

**Plan des Déplacements Urbains - Avis de l'Etat et des collectivités locales -
Demande de mise à l'enquête publique du projet à M. le Préfet**

M. LE MAIRE, Rapporteur : Conformément à la loi sur l'air, le projet de Plan des Déplacements Urbains (PDU), arrêté par notre Conseil Municipal du 3 avril dernier a été soumis pour avis, ceux-ci étant à joindre au dossier d'enquête publique :

- * à l'Etat,
- * au Conseil Général du Doubs,
- * au Conseil Régional de Franche-Comté.

Hormis l'Etat, les avis recueillis ont été formulés dans le délai de trois mois prévu par la loi.

Tous les avis formulés sont favorables au projet arrêté par notre Conseil Municipal, les collectivités locales et l'Etat ayant bien compris la cohérence et la complémentarité entre les PDU de la Ville et du TGB, l'Etat rendant d'ailleurs son avis dans un document global. Les avis sont accompagnés d'observations, de recommandations ou de propositions qui ne remettent absolument pas en cause le projet, mais qui contribueront sur certains aspects à l'enrichir.

L'Etat dans son avis souhaite que le projet :

* apporte des précisions sur :

- la desserte notamment en soirée par transports en commun des manifestations événementielles et des grands spectacles,

- l'organisation sûre des espaces de déplacements, de stationnement des résidents dans les quartiers où la politique de la ville est prioritaire,

- les tableaux financiers présentés,

* soit plus pédagogique sur :

- le rôle dévolu aux grandes infrastructures et aux liaisons inter-quartiers, lesquelles diminueront les temps de parcours, donc les émissions nocives dans l'atmosphère,

- le lien circulation automobile/ pollution,

- la situation confortable du centre-ville en terme de stationnement, justifiant une politique en faveur de la requalification urbaine,

* soit plus engagé dans la politique en faveur des deux roues et piétons entre ville et agglomération, ainsi que dans les actions de communication en faveur du co-voiturage.

* développe encore plus la méthodologie de mesures/comparaisons et outils dans le cadre des maîtrises de la pollution atmosphérique, de la pollution sonore et de la sécurité routière.

* rappelle des mesures réglementaires (cf. la gratuité des transports lors de mesures restrictives de circulation décidées par le Préfet : article 13 de la loi sur l'air).

* retienne en concertation avec le TGB la création d'un comité de suivi unique des PDU, ceci étant possible dans le cadre d'une autorité organisatrice des transports d'agglomération.

Le Conseil Régional de Franche-Comté signale qu'il a participé activement à la réalisation de ce PDU, que les grandes orientations du schéma régional des transports sont reprises dans le projet, notamment en ce qui concerne :

* la nécessité de veiller à une bonne articulation entre les différents niveaux de transports (urbain, départemental et régional),

* la volonté de développer une véritable stratégie d'offre de transports collectifs intégrant tous les modes de transports (ferroviaires et routiers) dans le cadre d'une politique de stationnement maîtrisé.

Le Conseil Général du Doubs :

* émet un avis favorable au projet de PDU, arrêté par le Conseil Municipal de Besançon, tel qu'il est présenté au rapport,

* approuve les projets qu'il doit mettre en oeuvre dans le cadre de ce PDU en partenariat avec la Ville de Besançon (des observations de principe figurent dans le document adressé par le Conseil Général),

* propose la création d'un syndicat mixte associant les différentes collectivités territoriales de l'agglomération bisontine (District, Région, Ville de Besançon, Département) dans le but de contribuer au renforcement de la coopération entre autorités organisatrices de transport et gestionnaires. Ce syndicat aurait pour objet la coordination des politiques de transports. Il pourrait être utile d'élargir son champ de compétence à toute étude ou réflexion visant à optimiser l'utilisation des réseaux routiers par les différents modes, notamment par l'utilisation des nouvelles technologies,

* valide le principe de la signature d'une charte d'engagement mutuel dont la signature n'interviendra qu'à l'issue des procédures d'approbation qui peuvent conduire à des modifications du document.

Le District du Grand Besançon et le Syndicat Mixte des Transports du Grand Besançon, également consultés, ont émis un avis favorable soulignant la cohérence entre les deux PDU.

L'ensemble de ces avis étant maintenant en notre possession, le Conseil Municipal est appelé à solliciter de M. le Préfet la mise à l'enquête publique du projet arrêté le 3 avril 2000, étant précisé que les observations ou recommandations formulées dans les avis ci-avant seront intégrées dans le dossier définitif avec celles susceptibles d'être retenues à l'issue de l'ensemble de la procédure d'enquête publique.

«M. REGNIER : On peut quand même déjà se féliciter parce qu'après tout ce qu'on a entendu, je crois qu'aujourd'hui la prise de connaissance des avis de l'Etat et des collectivités locales, obligatoirement consultés je le rappelle, n'entraîne de ma part aucune réponse en terme de dossier, donc je ne veux pas y revenir. Ces remarques seront jointes au dossier d'enquête publique, c'est après l'avis du commissaire-enquêteur que nous serons amenés à apporter des réponses ou à compléter le projet.

Néanmoins il me paraît important de souligner quatre points. D'abord les services de l'Etat, le Conseil Régional, le Conseil Général mais aussi le District ont bien compris la cohérence, la complémentarité entre notre PDU et celui de l'agglomération, je crois qu'il faut le rappeler. Ils ont bien compris que l'obligation faite par la loi de deux PDU n'a aucunement conduit à des projets qui ne répondraient pas à la loi sur l'air. Je rappelle qu'un groupe politique nous a rabâché pendant des mois que c'était contraire à la loi donc je pense qu'il faut reconnaître que tout le monde est d'accord aujourd'hui, je ne citerai personne, chacun se reconnaîtra.

Je voudrais rappeler, deuxième point, que contrairement à ce qu'avait dit mon collègue POMEZ au Conseil Municipal du 3 avril dernier, le Conseil Régional de Franche-Comté confirme bien la cohérence et la complémentarité avec le schéma régional des transports et ce avec les deux PDU. Je crois que là-dessus c'est pareil, on en a assez entendu.

Troisièmement, le Conseil Général du Doubs fait sienne notre proposition d'une charte d'engagement mutuel. Nous pouvons nous en féliciter comme nous pouvons nous féliciter de ces engagements à nos côtés dans la politique qui se développe en faveur des transports en commun d'agglomération, véritable anticipation du PDU. Dans ce domaine, je le répète, je l'ai déjà dit publiquement, le Conseil Général est beaucoup moins frileux que le Conseil Régional.

Quatrième point, je me félicite que les services de l'Etat n'aient pas été impressionnés par une note interne d'un Ministère, je pense que vous vous en rappelez, ayant circulé dans la presse locale, diffusée évidemment par un groupe politique, note partisane, erronée qui démolissait notre projet, il faut le rappeler. Je dis que cette note ne pouvait qu'être partisane et erronée puisqu'elle s'appuyait sur des documents d'un bureau d'études (celui du District), des propositions qui avaient été faites par ce bureau mais qui avaient été refusées par l'ensemble des autres, la Région, le Département, la Ville, aussi bien les techniques que les politiques. Donc effectivement en s'appuyant sur des documents qui n'avaient pas été retenus par les élus et par l'ensemble des collectivités, la synthèse ne pouvait être que mauvaise. C'est dommage pour quelqu'un d'un Ministère. Qu'ils soient DDE, DRIRE, DIREN ou ADEME, les services de l'Etat toujours associés au projet ont apporté des remarques et suggestions qui vont dans le sens de notre projet. Les remarques n'ont pas toutes la même portée mais aucune ne remet en cause le projet, loin de là. Un exemple tout simple mis en avant dans le PDU c'est le coût pour les routes. Les services de l'Etat nous font une remarque en disant : vous n'avez pas été assez précis sur le montant de la voie de contournement. On a quand même inscrit 1,5 milliard, on a été honnête on a mis tous les chiffres, on avait bien inscrit que ce n'était pas à la charge de la Ville et ils nous disent qu'on n'est pas assez précis là-dessus. Pour nous c'est un projet Etat et il faut être clair que si le PDU des deux collectivités s'appuie dessus pour dire après, une fois qu'on aura retiré du trafic, qu'on pourra réorganiser telle chose par exemple sur le boulevard pour faire des sites propres, d'accord mais les sommes ne doivent pas être incluses. Donc ça va tout à fait dans le sens de ce qu'on disait depuis le début, sincèrement d'ailleurs.

Il nous reste à solliciter M. le Préfet pour qu'il mette à l'enquête notre projet. Celui-ci reviendra devant vous mais ayons conscience que l'essentiel de son application et de sa mise en oeuvre sera du ressort de notre communauté d'agglomération au titre de la compétence transports. Cela justifiera une présence forte de notre ville dans la gestion de la délégation transports du futur conseil d'agglomération. De même l'agglomération devra

travailler avec le Conseil Général et selon ses vœux à la mise en place d'un syndicat de transports d'agglomération. Je crois que c'est une bonne chose car compte tenu des coûts d'investissement pour les transports en commun qui seront nécessaires dans le cadre des PDU, c'est bien qu'on se mette tous autour de la table et qu'on finance tous ensemble les besoins de déplacements de nos concitoyens.

M. LE MAIRE : Merci Bernard. Je profite de l'occasion pour dire que dans la future structure de communauté d'agglomération, il faudra que les élus bisontins soient présents et très présents dans les commissions car avant 10 ou 15 ans, les principales décisions concernant l'agglomération ne seront pas prises ici mais à la communauté d'agglomération. Donc tous ceux qui participent activement aux commissions de la Ville devront penser que désormais il faut aussi aller du côté de l'agglomération, être présent et travailler dans le sens souhaité par les citoyens de la Ville. Vous serez délégués dans cette communauté d'agglomération par les Bisontins qui vous auront réélus en 2001.

M. TABOURNOT : Dans le dossier, il est dit : l'Etat dans son avis souhaite que le projet soit plus engagé dans la politique en faveur des deux roues et piétons entre ville et agglomération ainsi que dans les actions de communication. Je ne vais pas reprendre ce qu'a dit Michel JACQUEMIN tout à l'heure mais je crois qu'on ne va pas assez loin dans le problème de ce que tout le monde appelle les fameuses pistes cyclables parce qu'on parle beaucoup de pistes cyclables mais en réalité ce sont des bandes cyclables qui n'ont pas tout à fait le même statut, la même signalisation, la même efficacité, la même dangerosité. Cela me gêne un petit peu et je partage tout à fait l'avis de Michel JACQUEMIN quand il disait qu'il y avait un certain danger à voir les cyclistes sur les trottoirs, à voir les traversées de porche, etc. Je pense qu'il serait important qu'on mène une action de communication envers un certain public parce qu'il est évident qu'on a un devoir envers les piétons, les cyclistes, etc. et je crois qu'on a un devoir de communication important à faire. Je ne sais pas si on peut le faire par l'intermédiaire de BVV dans une page d'explication, au niveau des écoles, au niveau du Conseil Bisontin des Jeunes mais je crois qu'on doit expliquer aux gens qu'une piste cyclable n'a pas la même valeur qu'une bande cyclable, qu'un panneau carré bleu comme on le voit avec un petit vélo blanc n'est qu'une simple indication mais ne protège pas du tout au point de vue légalité et sécurité, par contre qu'un panneau rond et bleu donne une valeur de priorité aux cyclistes, aux deux roues et donc fait interdiction aux automobilistes de stationner. Je pense surtout aux enfants qui utilisent ces morceaux de bandes cyclables qui me semblent dangereuses et je crois qu'on a un devoir d'explication afin qu'il y ait une absolue protection pour eux. Maintenant quels moyens utiliser, je ne sais pas tout à fait mais je crois qu'il faut se pencher sur le problème.

M. LE MAIRE : Merci de ces remarques Monsieur le professionnel de la circulation. Vous faites souvent du vélo ?

M. TABOURNOT : Non mais je peux vous dire que je fais beaucoup de voiture et que je suis très surpris d'entendre les insultes de la part de certains jeunes qui sont en vélo sur le trottoir par rapport à des personnes âgées qui rouspètent parce qu'ils les frôlent de trop près. Je suis très surpris aussi de voir notamment les voitures qui tournent à droite sans regarder les vélos qui sont sur ces bandes cyclables, je dis bien ces bandes, et j'ai peur qu'on aille au-devant d'accidents graves et que la Ville soit peut-être engagée dans sa responsabilité.

Mme WEINMAN : Sur ce plan-là, vous n'en serez pas surpris, notre groupe va s'abstenir. J'ai bien noté qu'il s'agit d'une mise en cohérence et que le PDU de la Ville de Besançon avait l'agrément des autres collectivités mais je pense que chaque collectivité voit midi à sa porte, le Département a ses déplacements, la Région aussi, le District aussi et le PDU de Besançon reste celui qu'on a connu malgré quelques aménagements dont celui des trams-bus et il n'a pas à nos yeux fondamentalement répondu à nos préoccupations. C'est pourquoi nous nous abstiendrons sur ce point.

M. REGNIER : Pour Mme WEINMAN ça me surprend quand vous dites chacun voit midi à sa porte. Justement, je crois que lors du débat, de toutes les études, de tout le travail qui a été fait en commun, on a décidé justement que chacun ne voie plus midi à sa porte et qu'on coordonne un petit peu tout l'ensemble de ce qui se faisait. Je crois qu'il y a eu un pas énorme de fait dans un tas de domaines et que cela commence à s'enclencher. On a parlé du transport des handicapés, je crois qu'il y a quelque chose qui va démarrer dès le début novembre, on a des engagements du financement du Conseil Général même si on n'a pas encore l'arrêté officiel, il y a une volonté de coordonner et de développer tout un tas de choses ensemble, chacun suivant ses responsabilités évidemment mais je crois que c'est une bonne chose. C'est donc justement le contraire de ce que vous dites, on ne veut plus que chacun voie midi à sa porte.

Par rapport aux pistes cyclables, à ce qu'ont dit M. TABOURNOT et M. JACQUEMIN, -je l'ai toujours dit personnellement, je l'avais dit à l'AUB dès le début quand on a commencé à travailler ensemble- pour nous avec les investissements qu'il y avait à faire dans les années à venir, l'urgent n'était pas de travailler sur des restructurations fortes vu l'état de nos chaussées où bien souvent on n'a pas la place pour faire des sites propres et donc des pistes cyclables en site propre. On a donc travaillé dans l'attente d'autres restructurations sur un réseau de bandes cyclables. Je crois que c'était en accord avec l'AUB, soit on travaillait ensemble là-dessus, soit effectivement on ne faisait rien du tout, ça avait été clairement dit et la priorité reste les transports en commun, je l'ai toujours dit, je le redis et chacun le sait.

Je peux vous signaler quand même qu'avec l'AUB, bien qu'elle continue son travail d'association et qu'on ne soit pas toujours d'accord, on travaille régulièrement ensemble. La liaison entre le Campus et le centre-ville qu'on a inaugurée le 22, le Maire était présent, on l'a travaillée ensemble, on l'a faite dans l'existant, on n'a pas restructuré complètement une rue pour dégager du site propre. C'est vrai que dans certains endroits on utilise les trottoirs, on le fait quand c'est suffisamment large et quand on peut y faire des tracés. Partout ailleurs, là où il n'y a pas la place, il n'est pas question d'utiliser les trottoirs. C'est vrai qu'il y a toujours la problématique de dire que ça donne des habitudes mais à un moment donné est-ce qu'il vaut mieux que les vélos soient sur un trottoir assez large ou qu'ils soient sur la route avec les risques que cela comporte ?

Ce que je peux vous dire c'est que dans le Plan des Déplacements Urbains dans le cadre des réorganisations des sites propres, entre l'hôpital et le centre-ville, l'université et le centre-ville, à terme le boulevard et l'Est, là on inclura de véritables pistes cyclables. Voilà les propositions qu'on a faites. Aujourd'hui, on a 20 km pistes et bandes, 13 km de bandes et 7 km de pistes cyclables. C'est ce que je peux vous donner comme information.

M. DINTROZ : Je comprends le souci de tout un chacun de faire des pistes cyclables mais ma question est très simple : un cycliste a un accident avec une personne âgée sur un trottoir avec une bande verte, qui est responsable ?

M. LE MAIRE : Les juristes le diront.

M. REGNIER : C'est clair, quand c'est tracé et que c'est validé, les piétons n'ont pas à venir sur la piste cyclable ou alors il y a des types de panneaux réglementaires piétons/vélos, je crois que c'est dans le code de la route mais en général je peux vous dire que nous ne traçons ces pistes que quand il y a des trottoirs assez larges pour faire une séparation pour passer avec une poussette et passer avec les vélos. Ailleurs, on refuse systématiquement, même quand l'AUB nous demande de le faire. On le fait seulement où il y a la place sinon il y a trop de responsabilités.

M. LE MAIRE : Si on envisage tous les cas où la responsabilité de la Ville est engagée, on ne va pas en finir.

M. TABOURNOT : C'est pour cela Monsieur le Maire que je demandais un minimum d'information au moins auprès d'une population jeune parce qu'avec un panneau rond bleu marine, la Ville sera couverte, sans rien elle n'est pas couverte. Les enfants ont besoin d'information entre un panneau rond et un panneau carré et que les parents doivent savoir aussi leur expliquer.

M. LE MAIRE : Merci Monsieur TABOURNOT, on essaiera d'appliquer ces bons enseignements.

M. FERREOL : Je voulais simplement en tant que néophyte apporter une précision parce qu'il me semble que dans beaucoup de pays d'Europe, je pense à la Suisse, à la Hollande, à la Belgique, à l'Allemagne, c'est balisé sur les trottoirs et je pense que de temps en temps il est intéressant de regarder aussi ce qui se passe à l'étranger.

M. REGNIER : Le problème c'est que tout le monde respecte la réglementation dans ces pays, ce n'est pas comme chez nous».

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, à l'unanimité moins 4 abstentions, adopte la proposition du Rapporteur.

Récépissé préfectoral du 9 octobre 2000.