

32 - Pôle Viotte - Convention de financement entre la Ville de Besançon, le Grand Besançon, la SNCF et la Région de Franche-Comté

M. l'Adjoint LOYAT, Rapporteur : Le projet de Pôle Viotte, débattu de longue date entre la Ville de Besançon et la SNCF, vise à apporter une réponse globale d'aménagement aux enjeux métropolitains et de mobilité soulevés par la grande vitesse ferroviaire et la réalisation du tramway.

Un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) ouvert vers le Nord doit permettre à la gare de bénéficier d'une accessibilité renforcée, tous modes de déplacement confondus, et d'ancrer dans la ville centre le système à deux gares.

Sa mise en œuvre permettra la mobilisation et le recyclage urbain du foncier ferroviaire en voie de désaffectation ainsi que l'organisation du fonctionnement du nouveau quartier de gare qui se développera, au Sud du faisceau ferré, sur le site de l'ex halle « Sernam » et au Nord, en accompagnement de la rue Nicolas Bruand.

Les difficultés à partager un projet qui impacte l'activité et le patrimoine de la SNCF, les difficultés de calendrier, jalonné par la LGV Rhin-Rhône et l'organisation du système à deux gares, la recherche de la bonne articulation avec le projet de tramway et les difficultés à déterminer les contours d'un projet compatible avec les réalités budgétaires communes à ses partenaires ont engendré une lente maturation, redynamisée le 10 mai 2007 par une nouvelle campagne d'études décidée par le Conseil Municipal.

Malgré les écueils, certaines composantes du projet ont pu trouver sans tarder leur inscription et leur réalisation.

Une convention de financement et de travaux avec Réseau Ferré de France pour la réalisation du passage souterrain et de la salle d'échanges Nord a ainsi été adoptée par le Conseil Municipal le 17 juin 2010. Les travaux s'inscrivent en complément dans le programme de la LGV Rhin-Rhône déployé par RFF et sous sa maîtrise d'ouvrage.

Les modalités de transfert du quai militaire sur le site de Saint-Ferjeux, nécessaire à la réalisation du prolongement du passage souterrain et du débouché Nord, font également l'objet d'une convention spécifique entre la Ville et Réseau Ferré de France, validée par le Conseil Municipal le 9 décembre 2010.

La libération des emprises foncières destinées à l'interface entre le parvis de la gare et le tramway s'est enfin concrétisée dernièrement, le Conseil Municipal ayant attribué le marché de maîtrise d'œuvre relatif au transfert du Monument aux Morts dans le parc des Glacis le 7 juillet 2011, actant une déconstruction du monument actuel et une disponibilité du site au printemps 2012.

Le projet de PEM, esquissé dans ses grandes lignes courant 2009, a connu une succession d'évolutions liées à sa faisabilité technique et économique. De longues étapes de négociation avec la SNCF l'ont toutefois amené progressivement vers la configuration suivante :

- une partie Nord comprenant notamment un parking aérien évolutif (95 à 175 places) compatible avec la réalisation d'un parking en ouvrage, et, arrimée à une salle d'échanges Nord, une liaison piétonne depuis la rue Nicolas Bruand, ouverte sur un parvis multimodal connecté à un parking courte durée/dépose minute et taxi, ainsi qu'un parking vélos,

- une partie Sud comprenant la création d'un parvis jardin ouvert sur le passage souterrain et sa salle d'échanges, une articulation avec le parc des Glacis qu'il prolonge et une ouverture sur le quartier de la Viotte, le maintien d'un parvis haut et d'un parking courte durée/dépose minute ainsi que la création d'un glacis végétalisé reliant les deux niveaux.

Le programme du PEM Sud, qui articule étroitement gare et tramway, comporte la construction de deux quais pour le tramway, nécessaires à la desserte de la gare et à l'interface quais à quais avec le réseau Ginko, le transfert du monument aux Morts, la démolition partielle du parking existant (95 places) et le maintien de 70 places courte durée / dépose minute et de 85 places longue durée. Il prévoit

6 emplacements pour les bus urbains, 4 emplacements pour les cars interurbains, 10 places taxis, des aménagements pour vélos, auto partage...

Les études opérationnelles permettront de consolider ce programme en liaison avec les autorités organisatrices des transports.

Le comité de pilotage du 23 juin 2011, réunissant l'exécutif du Conseil Régional de Franche-Comté, de la Ville, du Grand Besançon et de Gares et Connexions, a convergé vers l'approbation d'une esquisse de projet, d'une enveloppe budgétaire, d'un mode de financement ainsi que d'une organisation de projet articulée autour d'une maîtrise d'ouvrage (MOA) globale de la SNCF sur son périmètre.

Il a souhaité, sur cette base, qu'une convention précise les partenariats, qu'elle annonce l'enveloppe prévisionnelle des travaux, le programme, la maîtrise d'ouvrage, la clé de répartition des contributions et les modalités de subventionnement et qu'elle soit le plus rapidement proposée à la signature des partenaires du projet.

Le coût du projet, au stade de l'esquisse préalable, est estimé à **16 300 000 € HT**. Il se décompose comme suit :

Opérations dont le financement reste à conventionner (HT)	
Création d'une entrée au Nord	475 000 €
Aménagement extérieur du PEM au Nord et création d'un nouvel accès piéton	1 464 000 €
Création d'un parking au Nord de 95 places	317 000 €
Traitement de l'entrée du souterrain au Sud	460 000 €
Déconstruction partielle du parking au Sud et adaptation de ses accès	1 925 000 €
Aménagement extérieur du PEM au Sud jusqu'à la station du tramway et restructuration des accès	5 022 000 €
Déplacement du Monument aux Morts	1 000 000 €
Démolition et reconstitution des logements au Nord	600 000 €
Démolition du bâtiment de service de l'établissement voyageur et sa reconstitution	818 000 €
Accès au parking Nord, rue de Vesoul	809 000 €
Sous-total	12 890 000 €

Opérations dont le financement est traité par des conventions spécifiques (HT)	
Transfert du quai militaire	285 000 €
Prolongement du passage souterrain et salle d'échanges Nord	3 125 000 €
Total (coût projet)	16 300 000 €
Hors convention	
Indemnités AOT Effia	371 000 €

L'estimation financière des différentes opérations mentionnées ici comprend les coûts de MOA, de MOE ainsi que des provisions pour risque.

Le plan prévisionnel de financement sur lequel les partenaires se sont engagés lors du comité de pilotage du 23 juin 2011 fait état des apports suivants :

- Région de Franche-Comté	3 000 000 €
- SNCF	935 000 €
- EFFIA	317 000 €
- RFF	230 000 €
- Grand Besançon	2 825 000 €
- Département du Doubs	1 000 000 €
- Ville de Besançon	<u>6 693 000 €</u>
=> Soit un financement à hauteur de	15 000 000 €

Le plan de financement prévisionnel fait apparaître, au stade des études préalables, un solde à financer de 1 300 000 € dont la Ville de Besançon endosse le risque. Il ne comprend pas l'indemnité due à EFFIA au titre de la valeur nette comptable, soit 371 000 €.

Le projet de convention de financement prend acte de ce plan prévisionnel et précise, en conséquence, que les mesures d'économie qui seront recherchées dans l'optimisation du projet viendront prioritairement réduire l'effort financier consenti par la Ville et financer l'indemnité d'EFFIA.

Il précise également que les appels de fonds se feront par périmètre de réalisation auprès de la Ville de Besançon, qui collectera les subventions des autres partenaires, et que ces participations demeureront en dehors du champ de la TVA, évitant ainsi des avances pénalisantes pour les budgets. Ce mode de collecte des subventions concernera la convention de financement ainsi que les conventions déjà établies entre la Ville, Réseau Ferré de France et l'Etat Major de l'Armée de Terre. Il en sera de même de la convention bipartite à intervenir entre la Ville et le Département du Doubs.

Pour la Ville de Besançon, un financement prévisionnel complémentaire de 1 191 000 €, fléchés sur la reconfiguration de voiries connexes, et de 365 000 €, engagés dans les études préalables, complète sa participation à la réalisation du PEM et porte son effort global à 9 549 000 €. Par conventions en date du 21 mars 2008 et du 30 mars 2010, le Grand Besançon cofinance les études préalables à hauteur de 50 %, ce qui porte son effort global à la réalisation du pôle d'échanges multimodal à 3 189 000 €. Cette somme correspond au montant forfaitaire sur lequel le Grand Besançon s'engage dans l'opération globale Gare Viotte.

Ces dépenses seront imputées :

- en subvention d'équipement aux chapitres 204.824.20411.3603.30100, 204.824.20411.3603-B 30100 et 204.824.20411 3603-C 30100,
- en investissement direct aux chapitres 23.824.2315.3603-A 30300 et 23.824.2315.3603-D 30300 des budgets 2012 et suivants.

La priorité est donnée par les différents partenaires à l'engagement rapide des études opérationnelles, avant-projet (AVP) et Projet (PRO), afin de s'adapter au mieux aux calendriers de mise en service du Rhin-Rhône puis du tramway, d'organiser le phasage de la réalisation du PEM et d'assurer un fonctionnement satisfaisant de la gare dans toutes les phases chantier. Ces études opérationnelles,

assurées par la maîtrise d'œuvre intégrée de la SNCF, permettront également d'affiner le projet, d'opérer les ajustements qui s'avèreront nécessaires, de rechercher toute piste d'économie et d'alimenter une concertation partenariale. Leur lancement rend nécessaire la formalisation urgente du partenariat concrétisé dans la convention à intervenir.

Propositions

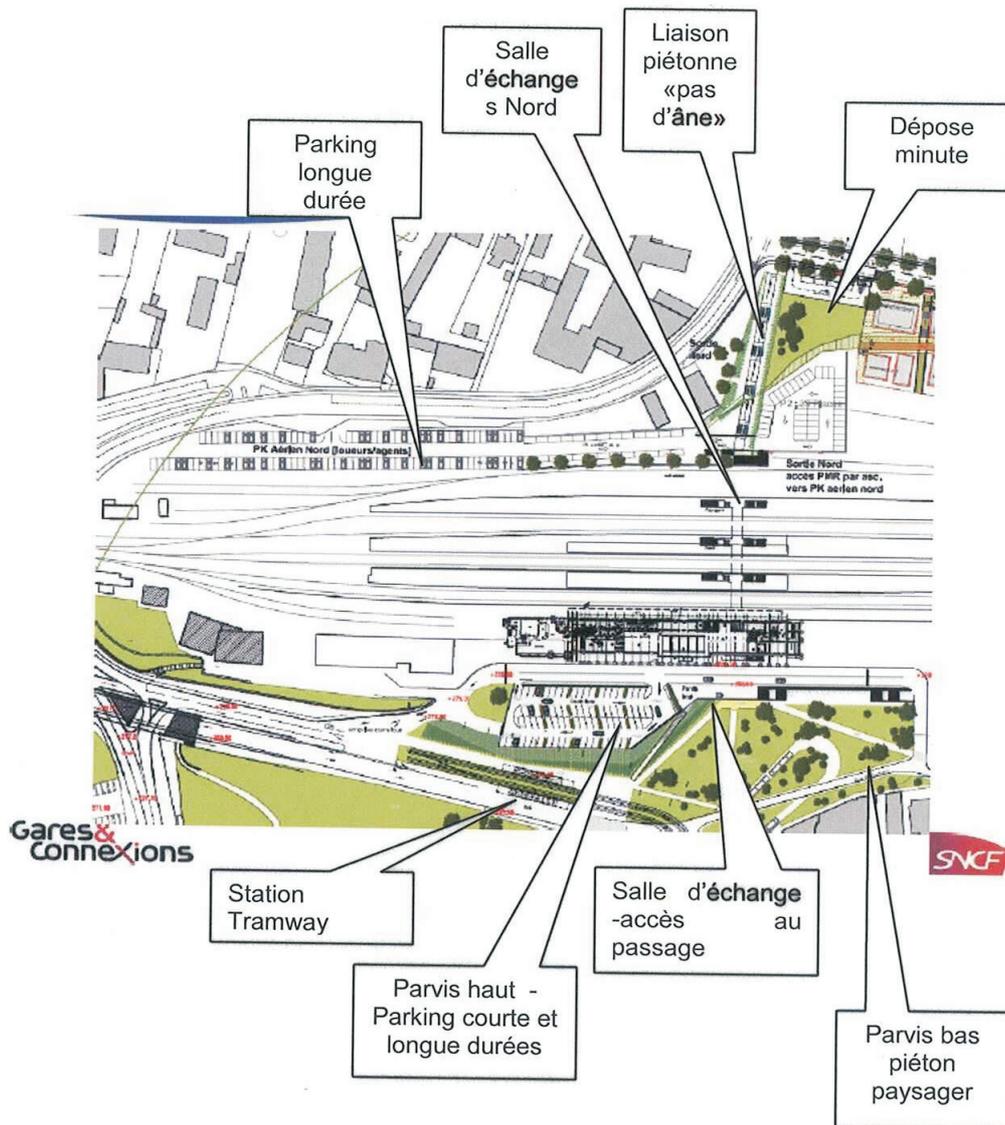
Le Conseil Municipal est invité à :

- valider le principe de réalisation de l'aménagement du Pôle d'Echanges multimodal de la gare Viotte retenu par le comité de pilotage du 23 juin 2011,

- autoriser M. le Maire ou l'Adjoint Délégué à signer la convention de financement des études et travaux de réalisation du PEM de Besançon Viotte,

- approuver le plan de financement prévisionnel de l'opération et autoriser M. le Maire à solliciter toute subvention susceptible d'intervenir dans le financement de cette opération.

Annexe : esquisse projet du pôle d'échanges multimodal



M. Benoît CYPRIANI : Juste pour exprimer un regret ; actuellement les lignes de transport en commun arrivent juste devant la gare et donc symboliquement les gens qui viennent en bus arrivent plus près que les gens qui arrivent en automobile. Dans le nouveau projet, malheureusement ça ne sera plus le cas, les voitures reviendront comme il y a quelques années, plus près que les transports en commun et je trouve ça dommage.

Mme Elisabeth PEQUIGNOT : Au sujet de ce rapport, j'ai été un petit peu étonnée par en quelque sorte le flou dans le dossier, en terme de budget. La Ville tantôt participe à hauteur de 5 M€ et tantôt participe à hauteur de 9 M€. Je ne sais pas trop à quoi c'est dû et j'aimerais avoir des précisions. C'est la même chose pour l'Agglomération. Pour ne rien vous cacher, Monsieur le Maire, j'ai quand même l'impression que dans ce rapport c'est le tram qui motive beaucoup plus la réalisation de ce pôle Viotte, beaucoup plus encore que le TGV Rhin-Rhône qui est attendu. Je ne vous cache pas que j'aurais préféré que notre motivation soit plutôt tirée par le TGV Rhin-Rhône, quand on sait que dès décembre cet outil sera en marche. Besançon est engagée aux côtés de la Région dans une campagne de communication pour inciter les touristes à venir visiter notre région et notre ville bien entendu. C'est un espoir, on le sait très bien, on en a beaucoup parlé, de faire sortir notre ville de l'anonymat donc de ce point de vue-là c'est quelque chose qui peut être très encourageant. Par contre, démarrer les travaux à partir de la fin de l'année juste au moment où l'on met ce TGV Rhin-Rhône en marche, il me semble que le calendrier est un peu mal choisi. Les touristes, qu'on a tant de mal à attirer au moment où ils arrivent, vont tomber sur tous ces travaux. Alors quand on ajoute à ça les travaux liés au tram, j'avoue que les touristes risquent d'être particulièrement bousculés. Sachant que c'est bien de communiquer pour faire venir des touristes mais, faire en sorte de fidéliser ces touristes, voire en faire de prescripteurs, c'est encore mieux. Donc, de ce point de vue-là, je m'interroge sur ce calendrier. Comme le disait aussi une certaine candidate à la primaire : « quand c'est flou, c'est qu'il y a un loup », alors j'aimerais avoir un peu plus de précisions.

M. LE MAIRE : Je vous ai déjà dit que je ne vous répondrais plus tant que vous ne vous seriez pas excusée, donc je ne vous répondrai pas.

M. Michel OMOURI : On n'est pas à la CAGB là, on est au Conseil Municipal.

M. LE MAIRE : Je n'ai rien à ajouter à ma déclaration. Monsieur BONNET vous avez la parole.

M. Pascal BONNET : Justement je voulais intervenir mais avant je voudrais préciser, je l'ai dit à l'Agglomération, que nous n'avons pas de doute sur l'honnêteté, la probité des élus, des services et sur la régularité de la Commission d'Appel d'Offres. Je pense que Mireille PEQUIGNOT a fait un effet de style, elle n'avait pas la volonté de mettre en cause individuellement les gens. Je crois qu'on est dans un débat politique, qu'il est important que les gens débattent entre eux. Je ne vais pas revenir sur le tramway, mais puisque la question est évoquée on a pu voir qu'Aubagne choisissait un tramway ALSTOM. Il est vrai qu'au moment où on a fait le choix, ALSTOM ne proposait pas ce type de tramway mais ça conforte quand même notre position qui était de dire : n'allons pas trop vite, il y a peut-être d'autres possibilités, donc on continue à observer l'évolution des choses et on a quand même des inquiétudes.

Je voudrais revenir sur le pôle Viotte et sur la question de l'accueil LGV parce que c'est vrai, comme l'a dit Mireille PEQUIGNOT, on est en train de préparer le pôle Viotte pour le tram puisque de toute façon il ne sera pas prêt pour la LGV, c'est évident puisque la LGV c'est dans moins de deux mois. Un certain nombre d'entre nous ont pu assister aux Assises de la Grande Vitesse et vous entendre Monsieur le Président de l'Agglomération puisque vous y étiez à ce titre-là, ainsi que votre collègue Maire de Belfort qui est également en charge de l'aménagement du territoire à la Région et de nombreux intervenants. L'inquiétude qu'on a, qui a été relevée par le Conseil Economique et Social et Environnemental de la Région, est de voir se préparer l'accueil de la LGV de façon beaucoup plus volontariste et beaucoup plus rapide dans le Nord Franche-Comté que dans notre région de Besançon et ses environs alors qu'on en parle depuis longtemps, là on en a un exemple très net. J'ai souvent dénoncé et je continue à dénoncer le fait qu'on continue à travailler sur Viotte à la Ville de Besançon et qu'on travaille sur les autres éléments du programme au niveau de l'Agglomération. Il serait souhaitable qu'il y ait une harmonie de travail à l'Agglomération, qu'on raisonne de façon globale entre Besançon TGV Franche-Comté, Auxon et Viotte. Il y a des rencontres entre les chefs d'exécutifs mais on ne sait pas bien aujourd'hui quelle priorité on va donner à chacun des sites. Le développement autour d'Auxon commence à être évoqué, les Portes de

Vesoul c'est entre parenthèses et à la Viotte on a ce nouveau projet sur la gare, on a la notion d'équipement administratif autour, il y a une incertitude sur la présence d'un palais des congrès, qu'envisagez-vous vraiment dans le rapport de développement entre Auxon et la Viotte au-delà de ce point-là ? Ceci étant, pour les raisons qu'a évoquées Mireille relatives au tram, nous nous abstenons sur ce point.

Mme Martine JEANNIN : Je n'avais pas trop l'intention d'intervenir parce qu'effectivement on n'est pas à l'Agglomération et on ne parlait pas du sujet du tram ni d'appel d'offres mais puisque le sujet est mis sur la table, je vais quand même faire une intervention parce qu'en fin de compte ce jeu de ping-pong médiatique entre une élue et M. le Maire que l'on découvre sur Twitter devient l'affaire dont tout le monde parle.

M. LE MAIRE : Madame, juste une seconde, j'ai répondu une fois, je ne répondrai plus, ce n'est pas moi qui twitte.

Mme Martine JEANNIN : Je ne pensais pas que Mme PEQUIGNOT était à ce point «cocorico». Mais en fait si l'on regarde de plus près, la question de fond est politique plus qu'économique sur son affaire, qui traite cette question de délocalisation - relocalisation ainsi que de l'Europe, l'Europe de la mondialisation ou de la démondialisation, sauf qu'à ce jour c'est la France toute entière qui est concernée par ce sujet et pas uniquement la CAGB. Faut-il changer les règles des marchés publics pour interdire toute concurrence européenne, ça c'est un point d'interrogation. En ce qui concerne le marché public sur la fabrication des rames du tramway, personne ne peut croire que ce marché ait été tronqué abusivement et que le seul but recherché aurait été de favoriser les ouvriers espagnols au détriment des ouvriers français, sous condition de commission occulte, ça ne tient pas debout !

M. LE MAIRE : Je vous remercie Madame.

Mme Martine JEANNIN : Plus concrètement il suffit de demander le procès-verbal de l'appel d'offres pour constater que la société espagnole était la mieux placée pour la construction des rames. Mais je suis quand même surprise du comportement national d'une personne qui défend bec et ongles la production française alors qu'elle-même ayant fait des études de commerce international sait que la France est un petit pays par rapport au monde entier. Il fut un temps pas si lointain où la délocalisation de presque toutes les productions bisontines, des savoir-faire, des machines outils en direction de la Chine et de l'Afrique ne sont pas passées inaperçues. On appelait cette nouvelle politique le néolibéralisme. Plus localement les ouvriers employés ont manifesté dans les rues leur désaccord et leur tristesse mais rien n'y a fait, les Bisontins pleuraient, les Africains se réjouissaient et les banques applaudissaient. Ni M. le Maire -c'était vous à l'époque- ni M. le Préfet GUÉANT n'ont eu ni l'un ni l'autre le pouvoir de freiner les délocalisations bisontines. Pourtant, pour les retenir et les inciter à rester sur le sol français, les politiques ont mis la main à la poche, les subventions publiques s'additionnaient aux subventions. Humainement je le reconnais, c'était très difficile à supporter, hier encore j'apprenais le décès de mon collègue Alain, 58 ans, devenu dépressif depuis son licenciement économique. En fait la question est la suivante : faut-il faire travailler des ouvriers espagnols, grecs ou français ? Faut-il accepter de sauver une Europe malade ou fermer nos frontières ? C'est pour cela que je disais au début que la question est politique. La réponse ne viendra pas ce soir au Conseil Municipal et je ne pense pas que vouloir à tout prix accuser M. le Maire soit la bonne formule pour changer les choses. Il existe pour changer un vote, le Centre Droit n'a pas changé d'avis, nous ne remettons pas en cause la réglementation actuelle sur les marchés publics. Soit Mme PEQUIGNOT a eu connaissance de malversations, dans ce cas qu'elle le dise, sinon qu'elle arrête de semer le trouble dans les médias. Merci.

M. LE MAIRE : Je vous remercie, Madame JEANNIN, de ces mots qui me font chaud au cœur. Je suis d'autant plus sensible que ça vienne de votre part. En ce qui me concerne je ne répondrai plus à cela, je ne twitterai plus à ça, s'il y a des choses irrégulières, pour cela il y a des instances que l'on peut saisir, je ne répondrai plus, ni même d'ailleurs à Mme PEQUIGNOT tant qu'elle ne se sera pas excusée pour ses propos. Donc, ce n'est pas la peine de me solliciter pour des réponses, je ne les ferai pas. Et je me rappelle effectivement avoir manifesté il y a quelques années, avec Mme JEANNIN entre autres, du côté des Tilleroyes, les élus tous ensemble, je me rappelle également être allé avec Robert SCHWINT pour défendre le site de LU quelque part en région parisienne pour éviter des délocalisations. Nous avons mis

en place avec Robert SCHWINT un dispositif qui a bien fonctionné, nous avons revendu à celui qui avait installé un site de défroissage, -un ancien de chez WEIL d'ailleurs- et nous sommes intervenus pour permettre le maintien d'emplois ici sur Besançon.

Mme Nicole WEINMAN : Un propos d'une élue en charge des travaux, pour dire que ces positions finissent par m'affliger. Vous qui êtes contre notre projet tram, on aurait eu l'idée de ne pas faire une prolongation jusqu'à la gare Viotte, ç'eût été un non-sens et vous n'auriez pas manqué de le dénoncer, à juste titre. Oui, c'est évident qu'il y a une concomitance de travaux qui fait qu'un certain nombre de travaux vont démarrer en même temps que l'arrivée de la LGV, que la construction d'un nouveau pôle d'échange modal implique aussi un certain nombre de dérangements mais que n'aurions-nous entendu si on ne faisait pas ces travaux. Et au fil du temps, je ne pense pas que Besançon ville classée au patrimoine de l'UNESCO sera la première ville à rencontrer des visiteurs qui la croisent en travaux. D'autres villes classées à l'UNESCO ont aussi des trams mais d'autres visiteurs les ont quand même visitées. Et enfin, Madame PEQUIGNOT, puisque vous êtes la première à valoriser l'excellente collaboration sur la construction du pôle d'échange modal de notre collectivité, la Ville, avec votre collectivité, la Région, je ne comprends pas ce systématisme de vote contre un projet que vous supportez au seul motif qu'il y a le mot «tramway» dans le rapport, vraiment je trouve cela agaçant.

M. LE MAIRE : Je veux simplement rappeler que ce soir je trouve que cette convention de financement est un grand succès parce qu'il y a quelque temps -je rappelle que le maître d'ouvrage est la SNCF, pas la Ville- ce projet était quasiment abandonné et que nous allions garder la gare que nous avons. C'est au prix d'un très grand travail que j'ai entrepris moi-même avec Guillaume PEPY, avec Sophie BOISSARD, la dynamique directrice de Gares et Connexions, grâce au travail de Michel LOYAT, du Service Urbanisme qui a travaillé d'arrache-pied, des services de l'Agglomération puisqu'effectivement ce projet c'est aussi un projet d'agglomération, que ce projet va être réalisé. Il ne vous a pas échappé que l'Agglomération va investir presque 3 millions d'euros. Ce projet n'est pas que le projet de la ville, c'est le projet tout d'abord de la SNCF qui va investir globalement pas loin de 15 M€, le projet de la Ville, de l'Agglo, du Conseil Général, du Conseil Régional, de RFF, c'est un beau projet et nous aurons effectivement, dans quelque temps, une gare digne d'une capitale régionale. Je me souviens de ce que j'ai dit à Guillaume PEPY lorsqu'il est venu inaugurer le début des travaux à la gare de Besançon Franche-Comté TGV. Je lui ai dit : «Président, cher Monsieur PEPY, je veux pour Besançon une gare d'une capitale régionale, je ne veux pas une gare de sous-préfecture», nous nous sommes battus pour cela. J'en ai parlé à nouveau au Président que j'ai rencontré il y a deux jours à Strasbourg et je lui ai dit qu'il fallait que nous continuions à avancer, grâce à cette bonne convention financière. Rappelons que nous n'avons pas ça au début, nous avons même failli ne rien faire du tout. Pas plus tard qu'hier, j'évoquais avec M. le Préfet le projet de pôle administratif sur la gare Viotte. Les projets avancent. Il faut savoir qu'avant même de parler de projet, vous savez certainement que RFF et la SNCF ce sont deux entités distinctes et nous avons mis déjà beaucoup de temps pour délimiter ce qui était de la propriété de la SNCF et ce qui était de la propriété RFF. Ensuite nous avons dû faire face à un certain nombre d'incompréhensions et nous avons dû faire preuve à la fois de beaucoup de fermeté vis-à-vis de nos interlocuteurs et de beaucoup de volonté de consensus et d'avancée. Je soutiens ce soir que c'est un beau projet que nous vous présentons, un projet d'agglomération avec l'ensemble des collectivités qui permettra que dans quelques mois, j'imagine deux ans, nous ayons un pôle multimodal. Ce projet de gare Viotte est engagé depuis 7 - 8, 10 ans. Il y a une concomitance avec le projet du tram et on va la gérer. Le pôle multimodal accueillera des TGV pour lesquels grâce à mon action et à celle de Paulette GUINCHARD il y a quelques années, nous avons obtenu qu'ils restent à la gare Viotte. Il y aura des TGV, il y aura même un TGV bolide qui viendra de Strasbourg et qui partira vers le Sud, il y aura tous les TER, les navettes qui iront à la gare de Besançon Franche-Comté TGV, les bus du Département, les bus Ginko, le tramway, Livéo, l'autopartage, VéloCité et aussi un centre d'affaires qui va se développer. Bien sûr ce centre d'affaires ne va pas voir le jour demain. Mais je vais vous faire une révélation, je travaille pour l'aménagement de la ville dans quelques années, quand je sais que je ne serai plus le Maire, parce qu'un jour je ne serai plus le Maire, le plus tard possible, ce n'est pas prévu tout de suite. Je travaille pour demain, je travaille pour vos enfants, c'est cela qui me guide, donc ça va prendre quelques années mais en tout cas c'est sur une bonne voie, c'est le cas de le dire, c'est une bonne direction.

M. Michel LOYAT : Benoît CYPRIANI a pointé une inquiétude par rapport aux cars qui actuellement passent devant le parvis, dans le projet ça n'est pas tout à fait ça. Je crois qu'aujourd'hui il ne faut pas avoir l'esprit trop chagrin et en même temps être vigilant et arriver à des améliorations. Le Maire l'a rappelé, c'est vraiment aujourd'hui l'adoption d'un projet, il va pouvoir se faire et ça n'était pas gagné, c'est une convention partenariale avec un engagement financier de chacun des partenaires, donc c'est une étape. Moi ce que j'attendais c'était plutôt le «enfin» parce qu'effectivement «enfin». Alors enfin nous pouvons y aller et ça n'est pas un projet qui va mettre 10 ans pour se réaliser. Le lien avec la LGV Rhin-Rhône c'est l'ouverture au Nord. Alors effectivement ça ne sera pas fait le 11 décembre mais au mois de mars 2012 il y aura une ouverture au Nord, c'est-à-dire qu'on pourra prendre le train à partir de la rue de Vesoul, donc il y aura prolongement du passage souterrain, c'est un changement très important dans le fonctionnement de la gare et d'ailleurs ça n'a pas échappé notamment à la presse, c'est bien cette ouverture qui est prônée depuis des années. Ça c'est pour le premier trimestre 2012 et c'est complètement en cohérence avec la création du 4^{ème} quai pour la LGV Rhin-Rhône. Je ne vais pas reprendre les différents éléments des changements mais c'est 2012. 2012 c'est aussi du stationnement qui sera créé le long du quai, au Nord. Puisqu'il y a prolongement du souterrain, puisque la gare maintenant est ouverte au Nord, eh bien il y aura du stationnement au Nord, c'est plus de 95 places qui seront créées le long des quais. Voilà les premiers changements significatifs. Il y aura donc des améliorations, là ce sont les grandes lignes du projet qui sont présentées, tant au Nord qu'au Sud. Ensuite il y aura une réunion publique, bientôt, et la possibilité naturellement dans le détail de lever certaines inquiétudes mais les grandes lignes du projet sont là. On voit la cohérence avec le tramway, on voit la cohérence avec le projet de LGV Rhin-Rhône et en perspective c'est bien entendu le recyclage, le renouvellement du quartier c'est-à-dire la transformation du SERNAM, tout ça est pensé, c'est un projet global. Je voudrais compléter par rapport aux aspects financiers, en réponse à une question posée par M. GONON en commission, même s'il ne l'a pas reposée aujourd'hui. Vous avez un rapport légèrement différent du rapport que vous aviez dans votre dossier parce que sur les aspects financiers effectivement il y a eu des répartitions un peu différentes et l'interrogation de M. GONON était pertinente, par rapport aux voiries : nous avons mis 2 millions pour des voiries périphériques et effectivement en faisant une analyse plus fine il y a une partie des 2 millions qui étaient à intégrer vraiment directement au projet gare Viotte, donc vous l'avez pour un montant de 800 000 et quelque, donc c'est bien intégré directement au projet de la gare Viotte, ça ne change rien sur l'engagement financier de la Ville. Concernant l'engagement financier de la Ville c'est d'ailleurs très clair, il suffit de lire attentivement le rapport parce qu'il y a à la fois un engagement sur les travaux et sur des études et il fallait aussi, pour débloquer les choses, le Maire l'a accepté que la Ville accepte si besoin est d'aller effectivement au-delà des 15 millions et les 1 300 000 seraient pour la Ville mais nous espérons qu'il y aura des économies auquel cas la Ville n'aura pas à mettre 5,3 M€. Donc du point de vue financier c'est tout à fait transparent. Je voulais simplement souligner cet aspect des choses, c'est une étape très importante et en même temps, dans le détail du projet il y aura des études beaucoup plus fines qui permettront de voir par exemple que la place des vélos n'est pas oubliée, c'est à la fois au Nord et au Sud, pour les transports en commun également on pourra faire au mieux, bien sûr, des usagers.

M. Pascal BONNET : Je vous remercie d'avoir souligné le rôle de Mme GUINCHARD quant à la bataille pour le TGV à Besançon et c'est vrai qu'il y a eu unanimité, à l'époque Jean-François HUMBERT, Claude GIRARD aussi ont partagé ce combat, ce sont des questions qui dépassent nos clivages. Après on peut regretter justement, alors qu'on arrive maintenant à la LGV, dans la réalité, que ça n'aie quand même pas avancé autant qu'on pouvait espérer dans notre territoire et que ça avance beaucoup plus vite au Nord Franche-Comté et qu'on soit toujours dans ce travail en morceaux entre la Ville, l'Agglomération, etc. Vous répondez un peu mais pas totalement là-dessus. Ensuite je voudrais dire à Nicole WEINMAN qu'on ne met pas en cause le fait qu'on fasse des travaux même si on a voté contre le tram, il est normal que vous fassiez des travaux pour le tram au moment où vous commencez à envisager le tram. Simplement le problème c'est que ces travaux arrivent maintenant, justement dans cette perspective, ils arrivent un peu tard pour ce qui est de la LGV, c'est ça qu'on constate avant tout. Ensuite vous dites ne pas vouloir répondre à Mireille PEQUIGNOT mais vous avez quand même répondu à certaines de ses questions. Je crois qu'il faudrait aussi qu'on considère une bonne fois pour toutes, à partir du moment où des propos ont été écrits, d'autres ont été lus mais que personne ne porte plainte ni pour suspicion de commission ni pour diffamation, qu'on revienne au débat démocratique, qu'une élue n'est pas pestiférée et qu'on lui réponde. Ensuite je pense aussi, pour Martine JEANNIN, qu'on n'en était plus au débat de

l'Agglo ; le débat de l'Agglo a eu lieu à l'Agglo mais je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'enfoncer une collègue quand on a été sur la même liste. J'ai remis le sujet parce qu'il a été évoqué. Ceci étant, j'aimerais, à partir du moment où personne ne porte plainte, a priori personne ne doute de l'honnêteté de quiconque, qu'on en revienne au débat démocratique et qu'on revienne aux questions que Mireille PEQUIGNOT a aussi posées à l'Agglomération et que j'ai relayées aussi, à savoir qu'à un moment donné nous avons été inquiets de cette volonté de faire rapidement un tram alors qu'il y avait peut-être d'autres perspectives. On sait qu'il y a d'autres perspectives et on constate en matière de tram qu'à Aubagne il y a une possibilité qui n'existait pas à ce moment-là. Donc, reconnaissez que vous avez voulu aller vite et qu'aujourd'hui vous êtes en difficulté. Après vous souhaitez obtenir de l'entreprise espagnole qu'elle fasse faire les moteurs par ALSTOM, ce sera très bon pour l'économie locale, j'ai dit et je répète et là je rejoins peut-être Martine JEANNIN, je préfère que les emplois soient en Europe, même s'ils sont en Espagne, qu'en Chine mais s'ils sont dans le territoire et si vous continuez à vous battre dans cet intérêt-là ce sera utile au territoire ; mais si ce n'est pas le cas, on aura quand même à faire état des résultats...

M. LE MAIRE : J'attendrai les excuses de Mme PEQUIGNOT qui a dit des choses avec lesquelles je ne transige pas, Monsieur ; c'est mon honneur et je ne transige pas là-dessus. Je n'arrive pas à la situation où je suis aujourd'hui sans être vigilant et attentif à ça, on a atteint mon honneur. J'ai regardé, c'est effectivement de la diffamation, si je ne porte pas plainte c'est pour une seule raison, je ne veux pas que le débat parte dans tous les sens. J'attends des excuses écrites de Mme PEQUIGNOT et quand je les aurai, je reprendrai mon dialogue avec elle. Je veux simplement redire une chose, que vous le sachiez bien, une fois encore c'est que ces trams seront assemblés en France, à Bagnières-de-Bigorre dans les Pyrénées, alors arrêtez de dire que ce sont les ouvriers espagnols qui vont les faire, mis à part le n° 1, le prototype, qui est fait à Saragosse. D'autre part ; Alstom vient de remporter deux grands marchés à Madrid et à Barcelone et nous sommes aussi très heureux quand les entreprises françaises gagnent à l'étranger. Je crois que je n'ai rien à rajouter à ce qu'a très bien dit Martine JEANNIN sur la société, qu'effectivement il y ait des frontières, qu'on travaille en Europe. Il me semble quand même que la France est un grand pays exportateur et que nous sommes par exemple très fiers de vendre nos TGV dans le monde entier, voire même nos Airbus dans le monde entier.

M. Jean-Marie GIRERD : Je voudrais répondre à Mme JEANNIN qui évoque la mondialisation et un certain nombre de choses. Je n'ai pas l'habitude de monopoliser le micro, simplement ce que je dois dire par rapport à ça, c'est vrai que les schémas ultralibéraux ou marxistes n'ont pas fonctionné et je crois qu'en général ce qu'il faut faire et ce qu'il faut voir -c'est qu'il faut reprendre ce qu'un économiste autrichien qui s'appelait SCHUMPETER avait mis en évidence- que c'est ce qui était important dans l'économie c'était son dynamisme, c'était l'importance de l'entrepreneur et d'autre part l'offre de nouveaux produits avec ce principe qui va peut-être vous choquer mais qui est ce qu'on appelle le processus de destruction créatrice. D'ailleurs, c'était une des raisons qui ont fait que les pays comme des démocraties populaires n'ont pas fonctionné parce qu'ils ne détruisaient rien mais ils ne créaient rien. Donc, je crois qu'il est inévitable que dans nos sociétés on ait des sociétés qui ne vont pas aller, qu'il va falloir maîtriser puisqu'il y a besoin de détruire et de créer. Et quelquefois il peut y avoir des crises parce qu'on n'arrive pas à assez créer. Voilà ce que je voulais vous dire et il faut donner des conditions à ce développement à Besançon, à la Franche-Comté et à la France.

M. LE MAIRE : Je vous remercie. Je souhaiterais qu'on ne rentre pas dans de grands débats philosophiques et qu'on reste concentré sur le sujet.

Mme Catherine GELIN : Martine s'est exprimée donc je ne rajouterai rien, simplement je vais être plutôt dans le détail technique. Le parking devant la gare va être détruit...

M. LE MAIRE : Partiellement détruit.

Mme Catherine GELIN : .. partiellement, est-ce qu'il y aura une offre équivalente pendant et après les travaux ?

M. LE MAIRE : Je vais vous répondre même si cela relève de la commission ; le nombre de places détruites, à savoir je crois 95, seront reconstruites de l'autre côté avec une capacité d'augmentation supplémentaire de 175 à peu près. Donc possibilité de maintien de la capacité d'accueil et si besoin est, de l'augmenter mais c'est vrai qu'on espère aussi que le tram permettra de réduire l'usage de la voiture.

Mme Elisabeth PEQUIGNOT : Je vous remercie quand même d'avoir répondu indirectement à mes questions. Je tiens à dire ici que les excuses que vous souhaitez que je vous présente, je ne vois pas sur quel point pour l'instant je dois présenter des excuses. Il faut savoir que ma démarche consistait essentiellement à défendre à la fois notre industrie, à défendre nos emplois. Je suis désolée, nous sommes, comme vous le savez vous-même, dans une situation où le chômage est fort. Il est clair que dans une situation de chômage plus faible, je serais la première, la première, à saluer cet achat en Espagne, je serais la toute première. Alors vous savez, en tant qu'acteur public, qu'une entreprise privée achète à l'Espagne ça c'est normal, c'est la dynamique naturelle des entreprises, le commerce international entre acteurs privés c'est une liberté totale. Par contre, en ce qui concerne un acteur public, comme je vous l'ai dit, quand je vois que d'autres agglomérations avant nous...

M. LE MAIRE : Madame, ne refaites pas le débat sur le tram s'il vous plaît !

Mme Elisabeth PEQUIGNOT : ...d'autres agglomérations, puisque vous en avez parlé (sortie de la salle de la majorité municipale), quand je vois que d'autres agglomérations ont fait un choix différent, je suis dans l'obligation de me demander où est-ce qu'on n'a pas été bon. Est-ce dans la rédaction du cahier des charges ? Je n'en sais rien. Toujours est-il que quand je vois d'autres agglomérations et ce qui a été mis en avant par ces autres agglomérations qui sont également des agglomérations françaises, si elles ont choisi ALSTOM et pas CAF, c'est quand même que cette entreprise n'offrait pas toutes les garanties, le fait que cette entreprise n'offrait pas toutes les garanties et qu'en plus elles ont toutes motivé leur choix par la dimension à la fois industrielle, la dimension emploi. Je suis bien obligée de me dire : comment se fait-il que nous n'ayons pas pris en compte la dimension emploi ? On sait quand même que nous avons des quartiers dans lesquels le chômage par endroit atteint plus de 40 %. Je suis obligée de me poser des questions. Monsieur le Président, je vous ai adressé une réponse écrite à votre message en réponse à mon communiqué de presse, il est clair aujourd'hui que la dimension emploi, la dimension industrielle en tant que capitale régionale, me dire que je n'avais pas à poser ces questions-là, je ne peux pas m'excuser, je ne vous en présenterai pas de ce point de vue. Si ce sont ces excuses-là que vous attendez, je vous dirai : je ne présenterai pas d'excuses parce que défendre l'industrie, les emplois à Besançon, en Franche-Comté, je ne vois pas ce que je fais de mal, surtout que c'est ce qu'ont fait les autres agglomérations. Vous avez mis en avant, je dois dire, beaucoup de mensonges aussi. Dire qu'ALSTOM et CAF c'est exactement la même chose, je suis désolée, ce n'est pas vrai, CAF ne fabrique pas en France, c'est de l'assemblage. On ne peut pas affirmer qu'ALSTOM ne fabrique pas en Franche-Comté puisque tous les moteurs ALSTOM sont fabriqués à Ornans. Le dire et ne pas me permettre de le contester, pardonnez-moi, ce n'est plus de la démocratie. Alors vos amis peuvent quitter la salle systématiquement quand je prendrai la parole mais je ne parle pas au nom des élus qui sont ici autour de la table, je crois ici présenter l'opinion des citoyens et je vais vous dire une chose, la population ne pense pas forcément comme eux. Moi j'ai des gens qui, suite aux différents articles, m'ont dit : «Madame, tenez bon, vous avez le courage de dire la vérité et on vous remercie», voilà Monsieur le Maire.

M. Pascal BONNET : Tout à l'heure j'ai demandé de pouvoir à nouveau débattre entre élus et qu'on écoute les élus. Je constate ce qui s'est passé à l'Agglomération, je constate que ce soir, quand Mireille PEQUIGNOT prend la parole tout le monde s'en va, qu'il y a un brouhaha, qu'il n'y a pas de respect pour le débat démocratique, dans ces conditions le Groupe UMP - Nouveau Centre va quitter la salle définitivement.

Mme Martine JEANNIN : Mireille, tu te trompes. La façon dont tu t'exprimes ne va pas. Tu ne connais pas le fonctionnement des marchés publics quand tu dis ça. Tu passes à travers Twitter pour dire que le M. le Maire a touché des commissions, c'est inadmissible. En tant qu'élue tu ne peux pas faire ça, un communiqué de presse doit être juste, tu accuses M. le Maire, enfin c'est quand même incroyable ! Elle n'est même pas digne d'être élue. Accuser le Maire, accuser les marchés publics, accuser le fonctionnement alors qu'elle est élue, elle devrait savoir comment ça se passe, on ne peut pas tricher

dans un marché public, reviens m'écouter ! C'est trop facile, passer des communiqués de presse qui ne veulent rien dire, qui mettent le doute dans l'esprit des gens et après s'en aller, ce n'est pas normal ça ! Elle devrait au moins se renseigner comment fonctionne un marché public enfin, c'est quand même inadmissible ! Et dire que M. le Maire touche une commission, moi je serais à la place du Maire je porterais plainte. C'est très bien qu'il ne porte pas plainte mais franchement il devrait le faire parce qu'il y a tout le doute de tous les Bisontins qui ont lu : «M. le Maire a-t-il touché des commissions ?». Il n'y a pas que moi qui l'ai vu sur Twitter cette phrase, tous les Bisontins l'ont lue.

M. LE MAIRE : Madame JEANNIN, merci encore, mais je crois que les Bisontins n'ont pas de doute vis-à-vis de l'honnêteté de leur Maire et si Mme PEQUIGNOT était là elle aurait bien compris que ce que je lui demandais ce n'est pas de s'excuser par rapport à ses propos sur le tram, je lui demande de s'excuser sur le fait de m'avoir accusé de corruption. C'est la seule chose que je lui demande. Cela dit, je vous remercie de votre soutien, je mets ce rapport au vote».

Après en avoir délibéré et sur avis favorable unanime de la Commission n° 3 (1 abstention), le Conseil Municipal, à l'unanimité des suffrages exprimés (le Groupe UMP-NC ayant quitté la salle avant le vote), décide d'adopter les propositions qui lui sont soumises.

Récépissé préfectoral du 25 octobre 2011.