-être plus schématique qu'ailleurs, nous avons une ville en demi-lune avec la juxtaposition d'un centre ancien, d'une ville moderne et d'une agglomération qui demanderait chacun une réponse différente en matière de transport. Et c'est tout le problème de l'intermodalité ; comment l'articuler, à quel moment de l'éloignement de la ville ou du rapprochement du centre-ville doit-on changer de moyen de transport pour assurer la fluidité ? C'est là où on a affaire à des modèles forcément car on ne connaît pas aujourd'hui complètement l'impact mais ce qu'on sait c'est qu'il faut des réponses différentes en matière de transport et que ces réponses doivent être complémentaires, qu'il sera de plus en plus difficile pour une logique de déplacement de la périphérie vers la ville ou de la ville centrale vers la périphérie d'utiliser un seul moyen de transport, c'est la réalité et cela engendre bien sûr des coûts. Donc pas de solution unique pour les transports urbains et je crois que c'est effectivement l'élément essentiel.

Le deuxième élément important que j'aborderai concerne l'évolution des comportements des personnes. Le phénomène de congestion urbaine est lié depuis les années 1980 dans la plupart des villes, et à Besançon c'est très net, à une augmentation des déplacements en automobile, 2 % par an actuellement. Il faut tenir compte de cela dans la durée, des 10 ans, 15 ans ou 20 ans du PDU et également une augmentation des distances parcourues. Par contre, curieusement le temps moyen passé à se déplacer n'augmente pas, c'est-à-dire que l'on va chercher sans doute à se déplacer sur des plus grandes distances où on se déplace plus rapidement. Et c'est ces 10 kilomètres d'Est en Ouest de l'agglomération qui sont actuellement le lieu de toutes les évolutions du trafic automobile.

Ces déplacements ne sont pas homogènes ; aussi doit-on avoir le même système d'intermodalité pour toutes les heures ? Sûrement pas et ceci n'est pas je crois suffisamment pris en compte dans les différents scénarios. En tous les cas, la personnalité de la ville apparaît à travers son choix de mode de transports et aujourd'hui ce sont les déplacements de la périphérie qui augmentent le plus rapidement. A partir de là, il y a des rigidités, on les connaît. Les rigidités ce sont les captifs de l'automobile et les captifs du transport en commun, essentiellement des femmes, des jeunes scolarisés ou des personnes âgées. Comment faire passer les captifs de l'automobile vers des captifs des transports en commun car c'est bien dans ce sens-là que l'on veut aller ? Et c'est là où se trouvent mêlées énormément de contraintes : le temps, le bruit, la pollution, le confort, la sécurité et les tarifs. Il est absolument indispensable qu'il y ait dans un cadre d'intermodalité une unicité de billetteries ou de tarifs. Il est absolument nécessaire d'envisager ces éléments-là et de les décliner très vite si l'on veut effectivement modifier les comportements.

Les transports de marchandises sont bien sûr indispensables aussi à la vie de la cité pour les achats, le ramassage des déchets, les chantiers urbains et le trafic de transit. Ce trafic de transit précisément doit absolument échapper à la ville, il doit être complètement dégagé vers l'extérieur et cela suppose l'achèvement d'un certain nombre d'infra-structures, ce sera dans mes conclusions.

Mais ce qui est le plus inquiétant aujourd'hui et on avait déjà évoqué cela lors du Conseil Municipal du mois de mars, c'est le développement du parc de véhicules utilitaires. Ils sont de plus en plus petits mais de plus en plus nombreux et en l'espace d'une vingtaine d'années en France pour les grandes villes, ils ont été multipliés par plus de 2,5. Et donc là se crée un véritable problème d'alimentation de l'agglomération, les transports urbains de marchandises étant quand même au départ la condition du maintien d'une activité de commerces et des entreprises au centre-ville. Ce trafic-là doit être traité à part ; il ne doit pas entrer en concurrence avec les autres et il doit être en mesure de pénétrer selon les réglementations certes, mais très facilement jusqu'au coeur de la ville.

Quels sont les défis majeurs qui apparaissent à travers le PDU ? Ce sera ma conclusion. J'en vois 7 ou 8. Premier défi majeur, c'est le financement des transports publics et des grandes infrastructures. Le contournement effectivement pour l'instant est à l'ordre du jour du contrat de plan ; ce contournement pour être réalisé dans le plan 2000-2006, c'est-à-dire dans les 7 ans à venir, c'est-à-dire dans 8 ans en fait, devrait bénéficier de crédits d'Etat supplémentaires par rapport à ceux qui ont déjà été annoncés, de l'ordre de 250 à 300 MF, on parle bien sûr du contournement pour terminer les Montboucons, les Mercureaux. On ne parle pas du Nord-Est où c'est 400 MF de plus qu'il faut injecter, c'est-à-dire que là on se trouve devant une situation très hypothétique d'un contournement aux trois quarts puisque le dernier quart ne pourra jamais se réaliser pour les raisons que l'on connaît, très hypothétique sur le plan du calendrier et qui pourtant conditionne l'ensemble de l'alimentation de l'agglomération en trafic.

Autre défi majeur à relever, c'est l'action sur l'urbanisme. Il s'agit de desserrer absolument l'urbanisation à Besançon. Elle est trop concentrée d'abord au centre-ville et ensuite dans la périphérie immédiate, c'est-à-dire dans Besançon de la ville de 1950 à 1980. Donc toute nouvelle extension de constructions de Besançon doit se faire de façon à désengorger toute la partie de l'agglomération, non pas à rejeter mais à faire en sorte que l'on ait effectivement des pôles qui soient développés en système multipolaire et pas seulement sur Besançon qui concentre l'essentiel des activités et le centre-ville une grande partie de ces activités.

Réduire la sur-fréquentation du réseau routier urbain, est-ce possible ? Je crois qu'il est nécessaire effectivement de se donner des objectifs. Alors j'ai regardé un peu ce qui se passe dans les différents PDU actuellement proposés : on essaie d'aller vers un taux de diminution de fréquentation de l'automobile de 2 %, 3 %, 4 %, 5 %. Peut-être peut-on se fixer un taux à Besançon sachant que parallèlement on a une augmentation régulière de l'utilisation de l'automobile en France et même si on note un léger tassement, il ne faut pas oublier que le recensement nous a montré une augmentation de la population de l'agglomération. Donc il s'agit non seulement d'aller vers une augmentation des transports en commun pour diminuer l'utilisation de l'automobile mais il faut résoudre le problème de l'augmentation globale des transports dans l'agglomération bisontine résultant d'une augmentation de la population, c'est évident. On a donc là une double démarche à faire.

Il y a quelque chose qui m'a paru assez étonnant dans l'ensemble des scénarios et pourtant M. BLANC l'a dit d'emblée : le rôle de l'autoroute. L'autoroute est la grande oubliée du système de communication de l'agglomération bisontine. Je suis étonné alors que dans le Nord Franche-Comté, certes la configuration est différente, mais on a utilisé l'autoroute, on parle même de doubler l'autoroute A36 pour avoir à côté une véritable autoroute urbaine. Or maintenant nous avons trois portes importantes sur cette autoroute et demain -dans 15 ans c'est demain, quand on voit ce qu'a été l'évolution de notre agglomération en 15 ans- l'autoroute fera partie, j'allais dire du paysage urbain, en tous les cas du paysage d'extension ou de desserrement de l'agglomération bisontine. Et on ne peut pas aujourd'hui envisager un PDU, et c'est tout le problème de ce PDU bisontin et de ce PDU d'agglomération, sans envisager l'impact que pourrait avoir l'autoroute peut-être renforcée pour un véritable trafic d'agglomération. Je crois que là il y a un oubli important.

Parallèlement à ce concept d'autoroute d'agglomération, il faudrait utiliser les éléments de carrefours pluri-modaux cette fois-ci du TGV et de cette autoroute pour effectivement envisager des zones de délestage d'activités, cette centralité secondaire qui permettrait de rééquilibrer l'agglomération et qui éviterait qu'on ait un système monolithique comme actuellement avec tous les inconvénients que cela pose, système qui est pratiquement unique en France et qu'on souligne d'ailleurs sur chaque dossier, tout à l'heure on l'a rappelé à propos de l'intercommunalité.

Voilà quelques-unes des réflexions que je veux mener à votre intention sachant que, bien sûr Monsieur FOUSSERET, il s'agit chronologiquement de bien s'harmoniser avec le schéma régional des transports, avec sans doute un schéma national puisque normalement l'ensemble des schémas régionaux devraient s'inscrire dans un schéma national, s'inscrire dans l'idée que aussi à travers un PDU bisontin, noyau dur mais pas noyau bloquant du PDU d'agglomération, ce sont les liaisons avec les grands axes, l'A57, avec les autres villes qui sont en jeu, sachant enfin que dans la démarche, Monsieur REGNIER, lorsqu'il s'agira d'entrer dans le quotidien, il faudra quand même progresser dans le domaine de la concertation car c'était un petit peu court cette concertation de rentrée. Certes il y a eu le BVV mais pendant que les Bisontins avaient peut-être aussi d'autres soucis, j'ai trouvé que la concertation bien organisée a été toutefois trop courte sur le plan de l'impact possible.

Je ferai une suggestion parce que ce que nous déciderons pour les 15 ans ou 20 ans ou plus à venir, sera pour ceux qui sont actuellement dans nos écoles. Alors ne pourrait-on pas tenter une opération : «je vis ma ville» pour les enfants de 5 à 15 ans actuellement scolarisés de façon à ce que ces enfants de Besançon, de l'agglomération, s'emparent véritablement de leur avenir en matière de vie urbaine, car «je vis la ville» est effectivement une réponse à ce qui est pour moi fondamental, que la ville reste un organisme vivant.

Mme WEINMAN : Au vu de cet excellent document d'ailleurs bien éclairé par les explications de M. BLANC, j'ai envie de dire : cent fois sur le métier remettez votre ouvrage. C'est vrai qu'on a l'impression que pour arriver jusqu'à D on a ébauché puis on est revenu sur cette ébauche, etc. Je ne m'arrêterai pas aux scénarios A et B, je commenterai un peu le C et le D, encore que les remarques que je souhaitais faire ont été pour l'essentiel faites auparavant, notamment sur la nécessité de ne jamais dissocier dans ce plan idéal de PDU pour Besançon, la voie de contournement et la rocade Nord-Est. Ceci dit, le moyen terme pour aller vite ce serait, comme le disait Jean-Claude et comme l'avait dit avant M. FOUSSERET, d'utiliser l'autoroute, la voie Vesoul - Marchaux ou même Planoise les deux sorties les plus extrêmes d'autoroute pour Besançon. On ferait au moins l'économie du coût de la rocade encore que je ne suis pas sûre que ce soit un bon plan dans la mesure où ces voies ont quand même une vocation aussi de desserte importante à l'intérieur de la commune.

Pour revenir sur ces scénarios, il y a finalement très peu de différence entre le C et le D a priori, si ce n'est comme l'a souligné notre ami POMEZ sur l'aménagement ferroviaire mais j'ai pu vérifier que M. REGNIER bien qu'en retraite bientôt, gardait cela très à coeur, et que l'utilisation des haltes et l'aménagement dans le transport multi-modal d'une alternance voie ferrée étaient importants. Le succès finalement de ce transport multi-modal dépendra essentiellement du cadencement ferroviaire et du cadencement des bus d'où sur le réseau routier la nécessité quand même de requalifier les voies bus en

deux fois deux voies en site protégé comme vous le soulignez, peut-être de façon supérieure à ce qui est fait actuellement. A mon avis, c'est vrai que le scénario C suffirait, ce qui éviterait bien sûr de perdre trop de temps dans les déplacements à l'intérieur de la ville et serait en faveur d'une resensibilisation des usagers vers les transports collectifs.

Sur la suppression du trafic de transit dans les quartiers d'habitation, c'est vrai que si les rocades notamment Nord-Est se font, ce problème sera, pour l'essentiel en tout cas, dépassé. J'y vois un confort supplémentaire j'allais dire pour le secteur boulevard Nord, rue de Vesoul. Vous savez comme moi que les travaux actuels amplifient encore ce phénomène mais il y a actuellement un transit parasite des voies primordiales dans les quartiers d'habitation, par exemple aux Torcols. Sur Chailluz il y a une déviation que les gens connaissent mais qui est très préjudiciable pour les habitants de ce quartier, donc c'est vrai qu'on arrivera à un confort supérieur pour ces habitants avec les plans C et D.

Là où on va commencer à ne plus être totalement d'accord, c'est sur le stationnement. M. BLANC expliquait tout à l'heure que l'arrêt ou le refus du stationnement de surface au centre-ville allait engendrer un besoin de 1 500 places par jour, dont acte ! Si on supprime effectivement les places de surface, il va falloir quand même bien mettre les véhicules quelque part et où, si ce n'est en créant des parkings ? Créer des parkings, j'ai cru comprendre à travers le document maintenant qu'on profiterait des opportunités, c'est déjà un progrès. Notre souhait n'est pas évidemment d'encourager ou de développer le stationnement en ville, contrairement à ce que certains voudraient souligner. Notre souhait est de ne pas décourager les gens à venir près du centre dans la mesure où quand on veut garantir un centre-ville commerçant, actif et dynamique, il faut quand même permettre aux gens, pas forcément aux pendulaires, mais au moins aux visiteurs, d'y accéder assez facilement, de s'y poser assez vite, que ce soit à travers un relais transport collectif ou à travers, ce qui est un palliatif ou un moindre mal, un parking aménagé.

Après la gestion du parking, le coût peut être aussi incitatif. C'est vrai que privilégier un coût faible parkings/bus pour accéder en ville plutôt qu'un parking plus près comme pour aller de Chamars ou Saint-Paul, à un prix réduit, cela peut être incitatif. Si on demande 20 F à quelqu'un pour rester une heure au centre-ville, c'est évident qu'il y restera le moins possible alors que s'il a son ticket gratuit bus, chemin de fer pour se garer mettons à un kilomètre, ça peut être effectivement intéressant.

Quand on voit 1 500 places réparties sur toute la ville, qu'on imagine les besoins d'un cinéma comme celui qui est prévu sur la place du Marché, on se dit que les résidents dans ce coin-là du moins ont été singulièrement oubliés. Lorsqu'ils arriveront chez eux vers 19 heures 30 ou quelquefois plus tard, et chercheront une place pour garer leur véhicule, éventuellement jusqu'au lendemain, ils seront vite en concurrence avec les usagers du cinéma qui seront là quelquefois depuis 18 heures et jusqu'à minuit. Peut-être que les quelques places supplémentaires du parking des Remparts Dérasés suffiront mais pour ma part je n'y crois pas. Pour ce stationnement, vous avez précisé que vous profiteriez éventuellement des opportunités, nous souhaiterions pour notre part que ce soit une volonté un petit peu plus politique, de le développer au moins pour répondre à ces besoins-là.

Le stationnement peut avoir aussi pour corollaire d'éviter aux gens de trop tourner notamment dans les poches, et surtout si on les ferme. Les personnes qui ne connaissent pas bien Besançon ou qui viennent simplement pour des démarches administratives s'approchent quand même logiquement, spontanément et naturellement du centre. Ils se heurteront donc à une poche fermée, ils tourneront à l'intérieur de la poche et pollueront d'autant plus qu'ils ne trouveront pas rapidement un endroit ou ne seront pas rapidement dirigés vers un endroit où garer leur véhicule. Donc nécessité d'un stationnement aménagé incitatif, je crois, à effectivement être bref mais nécessaire quand même. D'autant plus que la pollution, contrairement à ce que disait notre ami POMEZ...

M. LE MAIRE : C'est l'ami de tous !

Mme WEINMAN : ...la pollution n'est pas due uniquement à l'afflux de voitures, elle est due aussi à la vétusté des voitures. Je lisais récemment que si toutes les voitures de plus de 8 ans étaient remplacées par des neuves bénéficiant de tous les programmes internes d'injection et de catalyse des gaz

d'échappement, la pollution serait d'un coup diminuée des deux tiers. Alors on peut imaginer que déjà toutes les voitures de particuliers circulant au centre-ville et ailleurs de moins de 8 ans, plus tous les bus de la ville de moins de 8 ans capables de diminuer la pollution de deux tiers, ce serait quand même déjà nettement mieux que ce que l'on connaît. Je n'ai pas l'impression que tous les bus qui circulent au centre-ville soient aussi récents qu'on veut bien le croire. De plus, on prévoit d'acheter 60 bus au gaz, mais on n'est pas sûr aujourd'hui que ce soit d'ici 10 ans le meilleur choix. Il y a eu quelques accidents malheureux qui devraient normalement rester l'exception, nous le souhaitons tous mais, la pollution n'étant pas la même, on ne peut pas dire non plus que le bus à gaz ne soit pas du tout polluant.

Ce que je souhaiterais pour ma part pour répondre...

M. LE MAIRE : Chers collègues, s'il vous plaît, pas trop de conversations particulières. On n'entend plus ce que dit Mme WEINMAN et vous ne l'écoutez plus depuis déjà un moment. Alors essayez quand même d'être un petit peu plus disciplinés, y compris d'ailleurs ses voisins immédiats, sans vouloir nommer personne !

Mme WEINMAN : Mais Monsieur le Maire, je vous ai vu discuter quand M. FOUSSERET parlait (rires).

M. LE MAIRE : Mais lui on l'entendait quand même.

Mme WEINMAN : Ce que je souhaiterais, ce que nous souhaiterions tous c'est limiter la pollution au centre-ville bien sûr, réduire la circulation, réduire le stationnement mais surtout en sortir les bus, ce qui serait quand même le plus sûr moyen de résoudre le problème de pollution au centre-ville, tout au moins dans l'hyper-centre. C'est d'autant plus facile qu'on a quand même des rocade tout autour de la ville qui permettrait de dégager complètement les grands bus en périphérie, j'allais dire «on botte en touche», ou sur la rocade avenue Elisée Cusenier donc plus proche du Doubs ou sur l'autre rive, tout en sauvegardant l'opportunité de desservir quand même le centre par des minibus électriques qui existent depuis longtemps et dont la Ville de Besançon ne s'est toujours pas équipée.

Nous pourrions vous faire de nombreuses propositions qui iraient dans le sens d'un scénario D aménagé, notamment en ce qui concerne la circulation au centre et les déplacements urbains au centre-ville.

M. TABOURNOT : Mes chers collègues, je voudrais vous présenter un scénario amélioré comme dit Nicole WEINMAN qu'on n'a pas osé appeler D, on l'a appelé simplement E. Je vous l'exposerai d'ici peu de temps mais Monsieur le Maire, dans le cadre de la loi sur l'air quand même il y a une chose importante et je vais rejoindre un peu Martine BULTOT qui disait qu'elle aurait souhaité, puisqu'un PDU doit être proposé dans le cadre d'une réflexion urbaine mais aussi péri-urbaine, qu'on ait une prospective plus importante sur les incidences du péri-urbain. Je crois que c'est important parce qu'on a l'impression, dans le choix des quatre scénarios qu'on nous propose, que la Ville a fait cavalier seul ; on n'a pas cette image globale qui nous aurait été nécessaire et je pense qu'il faudra un petit peu rattraper cela très vite.

Après avoir écouté l'avis de plusieurs associations, l'inter-groupe UDF-RPR vous demande de bien vouloir prendre en compte ce fameux scénario E. Les propos de Nicole WEINMAN vous ont déjà permis de voir l'intérêt d'un tel scénario. J'insiste à nouveau sur le fait que je vais développer dans ce scénario E plutôt des mesures urbaines qui nous concernent mais qu'il est important d'intégrer dans un plan de déplacements urbains dans l'agglomération bisontine et associer le District dans certains avis et réalisations.

Pour ce qui est du contournement routier, la voie de contournement doit être achevée le plus rapidement possible, c'est évident, mais nous n'avons pas à dissocier voie de contournement et Rocade Nord-Est puisque ce que vous appelez Rocade Nord-Est n'est rien d'autre qu'un tronçon de la voie de contournement. Et à ce sujet, nous aimerions bien avoir quand même des informations quant au financement parce que nous souhaitons une organisation coordonnée et équilibrée des différents flux notamment pendulaires qui vont au centre-ville et non pas un contrôle d'accès au niveau du boulevard et de la rocade.

Une fois la voie de contournement terminée, sa vocation étant mixte puisqu'il s'agit de desserte inter-quartiers et trafic du transit, le flux de transit sera automatiquement maîtrisé.

Nous souhaitons une application de la réglementation en zones piétonnes, nous souhaitons aussi que nous parlions, parce qu'on ne l'a pas fait, du développement et de l'incitation au co-voiturage.

En ce qui concerne le problème de stationnement, dans le cadre de notre scénario E, nous considérons qu'il faut développer le nombre de places de stationnement à l'intérieur de la rocade et dans le même temps une réduction du nombre de stationnement de surface pour les pendulaires. Nous ne pouvons pas nous permettre de perdre ces pendulaires. S'ils ne peuvent accéder au centre-ville, y stationner, ils risquent de s'arrêter en périphérie à Valentin, à Châteaufarine, dans des endroits beaucoup plus accessibles. Il faut donc créer des interfaces pluri-modales et non bi-modales, c'est-à-dire parkings bus et parkings rails qui ne soient ni trop éloignées ni trop près du centre-ville et reliées aux axes forts aux transports en commun. Il faut étudier aussi un système de gestion de stationnement incitatif et par conséquent non contraignant laissant le choix aux usagers d'utiliser leur véhicule personnel ou les transports en commun car si l'offre de transport en commun est de meilleure qualité, ils y viendront tout naturellement.

Il faut aussi, pour nous, prévoir la création de stationnements enterrés ou en silos. Cela ne doit pas attendre. Pourquoi ne pas avoir saisi les opportunités de Rivotte -je crois que techniquement cela était possible à l'époque d'avoir du stationnement en sous- sol- ou de la place du Marché ? Nous allons avoir plusieurs trains de retard dans ce domaine-là.

En ce qui concerne les transports en commun de l'agglomération, le pôle multi-modal de la gare Viotte est nécessaire rapidement. Une halte ferroviaire à Planoise serait un atout, le rabattement des lignes routières sur les transports en commun est impératif, une politique tarifaire commune est incontournable.

En ce qui concerne les transports en commun urbains, oui à des axes prioritaires pour les bus le plus rapidement possible car cela aura pour conséquence un réseau de transports en commun de qualité. Il faut prévoir la disparition des bus à soufflets et de moyenne capacité à l'intérieur de la Boucle et à la place, puisqu'il ne peut y avoir éradication des transports en commun au centre- ville, laissons la voie libre à des minibus ou navettes notamment électriques non polluants et faciles d'accès.

Complétons cet ensemble par la création d'interfaces d'échanges de minibus à Saint-Jacques, parking de Tarragnoz, Rivotte, etc. partout où cela sera possible.

En ce qui concerne les berges du Doubs et l'intérieur de la Boucle, un véritable réseau de pistes cyclables où la sécurité sera améliorée est à prévoir tout à fait autre que celui qui est en train de se développer et qui présente bien des points dangereux. Je sais de quoi je parle pour y circuler toute la journée et je peux vous dire qu'il y a de sérieux problèmes à revoir.

Il faut également une extension progressive du plateau piétonnier du centre- ville avec accès réglementé qui doit répondre à un réel besoin et qui surtout devra être la conséquence de la réorganisation d'un réseau de transports en commun de qualité. La piétonnisation du centre-ville ne devra pas être brutale ; elle devra se développer progressivement afin que les usagers concernés s'y habituent tout naturellement. Une telle piétonnisation revitalisera le centre- ville, ce qui est notre objectif, et redynamisera le commerce de la Boucle. Cela suppose bien sûr la nécessaire mise en place d'une application des règlements au centre-ville. Enfin, nous souhaitons la création d'une plateforme avec réorganisation des échanges avec les partenaires, pourquoi pas au port fluvial en utilisant, si c'est possible, les crédits Rhin-Rhône puisque le canal à grand gabarit a été abandonné et une fois la voie de contournement terminée, les poids lourds comme tout autre véhicule de transit s'habitueront naturellement à prendre cette voie.

En conclusion, Monsieur le Maire, nous vous demandons de ne pas vous limiter à quatre choix mais de bien vouloir intégrer ce choix de scénario E comme une réelle possibilité. De ce PDU va dépendre le développement de notre ville. C'est un moyen de redonner à Besançon sa véritable place de capitale régionale. Vous avez les moyens techniques d'information pour que chaque comité de quartier, chaque conseil de quartier, chaque association et tous les Bisontins puissent s'exprimer. Utilisez-les pour que ce PDU soit une véritable réussite. Nous sommes persuadés que ce cinquième scénario va nous donner les moyens d'accéder, de stationner, de visiter, de communiquer et de développer notre ville.

Nous vous remercions, Monsieur le Maire, de bien vouloir le prendre en compte et de ne pas l'évacuer sous prétexte qu'il ne fait pas partie des quatre scénarios que vous avez développés.

M. LE MAIRE : Je voudrais simplement rappeler que nous sommes ici pour parler du PDU Ville de Besançon et qu'un PDU d'agglomération est en train d'être discuté. Ensuite on fera une synthèse des deux plus ensuite une synthèse avec le PDU de la Région. Evitez aussi dans vos interventions de redire toujours des choses qui sont dans le rapport. On les connaît puisque ce sont les propositions que nous avons faites. C'est simplement une recommandation pour les prochains intervenants.

Mme GUINCHARD-KUNSTLER : Je vais commencer par répondre à M. DUVERGET. Quand vous dites Monsieur DUVERGET qu'il va y avoir une évolution vers le télé-travail liée aux nouvelles techniques de communication et d'information, moi je suis intimement persuadée que les hommes et les femmes auront toujours besoin de se rencontrer et de se déplacer et j'espère bien que, quels que soient les dispositifs nouveaux en place, l'humanité fera que ce besoin-là existera toujours.

Je crois qu'on est prêt pour préparer l'avenir, certes il faut connaître et comprendre l'histoire et la géographie pour faire un PDU mais on est là pour décider de l'avenir et donner clairement nos positions.

J'ai trouvé que c'était un travail intéressant et on ne peut que féliciter ces messieurs. C'est un bon travail parce qu'il pose bien les enjeux sur l'ensemble de la ville et il ne se cantonne pas comme certains l'ont fait, entre autres Madame WEINMAN, au seul problème du centre-ville ni au seul débat sur l'organisation des transports comme beaucoup depuis plusieurs années ont voulu tenter de le faire. Et je trouve que l'intérêt principal de ce projet est de nous obliger, de nous aider à avoir un regard complet sur le problème de l'organisation des transports sur la ville.

Je fais partie de ceux qui pensent que le scénario D est à retenir parce qu'il est volontariste sur un certain nombre de points. Premièrement c'est celui qui accorde clairement la priorité aux transports en commun en prévoyant la création d'axes en site propre, qui affirme la priorité à ce qu'on appelle la croix ferroviaire puisqu'apparemment c'est la formule qui depuis ce soir est utilisée. Le scénario D doit donc être retenu parce qu'il donne la priorité aux transports en commun.

Deuxième raison qui m'amène à retenir le scénario D, c'est qu'il laisse le centre-ville à l'ensemble des Bisontins et cela me semble vraiment très important. Notre unité, notre identité de la ville c'est bien notre capacité à aller sans problème facilement au centre-ville, que vous soyez dans n'importe quel quartier de la Ville de Besançon. Les gens ne disent pas «on va au centre-ville» quand ils descendent dans la Boucle, ils disent «on va en ville». Je crois que c'est symbolique : donner la priorité au fait que le centre-ville reste l'unité, le centre vivant de la Ville de Besançon, ça me semble quelque chose de très fort à laquelle je suis très attachée. Le fait qu'on diminue de 50 % le trafic des bus en centre-ville permettra de reconnaître la difficulté des gens qui y habitent parce que les bus sont parfois bruyants, parfois polluants. Mais parallèlement j'ai tendance à penser que les progrès seront sûrement beaucoup plus importants dans les 10 ans à venir que ceux réalisés depuis 20 ans, sur l'amélioration en termes de bruit, de pollution de l'air ou de pollution sonore des bus. J'ai visité il y a très peu de temps l'ALSTOM à Ornans et quand on regarde les progrès qui sont faits actuellement en terme de bus électriques, je crois qu'on verra sans problème les bus passer au centre-ville.

D'autre part, ce scénario donne en même temps la priorité à une augmentation de la piétonnisation, donc équilibre sur le centre-ville entre les souhaits de ceux qui y habitent et du reste de la population bisontine, cela me semble très important.

J'entends aussi les questions que Christophe POMEZ et Jean-Louis FOUSSERET ont posées quant à l'utilisation de la Rocade Nord-Est. Jeune adjointe à l'environnement en 1983 aux côtés de Jean DEFASNE, j'ai eu la responsabilité de mener la négociation avec l'ensemble des associations du secteur de la rue de Vesoul à celui de Palente-Orchamps sur l'inscription dans nos documents d'urbanisme, dans le POS, de cette Rocade Nord-Est. Je savais fort bien à l'époque qu'on allait peut-être mettre du temps pour la réaliser, mais je suis impressionnée par les chiffres qui nous sont donnés ce soir. On est dans un des secteurs où c'est la volonté politique de la Ville d'organiser réellement les transports, de réorganiser complètement nos modes de communication y compris en bousculant les habitudes des Bisontins et des personnes amenées régulièrement à se déplacer dans ces secteurs. Je crois que le scénario D retenant la possibilité de faire la Rocade Nord-Est me semble très important. On ne peut pas laisser le boulevard entre la rue de Vesoul et Palente-Orchamps dans la situation qu'on nous a annoncée. Peut-être faut-il se donner les moyens de phaser la réalisation mais regardons la réalité !

J'ai écouté aussi les propositions de Jean-Louis FOUSSERET quant à l'utilisation un petit peu plus forte de l'autoroute. Pour bien connaître le secteur, je peux dire que les gens qui se déplacent de l'Est au centre-ville ne viennent pas de Marchaux où l'autoroute est tout près, ils viennent de Thise, de Roche-lez-Beaupré, de la nationale et donc tous ces gens-là pour venir dans Besançon n'iront jamais tourner par l'A36.

Donnons des priorités à ce qui est affiché dans le scénario D. Première priorité c'est la croix ferroviaire. Regardez l'amélioration qu'il y aurait sur la côte de Morre si nous avons la possibilité d'utiliser le train depuis Mamirolle ou Saône, avec comme c'est proposé dans le scénario D une gare à Morre ou l'amélioration depuis Roche-lez-Beaupré et Novillars. Je parle de ces deux secteurs mais ça serait pareil pour le Nord ou pour l'Est. Je connais des gens de Saint-Vit qui habitent tout à côté de la gare ; ils viennent travailler à Besançon tous les jours non loin de la gare et rentrent manger à midi chez eux parce que c'est tout à fait possible. Je crois que la mise en place très rapide de l'étude de l'utilisation de la croix ferroviaire me paraît sûrement la priorité essentielle en particulier sur l'Est de l'agglomération.

Il manque dans le scénario qui nous est proposé un certain nombre de chiffres. C'est vrai que la croix ferroviaire et l'utilisation du train seront d'autant plus efficaces si tous les quarts d'heure ou toutes les demi-heures les gens peuvent avoir accès à un train mais il serait bon de chiffrer le coût de réalisation d'un tel système. Mais qui a la responsabilité, c'est à Christophe POMEZ que je m'adresse, de l'organisation au niveau régional des transports ferroviaires ? C'est la Région, ce n'est pas la SNCF et il me semble bien que la commission permanente du Conseil Régional, la dernière fois, a adopté ou en tout cas étudié à fond la mise en place d'un schéma régional des transports. J'aimerais savoir s'il y a déjà eu des contacts entre le Conseil Régional et la Ville de Besançon, et là c'est à Bernard REGNIER que je m'adresse, parce qu'on sait fort bien que ce sera dans la capacité du Conseil Régional à reprendre en compte cette demande de la ville et de l'agglomération que dépendra l'utilisation intelligente de la croix ferroviaire. Nous arriverions ainsi, me semble-t-il, à faire bouger profondément nos habitudes en matière de déplacements sur l'agglomération.

Je crois profondément à la croix ferroviaire, allons-y vite mais en ne niant pas la nécessité de réaliser la rocade Nord-Est.

M. VOUILLOT : Comment pourrais-je régulièrement utiliser un vélo comme mode de transport alors que l'absence de local deux roues sécurisé de mon immeuble m'empêche d'en posséder un ? Voyez que je suis très pragmatique. Pourquoi ferais-je mes achats à Châteaufarine en utilisant les transports en commun alors qu'il m'est tellement plus pratique d'y aller et de me déplacer en voiture et alors que, commodité suprême, on commence à parler maintenant de «driving» bancaire ? Pourquoi irais-je à mon lieu de travail en transport en commun alors que celui-ci se situant dans une zone d'activité d'où l'on ne peut atteindre à pied dans un temps raisonnable aucun commerce, aucun logement ni aucun équipement se trouve nécessairement éloigné des principales lignes de transport en commun ?

Ces questions, beaucoup de Bisontins se les posent, pas seulement Jean-Claude DUVERGET. Parfois même ils ne se les posent plus lorsque leur environnement, leur cadre de vie ou de travail a répondu pour eux par la négative. Elles nous rappellent une évidence : avant même que nombre d'entre nous n'aient opté entre la clé de contact, le casque, les pinces à vélo ou les grosses chaussures, avant même de s'être posé la question du déplacement à effectuer, bien souvent les dés sont jetés car la forme du logement, les équipements dans un immeuble, la localisation du travail, bref, nombre de configurations urbanistiques influent très en amont sur les habitudes de transport.

Un pavillon dans un lotissement, c'est l'assurance de voir grimper le taux de motorisation à plus d'un véhicule par famille. Une zone commerciale séparée de la ville ou un cinéma en banlieue c'est l'assurance de voir l'utilisation des voitures particulières augmenter. A cet égard, n'oublions pas qu'une des différences fondamentales entre Fribourg dont on parle souvent et Besançon, c'est qu'à Fribourg il n'existe pas de zones commerciales périphériques. C'est un modèle dont nous avons hérité des années 1980 et il faut bien prendre conscience de l'incidence qu'il a en matière de transport.

En revanche un quartier équilibré, raisonnablement dense, mixant les usages, mêlant les différents types de logements, c'est l'assurance de pouvoir mener en aval une politique de transports efficace.

Le PDU est un bon document, il pourrait même bien faire date, comme il y a presque 30 ans le plan de circulation dont beaucoup ont parlé en citant l'Adjoint REGANI, mais gardons-nous que comme son ambitieux prédécesseur, ce plan ne se heurte aux lois fondamentales de la société à laquelle il devra s'appliquer. La politique de transports c'est des routes, des voies piétons, des bus, des trains. C'est aussi une certaine conception du logement et un certain type d'urbanisme. Je crois qu'il faudra dans l'avenir, au-delà des incidences juridiques résultant de l'adoption du PDU, que nous abordions l'ensemble des dossiers ayant trait à la construction de nouveaux quartiers et à l'évolution des quartiers de Besançon mais également de l'agglomération bisontine en gardant à l'esprit les excellents principes que, je n'en doute pas, nous nous apprêtons à adopter ce soir.

M. BONNET : Avant de vous présenter l'amendement que notre inter-groupe propose en prolongement des interventions de Jean-Claude DUVERGET, Nicole WEINMAN et Hervé TABOURNOT, je voudrais faire une remarque et poser une question.

La remarque porte sur nos conditions de travail. Nous avons en effet reçu un document très complet, très intéressant et nous votons sur un point de l'ordre du jour qui nous était annoncé pour le 28 septembre, que j'ai pour ma part reçu il y a 3 jours et que d'autres collègues n'ont pas encore reçu. Donc il était difficile pour nous de travailler en amont parce qu'on ne savait pas sur quoi on allait voter exactement, étant donné que cela est indiqué dans ce dernier document. C'était quand même important.

La question, je la pose aux parlementaires dans la mesure où j'ai vu que dans le programme de fin de législature du gouvernement, le Premier Ministre évoquait l'éventualité d'une grande loi transports - urbanisme pour 2000 : je voudrais savoir ce qu'il en est exactement et dans quelles mesures ceci pourra nous amener à remanier éventuellement certains aspects de notre PDU et aussi certains de nos projets d'urbanisme. C'est vrai que là on fait suite à une loi qui date de plusieurs années et qu'à Besançon on a travaillé assez tardivement sur le PDU.

J'en viens à cet amendement qui viendrait remplacer si vous en êtes d'accord la dernière ligne du rapport que certains n'ont pas reçu, je le lis : « cependant diverses associations ont développé un cinquième scénario dit scénario E qui met l'accent sur, premièrement la circulation des bus urbains en périphérie de boucle avec gare d'échange et complétée d'un réseau de minibus centre-ville de jonction non polluants, libérant ainsi de l'espace pour les modes doux, et deuxièmement la réalisation de parkings souterrains de centre-ville ; ceci peut permettre tant la diminution de la pollution atmosphérique et sonore que la redynamisation commerciale du centre.

Le Conseil Municipal décide donc de poursuivre l'étude des scénarios D et E lors du pré-PDU.

Le Conseil Municipal, d'autre part soucieux de permettre à la population d'exprimer son choix pour une décision d'une telle importance pour l'avenir de Besançon, ouvre aux Bisontins un référendum pour retenir le scénario définitif avant l'élaboration du PDU». Je vous remercie.

M. LE MAIRE : J'ai trouvé sur mon bureau effectivement ce texte-là. Les différentes associations qui proposent ce scénario, je n'en ai pas entendu parler. C'est l'inter-groupe qui propose ? Ce ne sont donc pas les associations. Deuxièmement vous me dites, je lis : insérer page 30 à la place de la dernière ligne donc on supprime la dernière ligne : la réalisation d'infrastructures conséquentes en faveur des deux roues pour les déplacements urbains de loisirs et d'activités ? Je vous dis simplement que vous ne savez pas préparer un amendement puisque vous me dites qu'il faut remplacer la dernière ligne de la page 30 ; cela veut dire qu'on ne réalise pas des infrastructures en faveur des deux roues ? Il faudrait savoir ce que vous voulez. Il fallait plutôt mettre : à la suite de la dernière ligne ou ajouter au paragraphe, etc. telle chose, j'aurais mieux compris.

Sur le fond, vous souhaitez la réalisation de parkings souterrains de centre-ville pour permettre la diminution de la pollution atmosphérique et sonore, ainsi que la redynamisation commerciale du centre. Si vous voulez mettre des parkings au centre-ville, cela veut dire que vous y mettez des voitures (rires). Je termine sur l'impression que m'a donné votre amendement assez mal conçu et mal présenté : vous souhaitez pour finir, qu'un référendum ait lieu, c'est parfaitement votre droit, mais vous ne savez pas ce que c'est que de préparer un référendum et cette procédure n'est pas autorisée pour n'importe quoi. Mais je vais mettre aux voix l'amendement qui est présenté par l'inter-groupe.

M. BONNET : Je vous précise Monsieur le Maire que pour moi la dernière ligne du texte c'est celle qui précisait «le Conseil Municipal est appelé à débattre et à formuler son choix».

M. LE MAIRE : Si c'est cette dernière ligne que vous visiez, cela veut dire que nous ne sommes pas appelés à débattre et à formuler notre choix.

M. BONNET : Je vous propose un choix.

M. LE MAIRE : Je plaisantais mais vous avez du mal à comprendre la plaisanterie.

J'en reviens au vote de l'amendement présenté par l'inter-groupe qui va à l'opposé de ce que proposent l'Adjoint et la commission. Cet amendement est rejeté.

Nous en venons maintenant au vote sur la position exprimée par Bernard REGNIER à qui je donne la parole pour répondre préalablement à quelques interrogations.

M. REGNIER : Je n'entrerai pas, chers collègues, dans le détail de toutes les questions qui ont été posées car globalement ça fait un peu l'unanimité (rires), que ce soit M. DUVERGET, M. POMEZ, Mme BULTOT, chacun rajoute sa petite touche, son point de vue personnel. Le groupe de travail, puisqu'on a beaucoup parlé de démocratie, travaille à fond sur ce dossier depuis maintenant 6-8 mois et je peux vous dire qu'on a fait des dizaines et des dizaines de réunions. Certains ont parlé d'experts, je pense qu'il y en avait 25 au total dont, en plus de nous, les gens du District, de la Région, les spécialistes transports de la Région, du Département, de l'Etat. Ce n'est pas la Ville avec TRANSITEC qui a réalisé ce document. On y a tous travaillé, on l'a amendé et à mesure des analyses, des possibilités, on a avancé.

Je rappelle parce que c'est venu dans le débat, qu'on n'est pas parti de rien. Un schéma d'agglomération a été fait avant que la Ville et le District se lancent dans les études pour leur propre PDU. Il y a déjà eu des études importantes au niveau des déplacements, et là je m'adresse aux élus qui ont pu y participer, dans le cadre de la préparation du schéma directeur. En ce qui concerne l'autoroute, je crois qu'on est tous conscient qu'elle est trop loin de la ville et qu'en fin de compte ce n'est pas l'objectif. L'objectif de la voie de desserte et de contournement c'est de desservir déjà la ville, ses quartiers et sa périphérie, c'est ce qu'on fait. Je pense qu'il faut vite rejeter le débat sur l'autoroute. On pourra en reparler dans au moins 20 ans quand l'agglomération aura grandi. Peut-être que là nous aurons des zones

d'habitat et encore car avec la forêt de Chailluz, les zones d'habitat sur l'Est vont être loin. On en aura surtout à l'Ouest qui pourront être desservies par l'autoroute dans les 10-15 ans qui viennent, mais aujourd'hui c'est un peu prématuré d'en parler.

Sur la Rocade Nord-Est, je ne suis pas d'accord avec Jean-Louis FOUSSERET parce que je pense qu'il faut se battre. Cela fait 12 ans qu'avec la Municipalité on se bat tous, et lui aussi d'ailleurs, pour ce qu'on a appelé la rocade de contournement. Pour moi, la Rocade Nord-Est c'est la fin de la rocade de contournement et je pense qu'il ne faut pas qu'on dise qu'elle est reportée aux calendes grecques. Il faut absolument, je le redis, que la ville, l'agglomération, ses députés j'en suis sûr, se battent pour qu'on inscrive dans le contrat de plan qui vient des études pour les réalisations. Ce n'est pas ce que tu as dit Jean-Louis, mais moi c'est ce que je dis ! Plusieurs intervenants ont comparé le B et le C, d'autres ont proposé de rester au C par rapport à la voie de contournement. Je crois qu'il est important de choisir le D et insister pour l'inscription dans le contrat de plan actuel de crédits destinés aux acquisitions foncières et aux études. On sait bien que cette rocade ne peut pas être complètement réalisée dans 10 ans mais si elle est engagée, si les travaux commencent dans les 8 ans, en comptant 4 ans pour sa réalisation, on sera dans les délais, par rapport à nos propositions.

En ce qui concerne la concertation, je voudrais dire qu'on l'a mise en place très largement. J'ai entendu Martine BULTOT qui me disait qu'il faudrait travailler avec les syndicats de cheminots, j'en fais partie d'ailleurs, et avec les syndicats de la CTB. On a organisé des réunions avec l'ensemble des conseils de quartier avec qui on a eu un très bon niveau de débat, et d'autres ouvertes à tous. Les seules qui n'aient pas trop bien marché, ce sont celles où on a invité 120 associations, syndicats compris. On a invité les unions locales, la FNAUT est venue mais pour les syndicats, je le regrette, on n'a vu personne. Les unions locales pouvaient fort bien envoyer une délégation de cheminots, du personnel des transports en commun. Je les ai reçus personnellement après et on a déjà eu plusieurs réunions de travail ensemble, mais la concertation je pense qu'elle a eu lieu et elle va continuer.

J'en reviens sur ce qu'on disait tout à l'heure, on en reste aux grandes lignes de ce projet. Une fois qu'on aura adopté, je pense le plus largement possible, le scénario D, on va travailler dans les deux mois qui viennent à un pré-PDU et poursuivre la concertation.

Je m'adresse également à mes collègues parce qu'aujourd'hui certains se plaignent de n'avoir pas été informés sur tel ou tel point, mais à tous les niveaux de l'élaboration du pré-projet, on a fait des réunions de commissions, des réunions de groupes auxquelles ils pouvaient participer. L'AREV organise une réunion dans deux jours à laquelle elle m'a demandé de participer, j'irai. On peut compter les collègues qui ont participé même s'il est vrai que c'est un dossier ardu. Simon VOUILLOT a fait une bonne synthèse de la ville qu'il faudrait imaginer pour demain, d'un développement de l'habitat tenant compte des déplacements. Ça s'est fait dans certaines villes en Suisse mais même en Suisse cela reste quand même l'exception.

Je pense que le projet qu'on fera sera aussi futuriste que ce qui a été fait en 1973 et une fois qu'il aura été adopté en phase finale, le plus gros travail sera de le mettre en place et il va y avoir encore beaucoup de réunions de concertation.

M. LE MAIRE : Pour des explications de vote, M. DUVERGET et les deux Députés.

M. DUVERGET : Par rapport à l'évacuation des propositions que nous venons de faire, M. REGNIER a dit que tout le monde était d'accord mais je crois qu'il y a quand même des nuances qui ont été exposées. Vous êtes largement majoritaires donc vous faites ce que vous voulez maintenant naturellement. Simplement renverser d'un revers de manche ce qui vient d'être proposé en le banalisant, je crois que c'est un peu facile. Nous avons tous intérêt à ce que ça marche dans l'avenir, ce PDU et donc je regrette que les propositions qui ont été présentées par Hervé TABOURNOT au nom de l'inter-groupe ne puissent pas être prises en compte, on les entend poliment et on dit : de toute façon on en reste au point D, point final.

Donc à quoi pouvait servir un débat aussi important soit-il avec des interventions d'ailleurs qui n'ont pas été intégrées, je pense à celle de M. FOUSSERET ou à celle de M. VOUILLOT avec lesquelles je partageais beaucoup d'éléments. Elles n'ont pas été intégrées du tout par la conclusion de Bernard REGNIER. Il y a actuellement, me semble-t-il, deux points fondamentaux qu'il nous faudrait faire acter par le Conseil Municipal.

Le premier c'est que nous, Conseil Municipal, demandions à l'Etat de faire les efforts financiers nécessaires dans le contrat de plan pour qu'on termine la première partie du contournement. Je pense qu'il est nécessaire que nous actions cela ce soir pour montrer notre volonté et une volonté unanime.

Le deuxième élément qui me paraît très important, on l'a évoqué à plusieurs reprises, c'est vrai que c'est écrit, mais il est nécessaire de rassurer l'agglomération et les communes périphériques que nous voulons impliquer dans le développement futur de l'agglomération, c'est la nécessaire articulation entre le PDU urbain de Besançon que j'ai appelé un noyau dur mais non bloquant et le PDU d'agglomération. Et ça aussi je voudrais que cela soit mis en relief. Voilà si vous voulez les éléments qui me semblent fondamentaux et qui ne sont pas à balayer d'un revers de manche, Monsieur le Maire, c'est trop facile.

M. LE MAIRE : On n'a pas balayé l'amendement d'un revers de manche, je l'ai mis aux voix, il n'a pas été adopté et je vous signale simplement que ce que vous proposez : la Rocade Nord-Est, la politique de stationnement, l'extension de la piétonnisation, figurent en pages 29 et 30 du rapport qui vous a été transmis. On a, dans ces 10 alinéas, résumé un petit peu ce que proposait le groupe de travail. On n'écarte pas d'un revers de manche comme ça, on ne botte pas en touche et les compléments qui ont été amenés ici par Simon VOUILLOT et par d'autres reviendront dans la discussion puisque pour l'instant c'est un scénario que nous retenons ce soir. On aura encore d'autres occasions de le compléter, d'en reparler et d'y ajouter ici ou là quelques idées fort intéressantes qui ont été émises ce soir par les uns et par les autres, majorité et opposition.

Mme WEINMAN : Je voudrais vous demander avant le vote, Monsieur le Maire, une suspension de séance de 10 minutes au nom de l'inter-groupe.

M. LE MAIRE : Je termine les explications de vote et on fera la suspension de séance avant le vote.

M. FOUSSERET : Vous m'autoriserez une légère divergence avec mon collègue et ami REGNIER. Je ne pense pas qu'il faille rejeter le débat sur l'autoroute ; c'est un vrai débat, il faut qu'on l'étudie et qu'on regarde effectivement à quoi ça correspond. Je n'ai pas d'avis a priori mais je pense qu'on doit quand même se poser la question parce qu'à terme cela peut avoir un intérêt.

Deuxième chose concernant la Rocade Nord-Est, je n'ai pas dit que j'étais contre. J'ai simplement dit et je tiens à le préciser afin que ce soit clair parce que moi j'aime bien les choses claires que ma préférence aurait été pour un scénario D avec une Rocade Nord-Est évoquée à long terme mais pas réalisée à 10 ans car je pense personnellement que ça va être difficilement finançable. On sait qu'on va avoir des difficultés pour la réaliser et -peut-être que je me trompe- pendant les 10, 12, 13, 14, 15 ans à venir, il va quand même falloir continuer à circuler dans Besançon pour éviter ce que Martine BULTOT appelait la thrombose ou la paralysie.

Si je me rallie au scénario D, je le fais quand même avec une demande précise puisque j'ai bien entendu ce qu'a dit Bernard et qui va dans ce sens-là, c'est que ce PDU était évolutif, c'est que l'on mette en place des études et des dispositifs qui tiendront compte justement du fait que cette Rocade Nord-Est qui est indispensable pour le développement de notre ville, de notre agglomération, ne se fera pas tout de suite et qu'on prévoit donc des solutions alternatives pour un temps, c'est ce que Paulette appelait quelque part le phasage. Ça je tenais à le dire.

Monsieur DUVERGET, il faut arrêter aussi de dire, je vous dis ça très amicalement, que la voie des Mercureaux ne serait pas terminée. Nous avons posé la question avec Mme GUINCHARD-KUNSTLER et le Maire samedi au Préfet qui nous a reprécisé qu'en 2004 le tunnel des Mercureaux serait terminé et à deux voies. Il y aurait donc les financements pour le faire. Il va nous le confirmer par écrit.

M. LE MAIRE : Je pense qu'il faut inscrire la rocade Nord-Est dans notre scénario même si on sait comme tu le dis qu'elle ne sera peut-être pas réalisée dans 10 ans sinon comment voulez-vous après défendre ce projet ?

Mme GUINCHARD-KUNSTLER : Monsieur DUVERGET, depuis la dernière séance du Conseil Districtal et le dernier Conseil Municipal, je ne voyais pas l'intérêt que vous aviez à toujours dire «la voie des Mercureaux, la voie de contournement ne sera pas terminée» et j'ai amené les deux courriers que le Préfet m'a envoyés à la fin de l'année dernière et au mois de juin où il dit clairement sa volonté mais aussi son assurance que la voie des Mercureaux et la voie de contournement seront terminées. J'en ai amené assez d'exemplaires pour que vous en ayez chacun une copie. J'en donnerai aussi aux journalistes même s'ils l'ont déjà eu puisqu'ils y ont déjà fait allusion. Si vous regardez bien les chiffres actuels, ce dont je ne doute pas, vous devez très bien savoir que tout est calculé pour que la voie des Mercureaux soit réalisée dans le cadre de ce contrat de plan.

Pour la Rocade Nord-Est, parce que sur le fond, tout le monde est convaincu de l'intérêt du scénario D, c'est vraiment une question de stratégie, de négociation avec l'Etat, c'est pour cela que je disais tout à l'heure que je comprenais vos inquiétudes et si actuellement nous ne l'inscrivons pas dans notre PDU et si, comme le dit Bernard REGNIER, nous ne nous bagarrons pas dès à présent pour qu'elle soit inscrite très fortement parce que c'est un des éléments importants, l'Etat va dire que ce n'est pas important et on pourra repasser dans 4 - 5 ans ou dans le prochain contrat de plan ! Donc bagarrons-nous dès maintenant en affirmant que la Rocade Nord-Est est obligatoire pour l'organisation des déplacements.

M. REGNIER : Un dernier mot par rapport au schéma d'agglomération. Je ne peux pas laisser dire qu'on agit chacun de son côté, on fait nos propres études sur la ville -si vous ne le savez pas, c'est que vous ne suivez pas vraiment les dossiers- mais les services du District travaillent avec nous sur le PDU de la Ville et nous, nous travaillons avec eux dans le cadre du schéma d'agglomération. On a déjà eu des réunions pour arriver à des propositions concordantes. Deux bureaux d'études différents ont travaillé sur ces projets, ensuite il a fallu les examiner ensemble, il y a eu débat avec les élus de la périphérie, on a retravaillé avec les réseaux de transports et les deux bureaux d'études pour faire deux PDU qui soient concordants.

Dernier point, Monsieur DUVERGET, vous avez dit tout à l'heure qu'on devrait se fixer, comme l'ont fait d'autres villes, un taux de diminution du trafic automobile. Je vous signale que cela est indiqué dans le rapport : 8 % c'est l'objectif qu'on se fixe à terme ce qui est, je pense, énorme par rapport à certaines villes pour les regagner en part de transports en commun tous modes confondus.

M. LE MAIRE : Merci de ces dernières explications. Suite à la demande de Mme WEINMAN, une suspension de séance de 10 minutes est accordée.

(La séance est suspendue).

M. LE MAIRE : La séance reprend. Nous avons je crois largement débattu, le groupe de travail a formulé un choix qui est le scénario D. C'est donc ce choix que je vais mettre aux voix, après avoir entendu M. RENOUD- GRAPPIN pour une explication de vote.

M. RENOUD-GRAPPIN : Exact, Monsieur le Maire. En effet, j'aimerais revenir sur le petit différend qui a eu lieu lors de la présentation de notre texte et de notre scénario il y a à peu près un quart d'heure.

Nous estimons que la manière dont vous avez fait évincer par votre majorité nos propositions qui étaient des propositions d'ouverture n'est pas acceptable. On ne demandait pas de modification de quoi que ce soit dans votre texte ; on demandait à ce que l'on puisse reparler de certains problèmes et de certaines propositions. Les propositions d'ailleurs ne sont pas venues que de notre groupe, elles sont venues aussi de votre majorité et d'une partie également de votre majorité plurielle. Donc j'estime et nous estimons qu'il était possible, sans que ça perde trop de temps pour l'élaboration du texte final, de peut-être reprendre un certain nombre de choses, revoir un certain nombre d'aménagements et ainsi faire en sorte de votre part d'accepter une certaine ouverture envers toutes les composantes de votre majorité et de l'opposition.

Nous préférons voter de façon négative sur votre texte car en l'occurrence nous ne pouvons pas accepter tous les points sans aménagement et nous estimons qu'en fait depuis 18 heures ce soir nous avons perdu notre temps pour ainsi dire parce qu'en fait vous nous amenez dans une situation véritablement d'entonnoir, vous écoutez mais vous n'entendez pas les propositions qui sont faites. Depuis le départ, nous avons discuté mais aucune proposition n'a été prise en compte. Qu'est-ce que vous risquiez à nous entendre, à accepter les propositions de tous, à modifier éventuellement votre texte par la suite ? Nous n'avons peut-être pas raison sur tout, on l'admet, il y a aussi des choses sur lesquelles vous avez certainement tort ou le projet n'est peut-être pas très bien, il y a des choses peut-être pas suffisamment étudiées. Donc nous regrettons et peut-être même plus que cela, cette attitude de votre part qui nous déçoit énormément, c'est la raison pour laquelle nous ne voterons pas favorablement ce projet de PDU.

M. LE MAIRE : Je vous rappellerai simplement Monsieur RENOUD-GRAPPIN que vous nous avez proposé un amendement que j'ai sous les yeux. J'ai dit ce que j'en pensais, je ne voulais pas plus de référendum que de parkings souterrains au centre-ville comme vous le proposez, c'est le droit finalement. Cet amendement a été mis aux voix et repoussé par 46 voix contre 9, on a respecté la démocratie. Ça ne vous convient pas mais c'est la réalité des choses, c'est tout. Vous ne voudriez pas quand même qu'on introduise dans nos conclusions ce qui est en contradiction avec ce qui est proposé.

J'espère que ceux qui votent contre n'ont quand même pas tous perdu leur temps ce soir, ce qui serait dommage pour l'avenir de Besançon. Comme d'habitude j'ai laissé chacun s'exprimer et le résultat est là».

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal :

- à la majorité (neuf Conseillers votant pour) a rejeté l'amendement suivant présenté pour l'opposition municipale RPR-DL-UDF par Pascal BONNET, Conseiller Municipal visant à insérer à la place de la dernière ligne du rapport :

«... Cependant diverses associations ont développé un cinquième scénario dit «scénario E», qui mettant essentiellement l'accent sur : 1) la circulation des bus urbains en périphérie de Boucle avec gares d'échange et complétée d'un réseau de minibus centre-ville de jonction non polluants et libérant de l'espace pour les modes doux 2) la réalisation de parkings souterrains de centre-ville, peut permettre tant la diminution de la pollution atmosphérique et sonore que la redynamisation commerciale du centre.

Le Conseil Municipal décide donc de poursuivre l'étude des scénarios D et E lors du pré-PDU.

Le Conseil Municipal, soucieux de permettre à la population d'exprimer son choix pour une décision d'une telle importance pour l'avenir de Besançon, ouvre aux Bisontins un référendum pour retenir le scénario définitif avant l'élaboration du PDU».

- à la majorité (9 Conseillers votant contre et un s'abstenant), a retenu le scénario «D», décision prise après une interruption de séance de 10 minutes sollicitée par Mme WEINMAN au nom de l'opposition municipale RPR-DL-UDF.

Récépissé préfectoral du 11 octobre 1999.