

Secteur sauvegardé de Battant - Quai Vauban - Mise en révision du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur

M. l'Adjoint LOYAT, Rapporteur : Le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur du secteur sauvegardé de Battant-Quai Vauban a été approuvé par décret en Conseil d'Etat le 31 janvier 1992. Ce document d'urbanisme devait permettre de conserver, de restaurer et de cureter un tissu ancien très dense dégradé.

La mise en œuvre de ce PSMV, marquée par des interventions multiples pour préserver la fonction habitat, offrir de meilleures conditions d'habitation, et maintenir autant que possible les populations en place, a constitué une réussite urbaine par le nombre et l'ampleur des différentes opérations menées.

Le développement de problématiques et orientations nouvelles à l'échelle de la ville et de l'agglomération se traduit par la mise en œuvre de projets qui rendrait nécessaire une adaptation de ce document d'urbanisme.

Parmi ces orientations et projets nouveaux figure le projet de Transport en Commun en Site Propre de l'Agglomération bisontine en cours d'étude qui prévoit le développement d'un axe de transport comme véritable épine dorsale structurant le réseau d'agglomération.

Les études menées par le Grand Besançon poursuivent l'hypothèse d'un tracé qui traverse le périmètre du secteur sauvegardé de Battant - Quai Vauban en passant par les quais.

Or, sur cette portion de l'itinéraire en Secteur Sauvegardé, l'étude d'insertion se trouve contrainte par l'existence d'une servitude d'Espace Boisé Classé inscrite au document graphique du PSMV et protégeant l'alignement d'arbres du quai Veil Picard et du quai de Strasbourg.

Cette servitude administrative limite les choix en termes de traitement de l'espace public dans la mesure où le régime d'espace boisé classé interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements. Ce principe pourrait poser des difficultés pour la déclaration d'utilité publique qui doit justifier de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme applicables (PLU et PSMV) à la date de l'arrêté et également au moment de la délivrance des autorisations d'occuper le sol.

La servitude d'EBC en cause, établie à une époque où cette protection était utilisée de façon assez systématique sur les espaces verts urbains, n'est pas justifiée dans les documents qui constituent le PSMV : ni le rapport de présentation, ni le règlement ne démontrent quel objectif était recherché au travers de cette protection.

Aujourd'hui, le projet de TCSP dans son volet insertion urbaine cherche à garantir, à travers une qualité d'aménagement des espaces publics et en application du code de l'urbanisme en secteur sauvegardé, une valorisation du caractère historique et esthétique des zones qu'il traversera. Cet axe de travail est mené en collaboration avec les services de l'Etat, en charge de la protection et de la valorisation du patrimoine.

Aussi est-il proposé de lever la servitude d'EBC pour permettre de supprimer une disposition réglementaire inadaptée parce qu'excessive, dans le cas d'espèce.

La qualité des aménagements d'espaces publics fera par ailleurs l'objet d'un Permis d'Aménager, instauré par la réforme des autorisations d'urbanisme depuis le 1^{er} octobre 2007, qui permet également d'assurer un examen attentif de ces projets en secteurs protégés en les soumettant à l'avis conforme de l'ABF.

L'objectif de la révision du PSMV Battant - Quai Vauban consiste à adapter le PSMV en levant la servitude d'Espace Boisé Classé sur le linéaire du quai Veil Picard et quai de Strasbourg pour permettre de mener à bien les études d'insertion et se donner la possibilité, le cas échéant, de réaliser un aménagement d'espace public sur le linéaire des quais. Le parti d'aménagement global devra assurer le

lien entre qualité urbaine, paysagère, architecturale du secteur sauvegardé d'une part, et favoriser la réalisation d'un équipement structurant majeur et nécessaire pour l'agglomération d'autre part.

La révision permettra, si nécessaire, d'apporter des adaptations mineures en lien avec le projet TCSP.

La procédure de mise en révision

La nature de l'adaptation réglementaire nécessaire ne rentre pas dans le champ d'application de la procédure de modification. C'est pourquoi il est proposé de procéder à la révision du PSMV conformément à l'article L 313-1 du Code de l'Urbanisme.

La révision a lieu dans les formes définies par les articles R.313-7 à R.313-14 du Code de l'Urbanisme ; elle est prescrite par arrêté du Préfet, sur proposition ou après accord du Conseil Municipal et la procédure est conduite conjointement par le Préfet et le Maire.

Ainsi la révision proposée ne constitue pas une refonte complète du PSMV. Elle ne remet pas en cause le principe fondateur du secteur sauvegardé, à savoir la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine, mais prend en compte des problématiques actuelles en permettant de faciliter leur mise en application.

Mise en œuvre de la concertation préalable

Comme pour la procédure d'élaboration du PSMV, la procédure prévoit qu'une phase de concertation préalable soit conduite. Il appartient au Préfet, en application des dispositions de l'article R 313-7 du Code de l'Urbanisme, de définir, en accord avec le Maire, les modalités selon lesquelles elle sera conduite.

Il est proposé de soumettre au Préfet d'organiser la concertation selon les modalités suivantes :

- affichage en Mairie, au siège de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, en Préfecture et utilisation des supports habituellement utilisés pour l'information municipale ;
- insertion d'articles de presse, dans le magazine municipal BVV ainsi que dans celui du Grand Besançon et le cas échéant dans la presse locale ;
- mise à disposition d'un registre de concertation permettant de consigner les observations du public en Mairie et au siège de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon.

Un bilan de cette concertation sera présenté au Conseil Municipal qui en délibèrera.

Propositions

Le Conseil Municipal est invité à :

- proposer à M. le Préfet de prescrire la révision du PSMV de Battant - Quai Vauban,
- proposer à M. le Préfet les modalités de concertation préalable sus définies.

«M. LE MAIRE : On passe maintenant à la révision du PSMV pour le secteur sauvegardé de Battant. Un certain nombre de précisions seront apportées au cours du débat. Simplement je veux préciser, pour ne pas qu'il y ait d'ambiguïté, que l'approbation, comme je la souhaite, de ce dossier de mise en révision du PSMV, ne préjuge pas du tracé du TCSP qui sera mis en place. Cela n'oblige pas non plus absolument à abattre les arbres et enfin il faudra un jour que dans cette assemblée on soit aussi cohérent avec ce que l'on pense. Est-ce que l'on veut effectivement qu'un TCSP puisse passer dans la ville pour éviter des milliers de tonnes de CO₂ ou est-ce qu'on préférera conserver une trentaine ou une quarantaine de platanes, des arbres qui n'ont pas de valeur dans une ville qui en a beaucoup. Je donne ces informations liminaires, après chacun se positionne comme il le souhaite. Je précise bien que c'est

une précaution qu'on prend, ce n'est pas une nécessité mais c'est pour éviter tout recours. J'ai d'ailleurs pris les contacts nécessaires avec la Direction de l'Architecture dont le Directeur Général viendra d'ailleurs prochainement à mon invitation à Besançon pour éviter tout recours possible et c'est le Préfet lui-même qui m'a conseillé de faire cela pour éviter des difficultés. Mais on ne décide pas ce soir du tracé puisque ce n'est pas ici le lieu.

M. Michel LOYAT : Quelques compléments : tout d'abord pourquoi faire une révision du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur ?

M. LE MAIRE : Qui n'est pas obligatoire.

M. Michel LOYAT : Si on était dans le cadre du plan local d'urbanisme, la DUP sur le TCSP vaudrait mise en compatibilité c'est-à-dire que nous n'aurions pas à faire une révision pour un espace boisé classé. Là c'est le plan de sauvegarde et de mise en valeur, donc du point de vue de la procédure cela ne fonctionne pas de la même manière d'où cette révision et ça ne peut pas être une modification. Une révision se fait sur un an, peut-être même légèrement plus. Et si j'insiste sur ce point c'est parce que l'élément calendrier est important. Si ça pouvait se faire en trois mois, la logique serait d'attendre que le tracé du TCSP soit choisi, ça pourrait être plus simple et peut-être apparaître de manière plus cohérente. On lancerait la DUP sur le TCSP donc là je ne préjuge pas du trajet et en fonction, le choix ou pas le choix de lancer cette révision. Mais là dans la mesure où c'est un an, c'est en lançant la révision aujourd'hui que l'on peut le cas échéant si cette révision nous est utile et nécessaire par rapport au projet, ne pas prendre de retard ou très très peu dans le calendrier. C'est un élément me semble-t-il important.

Deuxième élément mais le Maire en a parlé, le Conseil Municipal ne prescrit pas, il demande au Préfet de prescrire la révision puisque c'est un document d'urbanisme d'Etat mais en même temps le Préfet, comme l'Inspecteur Général du secteur sauvegardé, M. PERIGNON, comme l'Architecte des Bâtiments de France sont tout à fait favorables à cette levée de l'espace boisé classé. En d'autres termes, au regard d'aspects patrimoniaux, au regard de ce que représente le PSMV de Battant qui a été approuvé, je vous le rappelle en 1992, on ne voit pas l'intérêt, non pas l'intérêt de garder éventuellement des arbres mais en tout cas l'intérêt d'avoir un outil aussi contraignant et inadapté. Aujourd'hui on utiliserait d'autres outils.

Et enfin pour terminer, si le tracé du TCSP passait sur les quais, il y aurait un permis d'aménagement sur les espaces publics, en d'autres termes il faudrait avoir un projet d'aménagement d'espaces publics.

M. Pascal BONNET : Juste pour vous dire que bien évidemment, dans la mesure où on ne va pas refaire le débat du TCSP mais que nous ne sommes pas favorables à votre projet de tramway en l'état, nous voterons contre cette mise en révision du PSMV, il n'est pas question là de sauvegarde mais de TCSP avant tout.

M. Éric ALAUZET : C'est la première fois que ce dossier nous pose un problème. La délibération, clairement elle est là pour permettre, le cas échéant, l'abattage des arbres pour que le tram puisse passer sur les quais, c'est bien cela l'objet. Or c'est un sacrifice ; pour faire des sacrifices il faut être persuadé que le choix est le bon. On peut faire le sacrifice de couper des arbres si je suis persuadé que faire passer le tram sur les quais c'est la meilleure solution. C'est une question de méthode, il faudrait qu'on clarifie vraiment les choses. Est-ce que vraiment avec la décision qui a été prise de suspendre, c'est ce qui est écrit dans les documents, l'étude par le centre-ville, par la Grande Rue, ou est-ce qu'on est dans un abandon ? Et là il faut admettre que les choses ne sont pas très très claires. Donc s'il s'agissait véritablement d'une suspension, les choses sont un petit peu différentes. Or tout laisse à penser qu'on n'est pas dans une suspension puisqu'on entend dire ici et là que de toute façon c'est impossible, mais véritablement impossible de faire passer le tram Grande Rue. Donc là on n'est plus dans une suspension, alors que quand on a proposé la solution Grande Rue, il y avait des inconvénients, de toute façon les deux scénarios sont bourrés d'inconvénients, comme ça c'est facile...

M. LE MAIRE : Et bourrés d'avantages.

M. Éric ALAUZET : Oui enfin surtout bourrés d'inconvénients sinon on n'aurait pas les débats qu'on a là. Donc il y avait des inconvénients par la Grande Rue, etc., c'est vrai qu'on allait trouver des solutions et à l'époque les inconvénients par les quais trouvaient difficilement des solutions. Aujourd'hui c'est exactement l'inverse, c'est-à-dire aux inconvénients par la Grande Rue on n'arrive pas à trouver des solutions. Par contre on va trouver des solutions. L'art de la politique, c'est présenter des choses selon l'objectif qu'on a au fond. Alors je crois qu'il ne faut surtout pas qu'on abandonne le tracé du centre-ville parce qu'il n'est pas exclu qu'à l'issue des études que l'on va faire, et j'en suis persuadé car j'ai déjà quelques éléments que j'ai travaillés avec mes amis, vont apparaître des tas d'inconvénients sur ce tracé. Dès lors qu'on va être avec deux scénarios bourrés d'inconvénients, je crois que la question doit être reposée, y compris le premier élément qui a généré l'opposition de l'Etat, ces fameuses lignes aériennes de contact. Après on a parlé de plein d'autres inconvénients mais c'est quand même celui-là qui a été le point fondateur du refus du Préfet et de l'Etat, les fameuses LAC qui défigureraient la Préfecture, la Grande Rue, la place Saint-Pierre, la rue de la République mais qu'on verrait sans problème installer sur les quais, pont Battant, place de la Révolution. Alors franchement il y a quelque chose qui m'échappe là quand même, à tel point même que pour faire le tracé au centre-ville, Grande Rue, il n'y avait pas besoin de quelques modifications que ce soit. Là on a besoin d'une modification du PSMV c'est-à-dire un document qui fige les éléments patrimoniaux parce que les arbres ont été inscrits dans les éléments patrimoniaux. On dit que cela a été inscrit par excès, mais n'empêche que...

M. LE MAIRE : Non c'est parce qu'à ce moment-là on ne faisait pas les choses de la même façon.

M. Éric ALAUZET : C'est cela mais il y a beaucoup de gens qui disent aussi : les contraintes environnementales sociales nous empêchent de faire fonctionner le libéralisme, alors là on dit les arbres nous empêchent de faire... Donc il y a des inconvénients qui sont les mêmes et on va retrouver à mon avis sur chacune des thématiques techniques, financières, etc. les mêmes inconvénients ou les équivalents. Sur les fouilles archéologiques, je ne suis pas sûr qu'on ne trouve pas des problèmes sur les quais, sous le pont Battant, etc. sur les réseaux de la même manière. On va retrouver tout cela. D'accord la Préfecture, l'Etat a donné un avis qu'il ne laisserait pas passer le tram, mais bon sang de bon soir quand on va montrer à l'Etat le tracé par les quais, que vont dire les ingénieurs et les Bâtiments de France ? Peut-être qu'ils diront non, les LAC on ne peut pas les mettre et puis qu'il faut aussi mettre des batteries dans le tram pour passer le long des quais, on aura l'air fin là franchement. Donc je crois qu'il faut vraiment qu'on se laisse des marges de manœuvre.

Et puis surtout si on a choisi, pour ceux qui le soutenaient en tout cas dont j'étais, le tram par le centre-ville, c'était pour un argument principal, c'est celui qui amenait le plus de population dans le transport collectif. Il faudra que de ce point de vue-là on ait des éléments comparatifs. Passer par les quais suppose des ruptures de charges supplémentaires donc c'est moins attractif. Il faudra qu'on ait ces éléments-là parce que si on parle de rejet carbone et d'effets de serre, c'est quand même le trajet qui évite les correspondances qui attire le plus de nouveaux publics sur le tram, qui sera le plus efficace sur les moindres rejets de carbone donc il faut qu'on soit conséquent, dans la mesure où on le sait tous, on a une ville un peu limite sur le tram, je l'ai dit, ce que je dis là ce n'est pas nouveau, taille un peu limite, on a une population, 170 000 habitants un peu juste pour financer un tram et que physiquement c'est dur de le faire passer aussi. Dès lors qu'on a toutes ces difficultés, il ne faut pas qu'on se mette en plus des boulets aux pieds c'est-à-dire qu'on affaiblisse ce tram par des options qui ne sont pas les plus performantes, auquel cas on risque d'en affaiblir et son efficacité et sa rentabilité économique. Donc je pense qu'il faut faire très attention. En tout cas, je veux me convaincre qu'on reste dans l'idée qu'on garde ces deux possibilités-là et qu'il y a encore moyen de discuter avec l'Etat sur le trajet le plus pertinent.

Donc les arbres qui sont l'objet de la délibération, sacrifice oui, si ça en vaut la peine. J'attends qu'on me convainque que c'est meilleur par les quais. Je suis convaincu du contraire aujourd'hui mais je reste ouvert à la discussion. Donc ce sacrifice-là il n'en vaut pas la peine vu la perte, la dégradation du service qu'on aura proportionnellement par les quais par rapport à la Grande Rue.

M. LE MAIRE : Je regrette vraiment que ce plaidoyer pour le centre-ville je ne l'aie pas entendu dans la bouche d'Éric ALAUZET lorsque le tracé du centre-ville a été fortement critiqué. Je le regrette, je le dis très clairement, j'avais même cru comprendre que tu étais 50/50 et que tu penchais presque pour le tracé par les quais mais on peut changer d'avis.

M. Éric ALAUZET : J'espère qu'on va avoir un bon débat parce que sinon ça va...

M. LE MAIRE : Éric, tu dis très clairement ce que tu penses, autorise-moi à dire ce que je pense. Tout d'abord le tracé par le centre-ville n'est pas abandonné. A cet instant, il pose beaucoup de difficultés, des difficultés nouvelles sont apparues. J'ai rencontré -Bernard FALGA m'accompagnait d'ailleurs- Michel CLEMENT, le Directeur du patrimoine au Ministère de la Culture qui a évoqué avec moi un certain nombre de difficultés qui ne sont pas que celles occasionnées par les LAC, qui pour lui est une difficulté importante mais pas la plus forte qui était celle de l'encombrement dans la ville. Je lui ai fait remarquer que s'il nous l'avait dit, cela aurait été largement plus intéressant.

D'autre part il faut que l'on redise que le fait de modifier le PSMV, ce que je vous demande de faire ce soir, n'oblige pas à un passage par les quais, et même encore qu'il y ait un passage par les quais, n'oblige pas à abattre les arbres. De plus ce n'est pas tous les arbres, c'est une partie d'arbres entre la rue du Port Citeau et le pont Battant. Je me rappelle que certains ont dit qu'ils n'étaient pas pour abattre des arbres mais que s'il fallait le faire pour un tramway, on pourrait le faire.

M. Éric ALAUZET : Je l'ai dit tout à l'heure, pas besoin de le rappeler comme si c'était caché.

M. LE MAIRE : Peut-être que tu l'as dit mais ce n'est pas à toi que je faisais allusion, mais peu importe. Monsieur ROSSELOT, ça vous amuse mais au moins c'est un exercice de démocratie, nous pouvons être parfaitement unis avec Éric et ses amis et avoir sur un point précis des divergences qui ne remettent pas en cause notre union ni notre amitié, ça n'a rien à voir. Nous on préfère dire les choses au grand jour.

D'autre part, pour dire la vérité, le problème des LAC a été évoqué par le Maire, Président de l'Agglomération, en réunion à la Préfecture avec M. PERIGNON, Inspecteur Général qui a dit qu'il n'y avait pas d'opposition de la part du Ministère à la mise en place de LAC sur le quai, ça a même été écrit je pense. Donc c'est un élément que je verse au débat, il n'y aura pas de problème de ce côté-là, pas plus qu'il n'y en aura pour la révision mineure du PSMV puisque c'est M. PERIGNON lui-même qui nous a fixé les dates et le calendrier. Donc nous avons quand même pris un certain nombre de précautions. Il ne s'agit pas de sacrifier les choses, il s'agit de tout mettre en place pour que nous ayons la possibilité effectivement de doter la capitale régionale d'un Transport en Commun en Site Propre. On reparle de la taille de la ville, je rappelle que des villes plus petites sont en train d'imaginer des projets sur ce qu'on appelle désormais le modèle Besançon puisque c'est un modèle qui fait école. Cela dit, nous n'avons pas encore dit que nous allions jusqu'au bout puisqu'il faut encore qu'on valide les prix.

Vous savez je reste toujours sur le même discours, donc je ne peux pas et je te le dis très amicalement, même si effectivement c'est vrai qu'il y a de fortes probabilités que le tracé quais apporte plus d'intérêt, de possibilités de réalisation, je crois savoir que dans les appels d'offres qui ont été lancés pour la DSP les deux tracés figurent. L'Agglomération devra en choisir un, effectivement mais les deux ont été étudiés en matière de recettes, en matière de report modal et de fréquentation. Après, mais c'est un débat sur le tram que nous devons faire, est-ce qu'on peut ou pas ? Je répète que pour le tracé par le centre-ville que j'ai soutenu, il s'avère à cet instant précis qu'il y a des problèmes de LAC qui n'avaient pas été évoqués, d'autres préoccupations sont venues se joindre à celles-là, ce ne sont pas les fouilles archéologiques parce que de toute façon elles étaient prévues dès le départ, c'est le problème du gabarit qui n'avait pas été évoqué et qui a été évoqué après en la présence de Bernard FALGA et de moi-même au Ministère, et un autre problème qui est venu se superposer encore et qui n'avait pas non plus été évoqué mais que je voulais évoquer avec vous, c'est le fait que le passage sur la place du Huit Septembre faisait qu'il y avait un dénivelé pour mettre à niveau les voitures et que cela posait un problème d'unité de la place. Ce sont des sujets qui n'avaient pas été évoqués, qui l'ont été par la suite.

Le problème des fouilles existe partout, il existe d'une façon aiguë dans le centre de la ville et sur la place Saint-Pierre. Il existera aussi sur les quais mais d'une façon que l'on pense moins aiguë pour une raison très simple, c'est que le quai est un quai de remblais qui date du XIXème siècle et qui a déjà été largement «rebouillé» comme on dit dans la région et on pense qu'il y a beaucoup moins de vestiges romains sur le quai qui a été comblé au XIXème siècle que dans la Grande Rue où on est encore dans l'état où c'était il y a un millénaire ou un millénaire et demi.

Aujourd'hui j'insiste sur le fait de dire que nous n'en sommes pas à choisir le tracé, même s'il est vrai de dire que si nous vous demandons cela c'est parce qu'il y a quand même des fortes présomptions qu'on puisse le choisir mais on n'en est pas là aujourd'hui. Il s'agit de nous autoriser pour ne pas perdre de temps, à avoir la possibilité de le faire, et rien de plus. Il y aura un débat sur le tracé le moment venu mais on n'en est pas là aujourd'hui. Voilà ce que je voulais dire par rapport à cela, dans la plus totale transparence et sans rien cacher à qui que ce soit.

M. Éric ALAUZET : Ce n'est, vous vous en doutez bien évidemment pas facile d'avoir ce type de débat au sein d'une majorité, donc je le fais avec responsabilité en essayant d'être le plus clair possible et le plus précis notamment au moment de relater des faits ou des choses qui se sont passées notamment. Je ne renie rien de ce que j'ai dit jusque-là on peut reprendre tous mes propos dans les différentes délibérations et notamment au Conseil d'Agglomération où j'ai pris position clairement en temps utile en faveur du centre-ville, donc ce n'est pas utile de dire que je ne l'ai pas fait puisque je l'ai fait et tu te souviens sans doute de l'argument que j'ai utilisé à l'époque en disant que sur le 60/40 qui était la proportion qui était la mienne à l'époque, et que tu as transformé en 51/49 ensuite, sur le 60/40 c'était de dire pourquoi je suis sur le trajet centre-ville ? Parce que les gens ne comprendront pas qu'avec l'argent qu'on met dans cette affaire-là il reste des bus dans la Grande Rue et dans la rue des Granges. C'est l'argument principal qui m'a fait opter pour ce trajet-là et d'autres mais celui-là était sans doute le principal et le fait aussi qu'il était le plus performant en terme de transfert de populations des modes autres que le tram vers les transports collectifs. Sur cette affaire-là, est-ce qu'on est sur un débat de transport ou un débat d'urbanisme ou un débat d'architecture ? Les trois me direz-vous. Il y a quand même me semble-t-il une hiérarchie ou alors on fait tout et n'importe quoi et la hiérarchie c'est d'abord l'efficacité du transport collectif par rapport à la lutte contre le changement climatique et de ce point de vue-là il n'y a pas photo, le tracé du centre-ville est meilleur, c'est la raison pour laquelle tu le défendais Jean-Louis. On ne fait pas un objet culturel, on fait un tram. D'accord il faut faire en sorte qu'il s'intègre le mieux mais franchement si la Préfecture ou l'Etat dit que pour les LAC il n'y a pas de problème le long des quais, ils sont coincés maintenant. Maintenant qu'ils ont dit non Grande Rue, s'ils disent non sur les quais c'est foutu alors il faut le faire passer avenue Siffert.

M. LE MAIRE : Je répète pour que les choses soient claires, qu'effectivement j'ai défendu le tracé par le centre-ville pour un certain nombre de raisons que tu viens d'évoquer. Aujourd'hui il y a des éléments nouveaux qui n'étaient pas connus pour le TCSP, entre autres le problème d'encombrement, les problèmes de la place du Huit Septembre et je ne peux pas faire comme si cela n'existait pas et je dois le dire. Cette réunion à laquelle je fais allusion n'est pas une réunion qui a eu lieu à huis clos ; elle a eu lieu en début d'année en Préfecture, une cinquantaine de personnes y participaient, tous les services de l'Etat étaient là et ils ont donné cet avis et l'avis de M. PERIGNON qui m'avait été confirmé auparavant par M. CLEMENT et par le Préfet, c'est celui-là.

M. Éric ALAUZET : Oui mais Monsieur le Préfet, je vous dis moi que ce trajet qu'on étudie par les quais va faire apparaître progressivement un ensemble d'inconvénients au moins aussi importants que sur l'autre trajet. Qu'est-ce qu'on fait Monsieur le Préfet maintenant ?

M. LE MAIRE : Tu t'adresses à moi ? Je ne suis pas le Préfet (rires).

M. Éric ALAUZET : Non je m'adresse au Préfet.

M. LE MAIRE : Cela a toujours été mon rêve d'être Préfet !

M. Éric ALAUZET : Voilà ce que j'ai envie de lui dire au Préfet. Donc gardons un principe de prévention et expliquons d'ores et déjà au Préfet que les choses sont plus compliquées qu'il ne le pense, bien plus compliquées qu'il ne le pense.

M. LE MAIRE : Je ne dis pas ce soir que les choses sont claires. Je ne dis pas ce soir que le tracé par les quais est exempt de difficultés, qu'on le note bien, je ne dis pas cela. Tu me donnes acte j'avais dit 51/49, tu as peut-être dit 60/40, je suis quand même quelqu'un de pragmatique et si effectivement on ne peut pas faire le tracé de la Boucle... Ce qu'il faut c'est mettre en place un moyen de Transport en Commun en Site Propre qui fasse qu'on ne consomme plus...

Mme Françoise PRESSE : Ce sera ma première intervention. Comme tu le disais, Jean-Louis dans ton propos, il y a vraiment de fortes présomptions pour qu'on puisse choisir le passage par les quais. Donc on va en revenir à ce dossier de l'espace boisé classé et à quelque chose de plus terre à terre sur le quai Vauban, c'est-à-dire les quais Veil Picard et Strasbourg. Je rappelle que je t'avais interrogé en tant que Président de l'Agglomération sur la révision du plan de sauvegarde, sur son calendrier et sur le devenir des arbres d'alignement en tant que corridor écologique. Il ne m'a rien été répondu jusqu'à ce jour et ces questions sont restées en suspens. Alors revenons en particulier à ce que précise cet espace boisé classé. Il est indiqué dans le texte «espace qui n'est pas justifié, ni le rapport de présentation ni le règlement ne démontrent quel objectif était recherché au travers de cette protection». C'est tout de même un petit peu curieux, sachant que le PSMV a des prescriptions beaucoup plus étudiées et fixées à la parcelle alors que dans le PLU on a des notions assez générales. Donc on ne peut pas penser que ceci se soit fait par hasard. Pour plusieurs raisons, ces arbres ont des qualités en tant qu'arbres et comme on l'a vu récemment dans un journal, ils ont encore une belle espérance de vie, ils ne sont ni vieux ni malades. On peut espérer encore 40 à 50 ans pour eux, une belle promenade ombragée pour les habitants et pour les promeneurs. D'autre part, leur caractère paysager remarquable entre le fleuve et la rangée d'habitations est un linéaire que l'on connaît et qui est remarqué depuis le haut des forts et c'est ce qui permet d'ailleurs d'indiquer aux touristes et aux promeneurs la ligne du fleuve ainsi que de marquer le quartier Battant. Donc c'est quelque chose qui permet de rentrer au niveau paysager dans ce qu'on appelle le patrimoine naturel et qu'il faudrait préserver.

Le troisième argument est celui du couloir écologique entre le pont Battant et la place Chamars. Il ne peut être remplacé par aucun autre couloir sur ce quartier, il n'y a pas d'équivalent si on enlève ces arbres ou alors il faudra me l'indiquer, je suis à votre écoute. Enfin à l'heure où tout le monde parle du réchauffement climatique, il est indispensable de garder dans ces zones urbaines des zones d'ombre et de rafraîchissement. Ce n'est pas par hasard que l'on voit dès le début des grosses chaleurs certaines places de Besançon se vider et les gens aller se promener là où il y a des arbres.

Je ne vais pas insister davantage sur les arbres, vous avez bien compris que j'y tenais, mais je précise que cet argument se rajoute à un certain nombre d'autres qui viennent d'être évoqués par Éric, les arguments techniques, ils les a évoqués, peut-être un surcoût dû au passage sur les quais, qui n'a pas encore été évoqué mais c'est dans l'air et donc l'ensemble de ces arguments commence à créer un faisceau d'arguments qui sont pour moi défavorables et négatifs pour le passage par les quais. Bien entendu je voterai contre ce rapport et je crois qu'un certain nombre d'entre nous le feront mais ça permettra aussi de parler des deux solutions pour le passage du tram et je suis aussi à l'écoute pour savoir si celui du centre-ville est vraiment étudié au même niveau que celui par les quais.

M. LE MAIRE : Michel répondra sur les prescriptions réglementaires. Le passage par le centre-ville a déjà été étudié. Il est fait, il ne peut pas être étudié au même niveau car les études sont terminées.

Mme Françoise PRESSE : Vous nous avez dit à l'Agglomération qu'il était abandonné.

M. LE MAIRE : Non, je n'ai jamais dit cela.

Mme Françoise PRESSE : Ou mis en suspens, je ne sais pas.

M. LE MAIRE : J'ai dit que le tracé par le centre-ville a été suspendu. Je suis d'accord avec tout ce que tu dis, l'ombrage il y en faut c'est pour cela que je vais installer quelques arbres sur la place de la Révolution, on me l'a reproché ; d'autres qui siègent même d'ailleurs dans cette assemblée, voulaient un espace totalement minéral. Je suis assez souvent à la Mairie et en été sur l'Esplanade des Droits de l'Homme je vois comme on apprécie l'ombrage. Je veux bien qu'il y ait aussi une travée écologique pour relier Chamars à Battant, le problème n'est pas là. Si on avait pu faire passer le tram par le centre-ville, le problème ne se poserait pas. Aujourd'hui j'ai peur que le problème qui se pose c'est : est-ce qu'on accepte de faire passer un moyen de transport en commun performant par les quais, même en admettant qu'il soit peut-être même un peu moins performant que par le centre-ville, ou est-ce qu'on n'en fait pas passer du tout parce qu'il y a des arbres et que vous vous y opposerez ? C'est ça la question qui se posera. Je pense qu'il faut mettre aussi chacun devant ses responsabilités.

Le tracé par le quai, Éric l'a rappelé, je l'ai défendu pour toutes les raisons que vous avez dites en disant 51/49. On avait trouvé plus d'intérêt par le centre-ville, c'est pour cela que j'avais effectivement proposé qu'on préfère ce tracé. Il se trouve maintenant, ce n'est pas pour faire plaisir à M. le Préfet, qu'une conjonction d'informations arrive pour dire qu'effectivement par le centre-ville ça sera difficile, voire impossible. Donc la question qui se pose, qui se posera, c'est : est-ce qu'on veut oui ou non un TCSP à Besançon à un moment ? Est-ce qu'on préfère qu'il n'y ait pas de TCSP pour préserver un alignement d'arbres qui effectivement est remarquable, qui effectivement marque la rivière depuis la Citadelle, qui effectivement fait de l'ombre, qui effectivement permet à des insectes d'aller de Battant à Chamars par cette traversée écologique.

Je précise qu'aujourd'hui nous n'avons même pas la certitude qu'il faudrait couper les arbres ou qu'on ne pourrait pas en remettre d'autres. Quand vous avez des lignes aériennes de contact, il y a un volume de sécurité requis autour de chaque LAC et avec les arbres ce n'est pas toujours le cas, c'est ça le problème. Donc il n'est pas impossible qu'on puisse remplacer les arbres existants par d'autres moins hauts, sur courtes tiges et moins volumineux, mais on n'en est pas là aujourd'hui. On vous demande simplement ce soir, je croyais avoir été clair, l'autorisation de modifier ce PSMV pour permettre, éventuellement, si le tram ou le TCSP passait par les quais et si cela gênait de pouvoir abattre ces arbres.

Il y aura un débat sur le tracé où là on évoquera un certain nombre de choses argumentées. Mais je dis très clairement que j'aurais préféré le tracé par le centre-ville, il y a eu beaucoup d'oppositions, vous le savez mais entre doter la capitale régionale d'un moyen dont elle a besoin pour se développer et préserver une trentaine, une quarantaine d'arbres entre la rue du Port Citeau jusqu'au pont Battant, je dis très clairement que je choisirai le tramway au TCSP.

Mme Françoise PRESSE : J'ai déjà eu la même réponse à l'Agglomération, donc on pourrait mettre 37 arbres dans la forêt de Chailluz et puis emmener tous ces braves gens du quai en balade à la forêt de Chailluz, d'accord mais ce n'est pas ça du tout. La politique de l'arbre que l'on veut dans la ville c'est autre chose. A part cela, je redis que ceci est un argument qui s'ajoute à un faisceau d'arguments, j'en parle là parce que je suis l'Adjointe aux espaces verts mais je pourrais aussi parler du coût, de la technique, du taux de captage des usagers. Cela s'ajoute à un certain nombre d'arguments qui ont été développés ici ou là. Ça en fait encore un de plus et c'est simplement cela que je dis, un qui est majeur pour moi et majeur pour la population mais sur le centre-ville il n'y a pas tout à fait cet impact-là donc c'est pour cela que j'insiste. Je laisserai continuer le débat, je suis à l'écoute d'arguments pour me décider en sens contraire mais je précise aussi que l'espace boisé classé ne permet pas la pose de pylônes avec les LAC. On n'a pas le droit non plus de faire de construction, de mettre des poteaux donc ce n'est pas simplement les arbres qui sont visés là-dedans ce sont aussi les LAC. C'est inscrit dans le texte.

Mme Marie-Odile CRABBÉ-DIAWARA : Pour nous la présentation de ce rapport paraît prématurée. Celui qui avait été présenté en décembre à la CAGB indiquait que le tracé par les quais était mis à l'étude et celui du tracé par la Boucle suspendu, c'est ce qui a été écrit. Si nous voulons être au rendez-vous des subventions et respecter l'engagement pris lors de l'augmentation du taux de VT, nous devrions décider en juin du tracé définitif d'après ce que je sais. Ce que nous attendons d'ici là c'est une information précise qui permette de comparer les deux tracés sous tous les aspects. J'entends ce soir qu'on commence à faire le débat mais pour l'instant nous n'avons pas les éléments. Ce que nous

souhaitons connaître c'est le chiffrage global pour la Ville et pour la CAGB, le nombre de voyageurs transportés, l'impact sur l'utilisation des transports en commun, l'impact sur le trafic des bus au centre-ville. Jean-Louis tu as parlé tout à l'heure de l'encombrement dans la ville, la restructuration du réseau urbain, l'étude de solidité des quais. La liste n'est pas exhaustive, sur tous ces points-là nous n'avons pas les réponses pour l'instant. Il y a des experts qui pourront nous dresser cette comparaison et nous attendons leur rapport. Il faut pour cela que les services concernés travaillent ensemble dans la transparence avec comme objectif le service rendu à l'usager et que, Monsieur le Maire, vous puissiez être le véritable garant d'une information objective et sans a priori.

Mais depuis décembre nous avons plutôt l'impression que le tracé par la Boucle est totalement écarté, en tout cas ce que nous voyons écrit ici ou là, ce que nous entendons et ce que nous avons entendu ce soir dans les temps des verbes employés par M. le Maire nous le fait penser. En fait, si nous voulons pouvoir comparer en juin, on voit bien qu'il n'aurait pas fallu suspendre les études sur le tracé par la Boucle, à moins que la décision n'ait déjà été prise. Par exemple les solutions alternatives pour éviter les LAC ont sûrement fait l'objet de retour d'expérience depuis juillet dernier. Les a-t-on, a-t-on mis le dossier de la Boucle à jour en tenant compte de ces nouveaux éléments ? Nous aimerions être certains que toutes les données de comparaison seront disponibles en juin et qu'elles nous seront données dans des délais suffisants pour une prise de décision éclairée.

Un autre aspect de ce dossier que j'ai déjà eu l'occasion d'évoquer, c'est la façon dont il a été présenté, expliqué. A présent que nous sommes sortis de la période électorale et de son agitation parfois malsaine -et de son agitation parfois malsaine- y compris sur ce dossier, je pense qu'il est important de retourner vers ceux qui sont les principaux concernés : les usagers d'abord mais aussi les commerçants, les entreprises, les élus, l'ensemble des habitants. Je me suis souvent demandé si l'opposition au tracé par la Boucle n'avait pas été orchestrée pour faire capoter totalement le projet. Nous avons besoin de ce tramway, il est nécessaire pour répondre aux besoins sociaux et environnementaux et nous voulons le meilleur projet possible. Pour nous et jusqu'à preuve du contraire, c'est le tracé par la Boucle qui est le meilleur projet.

Nous ne pensons pas qu'il y a urgence à voter ce rapport. Il nous paraît être une manœuvre pour permettre d'orienter le choix vers le tracé par les quais alors que nous attendons toutes les informations nécessaires pour en décider. Nous ne voulons pas de passage en force par des mesures techniques. S'il se révèle nécessaire de réviser le PSMV le moment venu, je ne doute pas que le Préfet raccourcira les délais puisque c'est lui qui nous aura imposé le tracé. Je voterai donc contre ce rapport.

M. LE MAIRE : Il y a une chose que je ne peux pas accepter, c'est que tu parles de manœuvre de ma part, je n'accepte pas parce que les choses sont claires.

Mme Marie-Odile CRABBÉ-DIAWARA : Je n'ai pas parlé de ta part à toi, j'ai parlé de la campagne électorale.

M. LE MAIRE : J'ai l'impression que je ne me fais pas bien comprendre. Il est évident que lorsque nous choisirons le tracé en agglomération, vous aurez tous les éléments financiers qui sont en train d'être mis au point, les éléments de trafic, de report puisque vous savez très bien que ça a été aussi demandé à l'Agglomération. Nous n'aurons pas à prendre de décision prématurément. C'est vous qui en faites ce soir un débat sur le tracé, ce n'est pas moi. Vous me suspectez de tout un tas de fausses intentions, ce n'est pas cela. J'ai dit et je répète, j'ai commencé par cela, que cette délibération ne vaut pas approbation du tracé. Il s'agit simplement, dans l'hypothèse où le tracé par les quais serait retenu, de ne pas perdre de temps vis-à-vis des délais parce qu'il faut respecter effectivement les délais du grenelle et c'est avant fin 2011 qu'il faut qu'on ait commencé à travailler, vous le savez très bien. Cette révision permettrait d'éviter des retards si on avait besoin de la mettre en application mais ce n'est pas dit qu'on en aura besoin. Tu me reproches ce soir de ne pas avoir tous les éléments mais même moi je ne les ai pas. On les aura en temps voulu pour choisir et ce soir ce n'est pas un débat sur le tracé. S'il advenait que le tracé par le quai est plus compliqué que l'autre, on verra et on aura tous les éléments pour choisir mais ne dites pas non plus que le tracé par le centre-ville a été arrêté, il a été suspendu. On met maintenant au même niveau, pour justement aller dans ton sens les connaissances quais et centre-ville pour pouvoir choisir en connaissance de cause, je ne dis pas autre chose ce soir.

M. Christophe LIME : La première des choses c'est qu'il faut être rassuré un peu dans la majorité parce que je pense que la diversité est une bonne chose et que le respect de cette diversité a aussi permis que dimanche il y ait un certain nombre de résultats intéressants. Donc je ne suis pas du tout inquiet sur le fait d'avoir ce soir des opinions différentes. Je crois qu'on les assume et c'est aussi ça d'être grand en politique, c'est d'assumer aussi ses différences quand on est dans une majorité, et de pouvoir les exprimer, ce qui a été notre cas depuis le début, je tiens à le dire. On nous a autorisés à pouvoir exprimer un certain nombre d'opinions qui sont, vous le savez divergentes, par rapport à la majorité et je crois que c'est aussi cela qui est important, qui fait progresser le débat et qui permet de prendre les meilleures décisions pour nos concitoyens.

Le deuxième point c'est la décision à prendre ce soir. Donc nous approuverons ce soir cette délibération parce qu'elle correspond bien entendu à un certain nombre de nos demandes mais aussi parce qu'elle pose une question : donnera-t-on la possibilité d'un TCSP et j'insiste bien par rapport à cela puisque c'est marqué comme ça à l'intérieur de la délibération pour un passage par les quais ? Vous savez très bien que nous revendiquons un TCSP et que dès le départ nous avons été de ceux qui ont proposé le passage par les quais avec un certain nombre d'argumentaires que nous avons développés à cette époque-là même si, et le Maire a raison de le dire, aucun des tracés n'est parfait. Chacun comporte des contraintes et un des arguments que nous avons fortement développé était celui des difficultés techniques par le passage au centre-ville, difficultés extrêmement importantes qui ne sont pas listées aujourd'hui. Il y a eu une problématique au niveau de la Préfecture mais je pense qu'il y a aussi d'autres difficultés qu'on n'a pas encore réussi à résoudre, même avec une volonté importante de l'ensemble des concessionnaires, de l'ensemble du transport, etc., pour pouvoir passer par le centre-ville. Donc nous avons revendiqué ce passage par les quais et nous sommes relativement satisfaits qu'aujourd'hui cette étude continue pour pouvoir prendre à terme la bonne décision.

Je reviendrai aussi, pour répondre à un certain nombre de commentaires qui ont été faits et encore ce soir, que si nous avons fait un choix de BHNS, ce n'est pas parce que le tram nous ne l'aimons pas. Nous pensons que le tram est sûrement la meilleure des dispositions pour pouvoir transporter du monde et nous n'avons jamais critiqué cela. Ce que nous avons dit, c'est que nous considérons qu'aujourd'hui en fonction des apports financiers que nous pouvions avoir, nous étions en difficulté pour pouvoir financer un tram. Le fait de nous faire la démonstration que le tram est un bon moyen de transport, qu'il correspond à un certain nombre d'évolutions, etc. nous l'avons toujours reconnu, nous ne l'avons jamais critiqué. Mais la configuration de la ville, la taille de la ville, les apports au niveau du versement transport nous ont amenés à réfléchir. Et aujourd'hui quand on prend l'argument de dire que même avec un BHNS les villes montent à 1,8 de VT, c'est vrai parce que toutes les villes qui font des TCSP se mettent au maximum de leurs dispositions financières possibles et s'adaptent ensuite par rapport à celles-ci. Alors bien entendu moi aussi j'ai regardé ce qu'ont fait toutes les villes pratiquement ; une grande partie d'entre elles sont montées à 1,8 pour pouvoir se payer un mode de transport le plus moderne et le plus efficace possible mais qui correspond aussi à la contrainte qu'il pouvait y avoir à l'intérieur des véhicules.

Dernier point, on souhaite aussi que soient étudiées, y compris par rapport au passage sur les quais, la possibilité d'aller aussi vers une diminution des transports de bus à l'intérieur du centre-ville. Une des contraintes importantes à l'intérieur du passage par les quais, et cela a été dit par tous, c'est le maintien d'un nombre important de passages de bus au centre-ville. Mais il y a des possibilités de pouvoir travailler autour du plan de circulation, du plan de desserte pour pouvoir diminuer de façon importante le nombre de passages de bus par le centre-ville malgré le passage du TCSP au niveau des quais. Je rappelle que ce passage du TCSP par les quais desservirait l'hyper-centre, avec son passage par la Place de la Révolution qui est quand même un axe majeur et permettrait le développement du centre-ville qui, tout particulièrement avec des passages Pasteur, etc., va être redynamisé. C'est pour cela que nous l'avons soutenu.

M. LE MAIRE : Je te remercie. J'ajoute qu'il dessert aussi Battant.

M. Philippe GONON : Éric ALAUZET est un homme extrêmement subtil mais j'avoue que ce soir il m'a complètement bluffé et s'il avait eu un temps de parole je lui aurais demandé s'il vote contre le point 31, pour le point 31 ou s'il s'abstient ?

M. Éric ALAUZET : Ça ne vous semble pas évident ?

M. Philippe GONON : En ce qui nous concerne et pour faire très bref parce qu'il est tard et nous allons recommencer sans doute jeudi, nous voterons contre ce point 31 simplement pour le fait qu'il n'y a pas urgence en la matière actuellement.

M. LE MAIRE : Je vous redirai jeudi qu'il y a urgence, vous le savez car je l'ai déjà dit, il ne faut pas perdre de temps. Quand vous mettez une ceinture de sécurité, ce n'est pas parce que vous allez avoir un accident. Quand vous prenez une assurance vie, ce n'est pas parce que vous allez mourir. Quand vous prenez une assurance incendie, votre maison ne va pas forcément brûler. Ce n'est pas parce que là nous voulons modifier le PSMV pour se garantir que nous allons forcément l'utiliser, même s'il est possible qu'on le fasse faute de quoi on ne mettrait pas cette procédure en place.

Quant à ce qui vient d'être dit par Christophe LIME, nous présenterons à l'Agglomération, le moment venu, effectivement les études qui montreront avec les différents tracés, quais ou centre-ville, combien il restera de bus au centre-ville parce qu'effectivement un des intérêts qui n'était pas mineur, Éric l'a rappelé et je suis d'accord avec lui, c'est que le tracé par le centre-ville, position largement défendue par Jean-Claude ROY et par moi-même, supprimait totalement les bus sur la place du Huit Septembre, ça provoquait aussi d'autres problèmes vis-à-vis des riverains mais ça supprimait les bus. Je rappelle qu'actuellement au centre-ville il passe à peu près 350 bus par jour Place de la Révolution. Donc ces bus passent déjà au centre-ville. Je n'arriverai pas à vous convaincre, je le regrette d'ailleurs mais tant pis.

M. Pascal BONNET : Tout à l'heure j'ai dit que je ne voulais pas relancer le débat mais il a été largement relancé donc j'y reviens rapidement pour dire que les débats intéressants que vous avez entre vous nous éclairent et nous confortent dans la position qu'on a tenue il y a 18 mois à travers l'intervention d'Edouard SASSARD et je pense qu'il y reviendra, dans la mesure où justement Éric ALAUZET a posé tout à l'heure la question de l'urgence, l'urgence climatique ou l'urgence de respecter certaines contraintes en matière d'architecture, d'urbanisme, etc. C'est parce que justement il y avait ce contexte d'urgence et qu'on pensait que les contraintes d'architecture, d'urbanisme mais aussi les conditions économiques qui ne pouvaient pas tolérer l'augmentation du VT étaient là qu'on a fait une autre proposition parce qu'on estimait que vous preniez le risque, à partir sur cette option de tram, qui manifestement est déjà en train de se confirmer, de perdre du temps. Vous êtes en train de perdre du temps et l'évolution actuelle nous conforte largement dans la position que nous avons tenue malgré vos sarcasmes du moment.

M. Edouard SASSARD : J'hallucine qu'on arrive à 22 heures un 22 mars, à débattre...

M. LE MAIRE : C'est une grande date le 22 mars !

M. Edouard SASSARD : ...à débattre. Cela ne me fait pas rigoler parce que n'est pas sur le point 31 qu'on vote, pour ou contre, c'est sur le budget d'une ville quasiment. Il y a un moment où on a voté, où on a pris des responsabilités par rapport au sentiment qu'on avait chacun, tout le monde a voté pour ce budget sauf nous qui avons voté contre car nous n'acceptons pas ce tramway. Le lendemain d'une élection, le 22 mars, peu importe que ce soit une semaine ou 15 jours après, ça commence à parler, ça commence à causer, on le fait quasiment en catimini au Conseil Municipal ce débat-là.

M. LE MAIRE : Ah bon ?

M. Edouard SASSARD : Evidemment ! Ce débat-là devrait être fait à la CAGB, pas au Conseil Municipal.

M. LE MAIRE : Il passera jeudi à la CAGB.

M. Edouard SASSARD : Ce n'est pas le point 31 qui est important Eric ALAUZET et Christophe LIME, c'est le budget qui était important il y a un mois et franchement, pour la démocratie ! Laissez-moi parler je pense que c'est suffisamment important, je ne débats pas sur le fond parce qu'on l'a dit 100 fois et je ne le dirai pas 101 fois, je ne débats pas sur les divergences machin, je m'en fous, ce que je dis

simplement c'est qu'en tant que simple citoyen impliqué depuis peu de temps dans la politique, je n'en reviens pas de voir cela arriver le lendemain d'une élection, que tout ressorte, qu'on débattenne. C'est 50 M€ sur le budget de la Ville et c'est passé comme ça et on le dit maintenant. Eh bien je trouve que ce n'est pas du courage politique et il n'y a pas de leçon à recevoir de votre part en voyant des choses comme ça. On a eu un débat, il y a un mois et c'est passé comme une lettre à la Poste et aujourd'hui, tout ça ressort... A la CAGB lors du vote vous le saviez, il faut arrêter. Le tracé du centre-ville quand vous nous l'avez présenté, peut-être qu'il y avait le terme suspendu mais pour nous c'était terminé, on l'avait compris comme complètement terminé et qu'on passait sur le quai. Vous le saviez, vous le saviez, vous le saviez et que vous soyez passé outre vos convictions politiques en disant c'est bon et que maintenant vous en parliez, ça me choque. Ça me choque en tant que citoyen au-delà du débat pour ou pas le TCSP, le tramway sous quelle forme, peu importe, la séquence électorale qu'il y a eu qui n'a pas été favorable pour nous, peu importe, moi je trouve qu'en terme de citoyenneté ce n'est pas du courage politique et franchement ce n'est pas bien.

M. LE MAIRE : Ecoutez, j'ai été très cool ce soir mais je n'accepte pas de me laisser traiter et de laisser traiter mes amis, que ce soit les Verts ou le PC de menteur, quand j'ai assisté à des débats où l'on a menti sur les TER, sur les TGV, sur la position des Verts et des socialistes sur les TGV, sur les autoroutes, quand on vu cela à la télévision, quand on a vu la façon dont on a traité la candidate qui a été réélue, au moins faites profil bas ! J'ai été très clean là-dessus ce soir, je n'en ai pas rajouté mais la violence des propos, les propos nauséabonds qui ont été distribués par tracts la veille de la campagne nous concernant nous tous, c'était absolument indigne d'un représentant de la république, alors ce soir Monsieur SASSARD, ne venez pas s'il vous plaît, parce que vous allez nous fâcher, ne venez pas nous donner des conseils de bonne conduite. La façon dont vous avez traité la Présidente de la Région, entre autres à Pontarlier a été indigne, indigne de votre part, vous deviez y être certainement ou vos amis si vous n'y étiez pas. Alors arrêtez de jouer les vierges effarouchées, arrêtez de nous donner des leçons. Non ça suffit, écoutez-moi Monsieur SASSARD, j'ai été clean en démarrant mais les mensonges, je ne peux pas laisser dire. Vous vous calmez sans quoi je vais suspendre la séance. Vous vous croyez où, Monsieur SASSARD ? Ecoutez, vous voulez créer l'incident, vous êtes mauvais perdant. Je vous demande de reprendre vos esprits. Je ne peux pas, Monsieur SASSARD, laisser dire qu'ici il y ait des élus Verts malhonnêtes, qu'ici il y ait des élus communistes malhonnêtes, qu'ici il y ait des gens de la société civile malhonnêtes. Je ne laisserai pas dire n'importe quoi, j'ai été très clean dans ma déclaration liminaire vous avez pu le remarquer, très très clean mais il y a de limites qu'il ne faut pas franchir parce que le courage politique n'est pas de votre côté.

M. Jean-Sébastien LEUBA : Monsieur SASSARD on n'est pas juste de simples citoyens, on est des élus et je vous demande juste à un moment donné d'intervenir quand même sur la délibération et pas sur autre chose.

Concernant cette délibération, je pense qu'on n'est pas dans un débat pour ou contre les arbres, on est tous plus ou moins émus et on se doute bien que si demain il y a des arbres à couper, on sera tous désolé. On n'est pas non plus sur des espèces en voie de disparition, on l'a dit tout à l'heure, les arbres c'est 30 à 50 ans, le TCSP survivra bien entendu à ces arbres. On n'est pas pour ou contre le tracé aujourd'hui, on ne va pas choisir aujourd'hui un tracé quand on lit la délibération. On a tout fait pour que ce soit le tracé Boucle, on a défendu ce tracé jusqu'au bout et sans le mail qui est arrivé de la Préfecture à 20 minutes près, le tracé Boucle était validé. Donc aujourd'hui penser qu'il puisse y avoir des manœuvres ou autres, quand on reçoit un mail à 30 minutes du moment où on valide un tracé, ça me semble un peu gros. Personnellement, je ne voterai pas sur un sous-entendu, aujourd'hui on ne sous-entend pas qu'untel ou untel dit quelque chose, on vote sur une délibération, donc on ne vote pas pour savoir si on pense qu'on doit aller jusqu'au bout ou pas jusqu'au bout, on vote sur cette délibération et je suis d'accord pour qu'on fasse tout pour défendre ce tracé de la Boucle, le Maire l'a dit, il faut défendre ce tracé, je suis pour ce tracé et j'espère qu'on va le défendre jusqu'au bout.

Simplement à un moment donné si on n'y arrive pas, en votant contre cette délibération, on portera aussi une lourde responsabilité parce que ce deuxième tracé c'est un plan B et si le premier plan ne marche pas, on aura aussi une responsabilité devant les Bisontins, c'est de leur expliquer qu'on a retardé ce deuxième plan, et derrière aussi c'est plusieurs milliers, voire centaines de milliers d'euros qu'il va

falloir aussi sortir à un moment donné. Donc je vous demande, et Éric tu as dit donnez-moi des arguments, je ne sais pas si ces arguments suffiront, je dis simplement qu'à un moment donné en responsabilité, on doit voter pour ou contre cette délibération et on doit aussi en assumer les conséquences.

M. Frank MONNEUR : On va essayer de ramener un petit peu de sérénité dans les débats où on a connu quelques excès manifestement. Tout simplement je pense qu'on est quelques-uns à dire qu'on a dû louper un épisode parce qu'ici, ça a été dit effectivement à l'instant par Jean-Sébastien, on n'est pas là pour délibérer sur le choix d'un tracé. Ce rapport 31 vise tout simplement, cela a été dit mais il faut vraiment le rappeler, faire de la pédagogie parce que manifestement ce n'est pas compris, à prendre toutes les précautions possibles pour ne pas prendre de retard, c'est-à-dire qu'actuellement nous avons deux fers au feu de façon à être plus efficace, à pouvoir agir rapidement le moment venu car effectivement c'est un emboîtement de phases et si on loupe une de ces phases eh bien on en prend pour six mois voire un an de retard. Je pense qu'il faut vraiment avoir conscience de cela. Je sais bien qu'il est tard mais on va tous faire un petit effort. Concernant le tracé de la Boucle, les études n'en sont pas au même point, c'est beaucoup plus avancé, heureusement d'ailleurs et pour l'instant nous sommes en train de finaliser les études sur les quais. Donc revenons un petit peu si vous voulez à la raison. Il ne s'agit pas ce soir de délibérer sur le tracé encore une fois. Je note d'ailleurs au passage que les arguments de nos amis, de nos amis Verts notamment, ne sont pas de même nature entre ceux développés par les uns et ceux développés par les autres. Je suppose que d'ici le moment où l'on sera amené à décider du tracé, ils arriveront à se mettre d'accord.

M. Jean-Claude ROY : Je pense que je vais me référer à ce qui est le socle des débats dans nos assemblées. Monsieur SASSARD vous étiez peut-être jeune élu mais vous avez dû oublier qu'il y a eu une concertation préalable très longue qui a duré de septembre 2008 à la mi-décembre 2008, qu'on a assuré avec le Maire Président environ 34 réunions publiques et associatives qui ont fait connaître ce projet, et dans ce projet, on avait deux variantes possibles, l'une au centre, hyper-centre ou les quais et une du côté de Palente, tracé direct par les Vaîtes ou tracé par la rue des Cras pour aller vers le pôle d'échanges Palente/Orchamps. Et le 18 décembre nous avons délibéré, tous, avec le choix d'un tracé dit de référence qui passait au centre-ville par l'hyper-centre et qui passait à Palente par la desserte de ce quartier où on a le maximum de population. Ce tracé de référence a été inclus dans le dossier d'appels à projets validé par le Grenelle de l'Environnement et ce projet a été encensé par le Préfet le 19 janvier 2009 par un courrier qu'on n'attendait pas et qui a donc fait en sorte que ce dossier soit éligible puisque nous avons reçu un accord de subvention de 30,1 M€. Puis le Préfet en a décidé autrement et le 5 octobre il a donc convoqué le Maire Président, à la Préfecture pour lui dire que ce projet n'était pas recevable, je ne reviens pas sur les propos qu'il a évoqués. Et nous en étions à ce stade-là sur les études projets, donc les études par l'hyper-centre sont des études aujourd'hui très abouties. Par contre, sur les autres tracés qui n'étaient pas retenus, nous en étions seulement au stade des études préliminaires et le 21 décembre, je reviens à une autre délibération, en Conseil Communautaire le Président a demandé à ce que soient conduites des études complémentaires. Et dans le rapport il est bien dit que le dossier, le passage par l'hyper-centre était pour l'instant suspendu. Donc nous étudions actuellement avec les services de la Ville de Besançon, les services de l'Agglomération et les services de l'Etat des études fines complémentaires pour arriver au même stade, c'est-à-dire études projets pour en mesurer, ça a été dit, tous les impacts de sorte à pouvoir ensuite prendre une décision définitive sur ce tracé-là. Donc il y a un enjeu car avec la décision du Préfet on a déjà pris un an de retard et pour ne pas allonger le retard qui coûte de l'argent au projet, il faut qu'on anticipe sur une éventuelle disposition que Michel LOYAT a présentée, qui permettrait éventuellement, si le tracé, l'alternative par les quais était la seule possible, qu'on n'ajoute pas du retard au retard.

Sur ce positionnement, ça a été dit je crois par Éric ALAUZET et je partage son point de vue, un projet de tram est transversal sur la manière dont il requalifie un quartier, une rue, une ville, une agglomération, donc l'impact de l'aménagement urbain est important. L'approche patrimoniale est importante aussi et puis l'approche de ce que rend le tram en service à la population, c'est pour nous aussi très important et dans la hiérarchie c'est sûrement celui qu'il ne faut pas négliger parce qu'aujourd'hui, Monsieur SASSARD, on a des populations qui attendent un service, pour passer un effet de seuil. Avec le BHNS qui a été évoqué à deux reprises et par Jean ROSSELOT tout à l'heure qui compare ce qui est incomparable, je l'ai déjà dit mais je te le répète Jean, Montbéliard et Belfort réunis ce n'est pas la moitié du

réseau Ginko de Besançon aujourd'hui, on ne répond pas aux besoins, et c'est valable pour Christophe mais il le sait, ce sont des débats qu'on a déjà eus ensemble, on échange. Si un BHNS se mettait en place à Besançon, à son lancement le service serait déjà saturé, donc ce n'est pas ce qui correspond aux besoins des 85 000 voyages d'aujourd'hui à Besançon. On est bien obligé de passer un effet de seuil et nous avons un projet innovant dans le sens où Nîmes est déjà venue, Avignon vient voir le projet de Besançon qui est un projet innovant la semaine prochaine, et le SERTU de Lyon a créé un demi-poste de permanent pour étudier cette approche innovante qui aujourd'hui attire. Voilà l'enjeu de ce projet grand bisontin.

M. LE MAIRE : Il y a combien d'habitants à Avignon ?

M. Jean-Claude ROY : Il y en a 115 000 à Avignon je crois mais je ne parle pas de la communauté, je ne le connais pas.

M. Michel LOYAT : Chacun a compris que nous aurons un débat sur le tracé, ultérieurement, on en a eu peut-être un petit avant-goût. Alors je reviendrai sur deux observations plutôt techniques et puis après une note plus politique. Deux observations techniques : concernant le calendrier, là nous avons eu la discussion en Préfecture et il y a des procédures qui ne dépendent pas d'ailleurs du Préfet, c'est la loi, le calendrier ne peut pas être réduit en dessous d'un an et je dirais même que si l'Etat voulait retarder les choses il le pourrait certainement, donc ça pourrait effectivement prendre plus d'un an. C'est au contraire avec un engagement de l'Etat et c'est dans ce sens qu'ils ont présenté les choses que l'on peut raisonnablement ramener le calendrier à un an mais penser qu'avec l'engagement de l'Etat ça pourrait être ramené à six mois par exemple, c'est absolument impossible, c'est un an. Je reviens là-dessus parce que c'est quand même un élément essentiel dans la présentation du rapport aujourd'hui. Si ça pouvait être ramené par volonté politique de l'Etat ou de la collectivité à trois mois ou six mois, je pense que le débat n'aurait peut-être pas eu lieu ce soir.

Deuxième observation, sous réserve d'être contredit mais là je m'appuie sur ce qui a été indiqué notamment par l'Inspecteur Général des Secteurs Sauvegardés, la gestion d'un espace boisé classé permet d'une part d'abattre un certain nombre d'arbres mais là effectivement ça pourrait être tangent d'où la sécurité de faire une révision. Deuxièmement, cela permet, contrairement à ce qui a été indiqué, de mettre des caténaires pour un tramway. Là-dessus je crois que les choses sont claires, ça c'étaient les observations techniques. Maintenant puisque beaucoup ont abordé la question du tracé, je ne veux pas l'aborder longuement. Je dirais que je suis résolument pour un TCSP au centre-ville et je dirais aussi qu'il y a un lien très net entre PSMV et dynamisation du centre-ville. Le PSMV c'est de la protection, de la valorisation du patrimoine mais c'est aussi dans notre optique d'avoir un centre-ville dynamique avec toutes les fonctions, ce n'est pas un centre-ville musée. Alors maintenant quand je dis que je suis résolument pour un TCSP au centre-ville, je précise que le centre-ville pour moi inclut au moins toute une partie de Battant car je considère que lorsque l'on est au pont Battant, on est largement autant au centre-ville que lorsque l'on est au pied de la Citadelle ou Place Victor Hugo, quand on est Place de la Révolution je pense qu'on est dans l'hyper-centre, aujourd'hui et encore plus demain on est autant à l'hyper-centre que Place du Huit Septembre. Finalement il faut regarder les stations. Pour le tracé des quais il y aurait une station Chamars ou disons Saint-Jacques, une station City, une station qui sera vers le pont Battant, je ne sais pas exactement où, une station Place de la Révolution, une station qui serait un peu avant, oui rue Cusenier, un petit peu avant. Tracé de la Boucle, tracé par la place du Huit Septembre, la différence c'est quoi ? C'est Granvelle essentiellement et c'est Place du Huit Septembre. Je ne dis pas que c'est marginal. Mais c'est finalement une conception de fond. Je crois qu'on a approuvé des orientations par rapport au centre-ville. Si on veut restreindre le centre-ville à la Boucle, je comprends que dans l'expression publique, ça reste cela mais du point de vue en tout cas de nos orientations, le centre-ville est plus large que cela et par ailleurs le centre-ville a tendance effectivement à se déplacer.

M. LE MAIRE : ...l'autre jour en allant à Paris par le TGV j'étais dans la voiture n°1. Lorsqu'il y a deux TGV l'un au bout de l'autre, je ne suis pas persuadé que quand on descend de la voiture n° 1 et que l'on va jusqu'à la gare de Lyon il y ait plus loin que depuis la Pâtisserie Baud jusqu'à la Place du Huit Septembre.

M. Éric ALAUZET : Tu ne le fais pas 4 fois par jour.

M. LE MAIRE : Je ne le fais pas 4 fois par jour d'accord mais Éric, c'est pour relativiser cela. Je me suis quand même dit : quand tu es un papy ou une mamie ou une personne qui a des difficultés à se mouvoir, je pense à nos amis ici, quand tu es sur le TGV dans les premières voitures, il y a au moins 400 à 500 m pour aller jusqu'à l'entrée. Il faut quand même relativiser tout cela. Je ne sais pas si c'est NACHIN qui dit cela.

M. Éric ALAUZET : Ceux qui veulent complètement piétonniser la Boucle disent cela aussi.

M. LE MAIRE : Ce n'est pas faux d'ailleurs.

M. Nicolas GUILLEMET : Je voulais répondre rapidement à Edouard SASSARD déjà sur le courage politique parce que moi j'étais assez choqué par ses propos. Ce n'est pas parce qu'il n'a pas compris ou mal compris la position des Verts qu'il faut tout de suite parler de courage politique et puis d'élection, de ce qui s'est passé, etc. je trouve que c'est un peu simplifier nos positions. Les Verts ont toujours eu la même position, ils sont favorables au tram, donc je ne vois pas pourquoi ils ne voteraient pas le budget ou les budgets qui correspondent au tramway. On a toujours gardé la même position, on est favorable au tracé le meilleur au niveau économique, au niveau écologique, etc. Et puis après si on veut aller jusqu'au bout du courage politique, on peut aussi s'interroger sur votre prise de position à vous et à vos collègues sur Les Vaîtes quand vous dites de façon très démagogique que vous soutenez qu'il faut bien indemniser les gens qui vont être expropriés en laissant à penser que la majorité ne le ferait pas, donc en terme de courage politique vous n'avez pas de leçon à nous donner.

Pour revenir sur le rapport 31, sur la révision du PSMV, j'aimerais juste vous alerter sur des problèmes d'urbanisme. Je pense qu'il faut qu'on arrête de minéraliser des espaces publics. On est en train de créer des espaces de cartes postales qui font plaisir à quelques architectes mais qui transforment des espaces de vie en véritables espaces de mort en fait. Il faut conserver ces espaces de bien-être et pour cela il faut les laisser végétalisés. Deuxièmement on a parlé en début de ce Conseil du schéma touristique et les quais Vauban c'est justement un de nos atouts, une des cartes postales qui fait que les gens assimilent la Ville de Besançon avec le patrimoine Vauban et les arbres font justement partie de l'harmonie de ce lieu. Donc Monsieur le Maire, je pense qu'il n'y a pas urgence à voter ce PSMV et je souhaiterais qu'on présente ce rapport une fois qu'on aura choisi le tracé pour qu'on puisse prendre position plus sereinement.

M. LE MAIRE : Ecoute Nicolas, je suis parfaitement d'accord avec la première partie de ton exposé. Je suis d'accord aussi quand tu dis qu'il ne faut pas faire d'espaces minéraux partout, c'est pour cela que Place de la Révolution on a un peu tempéré cela. C'est vrai qu'il y a une tendance des architectes à ne mettre que du minéral, je suis d'accord, c'est pour que cela qu'aux Prés de Vaux ce n'est pas vraiment ce qu'on veut faire. C'est pour ça, si vous avez vu sur Les Vaîtes ce n'est pas vraiment ce qu'on veut faire, que devant l'Hôtel de Ville et l'Esplanade des Droits de l'Homme ce n'est pas vraiment ce qu'on a fait, je suis d'accord avec toi là-dessus, mais quand même à Besançon qui est la plus grande surface de communes forestières de France, on n'est quand même pas une ville où on manque d'arbres. Je crois qu'il faut relativiser cela quand même.

Je répète deux choses, premièrement on ne peut pas dire qu'on va attendre pour prendre cette décision puisque je répète une nouvelle fois mon cher Nicolas, je n'ai pas l'impression d'avoir été compris, que ce n'est pas parce qu'on met cela en place qu'on sera obligé de le faire même si on peut supposer qu'on le fera peut-être mais on ne peut pas le dire aujourd'hui. Michel l'a dit, je le répète, la gestion d'un espace naturel boisé classé ça n'empêche pas de couper des arbres, c'est clair. Avec Michel on s'est bien douté qu'il allait y avoir ce type de débat ici, on n'est pas surpris. Mais si effectivement on peut couper des arbres, on risquait peut-être d'être fragile par rapport au recours d'une association x ou y et l'Inspecteur général PERIGNON nous a conseillé de procéder ainsi. Et je redis une chose que vous n'avez pas bien entendue c'est que demain, rien n'empêche de replanter des arbres différents, des arbres plus bas pour redonner de la végétation. Quant à la certitude concernant les LAC, cela m'a été confirmé dans une réunion, je pense qu'un compte-rendu de cette réunion existe, ça a été confirmé par celui qui a dit oui, il y aura une possibilité. Il peut changer effectivement mais il y a quand même une permanence de l'Etat. Il nous a même été dit que si on voulait mettre des stations d'encorbellement sur le quai ils n'y seraient pas opposés mais nous avons refusé cette possibilité. C'est pour vous dire qu'on a poussé très loin la

discussion. Alors ne caricaturons pas les choses en disant qu'il n'y aura plus d'arbres, que ce sera le désert battu par les vents, par la bise, car ce ne sera pas cela. Tu as dit et c'est important, d'autres de tes amis l'ont dit également : on est pour le tram. Je crois qu'il faut Messieurs de la minorité municipale que vous reteniez une chose, c'est que nous sommes d'accord sur le tram. Qu'il y ait entre nous des débats, Christophe LIME s'est très bien exprimé sur ce point, je trouve que c'est bien. On en débattera donc. J'étais effectivement tout à fait favorable au début par un passage par le centre mais si on ne peut pas le faire, le choix, demain le choix qui se posera à nous c'est : on ne fait pas de tram ou on en fait un qui passe par les quais en abattant 37 arbres. Je le dis très clairement, que si le tracé d'un tram peut économiser trente millions de tonnes de CO₂ en 30 ans, on y réfléchira. Éric demandait combien il restera de bus au centre-ville, on est en train de faire étudier ce point, et pour faire notre choix on aura également les coûts des lignes qui resteraient au centre-ville et celles qui disparaîtraient, le nombre d'usagers, etc... Aujourd'hui on n'a pas ces éléments-là donc je vous demande peut-être aussi de me faire confiance et puis de voter cela. Ensuite il y aura un débat. Et vous savez si personne ne veut de tram ou de TCSP à Besançon, je ne vais pas me battre seul contre tous mais chacun prendra ses responsabilités.

M. Emmanuel DUMONT : Les services et Jean-Claude ont fait un bon travail, ils avaient proposé deux tracés. Je ne crois pas qu'ils en aient proposé un bon et un très mauvais, c'était deux possibilités. Il y en a un tracé aujourd'hui qui, en raison de difficultés techniques est suspendu, il faut regarder l'autre et le regarder avec autant de précision qu'on avait étudié celui qui avait la préférence majoritaire. C'était quoi les arguments pour ce deuxième tracé parce qu'il y a quand même eu un petit peu débat sur le tracé. Il y avait un aspect transport, on avait un tracé, celui que majoritairement on avait retenu dans lequel on avait des sas et un autre dans lequel il n'y avait pas de sas, donc j'en déduis qu'il y a un argument de rapidité et de vitesse commerciale supérieure dans le tracé où il n'y a pas de sas, entre un endroit où le tram s'arrête et un endroit où le tram roule, je suppose que l'argument de la vitesse commerciale peut être retenu. On sait qu'un tram génère du développement économique sur son passage, le passage dans l'hyper-centre tout est déjà développé économiquement, qu'est-ce qu'on allait faire ? refaire des étages, non. Par contre sur le tracé quais, on sait qu'il y a un secteur qui souffre, c'est Battant mais il n'y a pas que Battant car comme l'a dit tout à l'heure Michel, le cœur s'étend, il y a La City, il y a Canot, il y a l'îlot Pompiers qui va être urbanisé avec une destination qu'on choisira ici, il y a la Caserne Vauban, il y a la gare qui se développe, il y a le centre-ville qui sort de la Boucle et le Doubs qui semble être le cœur maintenant de ce grand centre d'agglomération.

M. LE MAIRE : Emmanuel on ne fait pas le débat ce soir sur le tracé.

M. Emmanuel DUMONT : Non mais ce que je veux dire c'est qu'il n'y a pas un tracé centre et l'autre qui ne serait pas centre, il y a deux tracés centre.

M. LE MAIRE : Cela a été dit par Michel LOYAT.

M. Emmanuel DUMONT : Et puis après il y a quand même un aspect esthétique aussi puisqu'on parlait de tourisme au départ, quand on prend un tram c'est très vitré, très aéré, on préfère avoir un petit peu de perspective et de champs de vision plutôt que des murs de chaque côté. Jean-François, ce que je retiens de ce soir c'est que tu as oublié de parler des arbres dans le plan de développement touristique parce que visiblement ils ont une grande valeur ce soir ces 37 arbres.

M. Jean ROSSELOT : Je voulais juste dire que vous n'avez pas le droit de traiter nos collègues ou nous-mêmes comme ça. Les campagnes électorales c'est une chose...

M. LE MAIRE : Ça va dans les deux sens !

M. Jean ROSSELOT : Ici c'est une séance d'assemblée d'élus qui ont le droit d'exiger les positions de manière transparente des uns et des autres. Donc vous êtes venus avec les burkas jusqu'à hier et vous les enlevez (réactions) et on connaît maintenant ...

M. LE MAIRE : Mais c'est n'importe quoi !

M. Jean ROSSELOT : Un des deux avait mis la burka mais ce n'est pas digne et moral de les enlever le lendemain d'une élection parce qu'en effet c'est fausser l'appréciation du citoyen. Ce n'est pas normal.

M. LE MAIRE : C'est quand même assez surprenant de dire dans la même phrase qu'il ne faut pas se tromper de débat, qu'on doit avoir un débat responsable, et de dire à des élus qu'ils sont venus ici avec des burkas. Je trouve que ce n'est quand même pas très digne de la part de personnes qui ont voulu fausser le débat avec un débat sur l'identité nationale. Non Jean, tu dis : «soyons dignes» et tu insultes après en disant «vous êtes venus avec des burkas». On n'est pas venu avec des burkas et nos positions responsables ont été connues de tout le monde. Et tous ces tracts de dernière minute, ça ne fait qu'amplifier les mouvements parce que chacun sait, chacun peut mesurer combien ici dans cette région et combien aussi dans cette ville puisqu'on va parler de notre ville, notre collaboration est fructueuse. On n'est pas d'accord sur tout mais premièrement on avance et deuxièmement ça ne déplaît pas à nos électeurs parce qu'eux ne se trompent pas.

M. Éric ALAUZET : Le Maire m'a coupé tout à l'heure mais je ne vais pas être long, rassurez-vous. Je crois que sur le sens du rapport, il n'y a pas de doute. Là on ne choisit pas le tracé c'est bien évident mais notre vote est sans ambiguïté également, Philippe GONON, c'est un vote contre. C'est un vote contre pourquoi ? Le sens est très clair, c'est que dès lors qu'on a la perception claire qu'un des tracés a été enterré et que finalement on ne peut pas échapper à ce débat sur le tracé, donc le sens de notre vote c'est bien celui-là, c'est qu'on aille jusqu'au bout et qu'on se donne la possibilité de faire émerger le trajet de la Boucle.

Je voudrais dire à Edouard SASSARD qui, évidemment ne peut pas tout voir, mais il aurait pu observer qu'au moment où on a voté à la CAGB, quand il a été proposé de suspendre ce tracé, le groupe Vert a explosé dans son vote mais vous ne l'avez peut-être pas vu. Alors c'est gentil de nous rappeler à notre honnêteté, à nos responsabilités, à notre courage. Jusqu'à présent on en a toujours fait preuve y compris ce soir ici, ce qui n'est pas simple, donc le groupe Vert a explosé lors de ce vote, il y a eu deux votes contre, deux votes pour et quatre abstentions. C'est vous montrer le désarroi dans lequel on s'est trouvé ce soir-là entre une délibération qui parlait de suspension et des propos qui laissaient penser que le trajet était enterré. Voilà l'explication, donc notre vote de ce soir est bien dans la continuité des précédents.

Alors le tracé, Michel, c'est vrai on peut le débattre, si on est au centre-ville, etc. ce sont les transferts de charge et les études de trafic des gens qui montent dans les bus qui nous permettront de savoir objectivement, au-delà des perceptions un peu comme ça des uns et des autres. Mais si jamais il y a des problèmes importants sur ce tracé des quais, si jamais il y a des surcoûts importants qui font qu'on franchit la barre des 200-220 millions, on sera peut-être bien content de devoir et de pouvoir reposer sur la place publique le projet. On sait très bien, tu l'as dit toi-même Jean-Louis que la décision n'était pas que technique, elle était un peu politique aussi, alors il faut se redonner l'occasion de faire de la politique sur ce dossier.

M. LE MAIRE : Ce soir j'ai dit à plusieurs reprises que l'autre trajet n'a pas été enterré, il a été suspendu, je te le rappelle encore une fois même s'il comporte d'énormes difficultés.

M. Benoît CYPRIANI : Je ne vais pas en rajouter sur les arguments, mes collègues Verts ont dit tout ce qu'il fallait. Je voulais juste rappeler à M. MONNEUR qui était sensé ramener de la sérénité, en terminant «in cauda venenum» que les Verts n'étaient pas unis sur ce dossier, je pense qu'il va s'en apercevoir au moment du vote, et puis répondre à M. ROSSELOT qui dit ne pas connaître notre position et qu'on arrive masqué, que cette position on l'a énoncée en réunion de commission la semaine dernière, au cours de laquelle il n'y avait aucun membre de la minorité. Donc ça c'est votre problème, ce n'est pas le nôtre.

M. LE MAIRE : On a déjà fait un peu le débat sur le tracé même si ce n'était pas l'objectif. Maintenant on passe au vote».

Après en avoir délibéré et sur avis de la Commission n° 3 (2 pour, 2 contre), le Conseil Municipal, à la majorité des suffrages exprimés [9 contre du Groupe Les Verts (M. CYPRIANI, M. ALAUZET, Mme PRESSE, Mme TISSIER, Mme THIEBAUT, Mme MOUNTASSIR, M. DEVESA, M. GUILLEMET, Mme HINCELIN), 7 contre du groupe UMP et Apparentés (M. ROSSELOT, M. BONNET, M. SASSARD, M. OMOURI, Mme GELIN, Mme PEQUIGNOT, Mme M. JEANNIN), 2 contre du Groupe MODEM (M. GONON et Mme FAIVRE-PETITJEAN), 1 contre du groupe Les Alternatifs (Mme CRABBÉ-DIAWARA)], décide d'adopter les propositions du Rapporteur.

Récépissé préfectoral du 29 mars 2010.