

Programme d'Aménagement d'Ensemble Châteaufarine - Proposition de mise en oeuvre

M. LE MAIRE, Rapporteur : La zone commerciale de Châteaufarine connaît aujourd'hui quelques difficultés en terme d'accès et de circulation, notamment en période de pointe (week-end, fêtes...). Par ailleurs, les potentialités de constructions du site laissent augurer de l'aggravation de ces phénomènes.

Il est donc nécessaire de projeter des modifications de voirie afin de redéfinir les conditions de desserte et d'améliorer la circulation à l'intérieur de cette zone, tant pour les véhicules particuliers que pour les transports en commun.

L'étude technique a permis de proposer des solutions axées sur 3 points principaux :

1. Améliorer l'équilibre des flux entre les deux entrées Est et Ouest de la zone par la création d'un giratoire entre la bretelle de sortie Ouest et la route de Franois.

2. Augmenter la capacité de l'axe central constitué par la rue René Char pour permettre une meilleure fluidité des véhicules particuliers et la création d'une voie TC en site propre et améliorer les échanges avec le coeur de la zone par la création d'un giratoire entre la rue Char et la rue du Bellay.

3. Séparer la circulation pour l'accès à la zone commerciale et à la zone de logements du secteur MIROUNES - ESSARTS L'AMOUR en créant un accès réglementé à la zone commerciale.

Il est proposé de recourir à l'établissement d'un Programme d'Aménagement d'Ensemble (PAE) selon les modalités des articles L 332.9 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Le périmètre couvert par le PAE concerne l'ensemble des terrains identifiés et reportés sur le document graphique ci-après.



L'étude économique a permis de faire une estimation des coûts des équipements (hors taxes) :

1	Echangeur Ouest RN 73 (FLY)	350 K€
2	Rue René Char (partie Ouest)	100 K€
3	Giratoire rue René Char	400 K€
4	Rue René Char (partie Est)	200 K€
5	Fermeture rue André Breton, adaptation des carrefours Appolinaire, du Bellay, Essarts l'Amour	50 K€
6	Acquisition de terrain pour l'élargissement	60 K€
Pour un total de		1 160 K€

Il est proposé de faire supporter aux constructeurs privés 80 % de ces dépenses.

Les nouvelles constructions et les extensions à venir sur cette zone pouvant être estimées à 23 000 m² de SHON, la participation au titre du PAE se monte donc à :

$$\frac{1\,160\,000 \times 0,80}{23\,000} = 40,35 \text{ M€/m}^2 \text{ de SHON}$$

La part restante, soit 20 %, sera à la charge de la Ville qui assurera la maîtrise d'ouvrage des équipements définis dans le PAE.

Toutefois, l'aménagement de la rue René Char devant permettre la création d'une voie Transports en Commun en Site Propre, la CAGB sera sollicitée.

Les participations des deux collectivités (hors prise en charge de la TVA) pourraient être de :

- 162 000 € pour la Ville de Besançon
- 70 000 € pour la CAGB.

Il est, par conséquent, proposé :

- d'instituer un PAE sur les parties du territoire de la commune définies par le plan à l'échelle du 1/2000^{ème} ci-joint,
- d'assurer la réalisation de ce programme d'équipement, à compter de la prise d'effet de son approbation, dans un délai de 2 ans pour le début des travaux qui devront se terminer dans un délai de 5 ans à compter de leur engagement pour un coût estimé à 1 160 000 € valeur avril 2004,
- de solliciter la CAGB pour définir sa participation,

- de fixer la part des dépenses de réalisation de ces équipements mis à la charge des constructeurs à 80 % du coût total ci-dessus soit 40,35 €/m² de SHON autorisée, cette participation se substituant à la TLE,

- d'autoriser M. le Maire à inscrire en recettes, par décisions modificatives au budget de l'exercice courant, les participations des constructeurs privés et de la CAGB sur les imputations 13.824.1325/1328.4809.30300.

Les règlements des participations des constructeurs sont fixés à 12 mois après délivrance de l'autorisation de construire.

Ces participations seront actualisées au moment de leur fixation sur la base du dernier indice TP01 connu avec comme indice de base l'indice de décembre 2003 soit 488,5.

Le Conseil Municipal est invité à :

- approuver l'établissement du PAE de Châteaufarine selon les modalités ainsi définies,
- autoriser M. le Maire à signer tous documents relatifs à cette affaire.

La présente délibération fera l'objet d'un affichage en Mairie pendant un mois et mention sera insérée dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le Département.

«M. Jacques MARIOT : A l'été 2003, la Ville de Besançon a été sollicitée par de nombreuses enseignes commerciales qui désiraient soit faire des extensions, soit des créations sur la zone de Châteaufarine.

M. LE MAIRE : Tu présentes l'aspect commercial et l'aspect voirie sera présenté par Jean-Claude ROY.

M. Jacques MARIOT : La Commission Départementale d'Equipeement Commercial ne pouvait pas laisser ouvrir la bagatelle de 23 000 m² supplémentaires de surface commerciale sans que des travaux importants soient faits en matière de lisibilité et de circulation des voitures. Chacun d'entre vous connaît la problématique, le mercredi, le vendredi après-midi et le samedi c'est infernal. Donc nous avons proposé dans le cadre d'un programme d'aménagement d'ensemble, de réaliser des travaux conséquents à hauteur de 1 160 000 €. Le financement de ces travaux sera partagé entre les enseignes qui voudront soit s'étendre, soit s'installer et la Ville, sur la répartition de 20 % pour la Ville de Besançon et 80 % pour les propriétaires qui déposeront leur permis de construire à la Ville de Besançon. La répartition se fera au mètre carré de SHON, surface hors œuvre nette à hauteur de 40,35 € le mètre carré. Voilà la problématique telle qu'elle se pose puisque aujourd'hui à l'entrée Est de Besançon, il y a 4 voitures sur 5 qui rentrent côté jardinerie, donc on veut rééquilibrer et pour faire ce rééquilibrage, il nous paraît important de prévoir un giratoire de grande taille du côté de FLY, d'ouvrir la rue René Char à double voie, et prévoir un autre giratoire également dans l'articulation entre la rue René Char et la rue du Bellay. La problématique de circulation routière étant une compétence de l'agglomération, M. ROY va s'en charger.

M. Jean-Claude ROY : Il est proposé d'intervenir sur trois axes : améliorer l'équilibre des flux entre l'Est et l'Ouest, augmenter la capacité de l'axe central de la rue René Char pour une meilleure fluidité des véhicules particuliers et des bus, et troisièmement séparer la circulation d'accès à la ZAC de celle d'accès à la zone d'habitats sur le côté Sud.

Le point 1 concerne l'aménagement de l'échangeur Ouest de FLY, on l'appellera comme ça, pour permettre une meilleure accessibilité depuis le chemin de la Dinde qui vient de Franois pour une estimation à 350 K€, le groupe Casino s'engageant à créer à ses frais un accès direct depuis son échangeur directement sur le parking sans aller faire le petit «s» retourné qui nous emmène vers Leroy Merlin. Cela facilitera la fluidité et l'accès côté Ouest.

Le point 2 vous propose d'étendre l'acquisition de terrains, le point 3 pour étendre les emprises de la rue René Char sur la partie Ouest, c'est le carrefour giratoire de la rue du Bellay, c'est aussi, sur l'ensemble de cette rue, supprimer en même temps les tourne à gauche qui aujourd'hui sont des grains de sable continuel qui empêchent la fluidité.

Les points 4 et 6 concernent l'élargissement de la rue René Char pour organiser dans son point central, une voie de transport en site propre sur la partie médiane, site propre qui circulera en banalité dans les deux sens.

Le point 5 est relatif à l'amélioration des trois carrefours qui sont situés sur la partie d'habitats pour permettre une meilleure sécurité car ce sont des points accidentogènes ; cela permettra également d'en réguler l'accès pour éviter le transit dans les zones d'habitations.

L'ensemble de ces mesures sont résumées dans cette cartographie. Je crois qu'on peut en rester là Monsieur le Maire et répondre aux éventuelles questions.

M. LE MAIRE : Merci pour cette présentation synthétique et complète.

M. Jean-Paul RENOUD-GRAPPIN : J'ai plusieurs remarques à faire sur le projet, certaines que j'avais déjà faites en commission lors de l'examen de ce projet il y a à peu près trois semaines, deux remarques à la fois sur la forme et sur le fond. Sur la forme, c'est vrai, je crois que tout le monde a pu constater régulièrement des bouchons dans ce secteur. Il fallait donc faire quelque chose et nous sommes bien sûr tous favorables à ce plan de réaménagement qui était vraiment nécessaire, mais franchement je ne suis pas du tout convaincu par le réaménagement que vous souhaitez faire aujourd'hui. En fait, j'ai l'impression qu'au départ, Monsieur le Maire, vous aviez de très bonnes intentions, c'est-à-dire que vous avez pris en compte la réalité et vous avez soulevé les problèmes, et qu'ensuite ce bon élan a été modéré. On voit donc apparaître un projet qui pour moi est un petit peu «bâtard», qui ne rime à rien parce que j'ai l'impression qu'on fait les choses à moitié.

Je m'explique déjà sur la partie la plus simple, c'est-à-dire sur l'accès Sud que vous allez bloquer, l'aspect entrée par les lotissements. C'est vrai qu'on ne peut être que favorable à cela parce qu'en fait les voies d'accès n'étaient pas réalisées pour accéder à la zone commerciale. Néanmoins ce qu'on peut quand même regretter, c'est que les municipalités précédentes n'aient pas prévu un accès possible depuis Planoise Sud, c'est-à-dire se soient laissées piéger un petit peu par les lotissements qui se trouvent le long de la route qui mène à Avanne. C'est vrai qu'on aurait peut-être dû prévoir à l'époque un troisième accès peut-être un peu moins important que les deux autres mais ça nous aurait bien rendu service aujourd'hui.

Deuxième point, c'est l'aspect de la rue René Char ; je regrette un petit peu que le plan qui nous a été transmis dans notre document soit beaucoup moins clair que celui qu'on nous présente aujourd'hui sur cette diapositive. Je ne comprends pas qu'on ne transforme pas véritablement la rue René Char. On voit que la rue est coupée maintenant en deux parties, que chaque partie, la partie Sud et la partie Nord vont en fait être en trois voies, deux voies pour rentrer en ville et dans l'autre il y aura deux voies pour accéder vers Géant Casino et il y aura une quatrième voie centrale qui sera en fait une voie destinée aux bus. Je ne comprends pas qu'on n'ait pas opté pour une véritable deux fois deux voies avec, si on pouvait le faire et si vous le souhaitiez, une véritable voie pour les bus. Je pense qu'il y aurait eu un petit peu moins

de blocage dans la circulation des véhicules et celle des bus si on avait déjà dans un premier temps fait une deux fois deux voies sachant que je trouve extrêmement dangereux le carrefour qui va être central. En effet, il n'y aura plus de tourne à gauche, aussi toutes les voitures vont venir tourner sur ce carrefour central qui va être traversé par les bus régulièrement dans les deux sens. S'il n'y a plus de tourne à droite et plus de tourne à gauche, les voitures seront arrêtées au moins par les bus qui devront passer.

M. LE MAIRE : J'attire votre attention sur le fait que ce ne sont que des propositions, des projets qui vont être rediscutés. Nous devons aujourd'hui prendre cette délibération pour pouvoir arrêter le PAE et demander à ceux qui vont venir s'installer ici de contribuer au financement des travaux. Quand vous dites, cher collègue, que deux fois deux voies et qu'un TCSP au milieu aurait été mieux, tout le monde est d'accord là-dessus sauf qu'il n'y a pas la place. Il faut savoir que déjà pour faire ce qui vous est proposé, nous sommes obligés d'imposer quasiment aux propriétaires de terrains de nous les rétrocéder. Par exemple, nous allons demander à un grand confectionneur de nous redonner des places de parkings pour faire passer ces voies. Si nous avions pu mettre deux fois deux voies plus encore deux voies TCSP, cela aurait été idéal.

Je pense qu'il ne faut pas disserter à l'infini sur ce plan. Il y a certainement des choses qui vont être, qui doivent même être revues, on en a déjà parlé avec Jean-Claude. Il y en a aussi qui peuvent être réaménagées.

M. Jean-Paul RENOUD-GRAPPIN : Je poursuis. Je suis bien content d'avoir entendu votre réflexion sur ce point car cela confirme ce que je pensais au départ. Il me semble que vous avez conscience des réalités et qu'on ne peut guère échapper aux deux fois deux voies. Je regrette un petit peu cet aménagement.

Je regrette aussi d'autres choses dont on pourra reparler plus longtemps si ce n'est qu'au stade de projet. Néanmoins je ferai une remarque sur le réaménagement du carrefour FLY. A mon avis ce réaménagement coûte assez cher, or j'ai l'impression qu'en fait on ne change pas grand chose, c'est ni plus ni moins ce qu'il y a aujourd'hui mais avec un petit terre-plein central.

M. LE MAIRE : Ce n'est pas cela.

M. Jean-Paul RENOUD-GRAPPIN : Une chose a été complètement oubliée, là je veux bien admettre que ce n'est pas véritablement de votre compétence, mais enfin il me semble que ça c'est l'essentiel, c'est l'entrée Sud sur la zone, c'est-à-dire l'entrée par la route de François qui est bloquée régulièrement et qui bloque la voie de droite de la rue de Dole quelquefois même jusqu'à l'hôpital et jusqu'à la station d'incinération. Je pense que c'est là qu'on aurait dû faire un aménagement beaucoup plus sérieux. Or celui-là, il n'est même pas inclus dans la zone et je ne comprends pas pourquoi. Même si on ne pouvait pas le toucher, je pense qu'il était nécessaire de l'inclure dans cette zone de Châteaufarine.

M. LE MAIRE : Parce que c'est sur une route nationale...

M. Jean-Paul RENOUD-GRAPPIN : Je sais, mais sur le fond...

M. LE MAIRE : ... mais c'est aussi l'occasion de dire une chose, c'est que ce que nous devons développer là-bas, en priorité, c'est les transports en commun et spécialement en site propre. De toute façon, plus on va élargir les routes, plus il y aura de voitures qui s'y engouffreront. Donc si je pense qu'effectivement on doit faciliter les conditions d'accès car c'est important, ce sur quoi il faut avancer à mon avis, c'est le transport en commun en site propre qui reliera le centre-ville à l'hôpital Jean Minjoz et qui, à notre demande, au lieu de faire un aller-retour bouclera certainement par cette zone de Châteaufarine avant de redescendre au centre-ville. Je suis persuadé que si demain on peut aller dans ces zones-là facilement avec les transports en commun en site propre, ce sera beaucoup mieux. Bien sûr,

si vous allez dans les magasins B ou D acheter une télé ou un écran plasma grandeur 110, vous allez difficilement le ramener en transport en commun. Par contre, si vous allez acheter un modem, vous pourrez y aller en transport en commun et le ramener dans votre sac en plastique bio-dégradable. Je crois que la véritable solution réside quand même à terme dans le développement des transports en commun car on ne pourra jamais faire des rues assez larges pour accepter des flots et des flots de voitures toujours ininterrompus.

M. Jean-Paul RENOUD-GRAPPIN : Justement c'est qu'en fait les transports en commun concernent, sur cette zone, extrêmement peu de monde en pourcentage, 0,5 ou 0,25 %...

M. LE MAIRE : Les transports en commun, pour qu'ils concernent beaucoup de personnes, il faut qu'ils soient confortables, ils le sont, mais surtout qu'ils soient rapides. Lorsque tu as un transport en commun scotché le samedi après-midi au milieu des files de voitures, c'est sûr que ce n'est pas intéressant. Si par contre, même avec ce plan-là qui est perfectible, les transports en commun ne sont plus scotchés, entre aller sur la zone de Géant Casino en 1 heure le samedi après-midi ou 10 mn en bus, le choix sécurité est fait. Je pense que le bus prendra à ce moment-là un intérêt par rapport à la voiture particulière et qu'on réglera le problème. Maintenant on va regarder comment on peut optimiser cela. Tu peux terminer pour la 3^{ème} et dernière partie de ton intervention.

M. Jean-Paul RENOUD-GRAPPIN : Maintenant qu'on a parlé de la forme, je voudrais aborder le fond. C'est la première fois qu'on crée à Besançon un PAE et je ne vais pas pleurer sur le sort des entreprises qui sont aujourd'hui à Châteaufarine, le problème pour moi n'est pas là, c'est plus un problème de principe. Dans ma conception, il me semble que l'aménagement d'une voirie, d'un éclairage public, sont de la compétence de la commune et d'ailleurs nous payons des impôts locaux et de la taxe professionnelle pour cela. Alors faire payer aujourd'hui une nouvelle taxe aux entreprises pour un aménagement qui, à mon avis, dépend exclusivement de la commune...

M. LE MAIRE : Pas du tout !

M. Jean-Paul RENOUD-GRAPPIN : ... ça me paraît quand même un petit peu gros parce qu'en fait on pénalise le dynamisme et l'extension de certaines entreprises. Entre parenthèses, je ne sais pas combien vont créer d'emplois ces opérations d'aménagement de 23 000 m², mais je trouve paradoxal qu'on pénalise le dynamisme économique et indirectement la création d'emplois en créant une taxe de 40 € soit 280 F à peu près le mètre carré, ça ne me paraît pas logique sur le fond, il me semble qu'on gagne déjà indirectement par le fait que ces entreprises vont s'agrandir. C'est sûr qu'on ne va pas percevoir maintenant l'argent qu'on pourra dépenser mais, indirectement, sur un certain nombre d'années, on va quand même s'y retrouver. Je ne peux pas être favorable à ça sur le fond, d'autant qu'en fait, ça crée un précédent dans notre commune que demain on va peut-être appliquer sur une autre zone industrielle...

M. LE MAIRE : C'est clair.

M. Jean-Paul RENOUD-GRAPPIN : ...pourquoi pas au centre-ville en disant : on va refaire la rue piétonne mais les commerçants devront payer parce qu'a priori ça les sert...

M. LE MAIRE : Ce n'est pas pareil, ça n'a rien à voir.

M. Jean-Paul RENOUD-GRAPPIN : Sur le fond, c'est un petit peu le même principe, on dit : «vous êtes utilisateur, cet aménagement vous rend service, vous le voulez un petit peu mieux, vous le payez». Sur le fond, ça me choque un petit peu, c'est pour ça que je ne peux pas être favorable au projet tel qu'il est présenté aujourd'hui.

M. LE MAIRE : Il est clair qu'en tant que libéral, tu ne pouvais pas être favorable au projet et que tu penses effectivement, comme tous les libéraux, que les collectivités doivent dépenser, les citoyens doivent payer et que les sociétés de ce type doivent encaisser les bénéficiaires, donc tu ne peux effectivement pas être d'accord avec ce projet. Je voudrais quand même te dire une chose, c'est que premièrement ce n'est pas nous qui le décidons, c'est la loi. Deuxièmement, pour avoir rencontré les grosses sociétés qui s'implantent là-bas, je peux te dire que lorsque tu leur parles des 40 € par mètre carré, ça leur passe largement au-dessus de la tête et je tiens à te rassurer, ils se bousculent toujours pour venir sur cette zone, il n'y a aucune difficulté pour les faire payer. Effectivement, on aurait pu mettre 30 ou 40 % à la charge de la Ville, mais j'assume publiquement que j'ai souhaité que seulement 20 % soient à la charge de la Ville et 80 % à la charge des entreprises. Je vais rappeler un tout petit peu l'histoire de cette zone qui a été réalisée sous une municipalité précédente, elle a été confiée à une grande entreprise, la SAE SAINTOT qui en a fait une opération blanche, c'est-à-dire que la Ville n'a rien déboursé. Elle n'a pas mis de goudron, elle n'a pas mis de lampadaires, la SAE a livré à la Ville de Besançon, c'était les conditions du marché, une zone totalement terminée, ce qui ne l'a pas empêché de connaître le développement qu'elle a actuellement. Ça a donc été plutôt une bonne opération pour les investisseurs puisque actuellement ils se bousculeraient plutôt pour demander des mètres carrés supplémentaires. Alors, pourquoi voudrais-tu, Cher Collègue, que pour implanter de nouvelles entreprises là-bas, dont nous pensons qu'il faut qu'elles viennent, parce qu'elles créent de l'emploi, de la richesse et fixent ici des populations qui pourraient aller faire leurs achats ailleurs à Dole, à Pontarlier, voire à Dijon, ce soit les Bisontines et les Bisontins qui paient, à partir du moment où ces sociétés peuvent payer et qu'elles ne rechignent même pas à le faire. Pourquoi ce serait les Bisontines et les Bisontins qui paieraient ce million d'euros que nous allons faire payer aux entreprises ? En plus, ça serait injuste vis-à-vis de ceux qui étaient dans la première opération et qui, eux, ont réglé les aménagements dans le prix de leur terrain. Lorsque tu achètes dans un lotissement viabilisé, tu paies la viabilité. Est-ce que tu estimerais normal que d'autres venant après toi lors d'un agrandissement de ce lotissement n'aient rien à payer parce que la commune prendrait en charge la viabilité ? Ça ne serait pas juste. Par rapport à ça, je considère que c'est de la bonne gestion des deniers communaux. Si cela devait ralentir le dynamisme économique de la zone, on pourrait effectivement réfléchir à ce que tu dis mais ce n'est pas le cas. Le problème que j'ai à gérer actuellement, ce n'est pas le refus d'entreprises de s'installer dans cette zone parce qu'on leur fait payer 40 € par mètre carré de SHON, c'est plutôt de les inciter à aller également sur l'Est de Besançon, au Nord pour équilibrer l'agglomération.

Et je vais aller plus loin ; lorsque nous allons mettre au point, avec la communauté d'agglomération, la zone des Marnières, je considère, par exemple, que le rond-point qui va être près de Carrefour, devra être pris en charge quasiment totalement par Carrefour parce qu'il va desservir essentiellement cet établissement. D'ailleurs ses responsables sont d'accord, ils n'ont même pas discuté, ce n'est vraiment pas là-dessus qu'il y a des discussions. Pourquoi sont-ils d'accord ? Parce qu'ils savent très bien que demain ils vont pouvoir rentabiliser cette opération et le million qu'on ne va pas mettre là, je préfère qu'on le mette dans l'amélioration du système de transport en commun, qu'on l'investisse là où c'est de notre responsabilité. Si cela empêchait le développement économique, si la zone restait déserte en raison de cette disposition, je comprendrais ta remarque Jean-Paul mais ce n'est pas le cas. En plus c'est une application de la loi, ce n'est pas spécifique à Besançon, donc on n'a même pas à se poser la question.

M. Michel LOYAT : Je voudrais revenir sur le fond et l'intérêt du PAE d'un point de vue économique et d'un point de vue urbanistique. Le Maire l'a indiqué, Jacques MARIOT aussi, il y a une très forte demande commerciale sur le secteur de Châteaufarine et le PAE permet de répondre à cette demande à l'intérieur même de la zone. Je crois d'ailleurs qu'il est nettement préférable de répondre à cette demande dans la zone plutôt que sur des espaces à urbaniser. Donc là je crois qu'on va dans le sens de l'économie de l'espace, par exemple dans les projets il y a plusieurs extensions et pour des surfaces importantes. Ces extensions de bâtiments, qui vont se traduire par des bâtiments à usage commercial vont améliorer le rapport bâtiments-surfaces de stationnement et ça je crois que c'est tout à fait souhaitable. Nous avons

regretté dans une séance du conseil d'agglomération le fait que trop souvent les activités sont un peu dévoreuses d'espaces notamment et particulièrement par l'espace dédié au stationnement, donc cela représente quelque chose de positif, car par cette amélioration des voiries avec une participation financière à 80 % de ceux qui vont investir on va pouvoir répondre à cette demande. On sait très bien qu'il y a parfois une facilité plutôt que d'optimiser l'espace existant d'aller sur de nouveaux espaces, et là pour être clair je pense à des espaces qui se trouvent de l'autre côté de la rue de Dole, ce que l'on appelle Besançon-Francois. Je pense que 23 000 m² de surfaces supplémentaires estimées, ça peut être un peu plus, ça peut être un peu moins, c'est quand même quelque chose de très important. S'il y a bien ces 23 000 m² sur un délai naturellement qui ne va pas être deux ou trois ans mais peut-être d'une bonne dizaine d'années, cela correspondra à un renforcement très significatif du secteur de Châteaufarine et il faudra nous interroger par rapport à la question qu'a soulevée le Maire, à savoir l'équilibre sur l'ensemble de l'agglomération sur lequel nous avons déjà pris je dirais des orientations.

Concernant maintenant le précédent, ce PAE n'est pas un précédent. S'il est vrai que nous n'avons pas utilisé de PAE en zone commerciale, en revanche sur Besançon nous avons déjà institué plusieurs PAE car c'est un dispositif d'urbanisme qui est à la fois souple et bien approprié. Il faut souligner le fait que si dans cette affaire la Ville ne met que 20 %, ou quand même 20 %, avec la Communauté d'Agglomération, parce qu'à la limite ça ne pourrait être que 5 % ou 10 %, elle fait une avance puisque les travaux vont être réalisés -Jean-Claude ROY donnera peut-être le calendrier où cela a été indiqué rapidement- et en revanche les participations, elles, vont rentrer au fur et à mesure qu'il y aura les permis d'extension ou les implantations nouvelles. Finalement le risque c'est la Ville qui le prend, je ne crois pas qu'il y en ait beaucoup mais sur un autre PAE où là il s'agit d'habitat, la Ville a pris un risque et nous sommes loin d'avoir les participations correspondant à la totalité des frais que nous avons engagés, même si ce n'était pas des frais très importants.

Je terminerai par ceci, mais là c'est plus une observation un peu différente ; ce que l'on voit bien à partir de ce PAE, qui incontestablement va améliorer la desserte, ce qui est une bonne chose, c'est que l'on reste néanmoins dans un type de zone, d'une certaine génération plutôt bien réussie dans son genre. Mais on voit bien qu'on n'est pas véritablement dans un morceau de ville, bien que ce soit un pôle de vie sociale et ça on peut le regretter, mais ce n'est pas le PAE qui pouvait le changer.

M. LE MAIRE : Tu sais Jean-Paul quand on rencontre le Directeur de Décathlon, s'il râle ce n'est pas d'avoir à payer le PAE, parce qu'il le paie «cash», c'est parce ce qu'il n'a pas son extension, c'est cela le vrai problème.

Mme Nicole WEINMAN : Aménager une zone, transformer l'accès c'est-à-dire aller dans le sens d'une amélioration d'un service, à la fois aux entreprises qui occupent le site et aux Bisontins, puisqu'on essaie d'encourager et de favoriser leur accessibilité, ça ne me choque pas. Je ne suis pas forcément d'accord sur tout et demander une participation aux entreprises auxquelles depuis des années on amène la clientèle ça ne me choque pas, mais je trouve quand même dans la démarche quelque chose d'un peu sibyllin, vaguement hypocrite, parce qu'en gros ça veut dire que le prix du terrain sur cette zone a augmenté. Pourquoi lorsqu'on vend maintenant un mètre carré de terrain sur cette zone-là, on n'augmente pas du prix...

M. LE MAIRE : Parce que nous ne sommes pas propriétaire et vous venez à juste titre de mettre le doigt là où ça fait mal, car par le succès de cette zone, le prix des terrains a considérablement augmenté. Serait-il donc normal que ce soit la Ville qui paie les aménagements alors que les propriétaires fonciers qui vendent, eux, gagnent beaucoup plus d'argent sur le terrain ? Non, ce ne serait pas juste. Si nous étions propriétaires des terrains, effectivement nous aurions pu répartir sur les terrains mais ce n'est pas le cas.

Mme Nicole WEINMAN : Un petit peu plus loin puisque vous parlez de ce dossier uniquement dans le cadre des extensions ou des nouvelles implantations, pourquoi ne pas aussi inclure je ne sais pas, une espèce, peut-être à un degré bien moindre, de participations des entreprises installées qui elles, indirectement, vont profiter aussi de ces aménagements ?

M. LE MAIRE : Parce que premièrement les entreprises installées ont déjà payé et que si de nouvelles entreprises ne venaient pas, ce qu'elles ont payé comme dispositif viaire serait largement suffisant pour desservir la zone. C'est l'arrivée de nouvelles entreprises qui fait que la zone désormais devient encombrée, c'est donc bien à elles de payer. Lorsque le lotissement nous a été livré par SAE il y a 10 ans ou 8 ans, les entreprises ont donc payé le juste prix puisqu'elles avaient payé le terrain plus les aménagements. Maintenant un afflux de voitures supplémentaires lié à un développement de la zone, ce qui est une bonne chose, nécessite de nouveaux aménagements, c'est donc bien à ceux qui arrivent de payer et je vous le répète, cela ne pose vraiment pas de problème. Je ne veux pas que vous croyiez que nous sommes contre les entreprises, pas du tout, mais j'estime et je le revendique que ce qui doit être payé par l'entreprise doit l'être, quant à la Ville elle paie ce qu'elle doit payer.

M. Michel JOSSE : Je suis tout à fait d'accord avec vous Monsieur le Maire, ça donne un intérêt aussi pour les entreprises qui s'installent de faire les travaux plus rapidement et donc d'avoir un meilleur aménagement de zone. D'ailleurs je trouve que 20 % c'est trop, c'était plutôt aux aménageurs de payer et vous avez fait un beau geste aux entreprises, moi j'aurais mis 10 %.

M. LE MAIRE : On est parti sur 50, c'était moitié Ville moitié entreprises, j'ai ramené 20 % Ville, 80 % entreprises, vous seriez allé plus loin, mais vous qui êtes un homme du métier, vous devez comprendre mon raisonnement.

M. Michel JOSSE : Ce n'est pas aux entreprises de bénéficier de cadeaux de la Ville et c'est donc aux entreprises de payer.

M. LE MAIRE : Nous sommes totalement d'accord, c'est exactement ma position et je vous en remercie. Ça m'inquiète d'ailleurs qu'on soit souvent d'accord Monsieur JOSSE, mais c'est que vous êtes un homme de bon sens au fond. Monsieur ROSSELOT, un autre homme de bon sens quelquefois.

M. Jean ROSSELOT : Tout à fait et je suis sûr que je vais rallier tout le monde à ce que je vais dire. J'ai écouté avec intérêt tout ce qui s'est dit et en effet cette zone a une histoire, l'histoire de l'après des années 50, l'histoire de la grande distribution qui est un phénomène qui aura marqué...

M. LE MAIRE : 70 – 80 quand même.

M. Jean ROSSELOT : Oui bien sûr, surtout 70 à 80, mais enfin les perspectives commencent à se faire sentir au milieu du siècle à peu près, un peu plus loin j'en suis d'accord. Elle a été pensée, elle a été voulue, elle a été réalisée, c'est un succès mais personne n'a pensé cette zone avec l'exigence des transports en commun, si, peut-être pour les transports en commun, mais pas pour les transports en commun en site propre, c'est le problème. Alors récupérez tout ce que vous pouvez comme argent en formule basse ou en formule haute, mettez-le là-dessus en effet...

M. LE MAIRE : Il me semble que c'est ce que j'ai dit.

M. Jean ROSSELOT : C'est ce que vous avez dit, mais est-ce que ce que propose le rapport, c'est-à-dire des aménagements de ce qui existe aujourd'hui au point de vue transport en commun, est suffisant ? Je voudrais mais vous le savez bien, vous rappeler qu'on a passé la moitié du mandat et que, pratiquement, le rapport général sur les transports en commun en site propre de la Ville de Besançon qui avait été débattu ici il y a quatre ans n'a finalement pas avancé d'un pouce et cette question-là, la question de ce PAE participe à 100 % à la solution de cette question.

M. Benoît CYPRIANI : Vous avez répondu tout à l'heure à un inconvénient de cet aménagement, c'est le risque de trop fluidifier la circulation. On se rappelle quand même que les zones commerciales ce sont des pompes à déplacements, qu'au gré des promotions qu'on trouve dans nos boîtes aux lettres les Bisontins passent d'une zone à l'autre tous les samedis, vous m'avez appris récemment qu'ils allaient même à Dijon et à Mulhouse pour faire leurs courses.

M. LE MAIRE : Tu ne le savais pas ?

M. Benoît CYPRIANI : Je n'y crois pas vraiment mais en tout cas il faut l'admettre et on comprend alors que les déplacements augmentent de 3 % par an à ce rythme-là, mais je crois qu'on ne pourra pas fonctionner comme cela très longtemps, donc attention à ne pas trop fluidifier. C'est vrai qu'on pourrait mettre deux fois trois voies et faire douze entrées, de toute façon ça ne suffirait jamais. Donc on a deux avantages dans ce projet, c'est une petite densification effectivement, donc ce n'est pas mal car c'est aux dépens du parking, l'idéal serait que les parkings soient superposés d'ailleurs, j'espère qu'un jour ça deviendra obligatoire, ça prendra moins de place, oui parfaitement.

M. LE MAIRE : Ça permettrait de stocker plus de voitures.

M. Benoît CYPRIANI : Oui, mais au moins ça diminuerait l'étalement urbain. Et puis le deuxième avantage c'est d'amener de façon un peu plus commode les autobus en zone commerciale. Là c'est un compromis, l'idéal aurait été de mettre deux voies pour les bus mais on est réaliste nous aussi et on ne va donc pas exiger deux voies tout de suite. Mais quand le trafic augmentera, peut-être qu'on les demandera. Par contre, une chose qu'on oublie toujours, c'est que les gens qui viennent en bus une fois qu'ils sont descendus de leur bus ça devient des piétons, alors je vous invite à tenter l'expérience et à aller faire vos courses en bus à FLY et à Conforama à pied, vous n'êtes pas obligés d'acheter un canapé, achetez une petite chose rien que pour l'expérience, vous verrez que ce n'est pas simple, que rien n'est prévu pour les trajets piétons donc il faut suivre la route, faire des immenses détours ou bien se faufiler à travers les parkings.

M. LE MAIRE : C'est vrai.

M. Benoît CYPRIANI : Donc ce qui serait bien, je sais que c'est un terrain privé, mais je pense que les commerçants seraient tout à fait preneurs, ça serait qu'il y ait des parcours piétons qui soient organisés sur tout l'ensemble de ces parkings qui permettent d'aller au plus court d'un magasin à l'autre.

M. LE MAIRE : C'est juste, lorsqu'on vient en bus c'est un vrai problème. Tu as raison, je te l'accorde. J'ai encore trois interventions puis j'espère qu'on en restera là.

M. Éric ALAUZET : Deux ou trois constats simplement : on s'aperçoit, mais il n'y a pas besoin de cette présentation pour le savoir, que le centre-ville n'a pas l'exclusivité des problèmes de circulation et qu'il n'est finalement peut-être pas plus difficile, contrairement à ce qu'on dit, de faire des courses au centre-ville et que dans l'avenir il est possible que proportionnellement il soit de plus en plus facile de venir faire des courses au centre-ville que dans les périphéries, que quand même c'est le résultat, et même si Michel LOYAT a à peine effleuré le sujet à la fin de son intervention, de choix d'urbanisme, de spécialisations de zones relativement importantes et relativement larges qui interdisent quasiment, et c'est renforcé par ce que vient de dire Benoît CYPRIANI, d'aller faire ses courses à pied. Quand vous prenez le centre-ville, il a une zone de chalandises de 15 000 habitants minimum, là-bas c'est quasiment 0 et donc on ne peut se rendre dans ces zones qu'en voiture. Alors bien sûr des améliorations vont être faites par les bus mais avec les problèmes de piétons qui sont derrière, ce n'est quand même pas évident, la voiture restera le moyen principal pour aller faire ses courses et ça c'est quand même le résultat du choix de l'urbanisme. Chacun en tirera les conséquences qu'il veut. Mais petit point de détail, je n'ai pas compris l'histoire des deux voies parce que si ces deux voies, de toute façon, aboutissent sur des

giratoires où il n'y en a qu'une, je ne vois pas bien l'intérêt, on va gagner deux secondes et demie sur 300 mètres. Ce serait en plus du gaspillage, des dépenses inconsidérées par rapport au bénéfice que l'on gagnerait.

M. LE MAIRE : C'est une boutade Éric, mais je suis d'accord avec toi quand tu parles du centre-ville, de l'intérieur du centre-ville, tu es presque en train de défendre le centre commercial Pasteur (rires).

M. Éric ALAUZET : Tu vas un peu vite en besogne.

M. LE MAIRE : Ce n'était qu'une boutade mais en plus, et ce n'est pas une boutade, il est clair que l'un des intérêts majeurs de Pasteur c'est effectivement de remettre une locomotive au centre-ville pour inciter les habitants de Besançon à venir faire leurs courses au centre-ville plutôt que dans les zones commerciales. C'est vrai que Monoprix par exemple, avec une surface de chalandises multipliée par deux aura un intérêt, donc c'est l'un des objectifs de Pasteur.

M. Vincent FUSTER : Deux petits points concernant le coût des terrains pour répondre à Mme WEINMAN, le Maire vous a bien précisé que c'était des terrains privés et il est clair que par rapport au surcoût de l'opération PAE il y aura des négociations entre acheteurs et vendeurs, donc le coût des terrains risque bien en lui-même de diminuer un peu.

Et puis par rapport à l'aménagement global des zones industrielles pour répondre à M. RENOUD-GRAPPIN, je pense qu'il est quand même logique que pour l'aménagement de zones commerciales, les entreprises y participent. Il faut savoir par contre que pour l'aménagement de zones industrielles, nous prenons tout en charge et notamment très largement les déficits. Donc c'est bien pour vous dire qu'on se préoccupe du développement économique et qu'on essaie d'équilibrer les choses. Les zones commerciales s'auto-équilibrent très largement donc il nous semble logique de faire payer les entreprises, par contre et les zones industrielles qui ne s'équilibrent pas, nous participons très largement au niveau des collectivités.

M. Jean-Claude ROY : J'irai vite Monsieur le Maire parce que mes collègues ont déjà répondu à pas mal d'interventions. Je dirais quand même à Jean ROSSELOT qui parle à chaque fois de l'étude TCSP, qu'il faut qu'il comprenne une fois pour toutes que c'est un problème de la communauté d'agglomération, qu'une étude est lancée et que nous aurons ensemble à choisir un projet ou un phasage de projet après la réception de cette étude. En attendant, les transports urbains à Besançon fonctionnent bien puisque le dernier numéro de l'Express démontre encore que Besançon est troisième après Paris et Lyon. Donc on n'a rien à envier à certaines autres villes, beaucoup nous envient.

Par rapport à M. RENOUD-GRAPPIN, je suis toujours étonné de ce plébiscite de l'usage de la voiture individuelle. Je pense qu'elle a encore de beaux jours devant elle sans qu'on la plébiscite. J'étais encore mardi après-midi à une réunion sur le plateau à l'invitation des maires de Beure, Arguel, Fontain, Morre, Montfaucon, quels problèmes ont-ils ? Traversée de villages par un transit de voitures qu'ils n'arrivent plus à contrôler et qui mettent leurs communes en insécurité. Je crois que l'usage effréné et immodéré de la voiture est quelque chose qui doit aujourd'hui poser question à chacun d'entre nous. Je dis que ce projet est un projet ambitieux d'organisation commerciale et de régulation des accès dans l'esprit du PDU et c'est un projet qui est réaliste. Nous sommes conscients des réalités comme est conscient des réalités le patron de Carrefour Valentin qui ne demande qu'une chose, et on travaille avec lui depuis six mois sur ce projet, c'est qu'on puisse pousser la ligne 34 jusque chez lui, il ne demande pas de voie supplémentaire, il demande une ligne de transport public pour desservir Carrefour Valentin parce qu'en fait, et Éric ALAUZET le disait déjà, on peut faire l'entonnoir le plus large possible, vous pouvez mettre quatre voies de chaque côté, qu'est-ce qui pose problème ? C'est la fluidité du carrefour, c'est la

fluidité de l'échangeur et c'est à ce niveau-là qu'il faut être assez pertinent techniquement pour que la fluidité soit bien organisée.

Voilà donc, j'en terminerai en rappelant que c'est un projet à 7 ans, 2 ans encore de négociation avec les secteurs d'activités et puis 5 ans de réalisations phasées.

M. LE MAIRE : Je mets au vote, comme le veut la loi, le rapport. Quels sont ceux qui s'abstiennent ? Quels sont ceux qui sont contre ? Pour ceux-là j'en déduis que vous considérez donc que les Bisontins doivent payer l'aménagement de terrains privés, c'est une façon de voir les choses, vous ne voulez pas que ce soit ça, mais c'est exactement ça. On ne refera pas le débat mais vous n'empêchez pas le Maire de dire que vous voulez que ce soit les Bisontins qui paient avec leurs deniers l'aménagement de terrains qui sont aménagés. Que ça ne vous plaise pas, je le conçois, mais c'est la réalité».

Après en avoir délibéré et sur avis favorable (2 votes contre) de la Commission Urbanisme - Habitat et favorable de la Commission du Budget, le Conseil Municipal, à la majorité (8 Conseillers ayant voté contre), décide d'adopter les propositions du Rapporteur.

Récépissé préfectoral du 26 mai 2004.