

Plan des Déplacements Urbains (PDU) - Prise de connaissance du rapport et des conclusions de la Commission d'Enquête Publique - Adoption du projet

M. l'Adjoint LOYAT, Rapporteur :

Rappel et contexte

C'est la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie du 30 décembre 1996 -dite Loi LEPAGE- qui a rendu obligatoire l'élaboration du Plan des Déplacements Urbains (PDU) à l'intérieur des Périmètres de Transports Urbains (PTU) inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants dans un délai de 2 ans à compter de la date de promulgation de la loi (le 01-01-1997).

Le Plan de Déplacements Urbains avait été introduit par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 (cette Loi n'obligeait pas les collectivités à élaborer un tel plan).

Devant cet exercice obligatoire nouveau et la complexité de la démarche, Besançon a -comme nombre d'agglomérations- tardé à engager le processus (étant précisé que les déplacements urbains par les transports en commun étaient un axe fort des politiques des municipalités antérieures), d'autant que sur Besançon existaient deux Périmètres de Transports Urbains (PTU) :

- celui de la Ville,
- celui du Syndicat Mixte des Transports du Grand Besançon (TGB).

Cette existence de deux PTU a conduit -de par les termes de la Loi et une confirmation du Ministère de l'Equipement, du Logement et des Transports- à engager l'élaboration de deux Plans de Déplacements Urbains.

Devant les retards pris par de nombreuses agglomérations, le Ministère a par circulaire reculé les obligations calendaires.

En ce qui concerne notre Ville, les étapes d'élaboration du projet ont été les suivantes :

- Conseil Municipal du 21 septembre 1998 : décision d'élaboration,
- Conseil Municipal du 29 mars 1999 : prise de connaissance du diagnostic et adoption des objectifs à retenir dans le plan,
- Conseil Municipal du 4 octobre 1999 : parmi 4 hypothèses présentées, choix du scénario correspondant le plus aux termes de la Loi et aux objectifs fixés,
- Conseil Municipal du 3 avril 2000 : arrêt du projet et sollicitations des avis de l'Etat, du Conseil Régional, du Conseil Général, du District du Grand Besançon, du Syndicat Mixte des TGB, de la CCI,
- Conseil Municipal du 2 octobre 2000 : prise de connaissance des avis formulés et demande de la mise à l'enquête publique du projet par M. le Préfet,
- Enquête Publique du 11 décembre 2000 au 26 janvier 2001,
- Notification du rapport et des conclusions de la Commission d'Enquête (3 personnes) par M. le Préfet le 2 avril 2001.

L'élaboration du Plan des Déplacements Urbains des TGB a été effectuée :

- suivant un calendrier concomitant, les enquêtes étant conjointes,
- dans le cadre d'un suivi au niveau politique et au niveau technique associant élus et ingénieurs simultanément et réciproquement dans les instances des deux PDU : dispositifs permettant d'aboutir à une cohérence des projets.

Il sera examiné par le Conseil de Communauté d'Agglomération en vue de son adoption le 8 juin prochain.

Depuis l'arrêt des projets par le Conseil Municipal de Besançon et le Syndicat Mixte des TGB et la mise à l'enquête publique, le contexte a évolué par deux événements qui pèseront sur la mise en oeuvre des deux PDU après adoption éventuelle par les deux assemblées délibérantes :

*** La création de la Communauté d'Agglomération le 1^{er} janvier 2001 avec :**

- prise de compétence Transports,
- substitution d'un périmètre de transports urbains (PTU) unique aux deux PTU existants, donc compétence pour élaborer et gérer un PDU unique,
- uniformisation du versement transport (VT) au taux de 1 % (antérieurement : Ville 1 % / TGB 0,5 %).

*** Adoption par le Parlement le 18 janvier 2001 de la Loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain), celle-ci précisant dans son article 103 :**

a. que les PDU approuvés après le 13 juin 2001, seront soumis aux dispositions de la Loi SRU. L'article 103 de cette loi « autorise, dans la limite d'un délai de six mois après la publication de la Loi -c'est-à-dire jusqu'au 13 juin 2001- l'achèvement et l'approbation des plans de déplacements urbains en cours en continuant d'appliquer les dispositions légales antérieures ».

Autrement dit, passé le 13 juin 2001, les dispositions apportées par la Loi SRU, notamment sur le contenu des PDU devront obligatoirement être prises en compte.

b. que dans un délai de 3 ans après la publication de la Loi, la Communauté d'Agglomération devra mettre en conformité (donc refondre) les PDU avec les termes de la Loi.

Sur le rapport et les conclusions de la Commission d'Enquête

Le rapport traite :

A - de l'organisation de l'enquête

La Commission précise que :

- l'enquête s'est déroulée de façon satisfaisante,
- les deux projets (Besançon et TGB) étaient à disposition du public,
- le rapport de présentation (projet) permettait d'appréhender rapidement les enjeux du Plan et résumait les dispositions prévues,
- le dossier contenait les avis de l'Etat et des collectivités locales.

B - de la présentation du projet soumis à l'enquête

La commission :

- reprend les chiffres clés permettant d'évaluer les enjeux et montre une agglomération proche de la saturation,
- souligne que les seuils d'alerte en terme de pollution atmosphérique ne sont pas franchis et les objectifs de qualité retenus par la Ville (plus contraignants) ne sont pas atteints,
- résume le contenu du projet et de son coût.

C - des observations formulées par le public

La Commission signale que 18 observations ont été déposées sur registres, 2 lettres ont été enregistrées et que moins de 20 personnes ont été rencontrées.

Elle considère le nombre d'observations extrêmement faible rapporté à la population concernée :

- une étant plutôt favorable,
- les autres défavorables, réservées ou étant des demandes particulières émanant essentiellement d'associations de défense de l'environnement et de collectivités (groupements).

Les avis défavorables ou réservés du public portent sur :

- la concertation, la publication, la pédagogie jugées insuffisantes d'autant qu'était attendue une grande campagne d'information à la veille de l'enquête publique,
- des objectifs de la Loi sur l'Air méconnus, des objectifs en terme de réduction de circulation automobile ou d'amélioration de la qualité de l'air non affichés ou pas suffisamment ambitieux (les moyens d'évaluation des différents paramètres n'étant pas prévus), sur un constat de détournement de la circulation routière plutôt qu'une diminution, sur des projets incertains,
- la valeur réglementaire du PDU et sa portée juridique,
- la pollution, sujet oublié,
- l'élaboration tardive du PDU sans mesure compensatoire,
- des compétences pas clairement établies : 2 PDU ?, des communes oubliées, des documents difficiles à fusionner,
- un financement déséquilibré au profit de la voiture,
- la croix ferroviaire et la gare Viotte dont la conception, la capacité, le coût et les plannings sont insuffisamment explicités,
- les transports en commun routiers et notamment les axes en site propre (tram apparu en fin de projet),
- le stationnement et les parcs relais, ceux-ci étant souhaités avec un haut niveau de service et un prix attractif,
- la place du vélo dans la cité, sujet particulièrement traité dans les remarques,
- le cas particulier de la Boucle, lieu symbolique de la « cristallisation » des mécontentements en matière de stationnement, circulation, pollution,
- le financement dit « non bouclé » sur certains aspects du Plan.

A partir des éléments ci-avant, la Commission d'Enquête a formulé :

1 - un avis sur les demandes formulées pendant l'enquête

En reconnaissant que toutes les mesures réglementaires ont bien été exécutées et que la concertation a été développée, la Commission regrette la diffusion tardive (fin d'enquête) de l'ultime plaquette informative.

Compte tenu du taux élevé de fréquentation des transports en commun à Besançon, la Commission replace dans ce contexte la réduction des déplacements automobiles et reconnaît la difficulté à traiter des paramètres / indicateurs de pollution (.... connaissance des objectifs de réduction des pollutions figurant dans le rapport des scénarios).

Les infrastructures routières controversées reçoivent un avis plutôt favorable dans l'usage écrit dans le projet de libération d'espace en zone dense au profit des TC et modes doux.

La Commission rappelle la compatibilité des documents d'urbanisme avec le PDU et précise son rôle dans la lutte contre les pollutions.

De même, elle analyse l'évolution du stationnement sur voirie en centre-ville (réduction) en regard des projets de parkings en ouvrage.

Sur le développement du transport ferroviaire, la Commission reconnaît peu réaliste sa réalisation à court terme mais souhaite une accélération des plannings.

Sur les autres transports en commun, notamment les axes en sites propres, la Commission est plus précise en terme d'avis dans sa conclusion.

Les parcs relais sont rappelés comme une demande pressante du public.

En terme de vélos, la Commission traite à la fois d'insuffisance de données chiffrées au niveau du diagnostic, de l'absence de perspectives claires à l'échéance 2010, de la part du budget «vélos» ramenée au chiffre global du projet.

La Commission constate les actions envisagées dans la Boucle sur le stationnement et attire l'attention sur la facilité à intervenir dans le sens de la rigueur lorsque les solutions alternatives sont en place.

Elle montre clairement du doigt la nécessité de travailler sur une solution de desserte de la Citadelle et de ne pas faire chuter le niveau de service TC en centre-ville par la suppression ou la limitation des bus.

2 - des conclusions motivées

Texte du rapport :

«Les idées générales

Beaucoup d'arguments ont été avancés pour contester la légalité ou l'opportunité du PDU : sa compatibilité avec la réglementation, 2 PDU pour une seule agglomération, des objectifs insuffisants au regard des objectifs affichés par la Loi, un recours à de nouvelles infrastructures routières trop systématique...

La Commission n'a pas suivi ces arguments. Elle considère au contraire que le document soumis à l'enquête correspond à la démarche souhaitée par la Loi. Appuyé sur un diagnostic sérieux et sur le recensement des projets d'infrastructure en cours ou programmés à moyen terme, le PDU propose un dispositif convaincant pour améliorer la situation lors de la prochaine décennie.

Le fer

Le PDU prévoit que, dès 2001, la Gare Viotte verrait son rôle multimodal conforté. Elle accueillera à partir de 2005 la gare routière qui disparaîtra du centre-ville. L'accessibilité améliorée permettra, dans le cadre de la modification du réseau urbain CTB, une meilleure desserte et des échanges bus / bus - bus / train performants. Elle bénéficiera d'un stationnement augmenté fonctionnant en parc relais. Elle sera le siège d'un service parc vélos, taxis, voitures de location.

En 2008, avec l'arrivée du TGV Rhin-Rhône, elle fonctionnera en bi-pôle avec la gare TGV de Besançon / Auxon.

La Commission d'Enquête adhère à ces choix. Elle estime que ce pôle multimodal devrait également être desservi par un axe de TC en site propre.

Les autres transports en commun

La Commission d'Enquête est persuadée que le guidage et le site propre sont des moyens majeurs pour renforcer l'attractivité des transports collectifs. L'enjeu est d'accepter des surcoûts par rapport à un système bus, pour obtenir des services de qualité sur des axes de moyenne importance, pour lesquels on observe des trafics de 1 000 à 3 000 passagers / heure / sens environ. L'usage de la bi-modalité de guidage ne doit pas se faire au détriment des gains de qualité de service attendus.

La Commission d'Enquête estime également que le dossier PDU de la Ville de Besançon ne permet pas, à l'heure actuelle, de se prononcer sur la réalisation d'un TC de type tramway.

Comme une dizaine d'autres PDU, le PDU de Besançon programme des sites propres pour les TC mais, contrairement aux agglomérations plus importantes (Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Orléans, Strasbourg, Rennes, Troyes), la réalisation d'un tramway ne constitue pas la mesure phare du dossier.

L'automobile

La réalisation des infrastructures routières programmées à moyen terme permettra de libérer de l'espace sur la voirie urbaine au profit des autres modes de transport.

Les parcs relais offrent une solution aux automobilistes. La Commission y adhère totalement. Elle souhaiterait une mise en oeuvre rapide du programme après la validation du dimensionnement de leur capacité.

Le vélo

Les villes qui sont engagées depuis une dizaine d'années dans le développement de l'usage du vélo et auxquelles on doit la création du Club des Villes Cyclables, qui regroupe plus de 350 communes (dont Besançon), savent qu'il faut beaucoup d'énergie pour gagner des parts de marché sur l'automobile.

Les résultats sont généralement à la hauteur de la mobilisation et de l'engagement politique et financier.

La Commission d'Enquête estime qu'un effort supplémentaire doit être entrepris par la Ville de Besançon.

Elle propose les axes de réflexion suivants, dont certains sont par ailleurs déjà partiellement repris dans le PDU :

- intégrer le vélo dès le stade des études et des programmes de conception des grands équipements et dans toute opération de requalification d'axe et de création d'axe TC,

- assurer une cohérence entre les documents d'urbanisme locaux (POS - PLU) et le PDU par le développement des articles 12 (instauration d'un garage à vélos fermé avec une capacité minimale) et par l'inscription en emplacement réservé des pistes cyclables,

- renforcer l'intermodalité,

- créer un service de location de vélos et un réseau d'information consultable à domicile,

- réaliser une charte d'aménagement des espaces publics et des paysages associant étroitement le vélo,

- organiser des campagnes d'information et de sensibilisation (multiplier les journées «vélos», sans voiture).

Le financement

La Commission salue l'effort fait par les auteurs du projet pour présenter les financements envisagés en toute transparence.

Elle regrette que l'évolution des infrastructures ferroviaires envisagées par le plan (croix, haltes, pôle intermodal Viotte) ne soit pas chiffrée avec plus de précision et pas clairement affectée à un maître d'ouvrage.

Le dossier mérite, à son avis, un complément sur ce point. S'agissant d'une disposition essentielle du plan, il convient qu'elle soit prise en compte de façon ferme par un maître d'ouvrage.

Conclusion

La démarche qui a été impulsée a permis de révéler de réelles attentes parmi le public sur cette question des déplacements. Il y a aussi une volonté générale de participer à la mise en oeuvre du projet. Il ne faudrait pas décevoir les espoirs que cette démarche a fait naître. Pour cela, il est impératif de mettre en place très vite des structures permettant d'associer le public à la suite de l'exercice et de rebondir sur les critiques exprimées sur le manque de communication et de concertation.

Une des clés du succès du PDU résidera vraisemblablement dans la popularité que rencontrera l'ensemble des idées émises et dans la manière dont le public va se les approprier. Il appartient donc aux promoteurs du PDU d'expliquer le plus rapidement possible sa traduction concrète à l'échelle locale.

La Commission souhaite aussi vivement que l'avenir des 2 PDU soit éclairci et que la nouvelle Autorité Organisatrice des Transports Urbains (Communauté d'Agglomération) se prononce rapidement sur la manière dont elle entend prendre en compte les PDU de l'agglomération afin de poursuivre, voire d'amplifier la démarche initiée.

En formulant le souhait que ses conclusions soient prises en compte, la Commission donne un avis favorable au présent projet de Plan de Déplacements Urbains».

A partir des conclusions favorables de la Commission d'Enquête, il appartient au Conseil Municipal de se prononcer sur l'adoption définitive du projet avant le 13 juin 2001 afin de ne pas retarder la mise en oeuvre de plusieurs volets réclamés par les Bisontins.

En tenant compte de remarques et suggestions du public et de la Commission d'Enquête, le projet de PDU pourrait évoluer en ce sens :

1 - Au titre de la cohérence des deux PDU

- mise en place d'un comité de suivi unique sous l'égide de la Communauté d'Agglomération permettant de s'inscrire dans l'évolution voulue par la Loi SRU de refonte des deux PDU,
- maintien au niveau de la Ville d'un groupe de travail (ouvert sur l'extérieur notamment aux associations autant que de besoin) dans le cadre de la délégation Urbanisme - Voirie - Transports) afin de maintenir un lien institutionnel et technique avec les usagers et les acteurs économiques bisontins,
- envisagée dans le projet initial, une charte du PDU, à élaborer en concertation avec la Région et le Département, sera étendue à la Communauté d'Agglomération. Elle prendrait en compte les aspects de cohérence, de complémentarité et de participation financière sur des actions identifiées.

2 - Au titre du débat public, de l'information et de la communication

- le projet adopté devra faire l'objet d'une rédaction / publication accessible par tous. Le transfert sur site Internet est à envisager,
- les Conseils de Quartiers seront des lieux privilégiés de débats, d'explication de chacun des volets dans les phases de mise en place des actions.

3 - Au titre de la pollution, de la mesure des effets et du développement durable

Seront notamment prises en compte comme pollutions : la pollution atmosphérique, le bruit, la consommation et l'occupation de l'espace par la voiture particulière, la sécurité.

Avec l'appui des services de l'Etat (DDE / DIREN / ADEME), l'Université de Franche-Comté doit être l'acteur clé :

- . de la mise en place d'indicateurs permettant de suivre et d'orienter les actions du plan,
- . de l'analyse de problématiques pour lesquelles les données figurant dans le diagnostic sont considérées comme faibles.

L'ASQAB (Association Pour la Surveillance de la Qualité de l'Air à Besançon) sera chargée du suivi externe de ce volet, notamment dans l'aspect mise à disposition de la population des données et évolutions.

Le futur CONSEIL DU DEVELOPPEMENT DURABLE apportera sa contribution au suivi et à l'élaboration du PDU.

4 - Au titre de l'intermodalité et du développement des transports en commun

L'intermodalité facilitée contribue à un développement des transports en commun.

- le Conseil Municipal aura à connaître rapidement des actions engagées sur le pôle multimodal Viotte :

- a - l'aménagement du parvis dès fin 2001 afin de le rendre efficacement accessible au réseau de transports urbains et d'anticiper les échanges avec les réseaux routiers départementaux et régionaux dans la perspective de la disparition de la gare routière au centre-ville,

b - l'aménagement du bâtiment principal en faveur des usagers du bâtiment existant dès fin 2001, 13 MF étant programmés par la SNCF, la Ville demandant dans ce cadre, la prise en compte de besoins nouveaux notamment pour les vélos,

c - l'étude à maîtrise d'ouvrage Ville menée en cofinancement avec les autres partenaires (SNCF / RFF / Etat / Région / Département / Agglomération) sur le renforcement du pôle multimodal à moyen et long termes du site élargi de la gare dans une perspective de desserte TGV à partir de la ligne nouvelle,

- les lignes en site propre (TCSP) sont réaffirmées comme outil clé permettant d'offrir des alternatives à la voiture. Elles seront développées suivant la stratégie suivante :

a - mise en place rapide et progressive (y compris dans la discontinuité), d'axes en site propre utilisables par les bus traditionnels nouvelle génération

* sur des couloirs de déplacements où la nécessité d'améliorer la vitesse commerciale est démontrée,

* en direction et dans le cadre de zones denses de développement urbain.

b - dès l'ouverture de la voie de desserte et de contournement, examen de la possibilité d'anticiper sur la partie Ouest du Boulevard en expérimentant sa transformation à 2 voies de site propre,

c - porter à connaissance du Conseil Municipal l'étude à maîtrise d'ouvrage Ville menée par le Centre Technique de l'Équipement (CETE) sur la faisabilité de mettre en place un réseau de sites propres emprunté par un tram sur pneus, traversant le centre-ville et desservant la gare Viotte (les coûts d'infrastructures, les coûts de fonctionnement, les différents types de matériels étant clairement présentés). C'est au vu de cette prise de connaissance et après en avoir délibéré que le Conseil Municipal affichera une option retenue.

- le Conseil Municipal sollicitera l'Agglomération afin que la refonte du réseau urbain envisagée prenne en compte les orientations du PDU (baisse du nombre de bus) au centre-ville tout en maintenant l'offre de qualité existante, et des offres nouvelles en faveur des manifestations événementielles et de l'élargissement des dessertes de nuit.

- le Conseil Municipal sollicitera l'Agglomération afin que l'étude de faisabilité de la croix ferroviaire (à maîtrise d'ouvrage Agglomération) soit présentée en débat rapidement.

5 - Au titre du stationnement

Le rôle de la politique du stationnement dans une perspective du transfert modal en faveur des transports en commun est réaffirmé. Il passe par :

a - l'offre de solution alternative, pour les pendulaires, au stationnement gratuit au centre-ville,

b - l'engagement rapide -même expérimental- sur des axes où les TC sont performants de création / gestion de parcs relais d'agglomération,

c - la diminution concomitante du nombre de places gratuites sur parcs et voirie au centre-ville,

d - la sollicitation des employeurs -notamment institutionnels du centre-ville- afin qu'ils accompagnent les mesures alternatives.

De même, la lutte contre le stationnement sur trottoirs par des mesures pédagogiques et coercitives sera intensifiée.

6 - Au titre des infrastructures routières

Le Conseil Municipal affirme que les infrastructures routières nouvelles :

- doivent permettre une irrigation du territoire. Leur pertinence sera étayée (l'aspect de solutions alternatives sera envisagé à l'appui de toutes propositions nouvelles) notamment par comparaison à un usage différent du réseau existant,
- doivent contribuer au développement des axes de transports en commun et à l'augmentation de la vitesse commerciale de ceux-ci, le partage de ces infrastructures entre tous les modes étant développé en faveur des modes alternatifs,
- ne doivent pas encourager notamment par leurs dimensions l'usage de la voiture particulière ou créer des risques nouveaux par la vitesse pratiquée

A ce titre :

- la Communauté d'Agglomération sera sollicitée afin que les axes en site propre en faveur des transports en commun soient retenus comme d'intérêt d'agglomération,
- les déplacements sur l'Est de l'Agglomération feront l'objet d'une étude particulière dont le cahier des charges pourrait être validé en association avec l'Etat et la Communauté d'Agglomération dès le second semestre 2001. Cette étude prendra en compte un souhait réaffirmé d'un usage de l'A36 entre Chemaudin et Marchaux au bénéfice des déplacements d'agglomération et des transits poids lourds.

7 - Au titre des modes doux

Dans la mise en oeuvre du PDU, les modes doux auront une place privilégiée dans le sens souhaité par la Commission d'Enquête.

La nomination d'une Conseillère Municipale Déléguée aux modes doux et d'un Conseiller Municipal Délégué aux Handicapés (prenant en compte la problématique des déplacements des personnes à mobilité réduite dans les transports et sur la voie publique) est gage du développement quantitatif et qualitatif des modes doux.

Plus précisément, les crédits annuels consacrés au vélo seront augmentés de 2 MF (environ 305 000 €) (par rapport aux sommes envisagées dans le projet initial) dès 2002.

La reconquête de l'espace au profit des piétons passera par les actions suivantes :

- respect des espaces réservés au déplacement des piétons, activités de repos et de loisirs,
- mise en place de systèmes de livraisons et de portage.

8 - Transport de marchandises et livraisons au centre-ville

Le Conseil Municipal aura à connaître prochainement l'étude menée en partenariat avec la CCI, le Ministère des Transports et l'ADEME en ce domaine.

La mise en place d'expérimentations dans le cadre d'une négociation avec les commerçants du centre-ville sera envisagée dès la fin 2001.

Considérant que la qualité de vie de nos concitoyens (notamment à long terme) dépend de ce plan cohérent et volontariste, la Commission Urbanisme - Voirie - Transports appelle le Conseil Municipal :

- 1 - à approuver le Plan des Déplacements Urbains avec les évolutions présentées,

2 - à charger M. le Maire d'adresser à la Communauté d'Agglomération les évolutions retenues à l'appui de l'approbation,

3 - à engager sans tarder le processus de coordination (suivi et information / communication),

4 - à prévoir dans les budgets des années futures les moyens nécessaires à son application.

«M. LE MAIRE : Ce qu'il faut quand même retenir, c'est qu'il y a eu un satisfecit donné par la commission d'enquête dont vous avez eu le rapport. Bien sûr, on peut toujours remettre en cause les conclusions de la commission d'enquête mais il y a quand même globalement un satisfecit et si vous prenez le rapport, entre autres les conclusions : «la démarche qui a été impulsée a permis de révéler de réelles attentes parmi le public sur cette question des déplacements», c'est intéressant. «Il y a une volonté générale de participer à la mise en oeuvre du projet», c'est-à-dire que c'est un projet qui bouge. Il est aussi dit dans cette conclusion et c'est important pour la suite, qu'une des clefs du succès du PDU résidera vraisemblablement dans la popularité que rencontrera l'ensemble des idées émises et la manière dont le public va se les approprier. C'est la façon dont nous, nous communiquerons par rapport à cela. Et cela se termine par : «la commission donne un avis favorable au présent projet de Plan de Déplacements Urbains». Bien sûr, tout n'est pas aussi idyllique que cela. Un certain nombre de remarques ont été faites à l'intérieur, qui seront prises en compte et sur lesquelles Michel LOYAT reviendra. Mais il y a quand même un avis favorable émis par cette commission, tant sur la démarche que nous avons adoptée que sur la cohérence des moyens que nous avons proposés. La commission a notamment, et c'est important de le signaler, «salué l'effort fait par les auteurs du projet pour présenter les financements envisagés en toute transparence». Il y a un travail d'ailleurs important qui a été mené pendant plusieurs années pour une démarche de concertation. C'est vrai que tout n'est pas parfait, je l'ai dit mais la commission d'enquête apporte un certain nombre de suggestions et formule même des remarques que nous devons prendre en compte, dont certaines d'ailleurs l'ont déjà été.

Vous avez pu constater qu'on vous avait remis une nouvelle version du rapport, car après en avoir discuté entre autres avec l'Adjoint à l'Urbanisme et un certain nombre de collègues, nous en avons enrichi et modifié encore un peu le texte. Michel LOYAT va donc présenter le projet, faire des reformulations, apporter des compléments d'information qui prennent en compte justement ces remarques de la commission d'enquête. Il est certain qu'il aurait été plus confortable de prendre quelques mois afin que les nouveaux élus s'approprient ce PDU plus complètement mais la loi SRU qu'un certain nombre de députés ici présents ont adopté le 18 janvier 2001 stipule que les PDU doivent être votés, approuvés avant le 13 juin 2001. C'est d'ailleurs pour cela que nous avons une séance exceptionnelle de la Communauté d'Agglomération le 8 juin afin d'adopter le PDU puisque vous savez que la Communauté d'Agglomération doit adopter le PDU de Besançon mais aussi le PDU de l'agglomération après que la Ville de Besançon se soit prononcée, faute de quoi, si nous ne faisons pas cela avant le 13 juin, nous devrions recommencer l'ensemble de la réflexion, c'est-à-dire que tout le travail que nous avons fait jusqu'à présent devrait être recommencé. Et je crois que si nous en arrivions là, ce serait dommage car nous prendrions beaucoup de retard. Ce qu'il faut aussi dire et nous en avons beaucoup parlé à la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, c'est qu'à terme et dans les trois ans qui viennent, on va revoir globalement le problème de ce PDU, donc dans les trois années à venir, nous allons avoir le temps de mettre en place un certain nombre de réflexions nouvelles et d'améliorations.

Ce soir, Michel va nous faire un rapide exposé sur les conclusions de la commission d'enquête et vous présenter un certain nombre de propositions. Ensuite chacun s'exprimera comme il le voudra et autant qu'il le voudra sur ce dossier qui sera ensuite mis au vote. Interviendront après M. LOYAT, ceux qui travaillent dans le domaine des transports, Jean-Claude ROY, Corinne TISSIER, ainsi que Benoît CYPRIANI parmi les membres de la Commission Transports et ensuite l'ensemble de la Commission.

M. Michel LOYAT : Je vais être bref, d'autant que je pense que le débat sera nourri et que d'autres élus de l'exécutif interviendront. Je vais centrer mon intervention sur les amendements puisqu'il s'agit en quelque sorte de cela, des reformulations qui conservent l'essentiel du PDU qui a été arrêté le 3 avril 2001 et qui a été mis à l'enquête publique en décembre - janvier et nous avons le rapport début avril. Ce sont

des amendements qui ont dû être rédigés assez rapidement puisque nous étions obligés de proposer cette adoption avant le 13 juin. Le PDU, rappelons-le, c'est un ensemble de grands principes, un cadre pour l'action, dans le sens des objectifs de la loi de 1996, la loi Lepage, mais le plus important, le chantier de sa mise en oeuvre reste à faire. Aujourd'hui, les nouveaux élus qui n'ont pas participé à l'élaboration peuvent peut-être se sentir un peu frustrés mais l'essentiel reste à faire.

Dans le rapport qui vous est présenté, nous réaffirmons le rôle clé des voies en site propre pour conforter les transports en commun au détriment de la voiture mais nous apportons quelques reformulations et c'est sur celles-là que je vais insister. Avec un réseau de transport en commun déjà performant, très performant même, comme le souligne l'étude CETE que vous avez en annexe dans le rapport, il est plus difficile d'apporter des améliorations nettes. Aussi nous proposons que soient très rapidement développés des axes en site propre, continus ou non, avec des hautes fréquences, dans des secteurs où les résultats sont médiocres. Cela ne remet pas en cause les sites propres cités dans le PDU qui avait été arrêté mais cela permettra de développer de manière plus progressive et plus équilibrée les sites propres sur Besançon, afin d'obtenir des gains d'efficacité et de qualité. La commission d'enquête regrette qu'une desserte en site propre ne soit pas prévue pour la gare Viotte. Elle n'était pas prévue effectivement dans le PDU tel qu'il était arrêté. Nous pensons qu'une telle option doit être ouverte et la Ville a engagé une étude en ce sens. Nous proposons que cette étude, portant sur une desserte traversant le centre-ville avec un matériel tram sur pneus, soit portée à la connaissance du conseil municipal qui pourra, le moment venu, arrêter une position. Une telle desserte serait de nature à conforter la gare Viotte comme pôle multimodal d'agglomération et la délibération précise d'ailleurs ce qui est engagé dans ce sens, y compris à court terme avec l'aménagement du parvis de la gare et à moyen terme il y a une étude très lourde de restructuration qui est lancée, avec de nombreux partenaires. De tels changements ne peuvent d'ailleurs être portés qu'avec de nombreux partenaires : l'Etat, la Région, le Département, la SNCF, d'autres encore.

Réseau de transports en commun dynamisé, gare multimodale affirmée, cela va de pair avec des parcs relais pour lesquels nous souhaitons des premières réalisations très rapidement, y compris à titre expérimental. Le succès de ces parcs, nous le savons, repose en partie sur une politique de stationnement ferme, lisible, modifiée par rapport à aujourd'hui, lisible pour tous. Cela va aussi de pair avec une hiérarchisation du réseau viaire et un partage de l'espace public au détriment de l'automobile, en faveur des transports en commun, en faveur de ce que l'on appelle les modes doux. Ainsi, les infrastructures routières nouvelles doivent permettre le développement de sites propres et un allègement de la circulation sur les axes les plus peuplés. Nous proposons que les sites propres deviennent des voiries d'intérêt communautaire et qu'une étude approfondie soit menée sur la partie Nord-Est / Est de l'agglomération pour disposer d'un réseau d'infrastructures adapté et en lien avec l'utilisation plus importante, ce qui était d'ailleurs déjà signalé dans le document du PDU, l'utilisation plus importante de l'autoroute entre Marchaux et Chemaudin.

Les propositions de la commission d'enquête sur le vélo correspondent à l'impulsion que nous voulons donner au vélo, cela sera détaillé par Corinne TISSIER. Nous proposons en tout cas de reprendre ces propositions. Voirie, infrastructures ferroviaires, transport en commun, stationnement, tout est intimement lié, aussi je voudrais terminer en soulignant que dès l'adoption du PDU, un travail très important sera à poursuivre avec la Communauté d'Agglomération, avec l'Etat, le Département, la Région, la SNCF, pour clarifier l'intervention de chacun compte tenu des compétences respectives, et là la donne a changé par rapport au 3 avril 2000, et préciser les modalités techniques et politiques d'un partenariat étroit, gage de la réussite du PDU.

Le travail, mené en commun au cours des dernières années depuis 1998, notamment entre la Ville et le TGB, avec Bernard REGNIER et M. BAVEREL particulièrement, est de bonne augure pour l'avenir. Le rapport précise qu'il convient d'articuler un suivi au niveau de l'agglomération et là nous proposons qu'il y ait un comité de suivi unique mais également un autre au niveau de la ville sur des modes différents. Les types de déplacements sont étroitement liés à la répartition des activités, de l'habitat, des équipements. Aussi l'adoption du schéma directeur et l'existence de la Communauté d'Agglomération sont des facteurs très positifs par rapport au PDU et l'articulation nécessaire entre l'urbanisme, la voirie, le stationnement, les transports, sera facilitée à Besançon par l'existence d'une délégation où ces différents pans d'activités sont regroupés, ce qui va d'ailleurs dans le sens de la loi SRU.

Le PDU est d'abord fait pour la population, c'est une évidence et les objectifs ne peuvent être atteints que par une association active de chacun et par des modifications de comportements. L'information, la concertation, la sensibilisation sont un volet très important et cela doit être à la hauteur des engagements financiers de la collectivité qu'il nous faudra programmer précisément, à la mesure du défi de la qualité de l'environnement pour Besançon, pour l'agglomération, et aussi à la mesure de notre participation, modeste certes, au développement durable à l'échelle globale.

M. Benoît CYPRIANI : Les conclusions de la commission d'enquête prennent en compte les remarques des uns et des autres et ont conduit à des modifications qui sont parfois plus que des ajustements. Une des premières critiques qui avait été faite était que les investissements entre la route et les transports en commun étaient disproportionnés. Le commissaire enquêteur a expliqué, en ce qui concerne la route, qu'il s'agissait de projets antérieurs au PDU et c'est exact. Une règle de bon sens a été introduite dans la délibération que vous avez sous les yeux et qui prévoit, avant de décider d'une nouvelle infrastructure routière, de comparer plusieurs scénarios dont un basé sur une amélioration des infrastructures existantes. On a ainsi la possibilité de sortir d'une logique qui est d'ajouter de nouvelles voies pour désaturer les anciennes. La deuxième critique était l'absence d'une vision d'agglomération. La loi Solidarité Renouvellement Urbain adoptée entre temps nous en fait maintenant l'obligation et c'est heureux. La troisième critique concerne les parkings relais qui sont considérés par beaucoup comme étant sous-dimensionnés et le commissaire enquêteur le trouve également. Il est vrai qu'en centre-ville il existe à peu près 8 000 places gratuites, 50 % du secteur privé, 50 % du secteur public, qui sont utilisées quasiment intégralement par les pendulaires. Donc la logique serait de construire autant de places en parkings relais que de places pour les pendulaires en centre-ville. De toute façon, la montée en charge se fera progressivement, les parkings relais seront de la compétence de la Communauté d'Agglomération et en fonction du succès que ces parkings relais auront et de la volonté politique, il sera possible d'augmenter leur capacité.

En ce qui concerne les voies en site propre, leur intérêt est admis par tous. La ville affiche sa volonté d'en réaliser dans un délai rapproché y compris de façon discontinue, c'est-à-dire dans les zones où des travaux de voirie ou d'urbanisme ne sont pas trop importants. Le choix de véhicules autres que le bus nécessiterait un engagement financier bien supérieur aux sommes qui sont évoquées dans le PDU et cela nécessite là aussi une volonté politique qui sera éventuellement affirmée plus tard par la Communauté d'Agglomération.

En ce qui concerne l'information, la concertation et l'évaluation du plan de déplacements urbains, le commissaire enquêteur a remarqué que tout cela avait été un peu insuffisant quand même et il a conseillé de rebondir sur les critiques exprimées sur le manque de concertation et de communication en affirmant qu'une des clefs du succès du PDU résidera dans la popularité que rencontreront l'ensemble des idées émises et dans la manière dont le public va se les approprier. En bref, il faut que ce projet devienne enfin le projet de tout le monde et nous allons nous y atteler, c'est indispensable. En ce qui concerne l'information, il a été décidé de rendre accessible à tous le projet adopté, y compris en le mettant en ligne sur Internet qui est en fait la méthode la plus économique et qui permet à tous de pouvoir y accéder ou en tout cas à beaucoup de monde. -Je sais, tout le monde ne possède pas un micro-ordinateur- mais de plus en plus quand même il y a des accès gratuits rendus possibles à beaucoup de monde. C'est une démarche qu'il faudra généraliser progressivement, et non la limiter au PDU, pour l'ensemble des documents publics municipaux. A ce propos, je me permettrai d'ouvrir une toute petite parenthèse. Sébastien MAIRE qui est dans cette salle pourra en témoigner, il a animé le site pendant la campagne électorale, c'est un énorme travail qui nécessite une réactualisation permanente, une alimentation du site. Or je dois reconnaître qu'actuellement le site de la Ville s'est un petit peu endormi, je me suis permis d'aller voir sur le site la rubrique PDU et je me suis aperçu que le site n'avait pas été renouvelé depuis octobre 1999, c'est-à-dire au moment du choix des quatre scénarios et Monsieur le Maire, puisque vous êtes en charge de l'aspect communication, je vous demande de mettre au travail les personnes concernées...

M. LE MAIRE : Si effectivement elle n'a pas été renouvelée depuis 1999, vous avez raison de le souligner.

M. Benoît CYPRIANI : ... de toute façon, c'est une nouvelle équipe qui se met en place et donc nous nourrissons beaucoup d'espoir pour la suite.

M. LE MAIRE : Merci Benoît. Nous partageons tes espoirs.

M. Benoît CYPRIANI : En ce qui concerne la concertation, les conseils de quartier seront des interlocuteurs importants mais également les autres associations de quartiers et les associations d'usagers. En ce qui concerne l'évaluation du travail accompli, il serait souhaitable, et donc nous l'avons inscrit dans le projet, d'instaurer une commission du développement durable qui serait créée au titre de l'agenda 21, à vocation transversale, et qui aurait la possibilité, en associant différents acteurs, de réfléchir à la réalisation, à l'évolution et à l'évaluation du PDU. Elle aurait la capacité d'apposer une sorte de label développement durable aux réalisations effectuées.

Une dernière critique avait été faite fréquemment à propos du respect de la loi sur l'air dont le but essentiel est de réduire le trafic routier. Il est clair que la ville n'a pas péché par excès d'ambition sur ce plan. Dans les faits, si on considère les voies nouvelles qui sont prévues dans le PDU, ça ramène souvent à dévier le trafic plutôt qu'à le limiter. Je vous rappelle qu'au rythme actuel de progression du trafic, il y aura un doublement de la circulation dans les 15 à 20 années qui viennent, ce n'est donc pas un point qui est mineur. On nourrit de grands espoirs dans la fusion qui va s'opérer entre les deux plans de déplacements urbains, au sein de la Communauté d'Agglomération, ce qui permettra de rapprocher un peu les points de vue et d'éviter de confondre la pollution au niveau local et l'effet de serre au niveau global.

Je terminerai en indiquant les actions en cours qui démontrent que le projet a déjà commencé à vivre : une harmonisation des tarifs entre la CTB et les TGB, les transports du Grand Besançon, la création d'une sorte de service individuel qui s'appelle Evolis qui est une sorte de co-voiturage institutionnel géré par la CTB. Il est prévu d'aménager le parvis de la gare rapidement. Quiconque a utilisé la gare et souhaité rentrer chez lui en bus sait l'importance que ça peut avoir et dès à présent, même avant que le PDU ne soit réalisé, l'installation prochaine d'un parking relais à l'entrée Ouest est sérieusement à l'étude. Des études sur la croix ferroviaire aussi ont été réalisées, des études comparatives sur les transports en commun en site propre, des études sur la livraison en centre-ville, comme vous le voyez il y a beaucoup d'études -mais j'espère que vous n'allez pas les critiquer car c'est vraiment utile-, des études sur la gare Viotte multimodale. Nous avons aussi la volonté de faire appliquer les règles de stationnement et de circulation particulièrement en centre-ville et de mettre en place le retournement de la moitié des bus au centre-ville également.

Mme Corinne TISSIER : Je suis donc déléguée aux modes doux de déplacement. Cette nouvelle délégation est l'expression de la volonté de cette nouvelle municipalité de donner à ces modes de déplacements toute leur place et c'est sur les modes doux de déplacement que la commission d'enquête a émis le plus de critiques. Les critiques portaient sur les problèmes de stationnement pour les vélos et la lutte contre le vol, l'intermodalité qui n'était pas suffisamment abordée et la part du budget vélo jugée faible dans le budget total, le problème aussi du manque de pistes cyclables. Des propositions étaient faites par la commission et notamment renforcer l'intermodalité, intégrer le vélo dans toutes les études de nouvelles voies ou d'aménagement de voies existantes, créer un système, un service de location, réaliser une charte d'aménagement des espaces publics et des paysages associant étroitement le vélo et organiser des campagnes d'information et de sensibilisation, ce qui d'ailleurs va se mettre en place dès samedi, puisque vous avez pu remarquer que samedi, à l'occasion de la fête nationale et même européenne du vélo, nous avons décidé donc de mettre en place un des projets, pour inciter à l'utilisation du vélo dans la ville. Les aménagements, les critiques ont été prises en compte dans un chapitre intitulé «au titre des modes doux», les modes doux intégrant les piétons et les vélos, et affirmant leur place privilégiée, ce qui était souhaité par la commission d'enquête. Les crédits annuels consacrés au vélo seront augmentés dès 2002 de 2 millions par rapport aux sommes envisagées dans le projet initial, ce qui va tout à fait dans le sens des demandes de la commission.

Autre chose, la prise en compte des piétons, notamment dans le centre-ville, et la recherche de possibilités pour les gens, de pouvoir à la fois être livrés à domicile ou trouver des systèmes petits chariots ou autres pour que les gens puissent porter leurs courses afin d'éviter ce qui est souvent dit, que les gens ne fréquentent pas le centre-ville parce qu'il est difficile de se garer et qu'on ne peut pas transporter ses achats.

Si l'on veut que les quartiers et le centre-ville restent des lieux où il fait bon vivre, il faut donner une place privilégiée aux modes doux de déplacement. Cela demande un effort de la ville qui doit créer et améliorer les voies de circulation en tenant compte des besoins de chacun en terme de sécurité et d'accessibilité. L'augmentation annuelle du budget vélo doit permettre cette évolution. Il faut également que chacun, et c'est un aspect important, réapprenne à partager la voirie. Cela passe par un changement important du comportement des Bisontins, changement de comportement qui doit permettre aux piétons et aux cyclistes de reconquérir la voirie. Si les trottoirs peuvent, dans certains cas, quand ils sont suffisamment larges, au moins trois mètres, et dans des endroits peu fréquentés, être partagés par les cyclistes et les piétons, ils ne peuvent en aucun cas être utilisés comme mode de stationnement par les voitures, ou comme support de publicité. Il en est de même pour les bandes cyclables. Il est invraisemblable, en fait, que les piétons et les cyclistes doivent se battre avec leurs associations d'usagers pour le respect des espaces qui leur sont attribués. D'autre part, il faut sortir du discours sur Besançon ville peu propice aux déplacements en vélo. On peut se poser la question de savoir si le centre-ville est adapté à la voiture. Les vélos sont de plus en plus performants, ce qui permet de battre en brèche l'argument que Besançon n'est pas une ville adaptée au vélo compte tenu du dénivelé. Le comptage qui a eu lieu au pont Battant en septembre 2000 a montré par deux fois qu'il y avait eu 1 000 passages par jour sur ce pont. Ce comptage en a surpris plus d'un mais en fait les chiffres sont là. Si l'on prend en compte que ce pont a bénéficié d'équipements, d'aménagements spéciaux, cela doit nous encourager à mettre en place un véritable réseau cyclable. Des priorités devront être définies en relation avec les associations d'usagers mais aussi avec les conseils et comités de quartiers. Le texte qui nous est proposé va dans le bon sens mais tout reste à faire. Il va falloir avoir le courage de nos idées et les faire partager à l'ensemble des Bisontins et des habitants de l'agglomération pour diminuer le poids de la voiture. Je crois que les attentes des piétons et des cyclistes sont très fortes, à nous d'y répondre.

Mme Annie MENETRIER : Chers Collègues, je voudrais vous faire part de nos réflexions et apporter notre contribution au débat sur le dossier PDU qui, comme le montrent le rapport et l'enquête publique, est un enjeu important pour Besançon, capitale régionale, avec ses services et ses administrations, et pour l'agglomération. Développement des transports en commun, respect de l'environnement, urbanisme à taille humaine, dans le respect de la loi et dans l'intérêt de tous, autant de projets ambitieux et incontournables pour améliorer la qualité de vie de chacune et de chacun. Concrètement, nous souhaitons que dans ce PDU soit bien prise en compte la réalisation de l'étoile ferroviaire, ce qui demande de chiffrer les infrastructures à rénover et à réaliser. Ce développement nécessite et nous y tenons, la création de l'arrêt SNCF à Planoise, à proximité du pôle santé qui est en pleine expansion et au pied d'un quartier populaire de plus de 20 000 habitants. C'est une exigence forte. Je crois d'ailleurs qu'une étude a été lancée par la Région sur ce projet que les communistes portent depuis plusieurs années. Cela permettrait de mieux utiliser les voies ferrées existantes à Besançon, avec une ligne type tram-train, c'est comme ça que nous vous proposons de l'appeler, cadencée, reliant Planoise à la gare Viotte et à la gare de la Mouillère, ce qui ferait d'ailleurs une ligne en site propre, avec un transport ferroviaire peu polluant et rapide. D'autres lignes pourraient aussi voir le jour sur d'autres axes de la ville et sur l'agglomération, dans ce sens, en liaison avec les parcs relais. Nous proposons de réfléchir à la réalisation de ces parcs relais en fonction du développement de ces voies ferrées qui doivent être créées rapidement, comme cela a été dit précédemment. Dans cette optique, nous proposons de mettre en place une tarification attractive avec un ticket unique train - bus du type carte orange, tarification utile quand on sait que la part transports représente en moyenne 15 % du budget des familles. Ce développement nécessite également la rénovation de la gare Viotte en pôle multimodal avec un nombre suffisant de TGV pour répondre aux besoins des usagers et assurer une meilleure interconnexion avec les différents transports en commun, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, et les modes doux.

De ce point de vue, et cela vient d'être dit, nous pensons qu'il faut être vraiment beaucoup plus volontariste concernant les modes doux et pourquoi ne pas prévoir l'accessibilité du vélo dans les transports en commun ? C'est peut-être une idée à creuser, et notamment dans le train.

En ce qui concerne la voie de contournement, en son temps, nous avons manifesté notre opposition au projet. Aujourd'hui, il s'agit bien évidemment d'aller au bout de la réalisation des travaux qui sont engagés entre la voie des Mercureaux et la route de Vesoul. Par contre, nous proposons, pour la voie Nord-Est, de lancer une étude -eh oui- une étude supplémentaire de faisabilité, afin d'utiliser les infrastructures routières existantes et notamment l'autoroute, ce qui nous permettrait d'avoir un contournement tout aussi pertinent pour Besançon sur le secteur Est - Nord-Est mais aussi pour les communes de Roche-lez-Beaupré et Novillars avec la construction d'un tronçon routier entre Marchaux et la Nationale 83. A ce propos, nous proposons d'engager une négociation avec la Société d'Autoroute Rhin-Rhône, sur la gratuité de la portion Chemaudin, c'est-à-dire la sortie Besançon-Planoise et Marchaux, en faisant valoir que les automobilistes sont surfacturés quand ils font le trajet Besançon - Montbéliard puisqu'ils paient automatiquement les 20 km gratuits entre le péage Saint-Maurice et Belfort. Vous regarderez mais vous faites une distance de 74 km exactement et vous êtes facturés 91 km. Et donc nous pensons que ça peut être un argument auprès de la Société d'Autoroute pour que sur Besançon nous ayons un tronçon gratuit entre Planoise et Marchaux. Cette étude pourrait porter également sur la création éventuelle d'un échangeur à la hauteur de Sechin, c'est tout de suite après Roulans, ce qui permettrait de détourner le trafic routier des communes de Sechin, de Roulans, de Novillars et de Roche-lez-Beaupré.

Enfin, au vu des conclusions de la commission qui relève de réelles attentes parmi le public sur cette question des déplacements, et pour cause, est née une volonté de participation à la mise en oeuvre du projet. Nous pensons qu'il serait souhaitable de mieux prendre en compte l'avis des habitants et de la population, en amont, et l'associer tout au long de la démarche, ce qui n'a pas été suffisamment fait jusqu'à maintenant et c'est certainement une des clefs du PDU comme le souligne la commission parce que si nous voulons que les gens prennent les transports en commun, il faut les associer au projet et je crois que cela les mobilisera aussi. Je vous remercie.

M. LE MAIRE : Ce qui serait intéressant, c'est surtout que les uns les autres puissiez dire ce qui vous distingue du rapport et du PDU, que vous apportiez des propositions alternatives sans reprendre ce qui est déjà expliqué.

M. Jean-Claude ROY : Je vais être un bon élève et limiter mon propos à des sujets complémentaires après les interventions de Michel LOYAT, Benoît et Corinne, notamment du stationnement, le casse-tête de M. ROSSELOT et le nôtre aussi et puis du transport en site propre et des bus ou tramways. Je dirais déjà que connaître et comprendre les enjeux de ce PDU c'est déjà commencer à adopter une attitude de changement dans notre comportement. C'est bien l'arrivée en nombre de la voiture individuelle qui risque de faire exploser la ville, dispersant l'habitat et les activités, creusant la distance entre eux et générant des déplacements de plus en plus nombreux et de plus en plus longs. Pour bien qu'on se comprenne justement, je voudrais préciser certaines choses qui étaient données dans le diagnostic.

Sur Besançon, c'est 424 000 déplacements par jour tous modes confondus, dont 270 000 motorisés, soit 63 %. Sur l'agglomération c'est plus de 500 000 déplacements motorisés par jour dont 90 % en relation avec la ville centre et dont 82 % s'effectuent en voiture particulière. Voilà le décor aujourd'hui. C'est aussi pour Besançon la surface offerte au stationnement dans la Boucle et sur Battant qui représentent à eux deux 175 ha, le stationnement représente 15 % de cet espace, soit 25 ha, ce qui veut dire qu'aujourd'hui l'obstacle c'est bien les déplacements en voiture individuelle et que si on génère une offre supplémentaire en stationnement au centre-ville, on génère inévitablement des déplacements de voitures individuelles au centre-ville. Donc le stationnement est à mes yeux le levier fondamental car il constitue le facteur déterminant dans les choix du mode de déplacement, selon qu'on peut ou non se garer au centre-ville. Je rappelle que Besançon offre généreusement un nombre de places bien supérieur à ces villes voisines. C'est, sur Besançon, 0,21 place par habitat et par emploi. Par comparaison, Lyon offre 0,15, Grenoble 0,17, Lausanne 0,15.

Dans les orientations de ce PDU, nous reconnaissons et nous identifions trois grandes familles dans les déplacements et le stationnement : les pendulaires, ceux qui viennent travailler le matin et repartent le soir, la clientèle visiteurs et les résidents centre-ville. La création de parc relais pour les pendulaires et la création de parcs souterrains, là où c'est possible devraient s'accompagner de la diminution inévitable des surfaces équivalentes actuellement affectées au stationnement au centre-ville au bénéfice de zones piétonnes ou de zones restituées à l'espace public. Cette évolution améliorerait très fortement le cadre et la qualité de vie de la population du centre-ville et cette politique résolument affirmée contribuera à rendre le centre-ville plus attractif pour le commerce et le tourisme. Nombre de sites historiques et architecturaux aujourd'hui sont totalement dévalorisés par la présence incongrue de véhicules en transit ou en stationnement. Le stationnement réglementé et payant permet la rotation et l'offre de nombreuses places à la clientèle pour les achats, l'affaire, et le tourisme et une approche de la zone marchande pour une durée courte ou une durée maîtrisée. Dans cette nouvelle distribution de l'offre, les résidents trouveront inévitablement des possibilités de stationnement proches de chez eux avec des propositions tarifaires et d'abonnement tout à fait acceptables. L'application de ces principes qui peuvent s'ajuster, se discuter, s'affiner, reste garante de la réussite ou non du Plan des Déplacements Urbains. Augmenter à nouveau et sans cesse l'offre de stationnement contribuerait à saborder toute tentative d'organisation nouvelle des déplacements.

Pour les transports en site propre, la commission d'enquête, pour compléter ce que Benoît a dit, estime que le dossier PDU de la ville ne permet pas, à l'heure actuelle, de se prononcer clairement et définitivement sur la réalisation d'un transport collectif de type tramway. Son analyse repose surtout sur le fait qu'aujourd'hui -Michel l'avait déjà rappelé- les performances de la CTB sont tout à fait exceptionnelles même si le nombre des déplacements diminue année après année et que la progression attendue, en déplacements et transports collectifs, paraît insuffisante ou en tout cas marginale au regard d'un investissement lourd. Je ne vais pas rentrer dans le débat technique sur le matériel mais je voudrais faire plusieurs remarques : le transport en commun en site propre est une emprise réservée au sol qui permet d'accueillir l'évolution technique, évolutive dans le temps de tous les matériels. C'est la première idée. La deuxième, c'est que s'il est vrai que les bus actuels peuvent à un prix modeste circuler sur les sites propres, notamment les bus au gaz naturel, pour assurer une desserte plus ou moins cadencée dans des conditions tout à fait satisfaisantes, le tramway guidé, sur pneus ou non, offre à mes yeux des avantages qui ne sont pas toujours quantifiables. J'en citerai trois : le guidage par lecture optique ou par rail permet de réserver au transport collectif une emprise sur voirie minimale, ce qui permet de mieux protéger l'espace dans le cadre du développement durable et avec d'autres modes, notamment les modes doux. Deuxième avantage, le guidage permet d'aborder le quai en toute sécurité et de placer le bus à cinq centimètres près de la bordure du quai d'embarquement. Cette manoeuvre est un avantage extraordinaire pour l'accès aux transports collectifs des personnes à mobilité réduite ou des parents qui avec une poussette, veulent prendre le bus ou des anciens qui avec leur caddies veulent aller faire leur marché. Troisième cause, la voiture est devenue, est un symbole de liberté extraordinaire mais aussi de statut social incarnant le progrès et l'avenir. Si vous utilisez régulièrement le réseau urbain, regardez autour de vous qui sont les utilisateurs aujourd'hui : des scolaires, des étudiants de moins en moins, des retraités, des salariés, mais il reste dans la population une frange sociale importante à conquérir qui considère à tort ou à raison que le transport collectif est pour eux quelque chose de socialement dévalorisant. Le tramway coûte plus cher, certainement, mais il devient un symbole de modernité. Lorsqu'une ville fait ce choix, elle ouvre un espace favorable au report modal et elle pérennise définitivement les transports en commun dans sa ville.

M. Jean ROSSELOT : Monsieur le Maire, mes Chers Collègues, il nous est demandé d'approuver des évolutions au PDU à la lumière des conclusions de la commission d'enquête. Ça n'a pas été relevé, c'est peut-être à moi de le faire, il faut commencer par regarder d'assez près les conclusions de la commission d'enquête. Elles sont sévères. Il ne faut pas s'auto-flageller, dites-vous, Monsieur le Maire, mais sans être masochiste quand même, je dirais que sur la forme et sur le fond, ça doit au moins nous faire prendre de la vitesse, comme dirait M. CYPRIANI, dans l'ambition. Sur la forme et la communication, je n'aimerais pas être maire et présenter un rapport (réactions)...

M. LE MAIRE : Ça tombe bien, vous ne l'êtes pas !

M. Jean ROSSELOT : ... Je le savais. Je serais gêné à votre place de lire que la concertation...

M. LE MAIRE : On n'a pas dû lire le même document.

M. Jean ROSSELOT : ... la concertation et publication pédagogiques sont insuffisantes d'autant qu'était attendue -et la commission était gentille, enfin vous me direz que c'est le passé mais c'est quand même important parce que ça donne de l'élan à l'avenir- une grande campagne d'information à la veille de l'enquête publique. On a tous en mémoire les véhémentes protestations de l'AUTAB au début de l'année, l'association des usagers des transports bisontins, qui se sont plaints d'avoir été trompés par la municipalité sortante. Ils auraient presque pu faire comme à Saint-Dié, un procès à l'ancien et au nouveau maire puisque c'était la même solidarité de l'exécutif pour promesse non tenue. On n'a pas eu ce grand débat public et je vous renvoie à l'Est Républicain ou à d'autres organes de presse du début janvier où l'on peut retrouver les protestations véhémentes des usagers à travers l'AUTAB. Ce qui m'épate un peu c'est l'indolence dans laquelle tout cela laisse les détenteurs de l'exécutif, c'est pour ça que je vous disais tout à l'heure que je n'aimerais pas être à votre place, enfin pas plus que ça ! Il faut être anxieux et curieux dans la vie, Monsieur le Maire. Alors la commission écrit qu'il est impératif de mettre en place très vite des structures permettant d'associer le public, etc. Moi ça me ferait quand même bouger, personne ne l'a relevé ici, encore une fois c'est peut-être à moi de le faire mais vous devez en tirer quelques conséquences et d'ailleurs, si vous voulez qu'on vote ce rapport, il faudra que vous l'amendiez par un amendement qui pourrait être le suivant : «une commission locale du débat public du PDU est instituée, placée sur l'égide du maire. Elle comprendrait les courants politiques du conseil municipal ainsi que des personnalités qualifiées indépendantes. Elle organiserait et animerait le débat sur le PDU dans les quartiers et au plus près des citoyens», quelque chose qui nous amène quand même à ce qui avait été promis lors de l'élaboration du PDU, un grand débat public.

Sur le fond, je reprendrai très rapidement les points de préconisation que vous nous soumettez. Pour aller vite, la commission est sévère également sur un point, en gros elle dit : faites quelque chose si vous ne voulez pas désespérer Billancourt, c'est un peu ça et ce quelque chose-là c'est les parcs relais. Là aussi les termes de la commission sont très frappants et très pertinents : «L'engagement rapide, même expérimental de la création et de la gestion de parcs relais d'agglomération» et quelque part dans le résumé de ses conclusions, les parcs relais sont rappelés comme une demande pressante du public. J'y reviendrai dans un instant, je reprends simplement et très rapidement les points de préconisation, la cohérence des deux PDU bien sûr, à ceci près que nous souhaiterions que dans les poupées gigognes on trouve le PDU de la ville, le PDU de l'agglomération et le schéma de cohérence des transports dans le futur pays qui reste à organiser et vite et cela nous renvoie et je crois que je ne suis pas le seul à le penser, à la mise sur pied rapide du conseil de développement car qui d'autres que les usagers, en particulier les chefs d'entreprise et les salariés peuvent apporter des idées intéressantes. Sur le débat public, je viens d'en parler, sur la pollution et la mesure de ses effets je passe, rien de particulier, sur l'intermodalité et les transports en commun, nous avons entendu des choses très intéressantes d'Annie MENETRIER, de Jean-Claude ROY en particulier, qui ont très bien posé le problème. Ce que dit Jean-Claude ROY, c'est qu'il nous faut une nouvelle culture du déplacement, du transport et du stationnement. Et il serait important de ce point de vue, Monsieur le Maire, que vous mettiez à l'étude ce que donnerait le tramway, en particulier le tram-train car il y a des effets très intéressants. Si on avait eu depuis 20 ans une autre conception des relations de jumelage avec une ville comme Neuchâtel, on aurait peut-être depuis longtemps comme eux, un Monsieur ou une Madame Vélo dans notre administration et on aurait peut-être encore des tramways. Quelquefois il faut des études comparatives,... je dis qu'il ne faut pas faire réaliser des études pour tout, qui nous coûtent cher mais de temps en temps il faut des études de conclusion stratégique.

Je trouve aussi que sur l'intermodalité, le rapport que vous nous proposez élude la question de la gare d'Auxon parce que vous nous proposez beaucoup d'aménagements concernant la gare Viotte qui, pour être réalisés et ça je trouve que c'est un peu cousu de fil blanc, supposent de savoir quel est le parti définitif pris par l'exécutif municipal sur cette question des deux gares.

Et puis je trouve que ça pêche par manque d'imagination et je m'arrêterai là. Nous l'avons déjà dit, mais dans les modes doux, pourquoi n'aurions-nous pas une coulée verte entre le secteur du dépôt de la SNCF, le secteur du Foyer des Oiseaux jusqu'à Planoise ? Il y a au milieu de cette ville un immobilier en friche qui pourrait être récupéré avec concertation auprès des grands établissements publics nationaux de l'Etat. Nous avons une topographie qui est totalement plane, où le vélo pourrait se déployer allègrement en même temps que l'agrément des jardins publics ou autres, toutes sortes de choses à prendre en considération... Monsieur le Maire, je vous demanderai, au nom de l'inter-groupe de bien vouloir ajouter à ce rapport des éléments plus précis concernant la concertation et le grand débat public promis mais pas réalisé, premièrement, et deuxièmement ajouter quelques considérations de précision sur la mise en oeuvre, la mise en vigueur d'un ou de plusieurs parkings relais, c'est du relais tout autant que de la proximité, ça pourrait être le port fluvial, je vous avais dit tout à l'heure que j'y reviendrais. Vous pourriez justement pour donner un signe de la bonne foi et de la bonne volonté d'avancer, inscrire dans le rapport que des discussions vont être entamées avec, je le disais tout à l'heure, l'Etat et la CDCI pour les parkings de proximité. Pour les parkings relais, je pense qu'il serait bon aussi d'écrire dans le rapport -ça fait trois propositions d'amendement si vous voulez- qu'une négociation d'ensemble, elle a peut-être eu lieu mais de manière trop fragmentaire, avec l'autorité militaire devrait avoir lieu, après que nous ayons raté la superbe occasion offerte par le stade Léo Lagrange, démoli et reconstruit au même endroit, pourquoi ne pas avoir fait comme à Caen un stade d'agglomération et là nous récupérons un terrain extraordinaire pour faire un parking relais côté Nord de la ville. Après avoir raté cette occasion, essayons de négocier globalement l'avenir des emprises militaires dans cette ville, ça va de Vauban jusqu'à la rue du Polygone et à bien d'autres endroits, pour dégager très rapidement des idées de parkings relais. On souhaiterait, parce que c'est un sujet grave, un sujet stratégique pour l'avenir, un sujet qui concerne tous les Bisontins, que vous ajoutiez quelques éléments concernant le débat public, concernant l'expérimentation sur le port fluvial et les négociations avec l'armée pour trouver des parkings relais rapidement et puis l'idée d'une coulée verte entre les Oiseaux et Planoise.

M. Marcel POCHARD : Monsieur le Maire et Chers Collègues, je voudrais vous faire part de mes interrogations et en fait des inquiétudes que pose ce PDU parce que ce PDU en fait, a une ambition assez importante qui est démesurée d'ailleurs parce qu'on veut, à travers un PDU comme celui-là, remédier à toutes les conséquences de la révolution urbaine, c'est-à-dire la voiture partout et la pollution. On laisse entendre un peu à l'extérieur que c'est ça que l'on veut faire et je dois dire que lorsqu'on le regarde, on a bien du mal à y croire. Premier élément d'inquiétude, c'est ce qu'a dit Jean ROSSELOT, sur la façon dont l'enquête publique a pu être menée parce qu'on constate en fait une faiblesse affligeante du débat public sur ce sujet. On ne peut pas être satisfait de cette enquête ; il y a eu je crois vingt observations et quand vous les regardez, vous avez un parti politique : les Verts, vous avez un comité de quartier, c'est quand même extraordinaire qu'à Besançon il n'y ait qu'un comité de quartier qui se soit exprimé, vous avez un syndicat et une ou deux associations, c'est vraiment quelque chose de complètement raté. Au pays de Proudhon, c'est quand même un peu ennuyeux, vous vous souvenez de sa fameuse formule : «l'électeur est souverain un jour, le reste du temps il est l'esclave» et là vraiment je crois que pour quelque chose qui engage complètement l'avenir, ne pas avoir plus d'éléments de participation des habitants de Besançon c'est malgré tout une forme d'échec. Alors on peut parler tous les jours de démocratie au quotidien, mais là... J'ajoute en plus que du coup on est un peu amené ici à faire à nouveau les observations de l'enquête et je me demande même ce que vaut cette enquête puisque j'ai entendu tout à l'heure M. CYPRIANI nous indiquer qu'il y avait des propositions d'amendement extrêmement importantes, je pense notamment aux axes prioritaires en site propre. Dans le projet qui a été soumis à enquête, d'après ce que je crois, il n'y en avait que trois : centre-ville - Campus par la Grette, centre-ville - Palente-Orchamps et Boulevard Nord sur toute sa longueur. Et puis, d'un seul coup, on nous remet dans le rapport au conseil municipal que parmi les actions que l'on va lancer, il va y avoir «porter à la connaissance du Conseil Municipal l'étude, la maîtrise d'ouvrage ville menée par le centre technique de l'Equipement sur la possibilité de mettre en place un réseau de site propre emprunté par un tram sur pneus, traversant le centre-ville et desservant la gare Viotte». Or en général quand on fait une enquête, on donne aux gens les éléments de l'enquête. Il y a peut-être des observations sur le sujet, on en tient compte ou non, mais quand après enquête on fait apparaître des éléments structurants complètement nouveaux, ce n'est pas un immense respect des gens auprès desquels on a enquêté.

Deuxième élément d'inquiétude, est-ce qu'il n'y a pas quand même un risque derrière ce plan tel qu'il apparaît aujourd'hui, un risque, comment dire, de cacher une petite hypocrisie ? Dans le fond, on voit bien et ça apparaît dans le rapport de la commission d'enquête et partout, c'est que le schéma de transport à Besançon est quand même basé, s'agissant du ferroviaire, sur une gare à la Viotte et une gare à Auxon. Et puis on nous dit qu'il y aura un jour là-dessus, paraît-il, un référendum au niveau municipal à Besançon. Est-ce que le même PDU jouera suivant une option ou une autre ? J'ai tendance à penser que si le PDU a de l'importance, il ne sera pas forcément le même suivant l'option qui sera prise. Alors est-ce qu'on nous fait prendre des vessies pour des lanternes, j'aimerais bien que vous nous le disiez sur ce point.

Troisième grande catégorie d'inquiétude, qui est peut-être encore plus importante, c'est la fragilité opérationnelle de ce qu'on nous propose, une incertitude dans le fond sur beaucoup d'éléments et en tout cas sur les échéanciers, des choix importants sont décalés, par exemple le choix du recours au tram puisque l'étude est lancée et dans le texte on nous dit tram - pneus dans le rapport, et j'entends Mme MENETRIER ... il y a une autre hypothèse : tram - train. Alors est-ce qu'on va voter la même chose ou pas la même chose ? En tout cas, on nous fait une étude sur une forme de tram et puis quelqu'un d'autre parle d'une autre forme de tram. C'est bien dans le PDU qu'on nous demande de nous prononcer sur l'étude concernant le tram.

M. LE MAIRE : Je ne voudrais pas vous interrompre mais le tram - train c'est l'utilisation de la croix ferroviaire, c'est totalement différent du tram sur pneus, c'est un tout autre projet.

M. Marcel POCHARD : En tout cas, j'estime qu'en réalité lorsqu'il est question de la gare Viotte et qu'on parle de tram sur pneus, je trouve qu'on commence à être sur un élément qui peut nous rendre un peu dubitatif. Par ailleurs, on sent bien que sur un grand nombre d'éléments, si vous voulez, on se prononce un peu sur des mots. Par exemple, dans le rapport sur les transports doux, on nous dit : mise en place d'un système de livraison et de portage. Alors on imagine ce que ça peut être, bien entendu, mais en réalité dans les études avant, il n'y a rien eu de très précis donc on va se prononcer sur des éléments qui sont vraiment très instables. Par ailleurs, concernant les éléments que la loi SRU maintenant oblige à mettre dans le PDU, cette loi actuellement est plus exigeante s'agissant des PDU que la loi que l'on applique. Par exemple, elle demande clairement que dans les PDU à venir, on mette tous les éléments nécessaires s'agissant d'un point évidemment fondamental qui est l'unification de la tarification. Là-dessus, dans ce que l'on a, il y a bien une petite allusion en disant qu'il faudrait aller vers cela. En réalité, et je suis aussi d'accord avec ce qu'a dit Mme MENETRIER, c'est un point sur lequel il faudrait être beaucoup plus ferme et beaucoup plus rapide.

Et puis enfin je voudrais dire un mot également de la rubrique pollution. La politique de pollution qu'il y a dans le rapport est très très étrange. Elle manque totalement de fermeté mais ce n'est pas le seul problème. Je suis frappé de lire là où l'on parle de sécurité parce que la sécurité on en parle peu, mais j'ai entendu cependant des observations là-dessus, je cite : «seront notamment prises en compte comme pollution : la pollution atmosphérique, le bruit, la consommation et l'occupation de l'espace par la voiture particulière, la sécurité». Je pense qu'on a voulu dire l'insécurité. Mais sur la sécurité proprement dite, là aussi je pense qu'il faudrait être un peu plus ferme, et là aussi je renvoie à la nouvelle loi SRU qui demande qu'il y ait des observatoires des accidents, chaque fois que ça implique au moins un piéton ou un cycliste.

M. LE MAIRE : Mais ça existe déjà à Besançon, je vous le signale. Il y a une cellule qui existe qui est managée par le directeur de la Police Municipale qui s'appelle REAGIR je crois.

M. Marcel POCHARD : Si cela existe, je retire ce que j'ai dit sur ce point. Moi évidemment je me suis un peu trop fondé sur ce que j'ai regardé dans ce dossier et finalement, ce qui m'apparaît, effectivement, c'est le nombre de fois où l'on vote sur des éléments marqués par l'incertitude et qui font que dans le fond, ce sera un vote sur un PDU qui sera quand même un vote relativement virtuel.

M. LE MAIRE : Juste pour votre information, c'est la cellule REAGIR avec entre autres Henri TRAFORETTI qui effectivement réalise ce travail. Par rapport à ce que vous dites et avant de continuer le débat, il faut bien savoir que ce PDU que vous dites un peu virtuel, nous serons amenés, lorsqu'il aura été adopté, à en rediscuter au niveau de l'agglomération de façon plus globale et qu'effectivement, dans un deuxième jet, il y aura d'autres nouvelles propositions qui seront prises en compte.

Mme Nicole WEINMAN : Justement pour revenir sur cette mise en cohérence entre les différents PDU, notamment sur le périmètre de transport urbain, et pour j'allais dire préparer l'avenir, j'ai trouvé que le grand oublié, c'est ce qu'ont relevé aussi mes collègues, le grand oublié de ce rapport c'était globalement le TGV. On parle du déplacement fer mais on pouvait passer à une étoile, avant c'était une croix, maintenant c'est une étoile, l'étoile est-ce qu'elle a 5 branches, 7 branches ? On ne sait pas.

M. LE MAIRE : 5.

Mme Nicole WEINMAN : C'est à l'étude, ça méritera sûrement d'être finalisé. C'est vrai qu'il existe déjà dans plusieurs grandes villes des wagons pour le transport des vélos par voie ferrée, donc il faut voir avec la SNCF s'ils ne peuvent pas en proposer dès maintenant. Le TGV, à Besançon on n'a pas encore la Méditerranée, c'est la belle bleue, on a récemment labellisé aussi les viandes, beaucoup de labels rouges, maintenant on va avoir un PDU label vert parce que depuis le temps qu'on y travaille et qu'on le voit passer en conseil, on a pu constater depuis le dernier mandat à quel point vous aviez quand même amendé les projets initiaux. Parler du développement des sites propres, c'était déjà surprenant bien en amont, qu'une ville de l'importance de Besançon et compte tenu de sa surface géographique, ait mis autant de temps à s'équiper de sites propres. Je vois qu'on les développe, donc globalement on n'est pas contre mais là on passe presque du simple au double, alors est-ce que ces modifications fondamentales ne sont pas de nature à remettre en cause, purement et simplement, le PDU initial, c'est la question que je vous pose. Et j'aimerais quant à moi, que pour anticiper un petit peu sur la préparation de la mise en cohérence des différents PDU, vous précisiez, quand je dis vous, c'est les deux tendances majoritaires Verts et PS de votre municipalité, que vous précisiez un peu plus nettement vos positions sur le devenir du TGV et sur votre volonté vraiment de voir passer le TGV et de le voir arriver vite de façon tout à fait concomitante avec l'aménagement de la plaque multimodale de la gare Viotte.

Mme Marie-Odile CRABBÉ-DIAWARA : Nous avons bien conscience de tout le chemin déjà parcouru pour arriver au PDU actuel et nous en apprécions les évolutions récentes. Donc pour l'instant nous nous cantonnerons au PDU bisontin puisque c'est ce que nous sommes censés voter ce soir. Nous estimons essentielle la prise de conscience par tous du fait qu'il est absolument nécessaire et tout à fait possible de vivre mieux en utilisant moins sa voiture. Ici aussi se rejoignent l'écologie et la solidarité, au travers d'un service public efficace. C'est pourquoi nous tenons à souligner que pour nous ce vote n'est pas un aboutissement mais simplement une étape. Nous avons trois ans pour mettre en conformité avec la loi Solidarité et Renouvellement Urbain le PDU de l'agglomération et celui de la ville. Nous voulons que ces trois années soient marquées par une concertation accrue et par une mobilisation autour de la nécessaire évolution des mentalités dans ce domaine.

En ce qui concerne la concertation, les conclusions de la commission d'enquête montrent combien elle est nécessaire. En lisant ces conclusions, il est clair que de nombreux points sont à approfondir. C'est celles qui pour l'instant nous interrogent et sur lesquelles nous souhaitons continuer cette concertation. Je prendrai quelques exemples. Je rejoins les préoccupations de M. ROSSELOT sur les parcs relais : je pense qu'il y a urgence et je rappelle que le PDU actuel prévoit 2 350 places dans les parcs relais et que ce chiffre paraît bien dérisoire comparé aux 14 000 places dans le centre-ville. Prenons la place du vélo : le rapport de la commission d'enquête souligne que le PDU, contrairement à de nombreuses agglomérations, donc nous ne sommes pas en pointe, ne comporte pas d'objectifs chiffrés et que de nombreux aspects liés à l'utilisation du vélo ne sont pas traités, ce qui fait penser à un manque d'ambition pour ce volet. Je profite de cette occasion pour souligner publiquement qu'un travail important a été fait par l'association des usagers de la bicyclette, et que cette association devrait être dotée en 2001 d'une aide de la ville à la mesure de sa contribution à l'évolution du dossier. Il y a dans notre ville beaucoup de citoyens qui ont de bonnes idées. Il nous revient de nous donner les moyens de les faire s'exprimer et participer à la démarche.

Enfin, que penser du fait que dans le PDU proposé, il n'y a pas d'approche du financement des infrastructures ferroviaires ? Il est bien noté dans les conclusions de l'enquête «reporter l'ouverture de la croix -qui en fait est une étoile- de la croix ferroviaire à la réalisation du TGV affaiblit la portée du PDU. Et je pense que dans les évolutions récentes, ceci sera pris en compte». Ici aussi, des réponses doivent être apportées. Pour l'instant, les schémas qui sont en notre possession ne montrent même pas la convergence nécessaire des transports en commun en site propre vers la gare.

En conclusion, nous ne parviendrons à réduire les nuisances générées par notre utilisation abusive de la voiture que si toutes nos actions sont orientées dans ce sens. Chacun doit être acteur, depuis le technicien de la ville qui, lorsqu'il fait un aménagement même minime, doit penser à la place du piéton ou du vélo, jusqu'à celui qui conçoit le contournement non pas pour donner des itinéraires supplémentaires à des voitures plus nombreuses mais avec une vision globale dans l'esprit du PDU. La Gauche Alternative et Ecologique sera attentive à ce que cet esprit soit respecté et demande à ce que l'ensemble des composantes de la Municipalité soient largement associées à la réflexion.

M. Bruno LEGEARD : Je voudrais dire qu'il y a des soirs où l'on sait pourquoi on n'est pas de droite. Je veux dire par là que lorsqu'on entend au niveau national les références à l'écologie humaniste et qu'on entend dans ce conseil municipal la façon dont revient comme un leit motiv la création de parkings au centre-ville, on comprend qu'il ne suffit pas d'annoncer des formules toutes faites pour agir sur les grands problèmes environnementaux.

Très concrètement, ici on sait bien et je crois que plusieurs personnes l'ont exprimé, que les seules solutions sont aujourd'hui d'effectuer un transfert important des modes de transport en véhicule particulier vers les modes de transport en commun et vers les modes de transports doux et que cela passe forcément par des investissements qui ne seront plus dans les parkings, qui ne seront pas dans des voies nouvelles, mais qui seront effectivement dans des voies de transport en commun en site propre, qui seront effectivement dans des voies réservées pour les vélos et des cheminements piétonniers. Et très clairement, il ne faut pas faire croire aux gens qu'on va tout faire. Il faut bien faire comprendre que les enjeux sont là et que les enjeux financiers doivent évoluer en ce sens et je crois que c'est le sens des évolutions qu'on voit effectivement sur les propositions et sur le PDU.

M. LE MAIRE : Je partage totalement ton analyse.

M. Alexandre CHIRIER : Monsieur le Maire, simplement trois interrogations. Si étudies il y a sur le tram pneus, pourquoi la limiter sur le tram pneus et ne pas l'étendre à tout type de tramway y compris tramway sur rail ? Aujourd'hui, on sait que le coût entre les deux types de transport est de l'ordre de 20 - 25 %, ça a beaucoup évolué par rapport à ce qui se faisait auparavant et je trouve dommage, quitte à payer une étude, qu'on se limite à un mode de transport, sinon cette étude ne sert pas à grand chose si le choix est déjà fait.

Deuxième interrogation, par rapport à l'accès au monument phare qu'est la Citadelle, ça a été souligné lors du dernier conseil d'administration auquel nous participions. Je m'étonne que dans le PDU la question ne soit pas soulevée parce que c'est un des éléments majeurs du développement touristique de la Ville de Besançon. Or on n'en tient pas du tout compte dans le schéma proposé et je trouve que c'est un manque grave.

Troisième interrogation ou inquiétude : il est difficile de se prononcer sur le PDU si la municipalité n'exprime pas un choix clair par rapport à la gare TGV aujourd'hui puisque ce choix influe fortement le plan des déplacements urbains sur lequel on doit se prononcer. Il me semble que la logique veut que ce soir vous nous disiez comment vous vous positionnez et si vous le faites, se pose la question de la consultation, référendum ou autre forme que vous envisagez, sur l'utilité de cette consultation-là.

M. Benoît CYPRIANI : Je voulais répondre un petit peu, d'une part à M. ROSSELOT, puis à d'autres aussi. C'est le problème des discours qui sont écrits à l'avance, c'est qu'on dit des choses à propos desquelles les précédents interlocuteurs ont déjà répondu. Alors il serait bon quand vous vous

exprimez, Monsieur ROSSELOT, que vous corrigiez votre discours en fonction de ce qui est dit. En ce qui concerne les débats et concertations, je ne vois pas ce que votre amendement peut apporter à la question, il est évident que les associations de quartier, que les usagers seront consultés et on parle de cette commission de développement durable qui aura exactement l'office de la structure que vous proposez. J'imagine d'ailleurs à propos de votre amendement que vous vouliez dire ému d'une telle sollicitude et pas ému d'une telle sollicitation. -Enfin, je suis un petit peu mesquin, c'est vrai-. Je vous avais aussi mentionné qu'il y avait une étude tram qui était en cours. Quant au parc relais de la zone fluviale, c'est votre marotte depuis longtemps.

Pour M. CHIRIER, vous dites qu'il y a une différence de 25 % entre les différents types de tram. Ce n'est pas tout à fait exact quand même. Sans vouloir déflorer l'étude qui a été faite sur la comparaison du transport en commun en site propre, en gros les transports en commun en site propre bus, ça coûte 20 MF au kilomètre. Des transports en commun en site propre avec un tram à guidage optique du genre Civis, celui qui était prévu dans les communications concernant le PDU l'année dernière, il coûte à peu près 35 MF. Un transport en site propre avec un tram guidé, c'est-à-dire avec des rails, c'est minimum 60 MF. Ça peut monter jusqu'à 100 millions en fonction du type, si c'est monorail ou bi-rails, bref on est dans un rapport de 1 à 4 avec des trams, des autobus en site propre. Pour M. POCHARD, vous avez répondu Monsieur le Maire, c'est vrai qu'on a trois ans pour faire un nouveau PDU qui fusionnera les deux PDU existants. Entre l'adoption du PDU sur lequel on se prononce et la phase actuelle, il y a eu l'adoption de la loi de Solidarité Renouvellement Urbain qui change un petit peu la donne. De toute façon, tous les éléments seront un peu remis sur la table et je voulais ajouter à tous ceux qui parlent du TGV que la gare d'Auxon effectivement, on compte bien faire un référendum dessus mais avec ou sans référendum, ce TGV reste hypothétique. Tant qu'il n'est pas financé, on peut dire qu'il reste hypothétique et le PDU est réel. Donc de toute façon il faut élaborer un PDU qui tienne compte ou ne tienne pas compte de la voie TGV, là ça peut se discuter mais de toute façon on a une chance sur deux de se tromper.

Mme Françoise BRANGET : Je trouve un peu dommage qu'on fasse un raccourci opposition et tout voiture, stationnement. Je pense que vous n'avez pas le privilège de l'écologie et des mesures qui peuvent être prises. Un plan de déplacements urbains ça doit prendre en compte tous les modes de déplacements et ne pas privilégier un mode de déplacement par rapport à un autre. On ne pourra pas mettre tout le monde dans le bus et tout le monde dans la voiture. Il faut arriver à équilibrer tous ces modes de transports avec les modes de transports doux bien évidemment. Donc ce serait dommage d'opposer un mode de transport, un mode de déplacement par rapport à un autre et ce serait dommage aussi d'opposer le centre-ville avec les autres quartiers parce que le centre-ville a besoin de respirer aussi, on en est parfaitement conscient et on aimerait bien par exemple sortir tous les gros bahuts de la boucle. Et cela fait l'objet d'un vaste débat qui aurait dû rentrer dans le PDU. On aurait dû prévoir peut-être un nouveau plan de circulation, on est quand même un peu léger parce qu'on est pour les sites propres, on est pour les parkings relais et je ne voudrais pas qu'on nous dise continuellement : vous voulez du stationnement, on en a déjà de trop et on ne peut pas entendre ça. Le stationnement on en a besoin, il y a des tas de gens qui ont besoin de garer leur voiture, il y a des personnes qui ont besoin d'aller d'un point à un autre où il n'y a pas de ligne de bus, il y a des professions qui nécessitent d'avoir une voiture. Le transport collectif ne résoudra pas absolument tout. Il est évident qu'un site propre qui permettra d'accélérer la vitesse du bus, ce sera parfait à condition que les gens veulent bien mettre leurs voitures dans les parcs relais. Moi j'ai une suggestion, je trouve que les parcs relais à l'entrée de la ville je ne sais pas si c'est une bonne chose, mais à proximité du centre-ville, ça pourrait être pas mal non plus parce qu'au lieu d'avoir des gros bahuts qui traversent toute la ville, on aurait simplement des navettes avec des parcs relais un peu plus proches de l'hyper centre. Cela permettrait quand même de ne pas faire mourir le centre-ville, parce que, à vouloir chasser la voiture, vouloir l'exclure, ça a des limites et on risque de voir les habitudes commerciales changer, elles ont d'ailleurs déjà changé parce que les chalands ont plus tendance à aller vers les zones périphériques que vers le centre-ville compte tenu de l'accessibilité et si vous voulez maintenir une bonne attractivité du centre-ville, il faudra quand même maintenir une bonne accessibilité. Si les voitures étaient guidées dans des parcs de surface, voire souterrains, elles n'encombreraient pas les rues, elles ne pollueraient pas, elles ne dégageraient pas de gaz toxiques et on ne les verrait pas. Je serais pour une véritable piétonnisation du centre-ville, avec du stationnement pour des chalands mais également et surtout pour les résidents qui sont les éternels oubliés de la ville. On ne

sait pas qu'il y a 2 000 personnes qui habitent au centre-ville, qu'elles revendiquent également une certaine qualité de vie et la qualité de vie, ça passe par la facilité des moyens et le stationnement fait partie de la qualité de vie. Quand vous avez une famille avec trois enfants, vous avez un landau, un porte-bébé, etc. à transporter, vous ne pouvez pas faire un kilomètre à pied ou à vélo, il faut quand même bien accéder à son domicile et vous n'avez pas forcément un parking ou un garage pour tous les locataires, pour tous les habitants de la boucle. Alors si on veut chasser les familles, on va faire venir du monde en ville, on aura des célibataires, des étudiants et on aura plus de voitures car une famille a un ou deux véhicules et occupe un appartement, tandis que si vous avez x étudiants qui remplacent une famille, vous avez multiplication des voitures. On est asphyxié, on est bien d'accord, mais il faut arrêter de faire ce raccourci. On veut du stationnement, oui, mais fonctionnel. Le centre-ville ne fonctionne pas parce qu'il n'y a rien d'organisé et il faudrait qu'on puisse prendre en compte les bus, les voitures, les vélos et les livraisons. Tout cela est à organiser et peut l'être.

M. Marcel POCHARD : Juste trois petites observations. La première c'est pour dire qu'après avoir entendu M. CYPRIANI, je suis de plus en plus convaincu que vraiment c'est un PDU virtuel, parce que je l'ai entendu dire, tous les éléments seront un peu remis sur la table dans les années à venir -il a dit dans les trois ans à venir-. Ça veut bien dire qu'on est en train de voter sur quelque chose qui va être remis en cause et pourquoi Monsieur le Maire ? Parce qu'en réalité on sent bien que ce n'est pas véritablement prêt.

M. LE MAIRE : Pas du tout, c'est la loi qui le veut.

M. Marcel POCHARD : Non, la loi vous dit, si vous avez un PDU en cours et si vous ne voulez pas avoir à le recommencer, il faut le voter avant le 13 juin mais elle n'interdit pas... Mais, bien sûr la loi nous obligeait à sortir un PDU ; Mme VOYNET nous a donné un petit temps supplémentaire mais je vous rappelle que sur les 75 villes qui étaient astreintes à PDU au 1^{er} janvier 1999 -je ne sais pas combien elles sont aujourd'hui- aucune n'avait élaboré son PDU, ce qui montre combien l'opération est difficile et je ne vous en veux pas qu'on se retrouve devant tous ces éléments d'incertitude mais il faut bien admettre qu'il y a ces éléments d'incertitude et qu'on est dans le fond devant quelque chose qu'on aimerait bien que ce soit un vrai PDU mais qui est encore soumis à plein d'interrogations.

Deuxième petite observation sur ce qu'a dit M. LEGEARD : je suis d'accord avec Mme BRANGET, ce n'est pas la peine d'essayer d'opposer les uns et les autres. Je crois que l'écologie c'est notre patrimoine commun quoique vous en disiez et que nous y sommes aussi attachés que vous. J'ajoute en plus qu'il y a un élément, vous me direz je ne suis pas allé regarder le POS de Besançon à nouveau mais il y aura certainement des règles sur la politique de l'urbanisme à revoir, notamment sur l'exigence qui apparaît dans tous les plans d'urbanisme bien faits de la République, chaque fois qu'on construit, il faut des parcs de stationnement. Et cette exigence effectivement a été un peu contradictoire avec la volonté de limiter la circulation en ville.

Et puis dernière chose sur le débat, moi je crois que l'organisation du débat public est loin d'être aussi bien réglée que vous le pensez. Vous avez ce futur conseil du développement durable qui nous tombe là comme un cheveu sur la soupe, je ne sais pas ce qu'il va être exactement. Nous, nous avons quelque chose de beaucoup plus concret, c'est une commission du débat public, on voit fonctionner cela au niveau national. Moi j'avoue qu'en plus pour que ça marche bien, l'idéal serait que vous la mettiez sous la présidence d'une personnalité indépendante, c'est encore la meilleure garantie dans la République pour que les débats soient très ouverts.

M. LE MAIRE : On ne va pas polémiquer Monsieur POCHARD mais libéralisme et productivisme, ça rime quand même très rarement avec écologie.

M. Jean ROSSELOT : Je dirai simplement à mon ami Bruno LEGEARD qui dit on voit bien où est la droite, sous-entendu c'est nous qui défendons la qualité de la vie, etc. que si nous discutons de cet enjeu difficile mais capital ce soir c'est aussi un peu grâce à moi (réactions) en ce sens que j'ai voté cette loi en 1996. J'ai fait partie du cercle des intimes de Corinne LEPAGE qui en ont débattu et je me souviens du jour

où on a rajouté, parce qu'on ne le dit jamais «et d'utilisation rationnelle de l'énergie» parce que c'est la loi sur le plan de déplacements et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie. Avec la maison qu'il a, tout à fait intéressante, Bruno LEGEARD ne peut pas ne pas être un de mes fidèles supporters et celui de l'utilisation rationnelle de l'énergie. Maintenant c'est vrai qu'il y a la réalité et qu'il faut justement essayer de faire tout à la fois, tout en inversant les tendances et la tendance lourde vers laquelle il faut aller, c'est quand même celle du développement des transports en commun. On est bien d'accord et on peut s'étonner que cela n'ait pas été conçu, pensé plus tôt. En ce qui concerne le tramway, il y a le tram sur pneus qui n'est pas l'idéal, il y a le tramway qui a un fort effet porteur, il faut voir cela à Bâle -à Bâle en 1957, ils sont venus voir les Mulhousiens et ils leur ont dit : vous enlevez vos lignes de tramway ? et aujourd'hui à Mulhouse on les remet- ou dans les autres villes suisses où l'on voit en effet que le tramway a un fort effet attractif. Maintenant il y a le tram - train et ce qu'on vous demande c'est une mise à l'étude comparative. Le tram - train, je le rappelle, c'est un tramway qui rentre et qui peut sortir du réseau SNCF et cela a été dit je crois par Mme MENETRIER tout à l'heure, c'est très intéressant à l'échelle du futur pays et pas seulement de la Communauté d'Agglomération, de pouvoir imaginer qu'une ligne de tram - train puisse rentrer par exemple au centre-ville, voir les gens monter, descendre et ressortir sans transbordement au Valdahon ou bien à Baume-les-Dames.

M. LE MAIRE : Je vous signale que c'est à l'étude quand même tout cela, vous êtes en train «d'enfoncer des portes ouvertes».

M. Jean ROSSELOT : Sur Besançon ?

M. LE MAIRE : Oui avec la croix ferroviaire, il y a des études là-dessus entre autres financées par la Région, vous devriez le savoir.

M. Jean ROSSELOT : Il faudrait que ce soit dans le rapport aussi quand même ! C'est quand même fabuleux !

M. LE MAIRE : Mais ça l'est Monsieur, vous n'avez rien inventé avec le tram - train.

M. Jean ROSSELOT : Les parkings de proximité dans la ville : la grande différence c'est qu'il faudrait et je pense au port fluvial, une navette électrique évidemment, c'est là qu'il y a une nouvelle culture. Monsieur CYPRIANI, je pense que franchement «chat échaudé craint l'eau froide», je rappelle la réaction de l'association des usagers... Ecoutez, il faut être sérieux Monsieur CYPRIANI, l'AUTAB où vous avez des amis en nombre, a protesté avec véhémence sur l'attrape-nigaud qu'a constitué la promesse d'un débat qui n'a pas eu lieu ? Ne venez pas me dire après : à quoi cela sert que vous demandiez une commission du débat. Je pense qu'il serait plus important que vous demandiez au Maire qu'il précise les perspectives prévues sur la gare Viotte en fonction de la gare d'Auxon.

M. LE MAIRE : Ecoutez, j'ai d'excellentes relations avec l'ensemble des membres de ma majorité. Nous en discuterons entre nous et nous vous tiendrons informé de l'état d'avancement de nos réflexions.

M. Jean-Claude ROY : Je voudrais préciser plusieurs choses, rassurer M. POCHARD quand il parle de fragilité opérationnelle ou de PDU virtuel. Le PDU c'est un concept d'orientations à 10 ou 12 ans, ce sont des grandes orientations et la programmation des actions matérielles du PDU sont reprises dans le document, elles sont évaluées, à part la croix ferroviaire et le pôle multimodal de la gare Viotte, mais tous les éléments du projet qui ne sont pas chiffrés sont des projets d'agglomération qui seront repris par la compétence Transports de la Communauté d'Agglomération toute neuve. Donc ces actions sont programmées ; il faudra qu'ensemble on délibère, qu'on fasse des choix et qu'on les finance mais on ne peut pas dire qu'aujourd'hui le PDU est virtuel, ce sont des orientations à 10 ans et on aura à mettre en oeuvre tous ces projets-là. C'est la première chose.

Alors tram - train, qu'est-ce que le tram - train ? C'est un autorail léger qui permet d'accélérer et de freiner rapidement. Ce n'est pas une nouveauté, on en a parlé il n'y a pas très longtemps avec le Conseil Régional ; c'est un instrument qui pourrait équiper la liaison entre la gare Viotte et la ligne nouvelle dans le

cadre d'une desserte péri-urbaine qui serait prise en compte par la Communauté d'Agglomération. Cela permettrait de désenclaver Besançon par rapport à l'axe Nord parce que la RN 57 est saturée et ça correspondrait à un aménagement équilibré pour cette zone-là qui n'a pas de liaison ferrée. On pourrait faire un arrêt à Devecey, à Miserey, à Ecole, à la porte Nord qui serait un parc-relais bus et un parc-relais train et venir à la gare Viotte en site propre puisque la ligne actuelle dessert uniquement le fret, donc cette infrastructure modernisée pourrait desservir l'axe Nord de la Communauté.

En ce qui concerne l'enquête sur le tram sur pneus gare Viotte, on peut considérer que pendant les 10 ou 12 années à venir on ne restera pas sur un document d'orientations qui a commencé à être discuté en 1998. J'espère que d'ici à 2010 on aura des nouveautés dans les matériels ou un nouveau regard sur l'évolution des modes de transport dans la ville et dans l'agglomération qui nous imposeront de revoir le bilan fait en 1998 afin de l'adapter, d'infléchir notre orientation pour qu'elle colle bien à l'évolution des comportements des gens.

L'accès à la Citadelle, c'est aussi ce qu'on fera de la circulation des bus au centre-ville. Le PDU prévoit 50 % de bus en moins au centre-ville mais on ne dit pas quelles lignes vont être affectées, c'est un autre dossier. Le plan de circulation et le PDU sont deux dossiers séparés. Le PDU trace le cadre, le plan de circulation est l'instrument qui décline les orientations fixées par le PDU. Voilà ce que je voulais dire. Le port fluvial, il faut rassurer M. ROSSELOT avant qu'il ne parte parce qu'il va faire des cauchemars cette nuit, je peux dire que dès les premières semaines, la nouvelle équipe municipale s'est rendue sur place. Elle a même étudié la faisabilité d'aménagements provisoires pour les bus d'été ; or l'état des lieux est tellement désastreux qu'on a renoncé. Donc le port fluvial fait partie des sites et des lieux qui sont répertoriés comme pouvant être des parcs-relais d'entrée de ville, mais celui-là parmi d'autres. Donc le port fluvial n'est pas un site oublié de la nouvelle équipe municipale.

M. LE MAIRE : Monsieur ROSSELOT, vous avez déjà parlé deux fois, vous n'avez plus la parole. Simplement une précision pour le port fluvial, nous avons demandé aux services techniques d'étudier les possibilités de parking mais la difficulté résiderait dans la sortie de ce parking car il faut traverser l'avenue Gaulard, c'est donc beaucoup plus compliqué que vous semblez le dire mais c'est un projet qui a été étudié il y a déjà au moins un mois et demi. Nous avons encore 6 interventions et nous clôturerons.

Mme Corinne TISSIER : Juste une réflexion par rapport à ce que vous avez dit Madame BRANGET... Privilégier un mode par rapport à un autre, moi ça me fait sourire parce qu'à l'heure actuelle c'est quand même la voiture qui a été privilégiée et dans la première rédaction du PDU au niveau budget, elle correspondait à 75 % du budget. Alors parler de limitation de la voiture, ça fait sourire.

M. Pascal BONNET : Je constate en fait, si j'ai bien compris, qu'on est là pour voter un nouveau projet qui est un nouveau PDU alors que le PDU du mandat précédent a été déjà mis en place assez tardivement par rapport à ce que la loi prescrivait, car on voit là des modifications majeures qui sont liées à l'enquête et qui sont liées aussi aux équilibres internes de la majorité. C'est un PDU qui est largement peint en vert mais pourquoi pas ? Il y a des points d'ailleurs où on se retrouve parce que la droite n'est pas aussi anti écolo que certains veulent bien le dire. Moi personnellement je pense quand même que des parkings de proximité éviteraient aux voitures de tourner, parce qu'elles continueront à venir, et pourraient permettre aux consommateurs de consommer au centre-ville. Et je constate d'ailleurs que ces parkings de proximité qui étaient un des éléments de votre campagne, votre document du premier tour, qui était un peu en rupture avec le mandat précédent, apparemment il n'existe plus, ce sont les accords d'entre deux tours. Ce que je constate, c'est que l'ancien PDU est largement critiqué dans l'enquête et vous reprenez ces critiques en terme de communication et de débat. Il n'y a pratiquement pas eu de débat et on se souvient d'ailleurs que le débat a été organisé à un moment donné, au mois d'août, où personne n'était là. Alors l'opposition vous propose des moyens de débattre encore plus pertinents, vous n'en voulez pas, soit.

Je voudrais revenir plus précisément sur ce que je ne comprends pas bien dans vos projets, entre tram - pneus, tram - train, site propre parce que ce que je lis là, c'est qu'on va développer le site propre avant tout, ce qui est tout à fait adapté, mais pourquoi si tard ? J'ai été frappé quand la compétence

transports a été transférée, j'étais alors à la commission infrastructures du district devenu agglomération, de la faible proportion de sites propres en pourcentage, j'en voyais un peu en traversant la ville, on était vraiment en retard, donc on ne va pas être contre le développement des sites propres, et c'est sans doute un acquis. Donc on va vers des sites propres avec des bus, et on espère sans doute la possibilité du tram - train. Mais le tram - pneus est-ce qu'il existe encore dans vos projets ou était-il simplement un gadget de débat municipal il y a quelques mois ? Je me souviens aussi avoir entendu le Ministère de l'Environnement à l'époque mettre en cause ce gadget. Alors je ne sais pas quelle est la position de la Municipalité actuelle par rapport au tram - pneus, sachant que les Verts ont dû entendre ce que disait le Ministère de l'Environnement à l'époque. Nous, on a vu une maquette, visionné un film et on nous a dit que ça ne pouvait pas se mettre en place et aujourd'hui dans les conclusions, je ne vois pas ce tram - pneus. Donc, où en est-on ?

M. LE MAIRE : Une étude va être faite par la CETE qui va appréhender toutes les possibilités de tram, voire même de tram sur rails et tram - pneus, il n'y a absolument rien d'abandonné. Et je suis désolé de vous le dire, mais vous n'avez pas bien compris ; ce n'est pas un nouveau PDU qu'on vous demande de voter, c'est un PDU amendé parce qu'il y a eu une enquête et on en tient compte. Si nous ne le faisons pas, vous diriez que nous sommes bornés, sourds et aveugles, mais c'est le même PDU qu'on vous propose de voter. Cela dit, je ne veux pas essayer de vous convaincre. On a bien compris ce soir qu'il y avait un certain nombre de membres de ce conseil municipal qui allaient à tout prix vouloir s'opposer à tout, parler sur tout, c'est le rôle de l'opposition. Un certain nombre de remarques ont été fort pertinentes et nous essaierons de les prendre en compte mais je crois qu'il faut arrêter d'intervenir pour avoir demain son nom dans la presse locale parce que vous n'avez pas... mais ce n'est pas spécialement à vous que cela s'adresse Monsieur BONNET... mais d'un point de vue général je crois qu'il ne faut quand même pas qu'on dise qu'on remet tout à zéro, qu'on remet tout à plat, ce n'est pas ça et vous le savez très bien.

M. Eric ALAUZET : Avant que tout le monde ne se précipite vers Jean ROSSELOT pour le couvrir d'éloges après son acte magnifique de 1996 aux côtés de Corinne LEPAGE, je voudrais ajouter que c'est quand même l'occasion de rappeler le combat que mènent depuis plus de 30 ans des militants de toutes sortes, et je n'en citerai qu'un, René DUMONT, pour cette prise de conscience de la dégradation de la planète et du réchauffement climatique, du courage des gouvernements scandinaves et en particulier Mme BRUNTLAND, premier ministre norvégien dans les années 1980, et enfin de la prise de conscience internationale et de la conférence de Rio des Nations Unies en 1992. Et c'est de là que part la loi de 1996 que vous avez votée heureusement Monsieur ROSSELOT. Parce que le problème de fond c'est bien celui-là, quand M. POCHARD nous dit que c'est une ambition démesurée, ce n'est pas une ambition démesurée, c'est une absolue nécessité. On va pleurer tous les jours sur les inondations dans la Somme, sur les inondations dans l'Aude, sur les inondations dans les vallées des Alpes, sur toutes les catastrophes naturelles et en même temps on ne prendra pas les mesures conséquentes que l'on doit prendre localement qui même si c'est une petite goutte d'eau dans l'océan, sont indispensables, donc ce n'est pas démesuré, c'est nécessaire. Et c'est pour cela qu'il faut être capable de réinterroger des projets qu'on a dans les tiroirs depuis vingt ans et je pense notamment à cette rocade Nord-Est. Nous n'avons pas voulu avoir d'a priori mais simplement souhaiter que chacun s'interroge, est-ce que ce projet d'il y a vingt ans est encore légitime aujourd'hui, et ait le courage de comparer différents scénarios, c'est des pratiques qu'on devrait avoir régulièrement sur tous les projets. La loi que vous n'avez pas votée, en 1982 celle-là, Monsieur ROSSELOT, la loi d'orientation sur les transports intérieurs imposait, devrait imposer systématiquement, chaque fois qu'il y a des grands débats d'envergure, de comparer différents scénarios. Donc là il faudra que nous comparions deux fois deux voies, versus deux fois une voie, versus valorisation de l'existant avec les conditions qui ont été évoquées par les uns et les autres.

Et je voudrais ajouter une dernière chose à propos de tram, tram - train, site propre, c'est que je ne voudrais pas qu'on laisse croire qu'on pourra tout faire parce que dans l'état actuel du PDU tel qu'il est, les sites propres bus sont finançables. Il faudra déjà faire un effort conséquent pour financer un tram, surtout si on le veut encore un peu plus ambitieux que ce qu'il avait été évoqué au départ, avec un tram qui puisse passer au centre-ville, ça coûtera beaucoup plus cher que prévu. Et si l'on parle derrière d'une croix ferroviaire performante, avec un cadencement matin et soir etc., on ne pourra pas, il faudra choisir, on pourra utiliser la croix ferroviaire avec quelques liaisons, mais une croix ferroviaire performante ce ne sera pas possible. Donc il faudra choisir et c'est devant cette responsabilité qu'on sera mis les uns et les autres.

M. LE MAIRE : Je suis d'accord avec ton intervention ; il faudra effectivement choisir car on ne pourra pas tout faire.

M. Alexandre CHIRIER : Monsieur le Maire, je voudrais simplement répondre à M. CYPRIANI sur notre proposition et celle de Jean ROSSELOT d'une commission de débat public. Au mois de janvier, on a reçu la plaquette concernant le PDU, le 12 ou le 13 janvier dans nos boîtes à lettres et il fallait répondre pour le 26 janvier. Ce n'est pas correct, simplement notre inquiétude est là.

Deuxième élément, vouloir opposer droite - gauche sur ce problème-là je trouve que c'est un petit peu réducteur et ça m'étonne de la part de Bruno. C'est légitime pour nous élus, de nous interroger sur ce qui se passe et je crois qu'il ne faut pas nous le reprocher. Comme le discours sur le libéralisme ou le productivisme, vous ne le tenez pas avec tant de véhémence devant les chefs d'entreprise, Monsieur le Maire, j'ai pu vous voir à certaines occasions.

Troisièmement, je ne cherche pas à comparer le coût d'un tramway, qu'il soit sur pneus ou sur rails, par rapport au bus, parce qu'on sait qu'on passe du simple au quadruple, au quintuple. Simplement, le choix qu'on veut faire effectivement est important en terme d'image, je reprends ce qu'a dit Jean-Claude ROY. J'ai vécu l'arrivée du tramway à Grenoble où je ne suis resté qu'un an -autrement j'ai toujours été à Besançon- j'ai vu le changement. Simplement je ne sais pas si vous avez des enfants, moi j'ai la chance d'avoir une petite fille d'un an que je promène encore dans une poussette et aujourd'hui, sans tramway, sans un mode de transport où je puisse accéder avec la poussette, jamais je ne pourrais venir au centre-ville en transport collectif. Et je crois que tous les Bisontins qui ont des enfants sont dans ce cas-là ainsi que tous ceux qui ont des problèmes de mobilité, je n'ai peut-être pas votre santé ni le dos assez musclé Monsieur CYPRIANI. Je vous remercie Monsieur le Maire de m'avoir permis d'intervenir une deuxième fois, je crois qu'on peut, sur un sujet aussi important, intervenir au moins deux fois.

M. LE MAIRE : Deux, vous pouvez, trois cela devient plus difficile.

M. Bernard LAMBERT : Monsieur le Maire, pour ce qui me concerne, je n'ai pas autorité pour faire une synthèse mais je la trouve quand même extrêmement difficile. Les interventions ont été riches, longues, convaincantes pour certaines, mais comment maintenant passer et conclure par un vote eu égard aux priorités qui sont divergentes dans les attentes, avec autant de distance entre les propositions et les besoins des Bisontins, avec aussi, je crois qu'il faut le noter, des écarts dans les coûts en fonction des priorités, je pense principalement à la clef de voûte de ce PDU qui est le choix sur le TGV et ce référendum qu'on attend.

Finalement, Monsieur le Maire, ça paraît quand même un peu flou ; pourquoi allons-nous voter ? Pour quelle durée ? Quels sont les enjeux ? Bref, j'aimerais que vous puissiez nous éclairer avant qu'on passe au vote.

M. LE MAIRE : Je peux vous dire tout de suite que nous devons voter ce soir, en tout état de cause avant le 13 juin, pour éviter d'être obligé de remettre complètement à plat ce plan de déplacements urbains et de prendre ainsi du retard. Je pensais que chacun ici avait compris ce soir que ce n'est pas un PDU virtuel, ni un nouveau PDU, ni un PDU vert, que c'est un PDU amendé suite à un certain nombre de remarques faites par la commission d'enquête, parce qu'ensemble nous en avons discuté et que lorsque les remarques sont bonnes, qu'elles viennent de la minorité ou d'ailleurs, nous les prenons en compte. Maintenant, si nous remettons tout en cause, nous allons perdre simplement trois ans au niveau de notre agglomération. Nous avons conscience que tout n'est pas totalement ficelé, que tout n'est pas totalement parfait, bien sûr, mais de grâce si vous ne voulez pas le voter, ne cherchez pas des excuses ! Soyez très clairs, si vous voulez effectivement faire perdre du temps à l'agglomération dans le domaine des transports en commun, ne le votez pas mais ne cherchez pas de faux prétextes. Il faut le faire maintenant et vous savez bien, nous l'avons tous dit, qu'il y aura une nouvelle étape imposée par la loi SRU où nous pourrions remodifier un certain nombre de choses mais il faut maintenant avancer. Nous ne pouvons aujourd'hui décider de tout recommencer, je pense que ce ne serait pas sérieux. Voilà les raisons pour lesquelles il faut aujourd'hui se prononcer.

M. Bruno LEGEARD : Vous ne voulez pas voir les clivages mais il ne faut pas faire croire encore une fois qu'on va pouvoir tout faire et la mutation qui est devant nous, et c'est ça le point important, c'est une vraie mutation de société. Eh bien elle ne s'appréhendera pas à coup de centaines de millions de francs mis dans des voies nouvelles et dans des parkings, c'est bien clair et ce sont ces décisions un peu volontaristes qu'il faut prendre et qui constituent le clivage dont je parlais tout à l'heure.

M. LE MAIRE : Michel LOYAT pour conclure globalement et rapidement.

M. Michel LOYAT : Quelques remarques surtout puisque beaucoup de choses ont déjà été dites.

D'abord concernant l'information et la concertation. Là j'ai été très surpris et je crois que d'autres l'ont été, sévérité de la commission d'enquête, là véritablement c'est le contraire. Je crois que M. ROSSELOT a lu un peu trop vite, c'est-à-dire qu'il a repris en fait le résumé des critiques fait par les commissaires. Moi je lis au contraire les conclusions : «la concertation faite à l'occasion du PDU a été très développée sur la Ville de Besançon». Ce n'est pas d'une sévérité extrême. Il y a quand même une petite réserve effectivement, un regret concernant la diffusion tardive de la plaquette. Dont acte. Ça a été fait un peu tardivement mais enfin ce n'est quand même pas une charge. Concernant les réunions, vous avez là encore dans le document, dans les annexes, le nombre important des réunions de toutes sortes qui se sont tenues, à la phase diagnostic avec un dépliant tiré à 60 000 exemplaires, à la phase scénario avec notamment je cite, six réunions à la demande des conseils de quartiers, enfin là encore un dépliant en 60 000 exemplaires, c'était une petite mise au point qui me paraissait nécessaire.

Concernant la prise en compte des éléments nouveaux introduits par la loi SRU, effectivement ça n'est pas dans le PDU. Ce n'est même pas dans le rapport qui vous est proposé, ça sera fait dans la refonte des deux PDU dans les trois ans à venir, c'est prévu par la loi et je rappelle d'ailleurs que cette refonte se fera dans un contexte d'agglomération, dans le cadre de l'agglomération, ce qui a peut-être d'ailleurs été un peu oublié par certains. Vous avez pu constater certaines formulations où nous faisons des propositions parce que concernant les transports en commun, c'est maintenant la communauté d'agglomération qui en a la compétence. Nous n'allons pas voter ce soir sur une programmation détaillée ; c'est effectivement un concept, un accord de principe qu'il faut maintenant décliner de manière précise dans la réalité.

Autre remarque concernant le centre-ville, alors là je ne veux pas bien sûr réouvrir le débat, sinon quand même pour dire que l'action de la précédente municipalité, que nous poursuivons, va bien dans le sens d'une dynamisation du centre-ville, qu'il s'agisse des projets commerciaux, de l'implantation de plus de logements, etc. Mais nous avons également le souci de maîtriser, de diminuer le stationnement et je crois qu'il ne faut pas confondre stationnement et garage. Il y a là deux problématiques différentes. Il y a des besoins différents et ne pensons pas qu'au nom des riverains pour lesquels il faut des garages, il faille multiplier les places de stationnement. Là je crois qu'il y a une confusion assez grave qui est faite.

Voilà l'essentiel des mises au point. Eric ALAUZET a cité tout à l'heure des précurseurs du PDU, des personnes qui se sont battues, moi j'ai envie de terminer quand même par le nom d'un Bisontin qui n'était pas spécialement écologiste ni même socialiste, c'est M. REGANI et là on retrouve un terme cité par Bruno LEGEARD notamment, c'est le volontarisme, il faut effectivement dans ce domaine du volontarisme, des engagements forts et la volonté de modifier les comportements, c'est ce à quoi nous nous attellerons.

M. LE MAIRE : Concernant André REGANI, tu as parlé de volontarisme, j'ajouterai même courage parce que lorsque l'on se souvient de la situation en 1973, des campagnes qui ont eu lieu à l'époque à Besançon, il a fallu beaucoup de courage à André REGANI et à Jean MINJOZ aussi qui l'avait soutenu, pour mettre en place ce plan de circulation qui a été un modèle et qui l'est toujours. On imagine ce que serait Besançon sans ce plan de circulation s'il y avait encore des voitures se croisant dans la Grande Rue et dans la rue des Granges. Là ils ont été des visionnaires et visionnaires courageux. Joseph PINARD n'est plus là mais il pourrait nous ressortir la presse de l'époque et vous verriez combien étaient fortes et injustes toutes les attaques et ce qu'a dû subir André REGANI.

Sur ce PDU, beaucoup de choses ont été dites, j'en partage un certain nombre, d'autres non. On ne va pas revenir dans le débat puisque vous l'avez bien compris, ce soir ce n'est pas un aboutissement, c'est une étape, il faut que nous avançons.

Concernant la proposition de notre collègue ROSSELOT sur la commission locale du débat public, je sais que c'est quelque chose qui lui tient beaucoup à coeur parce qu'il nous en reparle dans chacune des assemblées dans lesquelles nous siégeons. Vous avez vu qu'il y avait, parmi les propositions, la mise en place d'un comité de suivi unique des deux PDU, sous la responsabilité de l'agglomération. Ce comité de suivi va déjà permettre de fixer des objectifs aux élus bisontins pour savoir quelle sera leur position en matière de coût d'agglomération. Il va également permettre de maintenir et de renforcer les liens entre élus et usagers et de mettre en place effectivement deux nouveaux outils de communication, d'information, de concertation, afin de mobiliser les Bisontines et les Bisontins dans les quartiers, puisque comme certains l'ont dit, ce PDU passe aussi vraiment par une mobilisation et une prise en compte au niveau des quartiers. Je ne reviendrai pas sur les transports en commun en site propre et le stationnement. On a peut-être déjà une première idée pour un parking relais de proximité qui pourrait se faire rapidement, sur le secteur de Planoise, avec l'utilisation du parking Cassin qui est grand, parfaitement éclairé, parfaitement gardienné et qui est gratuit. On pourrait peut-être là faire un essai qui nous permettrait dans un premier temps de voir comment cela fonctionne.

En ce qui concerne le vélo, je l'ai dit pendant la campagne et je peux le redire ce soir, on n'a pas été forcément bon. Il faut qu'on fasse mieux et même si effectivement la ville ne s'y prête par forcément, on peut quand même envisager que dans beaucoup de cas, le vélo est un moyen de déplacement intéressant dans Besançon. Nous devons donc prendre un certain nombre d'initiatives afin que les vélos puissent mieux vivre dans notre ville et mieux cohabiter, je le dis au passage, avec les piétons. Car si effectivement il ne faut pas qu'il y ait de voitures sur les trottoirs et sur les pistes cyclables afin que les vélos puissent se déplacer, je crois qu'on sera aussi attentif à ce que les vélos cohabitent bien avec les piétons et respectent la réglementation en matière de circulation. Mais de cela nous en avons déjà parlé avec la conseillère municipale chargée des transports de modes doux, elle est totalement d'accord avec moi. L'essentiel ayant été dit, le débat est clos».

Après en avoir délibéré et sur avis favorable de la Commission Voirie-Transports, le Conseil Municipal, à l'unanimité moins 13 abstentions, adopte les propositions du Rapporteur.

Récépissé préfectoral du 14 juin 2001.