

## Plan des Déplacements Urbains - Arrêt du projet

**M. l'Adjoint REGNIER, Rapporteur** : En appliquant la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie du 30 décembre 1996, le Conseil Municipal a :

\* le 29 mars 1999, pris connaissance du diagnostic en matière de déplacements sur la Ville de Besançon et sur l'agglomération et formulé des objectifs à atteindre dans l'application d'un Plan des Déplacements Urbains,

\* le 4 octobre 1999, choisi parmi 4 hypothèses un scénario correspondant le plus aux spécifications de la Loi et aux objectifs retenus.

Au-delà de ces étapes formelles, le projet présenté est le fruit :

\* d'une concertation permanente entre le comité de pilotage et les élus de l'agglomération,

\* d'un intense travail des Services Techniques Municipaux auxquels était associé le Cabinet TRANSITEC Ingénieurs,

\* d'un travail partenarial exemplaire avec les services de l'Etat (DDE - DIREN), l'ADEME, les services chargés des Transports à la Région de Franche-Comté et au Département du Doubs, les services du District du Grand Besançon et d'autres partenaires techniques comme la SNCF ou le Syndicat Mixte du TGB notamment,

\* d'un nombre important de réunions d'information / concertation ayant permis de faire évoluer le projet par les suggestions ou les oppositions recueillies.

Le projet, issu d'une large concertation, s'inscrit dans un processus continu à partir de la situation actuelle :

\* situation actuelle héritière d'une culture locale du transport en commun développée depuis le plan de circulation de 1974,

\* mettant en oeuvre des actions significatives dès 2000 / 2001,

\* s'inscrivant dans deux étapes essentielles, l'horizon 2005 correspondant à l'achèvement de la voie de desserte et de contournement et l'horizon 2009 / 2010 à la réalisation de la Rocade Nord-Est, le développement de la croix ferroviaire pouvant s'inscrire dans cette seconde étape.

C'est dans ce processus que la mise en place d'un comité de suivi -animé par un conseiller technique en mobilité- est envisagée et qu'un label PDU décernable à tout projet pertinent sera créé.

De même, il est envisagé -après adoption définitive du PDU- d'engager une négociation avec les partenaires acteurs de l'aménagement et des transports (Etat - Région - Département - District - TGB - ...) afin de mettre en place une charte d'engagement mutuel.

S'appuyant sur les rapports techniques : diagnostic - scénario et projet, le PDU :

- \* privilégie un projet embrassant les diverses problématiques des déplacements et leurs modes,

- \* s'articule dans un fonctionnement d'agglomération cohérent. Les deux PDU (élaborés conformément à la Loi l'un et l'autre sur chaque périmètre des transports urbains) celui du Syndicat Mixte des Transports du Grand Besançon et celui de la Ville, pensés de concert, développent une parfaite complémentarité,

- \* tend à obtenir de chaque citoyen une évolution des comportements,

- \* permet un développement équilibré et dynamique de la ville,

- \* définit les principes généraux de l'organisation des transports urbains et leur articulation avec les transports desservant l'agglomération, des transports de marchandises, de la circulation et du stationnement pour permettre une utilisation plus équilibrée de la voiture et assurer aux piétons, aux vélos, une bonne insertion engendrant un regain d'intérêt,

- \* établit une programmation des actions en tenant compte des capacités financières de la collectivité, Ville de Besançon, et des partenaires à rechercher.

Les actions à mettre en oeuvre sont décrites et programmées suivant 8 axes :

- \* se déplacer sans nuire à la santé,

- \* intermodalité et cohérence d'agglomération,

- \* coordonner les politiques urbaines et de déplacement,

- \* retrouver dans la cité le plaisir de la marche et du vélo,

- \* offrir des transports collectifs performants et complémentaires,

- \* offrir un stationnement adapté aux besoins,

- \* effectuer les livraisons dans le respect de chacun,

- \* contribuer au changement des comportements.

***Un projet s'inscrivant dans le fonctionnement d'un bassin de vie pour une communauté d'intérêt :***

Dans un fonctionnement d'agglomération mettant en scène de multiples acteurs dans les chaînes de déplacements, le PDU organise les maillons ultimes vers les centres d'intérêts de la capitale régionale. Entre les différentes Autorités Organisatrices de Transport : SNCF - Région - Département - Syndicat Mixte des Transports du Grand Besançon (TGB) et Ville, il a été retenu le principe de s'appuyer sur :

- \* la croix ferroviaire à développer, la gare Viotte étant le pôle multimodal d'agglomération appelé à être le lieu d'un grand projet urbain,

\* une structure du réseau de transports urbains constituée d'axes prioritaires essentiellement en site propre, les transports routiers externes étant rabattus sur les pôles interfaces de ces axes,

\* un réseau de pôles d'interfaces bus / bus - bus / train couplés à des parcs relais offerts aux usagers utilisant leurs véhicules particuliers,

\* une complémentarité de fonctionnement structuré et renforcé.

Le projet favorise l'hypothèse voulue par la Loi CHEVENEMENT de la création d'une COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION, celle-ci prenant la compétence transports facilitant la mise en oeuvre des actions.

***Les transports urbains revivifiés voient leur intérêt renouvelé notamment avec la réalisation d'un tram sur pneus envisageable :***

Les transports urbains, sur le territoire de la ville, sont l'objet d'une délégation de service public dans le cadre de la Loi Sapin. Le contrat renouvelé en avril 1999 prévoit un équilibre par un apport budgétaire de l'ordre de 40 000 KF.

Le projet s'engage, en maintenant l'offre actuelle globalement constante vers :

\* une diminution des nuisances occasionnées par les bus traditionnels dans le cadre d'une évolution des matériels : à court terme bus au gaz naturel, bi-énergie ou hybride et à moyen terme un matériel du type tram sur pneus pouvant être utilisé sur les axes prioritaires en site propre (nous assistons à des évolutions technologiques importantes et rapides pour ce type de matériel),

\* la structuration du réseau sur une ossature de 4 à 5 axes prioritaires essentiellement en site propre, utilisé par le matériel ci-avant décrit, où le cadencement envisagé est de 1 bus toutes les 5 à 7 minutes, les axes centre-ville-Planoise-Pôle Santé / centre-ville-Campus étant envisageables dès le prochain mandat,

\* le maintien de 4 lignes diamétrales traversant le centre-ville (au lieu de 9 actuellement) assurées par du matériel à encombrement réduit et à énergie moins polluante,

\* la création d'une ligne navette entre le centre-ville et la gare Viotte,

\* le maintien d'une desserte équilibrée de chaque quartier,

\* une amélioration du service rendu à l'utilisateur.

***Les déplacements à vélo et à pied sont facilités :***

Dans un contexte de ville géographiquement difficile, la place du vélo et de la marche à pied est à trouver. Les options retenues s'orientent vers :

\* l'extension de la zone piétonne dans l'axe Mairie - Marché (sa surface sera multipliée par 3), dont l'usage est enfin respecté par une application stricte des règlements et par la mise en place de mesures physiques de contrôle,

\* une poursuite des aménagements qualitatifs des trottoirs dont le respect est affirmé par des actions de police,

\* la création de quartiers à trafic modéré («havre apaisé» par une vitesse limitée et l'absence de transit),

\* la mise en place d'une politique vélo globale : de l'adaptation du Schéma Directeur aux services nécessaires à la pratique du vélo.

Elles engendreront une évolution de la culture de la conception urbaine par l'action suivie de Monsieur Vélo (installé récemment au sein du service Voirie) dont les missions seront élargies à la problématique piéton et personne à mobilité réduite.

***L'aménagement de l'espace doit favoriser les déplacements alternatifs :***

Afin que tous les modes de déplacement trouvent leur place dans la cité, afin que les modes alternatifs (transports en commun - vélos - piétons) disposent de l'espace pour s'exprimer, il est impératif que l'urbanisme apporte une contribution dans cette organisation par :

\* les réservations à inscrire dans le Plan d'Occupation des Sols en cours de révision, qu'elles soient réservations pour emprises de voies ou pour équipements, notamment de stationnement,

\* la réalisation ou l'achèvement de voiries structurantes, celles-ci permettant par une répartition du trafic différente de dégager de l'espace pour les transports en commun, les vélos et les piétons et de réaliser les axes prioritaires en site propre,

\* une organisation de l'espace autour des transports en commun bien structurés et performants, en évitant la dispersion de l'habitat et de l'activité.

***La politique du stationnement doit inciter à l'usage des transports en commun :***

C'est de l'action de stationnement -guidé vers une pratique différente- que dépend l'intérêt accru pour les modes alternatifs.

Le projet privilégie 4 axes :

\* la modification des règles applicables aux constructions (obtenir que le stationnement particulier s'effectue sur les terrains affectés à ces constructions, donc hors emprise des voies publiques),

\* l'évolution du règlement du stationnement en centre urbain dense, le stationnement longue durée (gratuit) devant disparaître au profit d'une utilisation plus partagée des places disponibles (rotation obtenue par paiement) pour les activités commerciales, culturelles, loisirs et administratives,

\* l'offre de parcs relais pour les pendulaires (usagers habitant la 2<sup>ème</sup> couronne ou la périphérie utilisant leurs véhicules particuliers dans le cadre de déplacements domicile/travail sédentaire) à proximité immédiate des axes prioritaires de transport en site propre. Ces parcs relais disposent d'un service de gardiennage et le coût est intégré dans le titre de transport,

\* un renforcement des moyens d'action de la Police Municipale afin de faire respecter la politique voulue et les règles du code de la route.

***Le transport des marchandises et les livraisons des commerces de détail sont à organiser :***

Il n'y a pas de cité urbaine sans flux de marchandises, qu'elles soient de consommation ou de production à exporter.

Le diagnostic a identifié deux problématiques : le dysfonctionnement au centre-ville et un transit d'agglomération préjudiciable au fonctionnement des axes d'accès à la zone urbaine.

Des solutions seront apportées par :

\* à court terme, un respect de la réglementation aujourd'hui en vigueur au centre-ville, chacun (livreur - commerçant - artisan) étant appelé à retrouver la bonne règle par la Police Municipale,

\* à moyen terme, une nouvelle pratique à mettre en place toujours au centre-ville après les études en cours sous la maîtrise d'ouvrage de la Chambre de Commerce et d'Industrie,

\* la réalisation de la Voie de Desserte et de Contournement de la RN 83 au Trou au Loup et la mise en place concomitante de fléchages et d'incitations.

***Le projet accentue la sensibilisation :***

Par l'information, la sensibilisation, la concertation, le projet doit faire l'objet d'appropriations par le citoyen.

C'est l'objet des actions décrites dans les axes : se déplacer sans nuire à la santé et contribuer au changement des comportements. Le rôle de Monsieur Vélo, dont la mission sera étendue aux problématiques du piéton et de la personne à mobilité réduite, d'un conseiller technique à la mobilité chargé d'animer le comité de suivi du PDU, l'instauration d'un label PDU décernable au projet, sont à même d'assurer une permanence du débat.

***Les résultats, leurs mesures :***

C'est par l'examen des mesures des indices environnementaux (pollution de l'air - bruit - consommation énergétique - accidents, ...), par le nombre de personnes transportées dans les transports en commun, par les comptages réguliers de circulation et leurs diffusions que les résultats du PDU pourront être évalués.

La comparaison avec les ambitions affichées dans le scénario est un rôle dévolu au comité de suivi, chargé par ailleurs de proposer toutes réorientations nécessaires.

La qualité de vie et la satisfaction des habitants se mesureront au jour le jour.

La première évaluation formelle par le comité de suivi aura lieu au terme de la première période de 5 ans.

**Les moyens à mettre en oeuvre sur la durée du plan :**

De par la loi, c'est une période de 10 ans qui est dévolue à l'application du PDU.

En tenant compte des moyens actuels -ceux-ci permettant des résultats performants, notamment dans l'usage des transports en commun- les moyens financiers supplémentaires à mettre en oeuvre pour réaliser l'ensemble des actions programmées en tenant compte des subventions envisageables s'élèvent :

**1** - pour les actions de réalisations d'infrastructures urbaines contribuant au PDU, à une fourchette de 22,5 à 33,5 MF / an pendant 10 ans.

**2** - pour les actions nécessaires à la mise en oeuvre du PDU proprement dit, à une fourchette de 33,2 à 49,2 MF / an pendant 10 ans.

Sur propositions du comité de pilotage et de la Municipalité, le Conseil Municipal est appelé :

**1** - à arrêter le présent projet du Plan des Déplacements Urbains

**2** - à décider de poursuivre l'information des usagers, des professionnels des transports et au sens large de la population jusqu'à l'enquête publique.

**3** - à soumettre le projet pour avis conformément à la Loi sur l'Air à :

\* M. le Préfet du Doubs, Préfet de la Région Franche-Comté

\* M. le Président du Conseil Régional de Franche-Comté

\* M. le Président du Conseil Général du Doubs

leurs avis étant à joindre au dossier d'enquête publique.

**4** - à recueillir les avis de :

\* M. le Président du Syndicat Mixte du Schéma Directeur d'Agglomération

\* M. le Président du District du Grand Besançon

\* M. le Président du Syndicat Mixte des Transports du Grand Besançon

\* M. le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Doubs

\* M. le Président de la Chambre de Métiers du Doubs

\* M. le Directeur Régional de la SNCF

\* M. le représentant de Réseau Ferré de France

**5** - à retenir le principe d'une mise à l'enquête publique suivant les procédures prévues pour les Plans d'Occupation des Sols (article 123.11 du Code de l'Urbanisme) en septembre 2000 de manière concomitante avec le PDU des Transports du Grand Besançon et dans cette perspective, solliciter en temps voulu de M. le Président du Tribunal Administratif, la désignation d'un Commissaire unique pour les deux projets de PDU.

**«M. LE MAIRE :** Il s'agit aujourd'hui d'arrêter ce projet qui sera ensuite soumis à enquête d'utilité publique en relation avec les autres collectivités. Je dis tout de suite que ce PDU est celui de la Ville de Besançon puisque nous sommes effectivement autorité de déplacements, de transports en commun, et que l'équivalent de ce PDU existe pour l'agglomération de Besançon tel que le veut la loi. Toutefois ces deux PDU ont été préparés, prévus en commun, en relation constante entre la Ville et l'ensemble de l'agglomération.

**M. REGNIER :** Après 18 mois de travail, le Plan de Déplacements Urbains de Besançon vous est présenté ce soir. D'entrée, je voudrais rappeler à ceux qui en permanence s'insurgent contre le fait que l'agglomération n'ait pas établi un PDU unique, que les termes de la loi sont clairs, les obligations réglementaires du Maire et de programmations financières bien ciblées, un PDU doit être établi dans l'emprise du périmètre des transports urbains. Il fallait donc en établir deux sur l'agglomération, cela avait été confirmé par le Ministère des Transports après une question écrite de la Direction Départementale de l'Équipement.

Nous verrons plus loin que cette contrainte n'a aucune incidence sur une cohérence d'agglomération. Le PDU qui vous est présenté est un choix politique, celui de notre volonté de développer les transports en commun, de réaménager les grands axes de circulation tous modes, d'organiser l'espace de notre ville par l'urbanisme. Il est le fruit d'une large et longue concertation. Les prises en compte d'avis, de suggestions, voire de certaines oppositions ont été présentes tout au long de l'élaboration. Plus de 30 réunions internes, une vingtaine de réunions du groupe technique associé avec les conseils de quartier, les groupes d'usagers, les comités de quartier, 2 000 documents divers diffusés afin d'ouvrir le débat, une semaine d'exposition-concertation autour des scénarios, un numéro spécial de BVV et de multiples rencontres personnalisées ont été mises en place. C'est pour moi l'occasion de remercier tous ceux qui, de nombreuses fois, se sont réunis autour de moi ou ont répondu à mes propositions de dialogue. Je voudrais notamment citer les divers services de l'Etat, les services Transports de la Région et du Département, la CTB, Via Stationnement, la SNCF, Réseau Ferré de France, la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre de Métiers, les services du District, les élus de l'agglomération qui ont participé à nos travaux, le Cabinet TRANSITEC, les présidents de conseils de quartiers, les représentants associatifs, ils sont nombreux et bien sûr les services municipaux. Nous aurions pu, comme l'ont fait certaines autorités organisatrices de transports dans le cadre de l'élaboration de leur projet, retenir une action phare, emblématique, par exemple une ligne de tramway, faire un beau PDU et passer rapidement sur les problématiques de fond. Ce n'est pas le choix et la méthode de travail que j'ai préconisés dès le démarrage.

Le projet qui vous est présenté embrasse les diverses problématiques des déplacements et leur mode. Il s'articule dans un fonctionnement d'agglomération cohérent en faisant un énorme pari d'avenir qu'est la constitution d'une communauté d'agglomération sans laquelle un grand choix réclamé par tous verra difficilement le jour. Il tend également à obtenir de chaque citoyen une évolution des comportements et permet un développement équilibré et dynamique de la ville. L'important dossier qui vous a été remis témoigne du travail réalisé.

Dans l'esprit du scénario retenu le 4 octobre dernier, le projet s'appuie sur 7 points forts. Premier point : un travail fort en terme de sensibilisation, pédagogie, visant à faire prendre conscience et adhérer à de nouvelles pratiques dont le respect mutuel entre usagers, changer les comportements, ce n'est pas le moindre, action renforcée par un indispensable respect des réglementations. A ce titre, le travail partenarial entre la police nationale et la police municipale, celle-ci voyant ses effectifs et moyens d'action renforcés, sera capital. Nous sommes décidés à ce qu'enfin les voies piétonnes, les trottoirs, les pistes cyclables, la vitesse, en un mot le code de la route soit respecté à Besançon. Ces mesures ont dès à présent été anticipées par décisions du Maire qui se concrétisent par des actions physiques et un contrôle humain.

Le deuxième point, c'est la cohérence et la complémentarité des transports en commun sur notre bassin de vie, cohérence et complémentarité mises en oeuvre par une conférence des autorités organisatrices des transports, lancée par le Maire entre les divers partenaires : Région, Département, SNCF, TGB dès fin novembre dernier, initiative politique qui a déjà porté ses fruits, conférence anticipant les termes de la loi Chevènement et l'hypothèse d'une communauté d'agglomération, voire les termes de la loi Besson examinée récemment au Parlement. Ce sont des actions concourant à offrir information, service billettique dans un souci de continuité de la chaîne des déplacements, c'est une organisation des transports en commun faisant du réseau urbain exploité par la CTB l'outil naturel du prolongement des réseaux externes, SNCF, Région, Département, TGB, ce prolongement s'effectuant par le passage à des pôles d'interface, véritable lieu d'échanges entre les transports en commun, la gare Viotte étant appelée à ce titre à devenir un maillon capital de cette structure d'échanges.

Le développement de la croix ferroviaire, tant en terme de nouvelle halte qu'en terme de mise en place d'une offre renforcée et cadencée, est bien sûr présent dans le schéma retenu dans la cohérence et la complémentarité d'agglomération. De par la loi, nous devons présenter un PDU limité à l'emprise de nos capacités de décisions comme autorité organisatrice des transports. Nous n'avons pas compétence à retenir la croix ferroviaire comme élément de notre projet mais nous devons mettre en place tous les éléments permettant une complémentarité avec elle. C'est ce que nous avons fait, même si nous souffrons actuellement d'absence d'une étude fiable techniquement et économiquement. A ce sujet, j'ai la conviction que sans communauté d'agglomération il sera difficile de trouver une collectivité à même de contractualiser avec la SNCF et de prendre en charge le déficit. Par contre, notre PDU met bien en place tous les éléments pour faire de cette croix ferroviaire un élément structurant. Citons l'étude sur le développement de la gare Viotte dans le cadre d'un grand projet urbain, la participation aux études envisagées par le District, la gare Viotte pôle multimodal avec la desserte du TGV, la restructuration envisagée de l'infrastructure de desserte Nord de la gare liaison rue de Vesoul - rue de Belfort, la liaison en site propre centre-ville, la halte de Planoise, le pôle santé et la halte porte Nord rue de Vesoul qui sont, entre autres, des éléments confirmant notre choix. Dans le cadre des études, nous ferons examiner si la gare de la Mouillère peut glisser en direction du centre-ville.

Troisième point : une planification des infrastructures routières urbaines, celle-ci étant hiérarchisée conformément aux intentions de la loi. Une planification volontariste des infrastructures routières est nécessaire pour permettre un fonctionnement et un développement équilibré de la ville et de l'agglomération, la réalisation du projet urbain voté par notre Conseil début 1999, une nouvelle répartition du trafic de véhicules particuliers dégageant là où c'est nécessaire des capacités, de l'espace pour le réseau des transports en commun et des vélos. Il n'y a pas de transports en commun efficaces



sans une organisation des déplacements des véhicules particuliers. Notre ville, sa géographie, l'organisation de l'espace étant ce qu'elles sont, il est nécessaire de compléter le réseau routier par quelques maillons indispensables manquants. A terme, l'irrigation de la ville par le réseau routier s'effectuera par un réseau de trois concentriques : la rocade du Centre qui est maintenant terminée, le boulevard Nord complété jusqu'au boulevard Mitterrand, la voie de desserte et de contournement continue du Trou au Loup à la RN 83 dans la plaine de Thise et les radiales bien connues : Dole, Gray, Vesoul, Belfort.

Quatrième point : un réseau de transports en commun urbain revivifié. En terme de transports en commun, nos performances sont enviées. Avec notre projet, nous franchissons une nouvelle étape, capitale pour une nouvelle offre, pour la prise en charge du relais d'agglomération sur notre territoire, pour la qualité de la vie, pour l'image de marque de la Ville. Il est composé essentiellement d'une nouvelle structure suivant trois niveaux contre deux actuellement : un réseau d'axes prioritaires essentiellement en sites propres qui seront utilisés par une nouvelle génération de véhicules. Vous avez sous les yeux la maquette d'un nouveau type de tram sur pneus, il s'agit du Civis développé par Renault Véhicules Industriels et Matra. Jusqu'à présent les trams réalisés ou projetés coûtaient, je vais vous donner des chiffres des trams réalisés actuellement, 100 millions du kilomètre à Nancy, 120 millions du kilomètre à Orléans, 180 à 190 millions à Strasbourg, Toulon et Montpellier, avec le Civis les coûts chutent à 35 millions du kilomètre infrastructures, matériels et équipements compris. C'est à l'échelle de notre ville, de notre agglomération. Avec ce type de matériel, nous passons d'une capacité de déplacements sur une ligne dans une fourchette de 1 500 à 4 000 usagers par heure et par sens contre une fourchette de 1 000 à 1 500 usagers par heure et par sens avec des bus articulés. Vous verrez dans quelques instants en images virtuelles ce tram et son original moyen de guidage. Il y a quelques jours avec le Premier Adjoint, j'ai eu le plaisir de découvrir sur la piste d'essai de RVI ce nouveau type de matériel. Nous pouvons ainsi constater combien les PDU poussent les constructeurs à être imaginatifs pour répondre aux besoins des villes comme la nôtre et combien les choses évoluent très rapidement dans ces domaines.

Si j'ai eu la prudence de vous proposer tardivement cette hypothèse, c'est parce que Civis est en phase terminale d'expérimentation. Par ailleurs, rappelez-vous que les règles des marchés publics sont devant nous et qu'il nous faudra bien passer par un appel d'offres. Néanmoins, je souhaite que cette perspective importante d'axes prioritaires en sites propres utilisés par un tram sur pneus reçoive votre entière adhésion. A ce titre, la transformation du boulevard Nord permise par l'achèvement total de la voie de desserte et de contournement à l'Est sera une grande révolution urbaine, vous en avez une image dans votre dossier et sur l'écran. Au cours du prochain mandat, ce tram sur pneus devrait être opérationnel sur l'axe Saint-Jacques, Brulard, Planoise, Pôle Santé et Saint-Jacques, Brulard, Campus. L'axe Est devrait apparaître en même temps que l'urbanisation des Vaîtes et à terme il est concevable d'envisager un raccordement des deux axes Ouest et Est par le centre-ville. Vous verrez que le matériel proposé le permet.

Les deux autres niveaux CTB correspondent à ce qui existe aujourd'hui, c'est-à-dire des lignes principales avec une fréquence de 7 - 8 minutes et des lignes secondaires avec des fréquences de 20 minutes qui devront permettre une irrigation des quartiers qui ne seront pas négligés, bien au contraire, le projet s'attachant à améliorer l'offre actuelle. Comme retenu au scénario, le projet fait place à un judicieux compromis entre les tenants nombreux de l'abandon total du passage des bus au centre-ville et les tenants tout aussi nombreux du maintien. En prévoyant deux retournements Ouest et Est de 50 % des lignes diamétrales actuelles, le maintien de 50 % des lignes traversantes et la création d'une

navette gare / centre-ville, l'utilisation de matériel en pleine mutation, nous répondons à la loi sur l'air et aux revendications de qualité de vie de nos concitoyens. Le réseau CTB trouvera une complémentarité soutenue dans le développement de la croix ferroviaire.

Le cinquième point concerne la politique de stationnement ; c'est d'elle que dépend ce que l'on appelle le transfert modal en faveur des transports en commun voulu par la loi sur l'air. Cette politique du stationnement volontaire ne cédera pas au chantre du « toujours plus de places au centre-ville ». Besançon, on vous l'a montré, dispose en centre-ville de beaucoup plus de places que nombre de villes identiques, places gratuites d'ailleurs. Le volet stationnement du PDU est caractérisé par un renforcement des moyens de la police municipale pour faire respecter le code de la route en matière de stationnement, stationner là où on en a le droit quand on en a le droit, l'augmentation en fonction des projets qui se font jour des places de stationnement en ouvrage en centre-ville en faisant disparaître l'équivalent de stationnement dans les rues au profit des piétons et des deux roues, un abandon progressif -progressivité guidée par les axes de sites propres de transports en commun et la création de parcs relais d'entrée de ville- du stationnement de longue durée, une évolution des règles d'urbanisme en matière de stationnement afin que le stationnement résidentiel sur voirie disparaisse progressivement, la recherche de capacité de stationnement petites surfaces pour la vie des quartiers de la première couronne et le développement de stationnement pour les résidents, en ouvrage notamment dans le haut de la Boucle et aux Chaprais en partenariat avec des investisseurs privés.

Et enfin le grand projet d'agglomération, c'est la réalisation sur les dix ans de près de 3 000 places d'entrée de ville dans le cadre de parcs relais où l'on bénéficiera d'un stationnement gardé avec l'acquisition de son titre de transport en direction du centre-ville. Ces parcs relais d'agglomération ville sont appelés parc + rails s'ils sont implantés à proximité de halte ferroviaire, citons Saint-Vit, Saône, porte Nord rue de Vesoul ou du futur axe de Planoise, ou parcs + bus s'ils sont implantés aux interfaces des axes en sites propres, citons Micropolis, Brulard, Campus ou Palente.

Sixième point pour les piétons et les vélos : le projet prévoit dans la mesure où toutes les autres actions doivent converger vers le développement de ces modes de déplacements dits propres une application stricte des réglementations permettant une pratique normale de la marche et du vélo, notamment sur les sites qui leur sont réservés, l'extension de la zone piétonne multipliée par 3 en dix ans, une poursuite des aménagements qualitatifs dans le cadre des programmes annuels, 2 MF étant envisagés, la création de quartiers à trafic modéré où le transit est banni, véritable nouveauté qui fera date, la mise en place d'un schéma directeur vélos et des services nécessaires, location de vélos entre autres. Les utilisateurs, les concepteurs ont, au sein du service Voirie un interlocuteur depuis quelque temps, c'est Monsieur Vélo, sa mission serait élargie sur les autres services.

Le septième point concerne les transports de marchandises. Pour ceux-là, nous retiendrons une nouvelle irrigation du territoire permise par la hiérarchie du réseau routier développée ci-avant, une nouvelle pratique des livraisons du centre-ville, les rues piétonnes étant montrées du doigt, si l'étude partenariale menée actuellement par la CCI, l'ADEME et nous-mêmes avec les commerçants et les transporteurs s'avère apporter une réponse réelle. Néanmoins dès à présent la police municipale s'applique à faire contenir la pratique dans un cadre plus proche des règlements.

Je vais maintenant vous donner quelques compléments techniques.

Vous vous souvenez que nous avons retenu le 4 octobre 1999 un scénario avec un réseau d'infrastructures achevé. Ces infrastructures étaient au nombre de trois : les infrastructures routières qui contribuent au développement de la ville et au projet urbain et répartissent les trafics différemment, les infrastructures en site propre qui sont de la stricte compétence du Conseil Municipal, et que nous pouvons programmer, décider et organiser, et enfin la troisième infrastructure qui est retenue également par le PDU du TGB, la croix ferroviaire, retenue également par le schéma directeur d'agglomération mais qui est essentiellement hors périmètre, le Maire ne pouvant soumettre sa programmation à l'enquête publique.

Enfin dans le cadre du scénario que nous avons retenu, nous avons demandé à ce que le projet retienne une hypothèse de suppression de 50 % des lignes traversant le centre-ville.

Sur la programmation, il est important également que je vous rappelle que ce soir nous arrêtons le projet qui sera ensuite soumis à l'avis de l'Etat et des collectivités locales que sont la Région et le Département ainsi qu'au Syndicat Mixte du TGB, leurs avis devant être joints au dossier d'enquête publique qui devrait intervenir en septembre prochain de façon conjointe avec le TGB, après l'adoption définitive du projet à l'automne -on imagine- et par un arrêté du Préfet. Il est important que nous ayons bien en tête que le projet s'articule sur deux périodes importantes qui en gros correspondent à la durée de deux mandats, deux fois 6 ans et que la première moitié du projet est concrétisée par la mise en place de la voie de desserte et de contournement entre le Trou au Loup et la rue de Vesoul. C'est la grosse partie intermédiaire du projet donc il faut bien l'avoir en tête.

Sur le schéma d'intermodalité et d'agglomération, il y a eu un travail permanent commun entre les deux PDU, des élus de l'agglomération étant présents dans le comité de pilotage Ville et en retour j'ai participé au comité de pilotage du PDU du TGB.

L'articulation se fait à deux niveaux et sur deux supports de transports qui vont se rejoindre. Premièrement une structure qui dépend essentiellement d'une compétence d'agglomération de l'Etat et des autres collectivités locales, la Ville pouvant être représentée dans la compétence d'agglomération soit par le District, soit par une communauté d'agglomération, c'est la croix ferroviaire. La deuxième infrastructure d'intermodalité d'agglomération, c'est le réseau de site propre développé par la CTB. Dans ce schéma la CTB voit son rôle considérablement renforcé au niveau de l'agglomération.

L'ensemble des Autorités Organisatrices de Transports qu'on qualifiera d'externes que sont la Région, le Département et le TGB envisagent de «rabattre» leurs réseaux à des pôles d'interface qu'ils soient bus / bus en tête des sites propres, citons Micropolis, le Campus, Palente ou pôles d'interface bus / fer, citons la gare Viotte, la halte du Pôle Santé ou la porte Nord rue de Vesoul en s'en tenant aux trois pôles qui sont sur le territoire de notre Autorité Organisatrice de Transports, les interfaces étant jumelés, on le verra ensuite avec des parcs relais, qu'ils soient parcs relais, parcs + bus ou parcs + fer.

La rupture de charges est acceptée si la performance du transport en commun suivant est digne de ce nom. La performance peut être assurée soit par un réseau sur la croix ferroviaire cadencé, amélioré. Aujourd'hui nous n'avons pas les éléments techniques et financiers nous permettant d'aller plus loin, l'agglomération ne les ayant pas non

plus. Par contre, en ce qui concerne le réseau de la CTB, il est clair que le développement du site propre tel que je vous l'ai expliqué tout à l'heure, sur les axes Ouest - Est et bien sûr sur le boulevard Nord, est à même d'offrir aux adeptes de la voiture particulière un transport attrayant.

Sur ce schéma d'intermodalité, il est clair que le travail, on vous l'a dit tout à l'heure, a déjà été anticipé. Dès à présent le Département du Doubs et la Ville ont trouvé un terrain d'entente afin que l'intermodalité de toutes les lignes de transports routiers qui viennent de l'Est, que ce soit Rougemont, Baume-les-Dames, ne pénètrent plus au centre-ville, l'intermodalité s'effectuant à Palente à la grande satisfaction de tous. Lors de la dernière conférence des Autorités Organisatrices de Transports il y a quelques jours à Ecole, le Département nous a confirmé n'avoir aucune réclamation à ce sujet. Le Département poursuit sa réflexion notamment du côté du plateau ; il envisage un rabattement de ses lignes du secteur Valdahon / Vercel peut-être à Valdahon voire à Saône et il est fort probable que très rapidement l'échange intermodal que vous voyez se faire à Rivotte et qui perturbe considérablement le trafic dans ce secteur soit repoussé à Saône avec une double intermodalité, soit bus pour dans le futur utiliser la voie des Mercureaux et continuer en direction de Planoise, soit train pour rejoindre soit la Mouillère, soit la gare Viotte.

Je vais développer cette réorganisation des transports publics. On a évoqué effectivement les thèmes phares de cette réorganisation qui sont à terme un tram à Besançon mais c'est le quotidien également qu'il convient de modifier, d'améliorer et de développer avec dès 2002 une réorganisation du réseau actuel de la CTB, basée bien évidemment sur les cinq axes prioritaires que l'on a vus précédemment qui se transformeront peu à peu effectivement en axes tram mais c'est également hiérarchiser ce réseau de manière à avoir des axes secondaires de transports publics performants et des axes tertiaires de transports publics desservant l'ensemble des quartiers bisontins.

Cette réorganisation vise également à modifier sensiblement la traversée du matériel en centre-ville. Aujourd'hui l'ensemble des bus traversent le centre-ville, c'était le fameux réseau de 1974, tous les bus convergent place du Huit Septembre, 4 500 montées par jour, 4 500 descentes par jour sur ce seul arrêt. Demain, c'est effectivement une réorganisation avec l'ensemble des bus pénétrant le centre-ville, l'intérieur de la Boucle avec deux retournements Ouest et Est venant plus près de ce coeur de centre-ville et quatre lignes qui continueront effectivement à traverser le centre-ville et pas des moindres puisque c'est la ligne principale actuellement du réseau qui continue à traverser le centre-ville et une nouvelle ligne restructurée dite ligne circulaire qui dessert avec une rotation importante l'ensemble des quartiers à forte population.

Nous avons esquissé ce qui pourrait être le retournement Ouest avec des lignes prioritaires, à court terme des bus, à moyen terme un tram qui se retourne à hauteur du site de Saint-Jacques et puis un certain nombre de lignes venant soit de Planoise, soit d'autres secteurs qui continuent effectivement à traverser le centre-ville. Si le retournement côté Ouest est bien imaginé, le retournement côté Est est moins bien esquissé et on imagine effectivement des retournements différents suivant les lignes de manière à irriguer ce coeur de ville et notamment à la fois le haut de la Boucle en se retournant le plus près possible du haut de la Boucle et irriguer également le bas de la Boucle notamment le secteur Marché qui sera revivifié avec la création du complexe cinématographique sur ce secteur-là.

A terme, ce réseau est complètement cohérent avec l'arrivée du tram, dans un premier temps effectivement on l'imagine sur l'Ouest donc une esquisse de ce que pourrait être le matériel roulant et l'image qu'il pourrait donner dans la traversée du secteur de la Malcombe.

Qu'est-ce que cela donne en terme de perspective ? On a esquissé les grandes tendances d'évolution du trafic des déplacements. Il ne s'agit pas pour le Plan de Déplacements Urbains de minimiser, de freiner les déplacements ; bien au contraire, il s'agit de voir la part des déplacements augmenter de quelques % par an.

Si jusqu'en 1998, la part des transports en commun diminuait, on estime qu'en 1999 et 2000 et c'est comme cela que c'est inscrit au contrat avec l'actuel exploitant, la part modale doit stagner et qu'elle doit augmenter à partir de 2001 jusqu'en 2002.

2002 c'est la date attendue de la modification du réseau ; donc on a fait apparaître, en la grossissant mais on espère bien qu'elle sera minimisée, une chute en matière de transports en commun. Lorsqu'on réorganise aussi profondément un réseau, il est clair que l'ensemble des habitués ne vont pas s'y retrouver et il faudra travailler pour qu'il n'y ait pas trop de pertes à ce moment-là. De manière interactive, la part modale des voitures augmenterait, on imagine, sur cette phase d'organisation de réseau.

Mais très rapidement les transports en commun en site propre reprendraient un petit peu des parts de marchés et après 2002 la part de la voiture stagnerait. A partir de 2005 - 2006, avec la mise en place du tram sur pneus, on avait effectivement un véritable accroissement des transports en commun et à partir de cet instant-là la part de la voiture non seulement n'augmenterait pas mais diminuerait.

On parle des transports en commun. Aussi performants soient-ils, les transports en commun ne verront pas leurs parts de marchés augmenter de façon significative si, de manière parallèle, une politique de stationnement n'est pas menée pour inciter les automobilistes à ne plus se rendre au coeur de ville. Seront installés sur ces axes prioritaires, ces axes rapides de transports en commun des parkings relais notamment à l'Ouest au niveau de Micropolis, au niveau du Campus, au Nord au niveau de la porte de Vesoul et à l'Est Palente et à terme Besançon-Thise-Chalezeule, ces parkings relais ayant pour vocation de capter les automobilistes qui, vous l'avez remarqué, arriveront par la rocade, laisseront leur voiture directement sur ces parkings relais, monteront dans les transports en commun et là encore il s'agit effectivement de mener une politique commune de tarifs pour inciter les automobilistes à adopter ce mode de transport.

Il convient que la politique de stationnement soit ferme en centre-ville et cette politique est menée clairement pour éviter -ce qu'on appelle dans le jargon- des pendulaires, c'est-à-dire la voiture qui vient le matin, qui occupe une place de stationnement public toute la journée. En centre-ville, c'est bien une politique à l'encontre de ce type d'usager qui devrait se retrouver dans les parkings relais, qui devrait être menée et l'espace ainsi récupéré serait redistribué en faveur des consommateurs, c'est-à-dire des gens qui viennent en voiture et qui restent une courte durée, et en faveur aussi des résidents.

Un petit schéma illustre la notion de rotation sur une place utilisée la totalité de la journée par le même véhicule, il ne passe qu'un véhicule, sur une place utilisée par plusieurs véhicules c'est le terme de la rotation c'est-à-dire du parking payant, beaucoup plus d'usagers l'utilisent. On cite souvent le chiffre comparatif des deux parkings les plus connus, Chamars, 1 200 places à 8 heures 30 le matin donc c'est 1 200 voitures, peu de rotation, peu de chance de trouver une place à 9 heures, 10 heures, 11 heures, midi. Comparativement le parking Cusenier que les Bisontins connaissent sous le nom de parking de la Charlotte, c'est 150 places, donc beaucoup moins et il y a en moyenne 900 passages de véhicules par jour. C'est une utilisation plus rationnelle de cet espace public.

Outre le fait que le stationnement de longue durée perturbe l'occupation de l'espace, c'est bien évidemment combattre également le stationnement illicite par les moyens que j'ai déjà évoqués.

Concernant les modes doux, le PDU prévoit deux niveaux, à la fois la réalisation d'axes structurants, c'est le cas d'aménagement d'axes le long du Doubs qui serait repris dans le cadre de la future véloroute, c'est le cas d'axes structurants le long de la voie de desserte et de contournement. En effet, il a été demandé à l'Etat de réserver des espaces pour réaliser un site propre vélo le long de cette voie de desserte et de contournement, les terrassements étant réalisés par l'Etat, la réalisation proprement dite de la voie étant assurée par la Ville de Besançon. Chaque fois qu'on va créer des axes site propre bus, on envisage de créer des axes site propre vélos et entre tous ces axes site propre, créer une continuité, un maillage, en quelque sorte adopter un schéma directeur vélos. Ce schéma directeur a été travaillé en concertation avec l'Association des Usagers de la Bicyclette bien connue à Besançon mais c'est également toute une politique menée en faveur des cyclistes et c'est la prise en compte de manière très fine de tous les aménagements, de la continuité, du traitement du carrefour sécurisé pour les cyclistes, donc c'est la prise en compte des cyclistes au jour le jour dans les aménagements futurs.

Je dirais la même chose avec les piétons. C'est d'une part une action très forte pour les piétons par un triplement de la zone piétonne de centre-ville, zone piétonne respectée par des systèmes coercitifs ou des systèmes physiques, des systèmes de bornes. Aujourd'hui de nombreux quartiers en France, à Paris, à Lyon notamment fonctionnent avec des systèmes d'ouverture c'est-à-dire des systèmes qui ne permettent l'usage de ces voies que pendant des horaires bien précis pour des livraisons et en dehors de ces horaires, ces voies sont complètement données à la circulation piétonne. C'est effectivement le moyen le plus visible mais c'est comme pour les vélos, la prise en compte de tous les usagers au quotidien dans les micro-aménagements par du jalonnement, des abaissements de trottoirs, des carrefours bien sécurisés pour les piétons et c'est l'extension des compétences de M. Vélo avec la prise en compte des piétons et des personnes à mobilité réduite.

Il me reste à vous parler de la hiérarchisation du réseau routier. Elle est nécessaire dans un PDU pour plusieurs raisons, premièrement parce que la loi le demande -c'est clair, la loi précise comment est organisée la circulation des véhicules particuliers sur le territoire des transports- et également parce que la hiérarchisation du réseau routier a plusieurs vocations, d'une part le développement de l'agglomération, le développement de la ville elle-même et la réalisation du projet urbain, d'autre part l'organisation de la répartition des trafics pour permettre une facilitation des transports en commun dans la zone la plus urbaine ou la plus dense ainsi que le dégagement de l'espace pour les deux roues.

En terme de hiérarchie du réseau routier, l'organisation s'effectuera à terme sur trois concentriques, la rocade du centre achevée avec le tunnel et vous la connaissez bien, aujourd'hui rocade proche de la saturation puisque c'est dans ce secteur-là qu'on a un chiffre de 80 000 véhicules par jour au droit de la gare. La deuxième concentrique, c'est la concentrique extrême qui va du Trou au Loup à la route de Thise, voie de desserte et de contournement Sud, Nord-Ouest et Nord-Est qui devrait être achevée au terme du PDU et c'est cette rocade qui va nous permettre de répartir le trafic d'une part pour alléger la circulation sur la rocade du centre et d'autre part sur le boulevard Nord qui sera restructuré dans la deuxième partie du PDU c'est-à-dire de manière concomitante avec la rocade Nord-Est et prolongé et achevé jusqu'au boulevard Mitterrand par une nouvelle voirie à réaliser dans les terrains militaires, entre la rue Clemenceau et la rue de Dole, et entre la rue de Dole et la rue Brulard, boulevard qui a une continuité pour le rapprocher du centre-ville.

Dans la hiérarchie des réseaux routiers également apparaît au Nord de la gare Viotte une voie qui aura une importance non négligeable, qui fera la liaison entre la rue de Belfort et la rue de Vesoul, de la rue Régal à la rue de Vesoul pour permettre un désenclavement de la gare Viotte, une meilleure irrigation par le Nord compte tenu du fait que l'arrivée du TGV doit se faire dans la partie Nord de la gare Viotte, et enfin l'achèvement du boulevard Mitterrand au droit de la Grette. Ces infrastructures, que ce soit le boulevard Mitterrand, le boulevard Nord avec la liaison Ouest et également l'achèvement de l'infrastructure avec l'urbanisation des Vaîtes, vont nous permettre d'implanter les sites propres tant pour les transports en commun avec le tram que pour les deux roues.

Sur la hiérarchisation du réseau routier également apparaît une nouveauté, c'est l'apparition de quartiers dits tranquilles ou de quartiers à vitesse réduite. Il ne s'agit pas de soir d'un schéma définitif, ce sont des exemples, le centre-ville en particulier qui, si le PDU est appliqué dans son intégralité, sera un quartier apaisé : vitesse limitée, trafic réduit, transit impossible. Ce schéma du centre-ville pourrait être reporté sur d'autres quartiers. Il ne s'agit pas du tout de quartiers sur la périphérie avec installation de barrières, il s'agit simplement de complications physiques, de réglementation stricte par panneaux mais également par surveillance policière du respect par exemple des 30 km/heure.

La hiérarchisation du réseau routier enfin a une importance dans le cadre de la contractualisation. Il est clair que par exemple en matière de lutte contre le bruit, l'Etat ne contractualisera avec la Ville que sur un projet hiérarchisé et en particulier sur les infrastructures les plus importantes. C'est pour cela d'ailleurs que l'Etat nous demandait de les faire apparaître dès maintenant dans le PDU.

Je voudrais revenir quelques instants sur le tram.

Vous l'avez compris, chers collègues, ce matériel est nouveau. C'était jusqu'à il y a peu de temps un prototype qui va passer maintenant en phase opérationnelle. Vous avez pu voir l'intérêt pour une ville comme la nôtre d'utiliser un tel produit qui va nous permettre de réaliser petit à petit le site propre et à un moment donné de dire on arrête le bus, on achète ce type de produit qui peut rouler même si une partie de l'infrastructure n'est pas terminée. Il circule comme un bus articulé et c'est là l'intérêt pour des villes de notre taille. Comme disait M. le Maire tout à l'heure, les constructeurs ont évolué puisqu'au niveau national il y avait un besoin de renouveler les trolleybus des grandes villes comme Lyon, comme Grenoble et aucun constructeur en France n'offrait un produit susceptible de remplacer ce type de matériel. Renault et Matra se sont associés pour répondre à ce marché important et à la demande de nombreuses villes de notre taille, ils ont adapté ce

produit qui ressort à un prix qui -même s'il est cher- reste abordable pour une ville comme la nôtre, et qui peut se mettre en place petit à petit.

Il me reste à préciser que la programmation proposée sur la période de dix ans dévolue au PDU est réaliste et tient compte des décisions communautaires au niveau du bassin de vie ainsi que de nos capacités financières. Bien sûr, une communauté d'agglomération que nous devons tous appeler de nos vœux apportera une solidité à la construction du système de déplacements de demain dans l'agglomération.

Les moyens à apporter sont supplémentaires par rapport à ce que nous consacrons actuellement aux transports, aux déplacements, ils tiennent compte de partenariats financiers à mettre en place avec l'Etat et les autres collectivités. Il est nécessaire de retenir que c'est près de 50 MF par an sur dix ans qu'il y a lieu de prévoir pour les actions nécessaires à la mise en oeuvre du PDU et près de 35 MF par an sur dix ans pour réaliser les actions qui contribuent à l'organisation urbaine de la ville. Bien sûr cela paraît énorme mais il faut savoir que tout ce qu'on vous a présenté dans le cadre de constructions, d'axes nouveaux, était de toute manière prévu dans le cadre de réorganisations. On a parlé des Vaïtes tout à l'heure, des terrains militaires. Ce sont des projets qui devraient démarrer dans les années qui viennent, donc tous ces coûts sont inclus dans ce PDU.

Le financement du tram sur pneus apparaît d'une part dans la réalisation des infrastructures en site propre concomitantes à l'achèvement des grandes infrastructures routières, Boulevard Mitterrand, liaison Ouest, d'autre part dans les tranches importantes annuelles et programmées de renouvellement du matériel roulant. Je rappelle que la loi permet l'augmentation du versement-transport en cas de création de transport en commun en site propre. De plus une forte négociation politique sera à engager pour obtenir des aides substantielles.

En terme de résultat, vous avez vu que la courbe de l'évolution de la part modale des déplacements infléchit la courbe des véhicules particuliers dès la réalisation de l'axe Ouest en site propre. Les autres éléments permettant d'évaluer ces résultats seront mesurés en permanence. C'est le comité de suivi du PDU qui sera mis en place qui publiera les résultats. Deux actions essentielles contribueront à obtenir les résultats : l'instauration d'un label PDU sur les projets, la mise en place d'une charte partenariale avec l'Etat, la Région, le Département, le TGB, le District ou la collectivité qui lui succédera devrait être conclue dès l'approbation définitive du projet en fin d'année.

Pour conclure, reprenez bien les forces du projet de Besançon, une cohérence et une complémentarité dans la chaîne des déplacements d'agglomération et l'apparition de parcs de stationnement d'entrée de ville, relais entre l'usage du véhicule particulier et le transport en commun urbain, un réseau de transports urbains CTB renouvelé s'appuyant sur une structure d'axes prioritaires en site propre emprunté par un matériel en pleine mutation, le tram sur pneus, une politique de stationnement volontariste favorisant les activités économiques, administratives, culturelles et de loisirs au centre-ville, coeur battant de l'agglomération, la pratique du vélo et de la marche à pied facilitée, la création de quartiers protégés, zones à circulation apaisée et à vitesse inférieure à 30 km/heure. Voilà chers collègues ce que je voulais vous dire.

**M. LE MAIRE** : Merci de l'avoir dit avec assez de concision pour que nous puissions entamer le débat dans les meilleurs délais. M. POMEZ souhaite nous dire deux mots, nous avons d'ailleurs sous les yeux un amendement qu'il a déposé au rapport n° 1.



**M. POMEZ :** Je vais commencer ce débat sur le PDU en disant qu'effectivement nous sommes loin des ambitions nécessaires pour Besançon. Comme nous ne cessons de le répéter depuis le lancement de l'élaboration du PDU, la Ville de Besançon se devait d'afficher clairement une politique sans équivoque en faveur des transports collectifs et de la loi sur l'air. C'était en effet l'occasion de rompre avec une logique d'une ville adaptée à la voiture ; c'était l'occasion d'afficher un objectif ambitieux de réduction du trafic automobile et de ne pas le penser en simple terme d'amélioration de l'offre de transports collectifs ; c'était l'occasion de passer d'une politique de gestion du territoire de la ville à une politique d'aménagement concerté avec la population ; c'était enfin l'occasion d'assurer un équilibre viable entre les besoins de mobilité, de facilité d'accès de nos concitoyens et la protection de l'environnement, de la santé et du cadre de vie de tous.

Le projet de PDU que l'on nous propose d'arrêter ce soir ne fait que maintenir les ambiguïtés et la confusion. En valorisant quelques avancées que la loi sur l'air a rendues incontournables, tout à fait naturelles dans d'autres villes comme la mise en place de parkings relais, mais aussi en affichant quelques gadgets ou quelques actions poudre aux yeux comme le développement de nouveaux transports collectifs ou le tram sur pneus ou encore l'adhésion du réseau au réseau des villes cyclables qui voudrait nous faire oublier le dernier clou rouillé, la Ville voudrait faire croire qu'elle s'engage dans une action déterminée. Or ce soir si on se concentre sur l'essentiel, les chiffres et la programmation proposés sont édifiants.

Premièrement l'objectif prioritaire de la loi sur l'air, à savoir la diminution du trafic automobile est définitivement balayé pour ne rester qu'une maigre envie de maîtriser le trafic. Afficher encore un objectif d'augmentation du trafic de 2 % des véhicules particuliers est-il une preuve d'une réorientation du dossier ? Sûrement pas. La Ville n'envisage donc pas de réduire globalement sur tout son territoire les nuisances de la voiture que ce soit la pollution atmosphérique ou les nuisances sonores et ne fait que déplacer les flux de trafic. Pire encore : le décalage entre l'affichage d'un discours et la réalité de la programmation élaborée ne peut que nous conforter dans l'idée que nous nous sommes trompés, comme en témoigne la soi-disant volonté affichée de croire en la croix ferroviaire alors que rien ne se dessine au niveau des actions proposées. Cela confirme cette réponse que vous m'aviez faite, Monsieur le Maire, en m'écrivant : «de toute manière, comme vous le pensez pour la rocade Nord-Est, nous n'envisageons pas de la voir fonctionner avec efficacité pour influencer sur les déplacements pendulaires dans la période dévolue au PDU». Un ton certes un rien provocateur comme si vous vouliez nous confirmer que sur la croix ferroviaire on pouvait toujours attendre. Nous faire croire que parce que les évolutions des infrastructures ferroviaires relèvent d'une multi-compétence et ne sont pas évaluées, c'est comme si vous aviez attendu la constitution de l'agglomération pour penser la voie de contournement. Cet argument n'est vraiment pas sérieux.

En témoigne aussi la proportion des crédits prévus en faveur des infrastructures routières dans ce PDU, plus d'un milliard 500 millions, soit 60 à 70 % des crédits sur la période. Pour l'autre partie de crédits à l'intérieur de ces autres investissements, la part réservée aux nouvelles voies et axes prioritaires des transports collectifs ne représente que 20 %. Au total, si l'on fait le ratio, ce PDU nous présente un ratio de 1 à 15 entre les crédits pour les infrastructures transports collectifs et celles pour la voiture particulière. Et on veut nous faire croire toujours que la priorité est aux transports alternatifs et collectifs.

En témoigne enfin cette pseudo-volonté de conforter l'agglomération. En verrouillant son PDU ce soir, la Ville de Besançon supprime tout espoir de voir adopter et réaliser le scénario le plus intéressant pour l'agglomération, à savoir le troisième scénario pensé dans le cadre de l'intercommunalité. Comme c'est étrange que la Ville n'ait pas proposé ou pensé un tel type de scénario dans le profil de celui de l'agglomération !

Enfin, la méthode de démonstration utilisée dans le document n'est pas très heureuse. Je ne citerai qu'un seul exemple : les calculs de report ou de transfert du trafic entre le boulevard Nord et la rocade, on nous annonce 40 à 45 %. Ces calculs ne tiennent pas compte des éléments de politique multimodale. Les chiffres des trafics véhicules particuliers sont ainsi augmentés par rapport aux sources de la Direction Départementale de l'Équipement traditionnellement prises comme base, pour justifier évidemment une saturation. En réalité, si l'on doit attribuer la baisse de ce trafic, c'est 45 %, elle ne sera due que pour une part à l'ouverture de la rocade Nord-Est pour à peu près 20 % mais les autres 20 %, il faut que tout le monde entende qu'ils seront gagnés par les contraintes exercées par une voie unique pour les véhicules particuliers. Il faut arrêter avec le mirage des effets extraordinaires de la rocade Nord-Est, cela doit être dénoncé.

Non, le PDU qui nous est proposé ce soir n'a en rien évolué. Les signes et les perches que nous n'avons cessé de tendre pour infléchir ce dossier sont restés sans écoute et sans suite. Et pourtant, sur chaque domaine l'attente est grande. Je ne ferai que reprendre quelques axes de ce dossier :

\* **axe 1** : se déplacer sans nuire à la santé, je réaffirmerai la diminution de la voiture,

\* **axe 2** : l'accélération du processus de mise en place d'une plateforme de livraison sur le centre-ville qui satisfasse à la fois les usagers du centre-ville, les commerçants et les livreurs. Je demanderai à ce qu'on puisse aussi envisager dès à présent des actions vis-à-vis de la pollution sonore, notamment sur les quartiers le long du boulevard. On ne peut pas imaginer de nouvelles infrastructures sur la voie de contournement sans imaginer qu'il puisse y avoir d'ores et déjà des éléments qui se fassent le long du boulevard pour réduire la pollution sonore. On sait très bien que même s'il y a un transfert de flux sur la rocade, sur la voie de contournement, cela ne réduira pas de manière significative les nuisances sonores pour toutes ces populations,

\* **axe 4** : agir dans le centre-ville par l'installation dans les meilleurs délais d'obstacles physiques à la circulation de transit dans le centre et dans certains quartiers comme nous l'avons fait sur la rue Battant le soir et le dimanche mais aussi faire respecter les règles de transit du centre-ville.

Sur l'axe 1 encore, je m'étonne que nous soyons passés d'une diminution de 50 % des bus à une diminution de 50 % des lignes. J'aurais voulu avoir quelques éléments pour savoir comment ces lignes étaient constituées, si c'était des grosses lignes ou des petites lignes, il me semble que c'est un détail mais qui a sa valeur.

Sur l'axe 2 : intermodalité et cohérence d'agglomération, je souhaiterais qu'on puisse inscrire réellement la croix ferroviaire comme un outil structurant et d'autre part affirmer la gare Viotte comme le seul pôle multimodal d'agglomération.

Sur l'axe 4 : retrouver dans la cité le plaisir de la marche et du vélo, je pense qu'il faut passer aux actes, on nous attend sur ce dossier. Il faut de plus ne pas penser cet outil comme seulement un mode de loisir mais aussi comme une alternative crédible à d'autres

types de déplacements, je pense au vélo de travail qui pourrait être complémentaire avec les bus, on pourrait déjà réfléchir à l'intermodalité et puis pourquoi pas par rapport au CLA, par rapport au CROUS, par rapport aux déplacements étudiants et autres encore.

Sur l'axe 6 : offrir un stationnement adapté aux besoins, c'est un point important auquel il faut répondre notamment pour bien montrer notre différence avec l'opposition municipale si favorable aux parkings et au stationnement au centre-ville. Je ne reprendrai qu'une étude menée par l'ADEME qui compare des pratiques de déplacements domicile-travail dans trois villes suisses : Berne, Genève et Lausanne et trois villes françaises : Grenoble, Toulouse et Besançon qui met en relief de profondes similitudes de comportement. Ainsi si on observe partout une forte prédisposition à l'utilisation de l'automobile qui est spontanément préférée aux transports publics s'il n'y a pas de contraintes, quand le choix est réellement ouvert avec un transport public de qualité pour les déplacements à effectuer, plus de 90 % des personnes interrogées utilisent leur voiture si elles disposent d'un stationnement assuré à destination. Ce n'est seulement que lorsque le stationnement est difficile qu'elles ont recours aux transports en commun.

Sur l'axe 8 : contribuer au changement des comportements. Je souhaiterais que l'on puisse proposer un observatoire du PDU qui soit un lieu de guichet unique pour le recueil des plaintes et des observations et d'aide à la programmation et aux priorités d'intervention, et que soit mise en place une véritable cellule d'éducation à l'environnement relative aux modes de déplacements sur la ville. C'est donc à la fois, Monsieur le Maire, pour réorienter ce dossier mais aussi saisir la sincérité de l'engagement de la Ville, que je vous propose cet amendement en trois points qui se présente ainsi :

- première proposition : inclure la programmation sur le boulevard concernant le tronçon situé entre la route de Gray et Planoise d'une restructuration avec voies prioritaires en site propre pour les transports collectifs, avec sa réalisation dès la mise en service de la voie de contournement Nord / Nord-Ouest, c'est-à-dire entre 2003 et 2005. Cette voie en site propre est non seulement techniquement possible mais elle est pédagogique pour préparer la suite bien entendu et elle afficherait d'ores et déjà une volonté réelle de la Ville de requalifier cette voie.

- deuxième proposition : une action résolue de la Ville de Besançon au sein du District pour inscrire la programmation de l'amélioration de l'exploitation de la voie ferrée entre le plateau de Saône et la gare Viotte avec une desserte de Rivotte et de la Mouillère dans une perspective de mise en service en 2006. Cet axe est complètement délaissé, rien n'est prévu dans le cadre du PDU et il ne peut y avoir de concurrence par le bus sur cet axe. Il se trouve sur la ligne Besançon - Le Locle et les collectivités locales telles que la SNCF ont décidé de le conforter. Dans un prochain contrat de plan, le Département, la Région et l'Etat vont consacrer 60 MF aux lignes de montagne et la date proposée de 2006 correspond à l'échéance du contrat de plan Etat/Région. Cet axe est tangent du centre-ville à Rivotte et permet donc un accès de bonne qualité vers la Boucle.

- enfin, dernière proposition d'amendement, le lancement courant 2000 d'une étude de faisabilité de la réalisation d'un tram-train qui prolonge la croix ferroviaire vers le centre-ville. La maîtrise d'ouvrage de cette étude sera à la charge de la Ville de Besançon et/ou du District. Ce tram-train qui serait le prolongement de la croix ferroviaire vers le centre-ville rendrait la desserte par celle-ci extrêmement efficace ; il correspondrait d'ailleurs à ce que le scénario n° 3 du PDU d'agglomération avait envisagé.

**M. LE MAIRE :** Voilà l'exemple d'un excellent exercice de prestidigitation ; nous ne fréquentons sans doute pas les mêmes structures ni les mêmes réunions pour dire ce que vous venez de dire. Monsieur POMEZ, il n'y a pas très loin quelques élections qui se précisent mais je vous recommanderai de ne pas partir trop tôt, vous risqueriez d'être essouffé avant la fin. Tout ce que vous avez dit est intéressant mais nous en avons tenu compte pour la plus grande part et vous ne l'avez pas vu ! En tout cas, nous vous avons écouté avec intérêt du moins certains.

**M. TABOURNOT :** Dans le cadre de la préparation de ce PDU nous avons proposé au mois d'octobre un scénario appelé E. Nous avons eu le plaisir à l'époque de nous voir renvoyés à nos chères études, nous avons beaucoup apprécié ! Par contre nous apprécions de voir que certains points de notre scénario E sont développés dans le document de ce soir. Toutefois nous restons un petit peu sur notre faim. Vous nous avez dit tout à l'heure qu'il y avait un lien entre l'agglomération, la Ville de Besançon, etc. Pour notre part, nous pensons que c'est un petit peu trop timide quant à son application vis-à-vis de l'agglomération de Besançon, on ne sent pas le lien avec l'agglomération dans son ensemble le plus large. Donc on retient un petit peu ce point comme très faible car on ne voit pas comment on va arriver à relier tout cela. Il ne faut quand même pas oublier que l'association PDU urbain et péri-urbain va être la chose qui va nous faire gagner et on s'engage pour dix ans donc on ne doit pas loucher ce lien, je crois que c'est très important.

Ensuite nous continuons de croire qu'une piétonnisation plus forte est nécessaire au centre-ville -c'est peut-être un point de détail pour certains mais je crois que c'est important-, que le passage de bus en plein centre-ville est une erreur et que de petites navettes non polluantes auraient été plus efficaces, on l'a déjà dit mais je crois qu'il est bon de le répéter.

En ce qui concerne la réalisation de ce PDU, je crois que Besançon a pris beaucoup de retard par rapport à d'autres grandes villes et c'est peut-être cette fois un atout d'avoir pris du retard parce que si on peut maintenant observer ce qui se passe ailleurs, on va peut-être avoir les moyens d'éviter certaines erreurs, à la fois erreurs techniques et erreurs coûteuses. Je ne reviendrai pas sur les 2,8 MF que l'on met sur le parking du Petit Chamars pour le rendre payant, je pense qu'il aurait fallu attendre le début du PDU pour le faire.

En ce qui concerne les parkings relais, il va falloir être extrêmement efficace parce que si ces parkings relais sont souhaités par tous, des problèmes complètement différents vont se poser entre les habitants de la périphérie d'une part et les visiteurs et les touristes d'autre part, parce qu'il sera très difficile de faire accepter l'utilisation de ces parkings à des gens qui ne connaissent pas la ville, qui ne connaissent pas les lignes des bus et qui ont plutôt envie de se rendre très facilement au centre-ville. Je crois donc qu'il est nécessaire pour une dynamique d'attractivité touristique de ne pas négliger ce que nous disons de temps en temps, c'est-à-dire des parkings de proximité.

En ce qui concerne le stationnement, j'aurais une question à poser : est-ce que des contacts sont pris avec les différentes administrations telles que Hôpital, Impôts, DDE, etc. parce que tout à l'heure on nous disait que le parking de Chamars mobilisait 1 200 places à longueur de temps et j'aimerais savoir si on va un jour imposer du stationnement en interne afin de libérer des surfaces et éviter le stationnement ventouse.

Pour la partie cyclable, je crois qu'il ne faut pas céder trop facilement au phénomène du deux roues. C'est l'avenir parce que l'usage du vélo est à développer, c'est certain, mais il ne faut pas oublier que l'infrastructure de notre ville est très difficile pour son utilisation. Nous devons aussi assurer un maximum de sécurité aux usagers du deux roues. Si nous voulons rendre ce mode de déplacement efficace, nous devons faire des pistes cyclables de qualité totalement sûres et cette partie du PDU doit être à la mesure de l'enjeu. Ce n'est pas respecter pour ma part les usagers du deux roues que de faire des pistes cyclables pour leur faire plaisir comme cela a été fait ces dernières années et je crois qu'il va falloir nettement travailler sur ce dossier-là. Je ferai dans ce domaine du deux roues une suggestion toute bête, toute simple : ne serait-il pas possible de mettre à disposition de mai à septembre à la fois des élus et des services techniques un parc deux roues afin qu'ils puissent se rendre compte des problèmes que cela pose, des difficultés rencontrées et vous verrez que ce n'est pas si facile que cela de faire plaisir aux usagers des deux roues en leur rendant des sites.

**M. FOUSSERET** : Que vont faire les moniteurs d'auto-école ?

**M. TABOURNOT** : Je suis prêt à faire du deux roues, ça ne m'empêche pas d'avoir une voiture. Je crois que c'est totalement complémentaire. Et justement le fond du problème est qu'il ne faut pas différencier les uns des autres. Le problème est qu'on essaie de monter les cyclistes contre les automobilistes et inversement et là c'est une grave erreur car on est tous capables d'être piéton, automobiliste ou cycliste.

**M. LE MAIRE** : Vous en faites souvent du vélo ?

**M. TABOURNOT** : Oui, mais à l'extérieur. Vous avez déjà fait du vélo à Besançon, Monsieur le Maire ?

**M. LE MAIRE** : Oui j'en ai fait.

**M. TABOURNOT** : Vous aurez peut-être bientôt le loisir d'en faire et vous pouvez constater qu'avoir fait des pistes cyclables comme on a fait avec des panneaux carrés de pistes cyclables non réglementaires donnant bonne conscience aux cyclistes en leur laissant croire qu'ils y sont prioritaires, c'est particulièrement dangereux et là je rejoins Jean-Louis FOUSSERET quand il dit qu'en auto-école, on voit des choses particulières.

J'en reviens à mes deux roues. Le deux roues c'est aussi, et je ne l'ai pas trouvé dans ce dossier, l'usage du cyclo et de la moto. Si on veut aussi faciliter l'usage du deux roues en cyclo 125 et moto, il faut prévoir des parkings de qualité qui permettent aux usagers de ce type de véhicules de pouvoir les garer sans avoir de problèmes au niveau vol, etc. car bien des gens les utiliseraient mais ils ont peur de rencontrer ce type de problèmes.

Enfin, j'aimerais savoir pourquoi on n'a pas traité du tout la partie fluviale qui pourrait être exploitable. Dans certaines villes de France on utilise ce qu'on appelle des bateaux-bus électriques qui sont particulièrement performants et cela pourrait être une solution de déplacements.

**M. LE MAIRE** : Merci Monsieur TABOURNOT de tous ces éléments de réflexion dont on tiendra le plus grand compte.

**M. DUVERGET :** Tout à l'heure on a eu une idée effectivement d'un PDU très pluriel avec vos alliés actuels. Une vision du PDU qui est peut-être un peu différente aujourd'hui par rapport à notre vision d'il y a quelques mois, avec comme l'a souligné Hervé TABOURNOT l'introduction d'un certain nombre d'éléments qui nous paraissent essentiels. Les trois gros points qui me paraissent fondamentaux et qu'il faut soutenir, c'est bien sûr la croix ferroviaire, c'est bien sûr ces parcs relais, encore faut-il mesurer la distance par rapport au centre-ville et trouver les espaces et les intégrer dans le paysage urbain, la notion de paysage urbain n'est pas tout à fait toujours développée, et puis une notion nouvelle qui apparaît en tous les cas sur les documents que vous nous avez présentés et les documents sont remarquablement faits, c'est cet aspect de ville qui devient de plus en plus circulaire, concentrique, alors que nous étions habitués à une capitale régionale linéaire Est-Ouest, aujourd'hui avec d'une part le contournement qui va se prolonger vers le Sud et le plateau, le développement vers le Sud de l'agglomération et d'autre part avec la future gare TGV au Nord de l'agglomération, un étirement vers le Nord. Et cela change considérablement la donne de l'aménagement urbain de la capitale régionale mais en même temps il y a quelque chose qui m'a étonné dans le raisonnement, je cite une phrase qui se trouve dans le paragraphe sur l'urbanisme contributif : «une organisation de l'espace autour des transports en commun bien structurés et performants en évitant la dispersion de l'habitat et de l'activité».

Il y a encore aujourd'hui plusieurs écoles là-dessus. Les transports sont-ils l'élément fondamental autour desquels les villes se développent ou les transports sont-ils un des éléments de développement des villes ? Les plus anciens urbanistes étaient pour la première théorie, j'ai retrouvé un urbaniste espagnol, un philosophe de la fin du siècle dernier en 1882 qui indiquait : la forme d'une ville est ou doit être une forme dérivée des nécessités de la locomotion. Il s'appelait SAURIA. Ensuite il y a eu toute la tradition Le Corbusier et ses disciples qui eux pensaient qu'une ville c'était l'association de quatre éléments, ce qu'on appelait la manière de penser l'urbanisme : habitation, travail, délassement, circulation. La circulation n'était donc qu'un élément d'organisation spatiale de la ville. Ici on revient effectivement à une notion -est-ce que c'est une philosophie volontaire appliquée ou bien est-ce que cela découle tout simplement d'un pragmatisme ?- qui propose que les transports soient pour l'avenir l'élément d'organisation du développement urbain. Je serais beaucoup plus nuancé dans ce domaine.

Un autre aspect qui me paraît un peu optimiste cette fois-ci concerne les délais et les coûts. Vous évoquez les éléments financiers, 35 MF par an, etc. plus 50 autres millions mais en fait quelles sont les capacités réelles des différents opérateurs financiers, aujourd'hui et dans les années qui viennent, quelles sont leurs capacités de mobiliser des crédits pour ce développement des transports urbains ? question financière fondamentale ! il ne s'agit pas seulement de dire voilà ce que cela peut coûter mais bel et bien Etat, Région, Département, Ville, District, agglomération, combien est-on en mesure de mettre par an pendant 10 ans, pendant 12 ans, pendant le temps de ce premier PDU ?

La deuxième question est aussi une question financière, qui n'apparaît pas, non pas que tout devrait apparaître, mais qu'on peut se poser en tant qu'utilisateur des transports d'une part et en tant que contribuable d'autre part. Quel est le prix que peut mettre un utilisateur pour se déplacer, soit utiliser son véhicule personnel ensuite le parc relais ensuite les transports collectifs, que peut mettre le contribuable en tant que contribuable de la ville et de l'agglomération pour développer les transports urbains, c'est-à-dire jusqu'où peut-on aller ?

J'ai vu tout à l'heure des simulations très intéressantes, notamment sur le moment où il est prévu en 2006, que l'augmentation des transports collectifs dépasse l'augmentation du trafic routier. Mais là encore avec le développement économique qui repart on peut supposer que la voiture individuelle va connaître un nouveau boom et que donc ces voitures individuelles connaissant un nouvel élan vont automatiquement être préférées aux transports en commun tant que le confort, la fréquence et le prix ne seront pas suffisamment dissuasifs à la voiture ; or l'augmentation de ce trafic automobile ne va-t-elle pas pendant un temps contrecarrer et repousser ce moment effectivement important, qu'il faut déterminer, où la voiture diminuera réellement par rapport au trafic ?

Il y a également dans votre programmation quelques éléments un peu optimistes. Je parlais tout à l'heure de l'aspect concentrique du développement de l'agglomération. 2006-2008 ou 2007-2009 pour la rocade Est, ça me paraît un peu optimiste. Je pense qu'effectivement en fonction des crédits du contrat de plan Etat/Région, on pourra maintenant terminer le contournement Ouest jusqu'au plateau. Par contre, il faudra du temps et ajouter encore quelques petites années me semble-t-il avant de connaître le contournement Est.

Un autre domaine sur lequel je souhaite poser quelques questions car je n'ai pas trouvé tous les éléments à travers le dossier. Vous misez beaucoup sur Viotte, j'allais dire la nouvelle gare, on ne peut pas parler de la situation actuelle puisque tout va être profondément transformé. Mais à partir du moment où il s'agit de désengorger le centre-ville, de faire venir vers la gare Viotte en un temps limité des voyageurs depuis l'Est, le Nord, l'Ouest de l'agglomération, plus l'idée de l'intermodalité c'est-à-dire une gare de fret, est-on bien sûr de ne pas créer un nouveau lieu d'engorgement à Besançon autour de la gare Viotte en fonction d'un espace qui n'est quand même pas incompressible, sachant que vous avez déjà prévu des voies dérivantes jusqu'au Nord ou jusqu'au Sud, mais la crainte que j'ai à travers ce schéma c'est effectivement que la gare Viotte ne soit dans 10 ans, dans 15 ans un nouveau point noir de la circulation à Besançon.

Enfin il me semble que les éléments esthétiques aujourd'hui ne sont pas encore complètement pris en compte. Vous avez dans ce document répondu à 8 axes politiques, c'est beaucoup, c'est presque exhaustif. Il me semble que les trois objectifs d'un PDU aujourd'hui pour Besançon eu égard à ces problèmes de développement, c'est premièrement renforcer la fluidité et donc les réponses sont-elles dans ce sens-là ? Sans doute en grande partie ; deuxièmement contribuer au développement économique de l'agglomération car le rôle des transports, c'est les transports bien sûr de personnes, c'est les transports de marchandises et c'est toute l'alimentation très importante des zones commerciales et notamment du centre-ville, il me semble que ce domaine-là est un peu en déséquilibre par rapport aux transports de personnes dans le schéma général ; troisièmement il faut insister aujourd'hui, c'est tout ce qui concerne le cadre de vie et notamment le développement d'une conception de transports liée d'une part à l'insertion de plus en plus grande des personnes handicapées, ce type de transport semble y répondre, et d'autre part à un vieillissement des populations de nos villes, de nos régions bien sûr mais de nos villes, et cela entraîne un nouveau raisonnement sur les transports. Or dans ce schéma on a quelques éléments qui peuvent paraître contradictoires. Je ne sais pas si on aurait pu l'éviter, mais le fait de dire qu'on a des parcs relais est une bonne chose mais le piège c'est qu'il y aura deux moyens de transports pour se déplacer, automatiquement. Comment faire en sorte que la population accepte de plus en plus, et ça paraît nécessaire, d'utiliser pour se déplacer depuis une périphérie lointaine jusqu'au centre-ville deux moyens de transports ?

Autre élément qu'il me paraît encore difficile de mesurer, j'ai bien vu tout à l'heure le graphique avec les rotations de parkings pour le centre-ville : une voiture, une place 10 heures, dix voitures 1 heure, très bien. On va alimenter sans doute un peu mieux les commerces du centre-ville, c'est une bonne chose, mais on va augmenter l'utilisation de la voiture car on va se dire que c'est plus pratique. Cela signifie que ce n'est pas simple de faire un PDU et qu'on doit sans doute mesurer les différentes contradictions.

Je terminerai enfin par une constatation pour revenir à cette idée d'urbaniste, une ville ce sont des habitants qui habitent des quartiers différents, des quartiers qui ont une identité et aujourd'hui à travers le PDU tel qu'il est exprimé, quelle identité veut-on donner par exemple à Planoise puisque depuis 25 ans, 30 ans on parle toujours de Planoise comme d'un quartier un peu mal aimé, ne sachant pas trop s'il s'agissait d'un quartier véritable ou d'une petite ville ou quelque chose qui pour l'instant reste entre les deux. Je ne suis pas sûr que le PDU actuel permette de mieux identifier dans l'avenir Planoise.

Autre exemple, le centre-ville : Hervé TABOURNOT a tout à l'heure tranché très nettement en disant que les lignes de bus ne devraient plus traverser le centre-ville. Vous avez opté pour une situation intermédiaire, je pense que c'est une erreur. Dans l'avenir, il s'agit effectivement de permettre à une population qui se déplace de se rapprocher le plus possible du centre-ville par les transports individuels ou collectifs mais ensuite il s'agit de permettre une véritable piétonnisation. Les villes qui ont osé la piétonnisation à une relative grande échelle, les villes voisines ou les villes jumelées, ont en général résolu le problème de l'activité du centre-ville. Voilà quelques éléments que je voulais donner par rapport à ce travail et je tiens à féliciter vos services, Monsieur le Maire, parce que nous avons des documents d'orientations tout à fait remarquables, même s'ils ne peuvent pas lever toutes les contradictions malheureusement.

**M. LE MAIRE :** Qui pourrait ou qui pourra lever toutes les contradictions sur un problème aussi important que celui des déplacements ? Merci de toutes ces remarques intéressantes.

**M. VUILLEMIN :** La première question qui se pose c'est : est-ce que la Ville et ses partenaires -je parle surtout pour la Ville- ont les moyens au fond de relever ce formidable défi que nous sommes ensemble en train d'examiner ce soir ? Je dirais d'abord que toute politique ambitieuse exige de la volonté et des moyens pour atteindre les objectifs fixés. Le PDU s'inscrit bien évidemment dans le cadre d'une politique ambitieuse et je dirais qu'entre la volonté et le discours du style «il n'y a qu'à, faut qu'on», il y a les moyens. Vous avez bien noté que ces moyens s'inscrivent à moyen, long et je dirais encore un peu plus long terme. Les objectifs à plus court terme c'est 2004-2005, ensuite c'est 2010 et ensuite c'est au-delà. Autrement dit, bien évidemment les sommes que l'on a indiquées seront «gérées dans le temps au mieux des possibilités financières de la Ville bien sûr et de ses partenaires». Cela va de soi mais cela va encore mieux en le disant. C'est la première remarque que je voulais faire.

En deuxième remarque, je voudrais dire aussi que rien ne se décrète qu'il s'agisse du développement des transports en commun, du stationnement, de la circulation, etc. Le développement des transports en commun ne se décrète pas : tant qu'on aura des bus coincés dans des embouteillages, ne rêvons pas, on ne pourra pas convaincre de nouveaux usagers à faire le choix des transports en commun. C'est pourquoi nous avons décidé d'agir à deux niveaux, dans deux directions. Premier niveau, première direction : l'image de marque du transport public. L'image de marque est devant nous, c'est ce tram sur pneus qui va singulièrement améliorer l'image de marque des transports publics,



apporter une image de modernité et je l'espère en tout cas convaincre de plus en plus d'usagers de reprendre l'habitude du transport en commun.

Deuxième axe ou deuxième direction, c'est la crédibilité. Les usagers reprendront les transports en commun dans la mesure où ces transports seront réguliers, ponctuels, ... d'où cette idée aussi des sites propres. Tout est lié, à partir du moment où on a un site propre, un bus qui se déplace sans voiture devant pour le ralentir, le gêner, ... cet objectif de crédibilité en terme de ponctualité, de régularité sera atteint et donc le transport en commun deviendra convaincant pour des usagers éventuels.

M. DUVERGET nous a dit : au fond vous faites le choix des transports, est-ce que cela correspond à la demande. J'ai sous les yeux la lettre de l'ADEME sur les déplacements urbains de juin 1997 mais au fond vous savez les réflexions sont toujours d'actualité. Il y a eu une enquête de la SOFRES sur les déplacements urbains en province et cette enquête confirme l'évolution de l'opinion publique sur les modes de transport en ville. Pour 52 % des sondés, la voiture en ville c'est dépassé. Il n'y a plus que 43 % d'irréductibles contre 48 en 1993. 89 % des personnes sondées estiment même que l'avenir est aux transports publics. Plus surprenant, les Français se déclarent massivement prêts à limiter la place de la voiture en ville et 76 % souhaitent le développement des transports publics même au détriment des automobilistes. Donc l'un des objectifs majeurs, contrairement à ce qu'a dit notre collègue Christophe POMEZ est bien à la fois à travers le PDU, de concilier la protection de l'environnement et les déplacements urbains ; cela se traduit, il faut l'affirmer, par une diminution du trafic automobile. C'est l'un des objectifs majeurs de ce PDU qui vous est proposé ce soir.

**Mme WEINMAN :** En complément, quelques éléments qui m'ont frappée, notamment au niveau de la hiérarchisation des réseaux, quand on voit maintenant les habitudes prises sur certains quartiers, rendues obligatoires par l'encombrement de certaines rues, je pense à la rue de Vesoul, au trajet centre-ville / Planoise aussi bien la rue de Dole que les autres rocade, certains quartiers sont largement perturbés par des accès parasites de gens qui connaissent des trajets nouveaux et qui les utilisent au détriment des habitants. Je pense qu'on aura bien du mal à corriger en 5 ou 6 ans avec le PDU ces habitudes qu'on a laissé finalement se développer au fil du temps. Il y aura sans doute un gros effort d'information et de changement de comportement, vous le soulignez d'ailleurs dans ce dossier, mais à mon avis il n'y a déjà pas mal de mal de fait.

Sur ce dossier, une chose aussi me gêne beaucoup, c'est le traitement du transport de marchandises et du fret. On met beaucoup en avant la croix ferroviaire, c'est bien. Pourquoi ne pas l'utiliser aussi pour le traitement du transport de marchandises ? On a des terrains qu'on négocie pour l'aménagement des voies en site protégé depuis Planoise jusqu'au centre-ville. On a aussi des terrains militaires le long de ces voies ferrées et pourquoi ne pas prévoir une plateforme directement sur le rail qui pourrait gérer aussi bien l'arrivée des marchandises que leur transfert pour approvisionner le centre-ville ou le rayonnement des marchandises autour de ce pôle. Ce ne serait peut-être pas si onéreux qu'on le croit et ce serait peut-être plus facile d'aménager un site comme celui-ci excentré, distinct de celui de la gare Viotte qui apparemment va avoir une activité intense dans un quartier qui est déjà quand même, au niveau circulation et trafic, très encombré.

Le dossier comporte une contradiction : on nous dit qu'on veut aller dans le sens d'une meilleure ou d'une plus grande fluidité, or on voit bien que la rue de Vesoul va être en première ligne dans la restructuration et l'aménagement de la gare Viotte et elle est déjà complètement saturée. Il y aura sans doute encore beaucoup de problèmes à résoudre sur ce dossier.

Une petite réponse à M. REGNIER : j'ai été ravie de voir dans ce dossier apparaître un petit peu de façon fortuite, enfin surprenante en tout cas, l'arrivée du tram sur pneus. On vous a interrogés souvent sur les démarches que vous aviez initiées sur des véhicules électriques ou sur les tramways. Jusqu'à ce jour on n'avait pas eu vraiment de réponse, et la surprise aujourd'hui -on n'est pas le 1<sup>er</sup> avril, vous me direz au 1<sup>er</sup> avril on a eu d'autres surprises aussi- c'est qu'on a fait le choix du nec plus ultra. C'est bien. Maintenant le flou du coût, que ce soit dans ce domaine-là comme dans l'aménagement des lieux ou des infrastructures comme la rocade Nord-Est demeure. Le flou demeure aussi dans les dates car comme le soulignait aussi Jean-Claude DUVERGET, je ne pense pas que vous pourrez tenir votre calendrier tel qu'il est défini aujourd'hui et je le déplore mais c'est quand même une réalité ou disons que c'est la chronique d'un malheur annoncé. Je trouve un petit peu anormal qu'on puisse établir comme cela des projets aussi ficelés quand on n'a pas suffisamment d'éléments aussi bien financiers que de garanties des autres collectivités pour les avancer si loin.

Et en réponse à M. POMEZ, je voudrais lui rappeler que l'opposition n'a jamais été pour Besançon tout automobile ni tout stationnement au centre-ville. On a toujours défendu le stationnement proche du centre, pas forcément en surface et pas forcément au centre, et on a toujours été un petit peu plus loin comme l'a rappelé Jean-Claude DUVERGET dans la démarche accès au centre-ville en demandant justement qu'on sorte les bus du centre-ville, ce qui va être partiellement fait mais à mon avis pas assez complètement dans ce scénario, en proposant ce qui nous avait été refusé à l'époque : trois plateformes de retournement de grands bus pour permettre d'approcher du centre le maximum de personnes.

Dernière petite remarque qui finalement complétera cette explication de vote contre sur la concertation autour du PDU. Je sais qu'on vous reproche souvent un manque de concertation, donc vous n'allez pas être trop surpris. Quand on voit que dans une ville de 122 388 habitants, on a eu sur ce projet de PDU 400 réponses lors d'une enquête organisée sur l'esplanade de la Mairie au mois d'août -tout le monde sait qu'au mois d'août Besançon est très habitée- et que sur ces 400 réponses, 57 % ce qui ne fait jamais que 230 personnes ont voté miraculeusement pour deux scénarios, je pense qu'on avait les moyens de mettre en place quand même une plus large concertation. On avait proposé à un moment donné un référendum ; sans aller jusque-là, on aurait pu ne pas se limiter à un BVV qui reste informatif, et demander vraiment aux Bisontins qui sont largement destinataires de BVV de s'impliquer à travers un questionnaire ou des propositions directes à renvoyer.

**M. LE MAIRE :** Merci Madame WEINMAN. C'est vrai qu'il n'y a jamais assez de concertation, on en ferait jour et nuit et sans jamais rien décider. Je crois que nous allons vraiment vers ce genre de chose parce que vous l'avez lu dans l'Est Républicain, nous avons trouvé un trésor à Marché/ Beaux-Arts. Vous y avez cru ? Non. Moi je n'y ai pas cru parce que si l'on trouve un trésor, c'est le Maire qui est le premier informé pour aller vérifier que c'est bien un trésor. On en avait trouvé un dans les fouilles de la Mairie, c'était une toute petite boîte dans laquelle il y avait des bagues en or paraît-il. Il a fallu prendre un

huissier, etc. c'est plus difficile à faire que ne le pense l'Est Républicain, mais c'était un très bon poisson d'avril !

**Mme GUINCHARD-KUNSTLER** : Je serai très rapide parce que je ne voudrais mettre l'éclairage que sur deux ou trois points. C'est vrai qu'on a deux problèmes à régler, le premier c'est l'organisation des transports et du déplacement interne à la ville et le deuxième c'est le lien entre la périphérie et la ville. Et on voit bien que le véritable enjeu pour créer quelque chose de solide et pour répondre aux problèmes posés et porter un vrai projet de réorganisation de déplacement, c'est l'enjeu de la construction de l'agglomération. Si nous n'avons pas les capacités de créer une communauté d'agglomération dans les années à venir, tout ce que nous projetons, il faut être réaliste, sera du raccommodage ici ou là. C'est évident que ce qu'a dit Bernard REGNIER au début de ses propos sur l'enjeu de la construction de l'agglomération est essentiel pour porter ce projet-là.

Je ne donnerai qu'un seul exemple, c'est la croix ferroviaire. Elle ne pourra être réalisée que s'il y a une structure commune capable de négocier avec l'Etat, face à l'Etat financièrement dans sa réorganisation et de combler le déficit. Ne nous faisons pas d'illusion, tout transport public, s'il fonctionne bien ou si on veut le faire bien fonctionner, peut ramener des clients mais il y a obligatoirement et toujours, on le sait tous très bien, un déficit. Je crois qu'il faut le dire et qu'on l'ait bien en tête.

A la dernière réunion du schéma directeur, on a étudié le plan de déplacements urbains de la périphérie ; aujourd'hui il est tout à fait normal qu'on ait celui de la Ville et il faudra bien que sur l'ensemble des structures, que ce soit le schéma directeur, que ce soit le District, que ce soit la Ville, nous ayons à un moment donné la présentation de ces deux projets qui sont cohérents car le travail a été fait en commun, Bernard REGNIER l'a rappelé tout à l'heure. J'ai en tête ce que propose le PDU de la périphérie au niveau de l'organisation de la liaison pour la périphérie entre l'Est et l'Ouest ; on sait très bien que les parkings relais sont le résultat du travail en commun et un élément essentiel mais je crois que pour montrer que c'est un vrai projet d'agglomération, il faudra peut-être que dans nos structures, Monsieur le Maire, nous ayons la capacité à les voir au moins une fois, deux serait peut-être mieux, les voir l'un à côté de l'autre et présentés ensemble. C'est le premier point.

Le deuxième point, Jacques VUILLEMIN l'a dit me semble-t-il très bien, qui est le véritable enjeu concerne la réalisation des sites propres. Il faut faire en sorte que le transport en commun apparaisse réellement concurrent à la voiture, qu'il aille plus vite, qu'il soit plus efficace et qu'il amène les gens le plus près possible de leurs destinations et le véritable enjeu c'est la réalisation des sites propres. Il faut réfléchir jusqu'où peuvent aller les sites propres, s'ils peuvent dépasser un petit peu le territoire communal, par exemple du côté de Thise jusqu'à Carrefour, jusqu'à Franois, ou dans certaines autres directions. Je crois que le vrai changement c'est celui-là. C'est vrai qu'il y a trois ou quatre ans, on ne savait pas qu'on était capable de réaliser ce type de matériel, le tram, et peut-être qu'au moment où on sera prêt, il y aura eu encore des progrès techniques importants. Mais ce qu'attendent les gens pour quitter leurs habitudes autour de la voiture, c'est quelque chose qui transforme profondément la vision qu'ils ont du bus et je crois que ça c'est un véritable changement.

Troisième point sur lequel je voudrais insister, c'est la rocade Nord-Est. On nous dit avec des arguments d'analyse de trafic routier que la rocade Nord-Est favorisera encore la voiture par rapport aux transports en commun. J'ai pris le temps de regarder correcte-

ment ce qui nous était proposé comme chiffres, comme évolution sur ce secteur, je crois qu'on ne peut pas nier une réalité. La rocade Nord-Est permettra réellement de créer le site propre qui sera le plus important en terme de qualité de vie, le site propre du boulevard, faire en sorte que de Planoise à l'Est de Besançon on puisse se déplacer, qu'on irrigue complètement ce secteur-là et on le sait très bien, cela ne se fera pas si on ne fait pas la rocade Nord-Est. Et j'ajouterai qu'il faut regarder du carrefour de la rue de Vesoul au lycée Pergaud combien il y a de bâtiments d'habitation et leurs occupants qui vivent dans des conditions de bruit, de pollution incroyables ; la rocade Nord-Est améliorera cela et offrira un vrai changement, je crois qu'il faut le dire. On travaille assez dans les différents conseils de quartier, regardons et acceptons de voir en quoi cela améliorera réellement sur l'ensemble du secteur la qualité de vie de toute une partie de la population qui vit en immeubles collectifs.

Dernier point : on sent tous que la croix ferroviaire peut être un vrai changement au niveau de l'agglomération, qu'elle peut permettre de réorganiser, de prévoir des développements d'urbanisme dans certains secteurs, que ce soit sur le plateau, sur l'Est, sur l'Ouest, sur le Nord. Je pense, je l'ai demandé la dernière fois aux réunions du schéma directeur et du District, qu'il faut que l'étude technique et financière soit très rapidement lancée parce que je ne voudrais pas qu'on se lance dans quelque chose qui, techniquement ou financièrement dans certains secteurs, soit irréaliste et qu'on ait gambé pendant un moment autour de cette croix ferroviaire. Si on veut qu'elle devienne crédible, il faut que l'étude soit réalisée très rapidement. Simplement, il me semble que c'est au District de la porter financièrement et de la réaliser, je ne pense pas que ce soit à la Ville d'y participer financièrement. Le choix a d'ailleurs été fait que ce soit le District et il me semble qu'au dernier comité syndical du schéma directeur, tout le monde était d'accord pour dire l'urgence de lancer cette étude. On n'arrivera réellement à comprendre ce qu'apportera cette croix ferroviaire que si à un moment donné on nous donne un vrai travail financier et technique sur son utilisation. Voilà les points sur lesquels je voulais insister.

**M. FOUSSERET** : C'est vrai qu'un certain nombre de propositions qui avaient été faites lors du dernier débat ont été reprises. J'ai noté par exemple avec intérêt qu'on insistait sur le fait que des négociations avec la SAPRR devaient être conduites pour augmenter la fréquentation sur l'autoroute A36 par un trafic de transit et d'agglomération en provenance et à destination de l'Est. C'est quelque chose qui me paraît effectivement important, une piste sérieuse à creuser.

Concernant l'intermodalité, on a beaucoup parlé de la gare Viotte et je crois qu'on a raison. Tout le monde est d'accord là-dessus, la gare Viotte va évoluer pour être le grand pôle multimodal de l'agglomération bisontine puisque sur la même esplanade elle va assurer la connexion de tous les réseaux, de tous les modes de transport avec une rupture de charges minimum et dans les années à venir va être un grand projet urbain pour Besançon puisqu'il y aura la gare routière, les parcs relais, l'arrivée des TGV même si là encore nous allons devoir continuer à -je ne sais pas si le terme se bagarrer convient- mais à avoir au moins des actions fortes à ce sujet. On ne va pas refaire ce soir un grand débat public sur le TGV et sur la gare Viotte mais je pense que le débat sur la branche Sud qui va être lancé sera l'occasion pour qu'ici nous élus réfléchissions et ayons une idée encore plus précise et chiffrée du devenir de la gare Viotte.

Concernant l'urbanisme, je ne suis pas d'accord avec Jean-Claude DUVERGET. Je pense au contraire qu'il y a un lien incontournable entre les déplacements et l'urbanisme et que les déplacements influent sur l'urbanisme et vice versa et que nous devons

vraiment agir pour favoriser l'habitat et l'activité économique dans les zones qui sont bien desservies par les transports en commun. Les axes prioritaires que nous sommes en train ou que nous allons mettre en place, en fait ce sont eux qui vont décliner l'urbanisme de demain et lorsque la desserte de lotissements, la desserte de ZAC n'est pas pensée à l'avance, le déplacement des marchandises et des personnes se fait en voiture et en camion et là on a pris le problème à l'envers.

Toujours par rapport à ce qu'a dit Jean-Claude DUVERGET ou Mme WEINMAN concernant la desserte du centre-ville avec 50 % du nombre de lignes en moins, je crois qu'il faut que l'on soit effectivement très prudent. Une récente étude de l'INSEE prévoit, nous allons tous être intéressés, un doublement de la population des plus de 60 ans d'ici à 2020. Cela veut dire que d'ici 2020, les personnes âgées vont devoir de plus en plus utiliser les transports en commun pour se rendre entre autres au centre des villes. Il y a donc quatre familles d'usagers à la CTB et parmi ces quatre catégories d'usagers, les seniors sont la seule catégorie qui continue à augmenter. Je crois qu'il faut donc par rapport à cela, lorsque nous devons choisir les lignes qui vont traverser le centre-ville, être très vigilants et tenir compte justement de ces éléments nouveaux.

Rapidement aussi sur la livraison des marchandises au centre-ville, je crois effectivement que vous avez raison, c'est tout à fait capital. On devra aussi réfléchir à quelque chose de symétrique, faire en sorte que les marchandises achetées puissent repartir vers les parcs relais, je crois qu'ainsi on rendra un grand service à la population. Et il faudra aussi que ce PDU sur lequel nous allons nous prononcer aujourd'hui, il va falloir que nous le coordonnions de façon très précise avec entre autres le schéma régional des transports qui s'élabore en concertation avec tous les comités de lignes et entre autres la Région pour relancer l'ensemble des transports collectifs, tant sur l'axe du Doubs d'ailleurs que sur la ligne de Morteau parce que si nous réussissons bien cette opération, une part importante des déplacements qui se font actuellement en voiture pourrait être transférée vers le train, notamment beaucoup en ont parlé ici ce soir, sur la liaison entre le plateau et la capitale régionale.

C'est vrai que si l'on regarde le scénario 3 du PDU qui a été choisi par le TGB et qui va s'imbriquer d'une façon cohérente avec le nôtre, on doit constater que dans ces stratégies l'évolution des déplacements ferroviaires tient une très large place. C'est une étoile à cinq branches entre Byans, Saint-Vit, Baume, Mamirolle et Devecey et l'évolution des infrastructures avec le pôle intermodal de la Viotte est à mon avis une action prioritaire du PDU bisontin qu'on va devoir chiffrer parce que je sais que pour l'instant cela ne l'est pas encore. Mais si on veut qu'il y ait une cohérence entre notre PDU et celui du TGB, il faudra effectivement qu'au niveau de la croix ferroviaire on puisse avancer assez rapidement malgré toutes les difficultés que cela peut comporter en terme de financement.

**M. JACQUEMIN** : D'abord un constat, Monsieur le Maire, c'est que le PDU semble-t-il est l'occasion d'une remise à plat totale de la politique des transports qui était pratiquée depuis 20 ans. Chaque fois que les uns ou les autres avons essayé d'amorcer une réflexion, vous avez toujours été opposé, invoquant le fameux plan Régani et pour tout dire le tout bus. Le PDU est l'occasion aujourd'hui, je m'en réjouis, de nourrir une réflexion nouvelle. C'est tout de même un constat important.

La deuxième réflexion que je veux faire concerne l'utilisateur. Ce qui m'a frappé un peu dans ce travail qui a beaucoup évolué en deux ou trois mois, c'est qu'on a rarement fait référence à l'utilisateur, c'est-à-dire qu'on est parti dans l'analyse de statistiques et l'analyse des flux, on a raisonné beaucoup au niveau des chiffres, on s'est me semble-t-il

relativement peu interrogé sur les comportements de l'usager, sur ses goûts et sur leur évolution probable, sur la qualité du transport de demain. L'exigence des citoyens est chaque jour plus grande et je suis convaincu que si l'on veut aller vers le succès dans l'emploi des transports en commun, il faudra des transports de qualité qui répondent bien aux besoins des citoyens. Je trouve que la réflexion faite jusqu'à présent n'intègre peut-être pas suffisamment l'évolution des exigences de nos administrés.

La troisième réflexion que je veux faire c'est que dans ce débat en fait il y a plusieurs niveaux de clientèles. Les Bisontins intra-muros, c'était surtout d'ailleurs le cadre des réflexions qui avaient lieu jusqu'à présent, la politique de stationnement, fonctionnement, plan de circulation, tout cela n'est pas dépassé, le sujet est toujours à traiter et c'est d'ailleurs une des pierres d'achoppement avec notre groupe, Monsieur le Maire : nous jugeons effectivement que pour traiter l'accès au centre-ville il faudrait une politique de stationnement plus importante, ce à quoi vous ne voulez pas vous rendre donc il y a des différences importantes qui demeurent. Mais la réflexion s'est largement élargie ; on a réaffirmé notamment ce soir l'importance des parkings relais, auxquels je crois à condition que l'on analyse bien les besoins de la population. Or je crois que les parkings relais seront ciblés avant tout sur le trafic pendulaire et sur un certain nombre de clientèles qui travaillent au centre-ville et qui habitent dans des grandes concentrations de logements que l'on connaît bien. Donc c'est une solution mais partielle.

Et puis il y a le niveau de l'agglomération et ça c'est le véritable changement me semble-t-il depuis quelques mois, c'est qu'on a bien pris conscience de la problématique d'agglomération. Le PDU c'est aussi l'occasion d'acter en fait toutes les infrastructures et tous les projets d'infra-structures routiers qui ont été patiemment élaborés, quelquefois dans la douleur, je pense au contournement Nord-Ouest et au contournement Sud de Besançon. On acte ce soir et on voit dans quelles mesures ces infrastructures sont des contributions essentielles aux déplacements intra-muros et de l'agglomération et ne sont pas, et de loin, des éléments de transit. Si on avait été mettre les contournements plus loin du centre, on n'aurait pas eu aujourd'hui la réflexion que nous avons.

Je crois que cette conscience de l'enjeu de l'agglomération montre qu'il faudra, Monsieur le Maire, personne n'en a parlé ce soir mais moi je pense qu'il faut le dire, que l'on aille à grands pas vers une autorité de coordination qui ait un statut de décisions et qui rassemble Besançon, toute son agglomération et toute sa périphérie sinon je ne vois pas comment vous pourrez avancer avec efficacité tant en terme financier qu'en terme de réflexion et de coordination des politiques, ça vraiment il faut le réaffirmer aujourd'hui.

Un bon exemple c'est la croix ferroviaire. Je pense qu'on pourra toujours fantasmer sur la croix ferroviaire mais elle ne pourra pas réellement devenir réalité si les collectivités territoriales ne sont pas largement d'accord et associées. Ceci étant, sur la croix ferroviaire je pense que c'est une bonne idée, on est un petit peu au moment du brain-storming. Ce PDU a pour conséquence de faire émerger beaucoup de propositions qui ne seront certes pas toutes retenues mais la croix ferroviaire, il faut bien la cadrer et en terme de transports je pense qu'il faut faire très attention aux ruptures de charges parce que l'usager n'acceptera pas, pour aller tous les jours à son travail, deux ruptures de charges consécutives. Prenons l'exemple d'un habitant des environs de Mamirolle : il faudra qu'il aille prendre le train à Saône puis il arrivera à Viotte où s'il n'est pas rendu sur le lieu de son travail, il faudra qu'il reprenne un bus. Il y a là certainement matière à réflexion et à prendre bien des précautions dans cette réflexion.

En conclusion, je voudrais dire que compte tenu de la vitesse avec laquelle évoluent les réflexions -et j'ai pris acte que M. REGNIER, à notre demande écrite d'ailleurs auprès de vous Monsieur le Maire, prenne en compte sur site propre des moyens de transports éventuellement à énergie électrique, ce qui est important dans le cadre du PDU- il ne faudra pas s'enfermer dans le PDU puisque je crois qu'on doit adopter un plan de déplacements et qu'on est bien loin d'être au bout de la réflexion. Donc il faut relativiser le PDU et continuer, après son adoption, une réflexion qui prendra en compte tous les changements tant en terme d'agglomération que les changements technologiques.

**M. LE MAIRE :** Merci de toutes ces réflexions. Je voudrais simplement ajouter que tout cela ne pourra se faire que dans la mesure où l'intercommunalité débouchera assez rapidement sur une structure importante, plus large, qu'est une communauté d'agglomération, vous le savez tous. Je vous rappelle que le jeudi 27 avril, et non le 28 avril, nous aurons un Conseil Municipal spécialement sur l'intercommunalité de façon qu'ensuite, le programme est maintenant fait, nous puissions en discuter valablement au niveau du District, et puis avant la fin du mois de mai dans une nouvelle réunion du Conseil Distrital, choisir, j'allais dire le mode d'emploi, de la future intercommunalité. C'est très important car seule une communauté d'agglomération aura les moyens de réaliser tout ce qu'on essaie de mettre en page aujourd'hui dans ce Plan de Déplacements Urbains.

On a souvent parlé aussi de la croix ferroviaire sur laquelle tout le monde a été d'accord mais elle ne sera pas réalisée avant l'année 2010, dans au moins dix ans puisqu'elle ne pourra être valable que dans la mesure où la rocade Nord-Est sera faite. Or c'est dans le prochain plan seulement que nous pourrons réaliser cette rocade, c'est-à-dire 2010. Donc vous aurez du travail largement pendant un certain nombre d'années.

**M. REGNIER :** On ne peut pas répondre à toutes les questions. C'est vrai qu'il y a eu des débats intéressants, MM. DUVERGET et JACQUEMIN ont apporté des réflexions intéressantes. Je crois que M. JACQUEMIN a conclu en disant que la réflexion est loin d'être terminée. Effectivement un PDU c'est un objectif fixé à dix ans. A l'heure actuelle, le Gouvernement réfléchit à des nouveaux PDU qui prennent en compte, c'est dans la loi Besson et la loi Gayssot, l'agglomération. C'est vrai que dans ce délai de 8 - 10 ans, on devra sans doute tenir compte des évolutions pour les années futures.

Par rapport à l'engorgement de la gare Viotte, je veux rassurer M. DUVERGET en lui précisant que le fret sera retiré de ce site puisque le SERNAM doit déménager à Valentin et ce qu'on appelle la gare marchandises partira à Saint-Ferjeux. Ce sont des décisions qui sont déjà prises et en voie de concrétisation. La gare Viotte sera complètement dévolue aux transports voyageurs et au multimodal.

Donc la nouvelle voirie qu'on a inscrite entre la rue de Belfort et la rue de Vesoul avec les parkings, la réorganisation, les ponts, l'arrivée des TGV, ne devrait pas nous amener d'engorgement. Il faut aussi relativiser, je crois que la gare Viotte c'est 7 000 voyageurs par jour, la place Saint-Pierre c'est plus de 9 000 par jour. Entre le nombre de déplacements, on parle de 250 000 déplacements par jour aujourd'hui sur la Ville de Besançon et le fer aujourd'hui c'est 7 000. Il faut aussi relativiser les parts de marché, ce qu'il sera possible de faire dans le cadre de telles solutions. Ce n'est pas la croix ferroviaire qui va régler tous les problèmes, c'est un des éléments qui doit s'imbriquer dans un ensemble.

Au niveau du financement et des évolutions, effectivement c'est vrai que c'est un projet qui est lourd et long. Rappelez-vous, je vous avais dit qu'on présenterait des solutions pouvant être réalisées et mises en place petit à petit, on ne veut pas vendre du vent. Ce qu'on propose répond exactement à cela, on a tenu compte de tous les projets d'urbanisme prévus dans les années qui viennent, des évolutions et on a travaillé avec l'ensemble des services.

Pour répondre à Mme WEINMAN, je lui dirai que la concertation il y en a eu. Des propositions ont été faites. M. JACQUEMIN est venu, il l'a dit tout à l'heure, il a fait des propositions intéressantes, on les a retenues. Dans d'autres réunions, des propositions ont été faites qui étaient intéressantes, qu'on a prises en compte et finalement retenues. Encore faut-il venir ! Il y a eu plusieurs réunions de nos trois commissions Madame WEINMAN. On ne vous y a jamais vue. C'est vrai que M. JACQUEMIN est venu à plusieurs reprises et a suivi l'évolution de ce projet qui s'est accentuée sur les trois derniers mois. L'évolution du type de matériel nous a aussi amenés à progresser car lorsqu'on s'aperçoit qu'on peut développer du site propre avec un tram sur pneus, cela donne une nouvelle image des transports en commun et nous a amenés aux propositions qui vous sont faites aujourd'hui.

Dernier point par rapport à ce qu'a dit Jean-Louis FOUSSERET à propos du troisième âge. C'est vrai que c'est un élément important qui doit être pris en compte. Ce qui peut être intéressant, c'est que ce qu'on vous propose aujourd'hui au niveau du réseau de transports, c'est pour les 8 - 10 années qui viennent mais à terme il y a possibilité de jonction des deux trams, et cela pourrait amener une nouvelle réorganisation du réseau de transports, en ne maintenant à l'intérieur de la Boucle que du matériel tramway qui transiterait dans le centre-ville et qui permettrait à des personnes qui ont des difficultés à se déplacer, les personnes handicapées et les personnes âgées, à accéder directement au coeur de ville.

**M. LE MAIRE :** Toutes les réponses à vos questions se trouvent dans le grand document qu'on vous a remis.

**M. BONNET :** Monsieur le Maire, je voudrais encore une fois m'étonner et dénoncer le fait que quand on n'est pas d'accord avec vous on en vient toujours aux attaques personnelles. On reproche à Nicole WEINMAN de ne pas assister à une commission dont elle ne fait pas partie. Je trouve que c'est dérisoire et ça me confortera dans mon opposition ce soir.

**M. LE MAIRE :** Je pense que Mme WEINMAN est suffisamment grande pour répondre. Il faut l'intermédiaire de Pascal BONNET qui saisit au passage n'importe quelle occasion pour faire parler de lui.

**M. DUVERGET :** Monsieur le Maire, une explication de vote : concernant ce dossier, c'est me semble-t-il la cheville ouvrière de la communauté d'agglomération c'est-à-dire que ce dossier devrait normalement être en mesure de recevoir un assentiment large de l'assemblée municipale pour ensuite être défendu aux côtés de l'autre dossier d'agglomération cette fois-ci. Pour les transports, on regrettera toujours qu'on ne puisse pas faire un seul dossier mais la loi est ainsi faite et donc je réagis en tenant de la communauté d'agglomération, c'est-à-dire en me disant que dès demain, puisque ce dossier de toute façon va passer, nous aurons à défendre auprès des communes périphériques la notion de communauté d'agglomération, que ce débat-là n'est pas gagné d'avance, nous le savons très bien. Cela va être un débat riche mais difficile et donc si au



cours du débat précédent, j'avais voté contre les premières propositions d'étapes, en fonction de certains éléments qui ont été introduits, sachant toutefois que les problèmes financiers et les précisions financières ne sont pas apportées, que nous ne sommes pas en accord avec l'irrigation du centre-ville telle que vous l'avez prévue, à titre personnel je m'abstiendrai sur ce dossier de façon ensuite effectivement à faire en sorte que la communauté d'agglomération puisse se bâtir véritablement autour d'un projet d'agglomération global.

**M. LE MAIRE :** D'autres explications de vote ? Je n'en vois pas. Nous votons sur l'amendement déposé par Christophe POMEZ pour lequel des explications ont été données tout à l'heure.

Résultats du vote :

Cet amendement est repoussé. Monsieur POMEZ souhaitait reprendre la parole ?

**M. POMEZ :** Pour une explication de vote, Monsieur le Maire. La première proposition de l'amendement vérifiait tout simplement la réelle volonté de notre majorité municipale...

**M. LE MAIRE :** Vous l'avez déjà dit. On ne va pas revenir sur votre amendement qui est refusé.

**M. POMEZ :** J'explique le vote tout simplement, je ne parle plus de l'amendement..., de ne pas se servir du boulevard comme alibi de l'avancée de la rocade Nord-Est. C'était réalisable, c'est tout à fait dans la logique du PDU lancé donc je ne comprends pas pourquoi cela a été refusé.

La deuxième question sur la croix ferroviaire non plus, je ne comprends pas, la troisième de favoriser, largement populariser le tram-train. Etant donné cette non écoute, Monsieur le Maire, de propositions qui étaient réalisables et qui étaient concrètes, je voterai contre le PDU.

**M. LE MAIRE :** Ce que vous n'avez pas compris, c'est que pratiquement tout ce qui était dans votre amendement se trouve aussi dans le PDU proposé à des questions de dates ou de priorités près, je crois que c'est à peu près cela.

Je remercie encore une fois les services, l'Adjoint et les commissions pour l'excellent travail réalisé. Nous avons passé deux heures et demie sur le PDU et cela en valait la peine».

Après avoir délibéré, le Conseil Municipal :

- à la majorité (1 pour, 9 abstentions) a rejeté l'amendement suivant de M. POMEZ :

*«Le Conseil Municipal décide d'arrêter le présent projet du Plan des Déplacements Urbains en y incluant notamment :*

*- la programmation sur le boulevard, concernant le tronçon situé entre la route de Gray et Planoise, d'une restructuration avec voie prioritaire en site propre pour les transports collectifs et sa réalisation dès la mise en service de la voie de contournement Nord/Nord-Ouest (VDC - entre 2003 et 2005)*

- *une action résolue de la Ville de Besançon au sein du District pour inscrire la programmation de l'amélioration et de l'exploitation de la voie ferrée entre le plateau de Saône et la gare Viotte avec une desserte de Rivotte et de la Mouillère, dans une perspective de mise en service en 2006*

- *le lancement courant 2000 d'une étude de faisabilité de réalisation d'un tram-train qui prolonge la croix ferroviaire vers le centre-ville. La maîtrise d'ouvrage de cette étude sera à la charge de la Ville de Besançon ou du District».*

- à la majorité (5 contre, 5 abstentions), a adopté les propositions du Rapporteur.

*Récépissé préfectoral du 11 avril 2000.*