

## **9 - Réalisation de la 1<sup>ère</sup> ligne de Tramway du Grand Besançon - Convention entre le Grand Besançon et la Ville de Besançon précisant les conditions de réalisation des travaux de voirie sur le domaine public communal**

**M. FOUSSERET, Maire, Rapporteur :** A l'occasion de la réalisation de la 1<sup>ère</sup> ligne de tramway, le Grand Besançon a réalisé des travaux de rétablissement de voiries communales, concomitamment et, souvent dans le cadre des mêmes marchés que les travaux de réalisation de l'infrastructure de la ligne de tramway.

Ces travaux consistent en la déconstruction partielle et reconstruction de ces voiries afin de répondre aux exigences de circulation des véhicules (sécurité, accès, fluidité, cohabitation avec la ligne de tramway, ...).

Au regard des règles en matière de fiscalité et notamment de récupération de TVA, ces dépenses n'entrent pas dans le champ d'une récupération par voie fiscale (totale ou partielle) pour le Grand Besançon mais ouvrent droit, selon des modalités précises, à une attribution du Fonds de Compensation pour la Taxe sur la Valeur Ajoutée.

Ainsi, conformément à l'article L1615-2 du Code Général des Collectivités Territoriales, afin de bénéficier des attributions du FCTVA pour les dépenses d'investissement afférentes à des travaux de voirie sur le domaine public routier de l'Etat ou d'une autre collectivité territoriale, la CAGB se doit de passer convention afin de préciser les équipements réalisés, le programme technique des travaux et les engagements financiers des deux parties.

Par convention, il est proposé que la Ville de Besançon et la CAGB conviennent des conditions techniques, administratives et financières de réalisation de ces travaux de voirie sur le domaine public communal. Cette convention a pour objectif de permettre à la CAGB de satisfaire, le cas échéant, aux conditions d'éligibilité du FCTVA (travaux réalisés sur le domaine public routier communal, conformément à l'article L.1615-2 du Code Général des Collectivités Territoriales).

Précisément, la 1<sup>ère</sup> ligne de tramway utilise les rues de Besançon suivantes : rue Ambroise Paré ; boulevard Fleming ; rue du Luxembourg ; rue Ile de France ; rue de Bourgogne ; rue Allende ; boulevard François Mitterrand ; rue Brulard ; rue de la Grette ; boulevard Charles de Gaulle ; avenue du 8 Mai ; quai Veil Picard ; rue des Boucheries ; rue Goudimel ; rue Cusenier ; rue Carnot ; rue de Belfort ; avenue Foch ; avenue de la Paix ; rue de Vesoul ; avenue Fontaine Argent ; rue Tristan Bernard ; chemin du Vernois ; rue Schweitzer ; rue Nicolas Nicole ; rue des Cras ; boulevard Blum.

Sur ces rues, les travaux de voirie réalisés par l'Agglomération à l'occasion de la réalisation de la ligne de tramway ont porté sur :

- des travaux de signalisation provisoire (TP2) pour un montant estimatif de 952 346,29 € HT
- la déconstruction du pont Battant, préalablement à sa reconstruction, pour un montant estimatif de 1 307 800 €
- des travaux de voirie dans le cadre des 2 marchés d'infrastructures, aménagement, pour les montants estimatifs respectifs de 10 380 270 € (secteur 1) et 12 163 440 € (secteur 2)
- la création d'une liaison douce sur l'encorbellement du quai Veil Picard pour un montant estimatif de 974 142 €.

### **Proposition**

Le Conseil Municipal est invité à autoriser M. le Maire à signer la convention précisant les conditions de réalisation des travaux de voirie sur le domaine public communal.

**«Mme Mina SEBBAH :** Vous allouez un gros budget pour le tramway à ce jour. Sur ce budget je voudrais que vous me disiez quelle est la part allouée à la sécurité des citoyens et quels sont les différents supports de communication qui sont utilisés. Les citoyens ont reçu des plaquettes explicatives sur les changements de lignes de transport. Pourquoi pas des plaquettes sur le comportement à adopter face au tram avec un rappel du Code de la Route ? Même s'il y a des informations sur Internet, tout le monde n'y a pas accès, encore moins les personnes âgées. Les accidents malheureux qui se sont produits dès les premiers jours de mise en service -un mort et des blessés- démontrent que certains lieux sont dangereux, à cause du partage de voies de circulation, du manque de signalisation pour les piétons au sol ou en hauteur, des feux non synchronisés avec ceux du tram, par exemple à Chamars et à Canot. Pour les automobilistes, le rond-point se trouvant vers Micropolis est dangereux avec la multiplication des feux tricolores, c'est aberrant.

**M. LE MAIRE :** Michel LOYAT va compléter ma réponse. Ce que je peux vous dire quand même Madame, c'est qu'il y a eu beaucoup, beaucoup d'informations sur ces questions, -je savais bien que vous poseriez cette question-, des flyers ont été mis dans toutes les boîtes aux lettres, un document spécial tram rappelant les consignes de sécurité a été distribué dans toutes les boîtes aux lettres, bien sûr tout le monde n'a pas Internet mais il y a eu des pages entières achetées dans les quotidiens locaux : la Presse Bisontine, l'Est Républicain, il y en avait encore une aujourd'hui, il y en a eu une il y a 15 jours. On a commencé la campagne de sécurité quasiment il y a un an, je crois qu'on l'a démarrée le 16 septembre 2013. Des campagnes ont été réalisées dès le début des essais, moi-même j'ai posé la question de savoir pourquoi on démarrait si tôt, on m'avait dit, à juste titre, c'est pour que les gens s'habituent. Beaucoup de choses ont été réalisées, un autre flyer va être distribué dans toutes les boîtes aux lettres, on va renforcer encore la présence humaine, on a regardé pour communiquer encore, en tenant compte des expériences malheureuses, j'en conviens. C'est terrible ce qu'il s'est passé, j'en étais bouleversé quand je l'ai su, comme vous toutes et vous tous, c'est une vie humaine, donc d'autres choses vont être mises en place mais il faut que vous en connaissiez le coût, je ne peux pas encore vous donner le coût, les feux c'est la sécurité, les bandes podotactiles c'est la sécurité, la séparation entre le blanc et le noir, les voies tram et les voitures, c'est difficile de vous donner un montant comme ça.

Ce que je peux vous dire Madame, c'est qu'il y a eu une multitude de réunions avec l'OQA, l'Organisme Qualifié Agréé, que tout a été passé au crible, que la Préfecture a eu un contrôle très précis mais très collaboratif avec nous, que le SRMTG, le Service des Remontées Mécaniques et des Transferts Guidés était là en permanence, je crois même qu'ils étaient encore là aujourd'hui, ils sont là -de toute façon ils sont à Besançon aussi-. Si nous n'avions pas respecté un seul point majeur du règlement, nous n'aurions pas eu l'autorisation de circuler, un seul point. Nous avons eu l'autorisation de circuler 4 jours avant, avec un certain nombre de remarques : là il faut remettre un panneau, là il faut tourner le panneau comme ça, là il faut mettre un marquage au sol... toutes ces mesures sont prises en ce moment. Une réunion a eu lieu aujourd'hui encore je crois sur la sécurité, comment vous dire, la sécurité, tout est sécurité, les caméras, tous les trams sont vidéo-surveillés par exemple, la sécurité des piétons... Le vrai problème c'est que le tram, malgré tout ce qu'on fait et j'en parlais avec mon collègue de Dijon André GERVAIS qui m'a dit, parce qu'il a vu tout ça, ils ont eu eux aussi des «pépins» là-bas à Dijon, beaucoup moins rapidement mais ils en ont eus. Il m'a dit «tous les six mois ou tous les ans il faut relancer une information car les gens oublient vite». Une personne avec un casque sur les oreilles ne doit pas traverser... il faut aussi qu'on fasse des campagnes pour expliquer ça. Des campagnes ont été réalisées dans les écoles, dans les collèges, vous avez pu le voir, la presse s'en était fait l'écho, on va retourner dans les écoles, dans les collèges, tout ça il faut le faire mais je ne peux pas vous dire le coût. La responsabilité de chacun est de faire attention parce que vous savez, bien sûr il y a eu cet accident. Déjà auparavant avec les bus il y en avait aussi mais là ce n'était peut-être pas en première ligne, rien n'a été négligé et c'est pour cela que j'ai réagi assez vivement par rapport à ce que j'ai pu lire, pour nous et je l'ai dit, la sécurité n'a pas de prix. Michel, si tu veux dire encore ce qu'on va faire, je te sais très attaché aussi à ça.

**M. Michel LOYAT :** Je crois que tu as dit vraiment l'essentiel. On pourra donner des éléments plus précis encore concernant la communication à venir mais vraiment beaucoup a été fait et on ne se contente pas, naturellement, de ce qui était prévu, on fera encore davantage. Je voulais intervenir mais peut-être ai-je mal entendu, par rapport à une affirmation parce qu'il faut faire attention aux termes qu'on utilise mais

peut-être ai-je mal entendu, il m'a semblé entendre dans votre propos que vous disiez que des accidents et particulièrement l'accident mortel démontraient que certains endroits étaient dangereux. Si effectivement vous avez dit ça, permettez-moi d'ajouter que cette formulation est ambiguë et contestable. Oui, avec le tramway il y a de nombreux endroits qui sont dangereux si on n'adopte pas les règles de sécurité que l'on doit respecter...

**M. LE MAIRE** : Le code de la route.

**M. Michel LOYAT** : ... et encore aujourd'hui j'étais dans le tram, un message passait en indiquant qu'il fallait traverser, incitant les piétons à traverser au passage piétons. Mais là il faut bien comprendre, le passage piétons pour le tram n'a pas le même sens que le passage piétons dans le code pour les voitures. Voilà. Cet endroit où il y a eu un accident mortel était-il dangereux ? Je demande à chacun d'aller voir, bien entendu. Cet endroit est dangereux si l'on ne regarde pas à gauche et à droite et là particulièrement à gauche. Il y a d'une part une certaine vitesse du tram et d'autre part le tram ne peut pas piler. Donc j'ai envie de dire, ça ne démontre pas que cet endroit était dangereux et que le danger n'avait pas été vu. En revanche, l'espace public présente des dangers, c'est vrai par rapport aux voitures, aux camions et aussi aux cyclistes et c'est vrai de manière différente par rapport au tram et c'est là toute la difficulté, effectivement il y a des habitudes, il faut vraiment s'approprier le fonctionnement du tram. Voilà, c'était cette formulation qui me gênait.

**M. LE MAIRE** : Il faut aussi reconnaître -Michel, merci de ce que tu viens de préciser- que quand vous êtes sur un passage piétons vous avez priorité par rapport aux voitures. Mais avec le tram ce n'est pas ça. Le message qui a été diffusé pour le tram c'est qu'il avait toujours priorité et qu'il ne pouvait pas s'arrêter comme une voiture. Et comme la presse est là je vais en profiter pour lancer un appel aussi sur d'autres dangers, il faut que les voitures, dans cette ville, respectent les articles du code de la route, qu'elles ne s'engagent pas lorsqu'elles ne peuvent pas avancer parce que cela conduit à deux effets, premièrement cela empêche ceux qui ont le feu vert à ce moment-là de passer et cela crée des embouteillages souvent inextricables. De plus cela peut provoquer un danger pour le tram et pour les usagers de la voiture. Un exemple par rapport à ce que vous dites Madame SEBBAH...

**Mme Mina SEBBAH** : Justement ça m'est déjà arrivé.

**M. LE MAIRE** : Eh bien, je ne vous «blâme» pas parce que c'est arrivé à tout le monde mais ce que j'ai demandé, on est en train de remettre des panneaux un peu partout, vous avez pu le voir «attention, ne vous engagez pas si le carrefour n'est pas libre». C'est le code de la route qui le prescrit mais certaines personnes dont vous et moi-même, ça a déjà dû m'arriver donc je ne vous en fais pas le reproche, nous ne sommes pas habitués. Et il faut dire aussi que dans cette ville, pendant les travaux beaucoup ont fait un peu n'importe quoi. J'en vois encore qui remontent des sens interdits. Prendre un sens interdit c'est quand même 4 points en moins quand vous vous faites arrêter, par exemple avenue Tristan Bernard en sens interdit, la police y va souvent. Mais les gens considèrent qu'on peut traverser un peu n'importe où, qu'on peut faire de la moto -beaucoup moins mais il y a encore quelques cas- donc moi j'ai donné comme consigne à la police municipale de faire respecter l'ordre, qu'on ne s'attende pas à de la complaisance de notre part, donc il faut que les gens se disent : «maintenant il y a le tram, il faut vivre avec». Cela dit, les choses ont bien avancé et ce qui était quand même un peu ennuyeux il y a quelque temps est en train de rentrer dans l'ordre et nos services et Michel LOYAT particulièrement, sont très attentifs à tout cela.

**M. Michel OMOURI** : On ne va pas lancer la polémique parce qu'il n'y a pas lieu d'en faire, simplement Monsieur LOYAT, je crois qu'il va falloir revoir le point noir qui se trouve à Chamars, pas parce qu'il y a eu l'accident, c'est qu'auparavant le bus allait jusqu'à la mairie, les élèves des collèges Victor Hugo et Pasteur avaient quelques pas à faire. Aujourd'hui le tramway s'arrête sur Chamars et quand on conduit et qu'on voit les élèves courir dans tous les sens pour traverser, le point noir est là. Aujourd'hui les chauffeurs le disent ouvertement. Maintenant sur la communication, je suis content qu'on refasse de la communication, surtout, à mon avis il faut communiquer dans les collèges et lycées. Lancez peut-être des spots vidéo parce que le fascicule c'est bien mais à mon avis la vidéo est plus parlante pour bien faire comprendre à un élève ce qu'un casque sur les oreilles peut entraîner comme risques, c'est cela qu'il faut travailler.

**M. LE MAIRE :** Mais vous savez, Monsieur, j'appelle aussi à la responsabilité des parents parce qu'on ne peut pas faire peser la responsabilité sur les professeurs, dans les collèges et dans les villes... Le problème c'est aussi la responsabilité des parents parce que c'est très dangereux de traverser avec un casque sur les oreilles, comme d'envoyer des SMS ou de répondre au téléphone quand vous êtes en voiture.

**M. Michel OMOURI :** Il y a aussi les réseaux sociaux en terme de communication.

**M. LE MAIRE :** Vous êtes très au point là-dessus, faites-le, utilisez votre réseau social pour qu'au moins une fois il soit bien utilisé (M. OMOURI hors micro : propos inaudibles)... ça a été fait déjà, on l'a fait, il y a même une page facebook du tram je crois. Vous n'imaginez pas qu'on ne l'ait pas fait !

**M. Michel LOYAT :** Juste par rapport aux établissements scolaires donc, depuis déjà plusieurs mois il y a non seulement une communication sous forme de plaquettes, etc. mais une personne se rend dans les établissements scolaires, particulièrement bien sûr les établissements scolaires qui sont dans le fuseau du tram -c'est la priorité- et cette personne poursuivra pendant plusieurs mois et autant qu'il le faudra et le Maire l'a indiqué il y a un instant, les moyens humains, l'accompagnement humain sera renforcé.

**M. LE MAIRE :** Je vous donne un exemple en matière de sécurité : je suis allé faire la rentrée avec Yves-Michel DAHOUI à l'école avenue Fontaine Argent. Là la ville n'a pas lésiné en matière de sécurité, on a carrément recréé -j'étais aussi avec Catherine THIEBAUT- l'entrée qui était sur la route, près du tram, on a reculé de 10 ou 20 m l'entrée, on a refait une cour pour éviter ça, chaque point a été étudié. A l'école Tristan Bernard c'est pareil, toutes les écoles sur le parcours ont été étudiées, au niveau de la Sainte-Famille rue du Polygone, tout cela a été étudié. Mais vous savez, le risque zéro n'existe pas.

**M. Laurent CROIZIER :** Monsieur FOUSSERET, je voulais préciser certains points, le premier, il est fondamental que le tramway soit une réussite et réponde aux objectifs de fréquentation, je crois que c'est important pour notre ville et budgétairement parlant...

**M. LE MAIRE :** C'est vrai que j'entends beaucoup moins de critiques qu'il y a trois ans.

**M. Laurent CROIZIER :** ...budgétairement parlant évidemment et je voulais revenir sur certains problèmes que les Bisontins doivent souvent évoquer avec vous d'ailleurs, liés directement à la circulation du tramway et aux critiques concernant le déploiement des nouvelles lignes de bus. Ça n'a échappé à personne que pour les automobilistes ou les usagers du réseau de bus, Besançon, et pas seulement aux heures de pointe, s'est métamorphosée, selon l'expression consacrée, depuis le début des travaux en embouteillage géant. Beaucoup pensaient que les travaux terminés, ces problèmes allaient être réglés mais ils oublient qu'un certain nombre de voies de circulation, dans certains endroits critiques avaient disparu. Ces embouteillages créent beaucoup de frustration, de mécontentement auprès des automobilistes, mais aussi auprès des usagers des bus Ginko qui s'agglutinent dans les premiers bus venus, dont les horaires restent plus qu'aléatoires compte tenu des conditions de circulation. Les chauffeurs de ces bus ont à gérer aux heures de pointe le trop-plein de tension qui parfois se traduit, de la part des voyageurs, par des comportements agressifs. Le déploiement du nouveau réseau de bus fait également grincer des dents dans les quartiers. Bien sûr changer ses habitudes est déstabilisant mais je suis surpris de lire que certains présidents ou membres des Conseils Consultatifs des Habitants en viennent à critiquer le manque de concertation, d'écoute et regrettent d'être mis devant le fait accompli. Donc je voulais reprendre des situations assez cocasses qui m'ont été rapportées, comme cet habitant de la rue Fontaine Argent qui m'a dit -vous pourrez confirmer ou pas- qu'il allait être contraint de déménager la nuit, qu'il allait devoir payer une facture pour couper le réseau électrique pour un chariot élévateur et qu'il allait devoir forcément ne pas faire de bruit pour ne pas réveiller ses voisins qui se plaignent déjà des signaux sonores du tramway au cours de la journée. Ou alors cette infirmière des Chaprais habitant le long de la ligne du tram, contrainte de prendre sa voiture pour se rendre à l'Hôpital Minjoz car le premier tramway ne lui permet pas d'être à l'heure lorsqu'elle est de matinée. Je pense que c'est quelque chose peut-être qu'il faudrait...

**M. LE MAIRE :** Elle démarre très tôt alors ?

**M. Laurent CROIZIER** : 6 h 25.

**M. LE MAIRE** : Excusez-moi mais les premiers tramways sont à 5 h.

**M. Laurent CROIZIER** : C'est depuis la gare mais il faut attendre que le tram parte du dépôt et aille jusqu'à Chalezeule et revienne pour avoir le premier tramway dans ce sens-là, donc je pense que c'est une chose qu'il faudra regarder. Ou alors comme cette personne habituée aux transports en commun qui se voit résignée à prendre son véhicule pour aller travailler en raison de nouveaux itinéraires qui allongent considérablement son temps de transport et l'obligent à changer plusieurs fois de bus. Alors évidemment je ne vous reproche pas de ne pas répondre à ces cas particuliers mais de ne pas faire preuve suffisamment de bon sens et d'écoute. Dans un article cet été dans l'Est Républicain, M. LOYAT précisait, je cite : «l'objectif est de simplifier la vie de tous». Personnellement j'inclus également les Bisontins qui ont le droit à des bus ponctuels, ceux dont l'usage de la voiture est une nécessité ou un choix, les personnes sans véhicule dont l'itinéraire des bus a été allongé ou supprimé. Donc ces Bisontins ont eux aussi le droit à ce qu'on les écoute et à ce qu'on leur porte de la considération. Donc je voudrais savoir si votre politique en matière de transport consiste volontairement à laisser les conditions de circulation se dégrader. Est-il encore possible de fluidifier la circulation aux points les plus critiques ?

**M. LE MAIRE** : Mais attendez, penser qu'on fait en sorte qu'on circule mal pour que ça se dégrade et qu'on prenne le tram, non mais vraiment là j'ai quand même l'impression qu'on marche sur la tête. Simplement je vais vous répondre, la circulation, il y a deux points noirs à Besançon : il y en a un, c'est Chamars où les choses vont mieux, oui les choses vont mieux... je n'ai pas dit Madame qu'elles allaient bien, j'ai dit qu'elles allaient mieux. Elles vont mieux puisque nous avons modifié les fréquences des feux et vous verrez qu'avant il passait 4 voitures quand on venait du pont Canot et maintenant il en passe 10 ou 12, donc les choses vont mieux. Près de la gare Viotte il y a un embouteillage permanent et j'étais encore hier sur place avec le Directeur des Services Techniques et nous sommes en train d'étudier un certain nombre de solutions pour trouver d'autres circuits de déplacement alternatif dans ce secteur. C'est vrai que la réussite du tram doit entraîner moins de voitures dans Besançon, sans quoi le tram n'aurait pas d'utilité. Vous parlez de personnes qui ont des difficultés, moi je peux vous citer au moins 2 cas de personnes qui elles, -je ne donnerai pas les noms- mais un kinésithérapeute dont l'épouse travaille à l'hôpital et qui vient de vendre sa voiture parce que maintenant elle va à l'hôpital en tram. J'ai vu un éminent professeur membre de l'Université à un concert, qui m'a dit qu'il était ravi du tram parce que lui maintenant dit «je vais même maintenant opérer, je vais le matin en tram, je suis beaucoup plus tranquille» et j'ai vu même un cafetier sympathique du quartier de Battant - La Madeleine qui lui aussi va en tram. Donc il y a des plus. Qu'il y ait encore des points à revoir, je crois que Michel vous répondra, on est très attentif à ça, il est clair qu'il y a des choses qui vont changer. Quand vous dites qu'un certain nombre de quartiers ou de CCH n'ont pas été consultés, ce n'est pas forcément qu'ils n'ont pas été consultés, c'est que forcément on n'a pas été d'accord avec eux, ce qui est différent. Il est possible qu'il y en ait qui ne l'aient pas été, en tout cas j'avais demandé qu'on le fasse. J'ai vu quand même dans un document que vous allez avoir demain ou après-demain qu'il y a eu 185 réunions pour le tram, avec Jean-Claude ROY qui a pris beaucoup de temps, avec Jacques MARIOT, avec Nicole WEINMAN, 185 réunions. Ensuite, que tout le monde soit satisfait, non, bien sûr, tout le monde n'est pas totalement satisfait mais globalement, au risque de vous faire de la peine, je vois plutôt quand même actuellement 90 % des gens qui me disent qu'ils sont satisfaits. Mais des problèmes subsistent effectivement, des problèmes de circulation, de ponctualité encore parce que tout d'abord nous n'avons pas la totalité des rames, il y en a une qui a été accidentée, il manque une rame ou deux, donc le tram n'a pas encore atteint le niveau de ponctualité que nous souhaitons, il faut pour cela entre 6 mois et 1 an, c'est vérifié partout. Les accidents sont très traumatisants pour les conducteurs, et ce qui a pour conséquence de privilégier un déplacement sûr, mon objectif, c'est la sécurité, ce n'est pas de respecter le tempo à la seconde près, c'est la sécurité qui est la plus importante. Après, Michel LOYAT a déjà reçu beaucoup de monde et on va regarder les problèmes au fur et à mesure. Vous savez, sur un circuit, quand on mesure que dans la journée il y a 30 ou 40 montées - descentes et qu'à côté il y a beaucoup de personnes qui n'ont pas le tram et que ça pourrait générer des centaines de montées et de descentes, effectivement on regarde ça.

**M. Michel LOYAT :** Nous sommes dans une période de rodage, donc la ponctualité n'est pas encore complètement au rendez-vous, nous en avons complètement conscience. Nous sommes 3 semaines après la mise en service, donc là il faudra encore des semaines et des semaines pour que ce soit complètement fiabilisé. Là nous sommes très attentifs effectivement aux critiques et aux remarques qui remontent, c'est très important. Ça c'est un type de problème, le fait que le système ne soit pas encore complètement fiabilisé en régularité, en fréquence, tant pour le tram que pour les bus du fait notamment d'éléments de congestion. Par ailleurs, le réseau a été profondément remodelé, il y a eu une concertation qui avait été menée par Jean-Claude ROY et par l'exploitant. Pour ma part au mois de mai - juin j'ai fait 8 réunions publiques pour expliquer le nouveau réseau et dans toute explication je commençais toujours, et vous pourrez regarder les informations concernant ces réunions, le fait qu'il s'agit d'un nouveau réseau bus + tram, les bus n'ont pas du tout été marginalisés, les bus restent un élément tout à fait essentiel. Deux chiffres : on estime qu'à terme, c'est-à-dire peut-être dans un an et demi, quand il y aura vraiment une montée en puissance du tram, le tram représentera 40 % de la fréquentation, ce qui veut dire 60 % pour les bus et les autocars qui restent bien un élément majeur du réseau Ginko. Les lignes ont été revues avec des lignes essentielles, avec une hiérarchisation, avec des changements. Certains changements ont été expliqués depuis des années et des années, un changement important c'est le fait qu'il y ait moins de bus dans l'hyper centre, moins de bus place Saint-Pierre, moins de bus rue Mégevand, moins de bus rue de la République. Des débats ont eu lieu mais les orientations ont été proposées, ont été expliquées depuis plusieurs années, c'est effectivement à peu près 50 % de bus en moins, ce qui veut dire d'ailleurs qu'il y a toujours une desserte de bus significative mais effectivement ce n'est plus celle de l'avant 1<sup>er</sup> septembre 2014. Donc distinguons bien ce qui relève, je dirais, du fait qu'on est encore un peu en période de rodage, en tout cas que tout n'est pas complètement au point et que les comportements n'ont pas encore suffisamment changé et c'est une des raisons d'ailleurs de point de congestion et d'autre part de la réorganisation. Qui dit réorganisation dit des habitudes qui changent et certains effectivement peuvent regretter les bus qu'ils avaient, d'autres au contraire sont nettement, je dirais, bénéficiaires, ceux-là on les entend moins et c'est tout à fait normal. En tout état de cause nous serons très attentifs dans les mois à venir à bien analyser ligne par ligne et également analyser les critiques, les remarques qui vont remonter. S'il y a des ajustements qui s'imposent ils seront faits, avant même d'attendre le 1<sup>er</sup> janvier 2015. Si des ajustements s'imposent en cours d'année, il y aura quelques ajustements qui permettront d'améliorer les choses.

**M. LE MAIRE :** Il y a par exemple des choses qui ne vous sont pas remontées certainement Monsieur CROIZIER, c'est qu'il y avait maintenant 4 lignes essentielles. Ce qu'on appelle des lignes essentielles ce sont des lignes structurantes. 4 lignes désormais ont les mêmes fréquences et les mêmes horaires que le tram. Il y a une nouvelle ligne dont personne ne parle parce qu'on ne parle jamais de ce qui se passe bien, une nouvelle ligne qui va de Rivotte à la gare Viotte qui est une ligne structurante, donc qui a à peu près les mêmes horaires en terme d'amplitude et de fréquence qu'une ligne de tram. Elle va de Rivotte à Viotte et c'est celle-là qui continue ensuite sur Témis et c'est celle-là qui sera en site propre. Donc il y a des choses quand même importantes qui ont été réalisées mais, Michel l'a dit, il y a encore des aménagements à faire et certainement qu'il y aura peut-être des petits ajustements, des petites corrections à mettre en place.

**M. Laurent CROIZIER :** Juste une ou deux précisions, les cas particuliers que j'ai donnés sont plus des cas cocasses donnés pour illustrer.

**M. LE MAIRE :** J'ai bien compris.

**M. Laurent CROIZIER :** Encore une fois je l'ai précisé, ce n'est pas de répondre à ces cas particuliers, c'est bien un cadre général qu'il faut... par contre je voulais bien insister sur le fait que fluidifier la circulation automobile a un impact direct sur la ponctualité des bus et si on ne règle pas ce problème de circulation, on ne règlera pas le problème de la ponctualité des transports en commun, tout simplement.

**M. LE MAIRE :** Nous sommes parfaitement d'accord avec vous. C'est pour cela aussi que j'ai dit qu'avec la mise en service du tram, il fallait qu'il y ait moins de voitures dans la ville. Vous savez, on l'a dit, on parlait de communication. Je profite de le redire encore une fois ce soir. Beaucoup de personnes, certains amis très proches me disent qu'ils ne le savaient pas. Combien de fois avons-nous dit qu'en allant

sur un parking relais, vous achetez non pas un billet de parking mais un titre de transport, que ce titre de transport, je vous le dis -peut-être y a-t-il des conseillers municipaux qui malgré toutes nos informations ne le savent pas- ce type de transport vous permet de voyager -ça coûte 4 €- toute la journée et si vous êtes 5 dans le véhicule, vous avez 5 titres de transport, c'est-à-dire qu'avec votre famille vous voyagez toute la journée pour 4 €. Si vous êtes 6, parce qu'on a quand même mis une limite, jusqu'à 6, si vous êtes 6, vous avez 6 titres de transport pour toute la journée. C'est-à-dire que désormais les gens qui viennent du plateau, qui viennent de l'Est et qui viennent de l'Ouest -pour le Nord c'est un peu moins vrai parce qu'il n'y a pas de tram- mais je connais par exemple des personnes de Grandfontaine qui me disent que maintenant ils mettent leur voiture aux Hauts du Chazal, ils prennent un titre de transport, ils en ont pour 4 € et ils sont tranquilles pour toute la journée et ils laissent la voiture aux Hauts du Chazal, des gens qui viennent de tous les secteurs. Ça on l'a dit et on l'a redit mais ça n'est pas encore rentré dans les mœurs.

**M. Laurent CROIZIER** : Juste une toute petite précision.

**M. LE MAIRE** : Rapide alors !

**M. Laurent CROIZIER** : Je pense que vous n'imposerez pas à quelqu'un qui veut prendre sa voiture de prendre sa voiture...

**M. LE MAIRE** : Je n'impose rien à personne.

**M. Laurent CROIZIER** : Oui mais ce que je veux dire c'est que ça a un impact direct et par exemple les parkings relais que vous citez, ça fait, de mémoire, une dizaine d'années qu'ils existent...

**M. LE MAIRE** : Ce n'était pas les mêmes, il n'y avait pas le transport...

**M. Laurent CROIZIER** : ...mais ça montre bien...

**M. LE MAIRE** : Monsieur CROIZIER je m'excuse mais vous ne deviez pas y aller souvent parce que ce n'est pas du tout comme ça que ça fonctionnait auparavant...

**M. Laurent CROIZIER** : Je ne travaille pas sur Besançon.

**M. LE MAIRE** : Mais vous habitez sur Besançon quand même, j'espère en tout cas.

**M. Michel LOYAT** : Concernant les parkings relais, parce que ça avait été exprimé, la crainte que les parkings relais soient vides. Mais là je vous conseille d'aller aux Hauts du Chazal, j'y étais tout à l'heure, le parking était à moitié plein, donc il y a encore une marge de progression mais les parkings relais c'est une réussite 3 semaines après la mise en service, c'est vraiment une réussite.

**M. LE MAIRE** : Et je peux même, avant qu'on me pose la question, dire que nous avons même prévu l'agrandissement des parkings relais lorsqu'on serait trop juste.

**Mme Anne VIGNOT** : Justement je voulais donner un élément que je trouve assez amusant parce que dans la ville il y a une rumeur qui dit que tous nos parkings relais sont pleins et que du coup la ville n'a pas dimensionné ses parkings. Donc on voit que finalement on attend du tram qu'il soit hyper efficace et on ne peut que s'en réjouir. Un autre élément que je voulais quand même rappeler c'est qu'il y a eu un événement qui a permis une appropriation du tram qui a hyper bien fonctionné auprès du public, c'est la preuve aussi que le public attendait ce tram et il faut saluer le travail réalisé par les services, je crois qu'on l'oublie, parce que le travail d'intégration du tram est tellement important, on est tous d'accord sur la qualité paysagère et sur la qualité urbanistique mais c'est aussi du fait des services qui ont tellement bien travaillé et ça c'est en général extrêmement transparent, que du coup tout le monde va considérer que ce tram finalement devient dangereux tellement il est transparent. Donc vous voyez qu'à un moment donné il faut rappeler la qualité du travail en particulier de nos services et de nos équipes.

**M. LE MAIRE** : Je me réjouis même qu'au sein de mon équipe municipale ceux qui doutaient sont maintenant totalement d'accord.

**M. Pascal BONNET :** Je vais être rapide. Ce qu'évoque Laurent CROIZIER sur le ralentissement de la circulation automobile, pour avoir siégé à la Commission Transport de l'Agglo entre 2001 et 2008, le discours des cabinets d'audits et le discours des services c'était quand même que l'objectif était de ralentir la circulation automobile pour inciter à prendre à l'époque un transport en commun en site propre -puisque à l'époque il n'était pas encore question de tram-. Donc c'est une logique quand même d'aménagement, cette logique se concevait si on avait eu du site propre sur l'ensemble du territoire. Or le choix a été fait de faire un tram, on ne va pas refaire le débat mais à partir du moment où on voulait ralentir la circulation automobile pour permettre d'alimenter les sites propres en passagers, il fallait des sites propres sur l'ensemble du territoire, autrement on est dans une situation où les bus sont ralentis sur les axes qui ne bénéficient pas du tram. Vous nous dites bien entendu que tous ceux qui sont sur l'axe du tram sont contents, le tram est très beau, les quartiers sont très beaux mais ceux qui ne sont pas concernés par cet axe-là, ils sont dans leurs bus ralentis. La réalité est là. Il n'y a que 3 semaines, on verra sur la durée mais la logique politique c'était quand même de ralentir la circulation des véhicules automobiles...

**M. LE MAIRE :** Pas du tout.

**M. Pascal BONNET :** C'est ce que j'ai toujours entendu.

**M. LE MAIRE :** Eh bien vous avez mal compris.

**M. Pascal BONNET :** J'étais à des commissions de travail où vous n'étiez pas... je me souviens très bien de ce que j'ai entendu...

**M. LE MAIRE :** Monsieur BONNET, la logique ce n'est pas ça.

**M. Pascal BONNET :** ...et donc d'inciter à ne pas être intéressé par un trajet ralenti en véhicule automobile.

**M. LE MAIRE :** Non, ce n'est pas ça.

**M. Pascal BONNET :** Eh bien vous n'avez pas bien écouté à l'époque.

**M. LE MAIRE :** Ecoutez, je sais quand même ce que je disais, je vais vous répéter. Ecoutez, jusqu'à présent quand même j'ai un petit avis sur la question. Ce que j'ai dit et ce que j'ai réaffirmé, c'est que, pour qu'un tram fonctionne bien, effectivement il faut qu'il y ait moins de voitures dans la ville et qu'effectivement s'il y a autant de voitures dans la ville qu'avant, ce n'est pas un succès. Ça je l'ai dit et je le réaffirme aujourd'hui. Je dis que quand on dit que le problème de la ponctualité des bus est dû à des difficultés liées au trafic, c'est vrai aussi. Je vous demande d'avoir un tout petit peu de patience, il y a deux problèmes essentiels parce que Micropolis il se trouve que j'y passe quasiment tous les jours, je n'ai jamais remarqué quand même à Micropolis que la ville était congestionnée, si elle est congestionnée là-bas c'est parce qu'il manque une 2 x 2 voies pour aller jusqu'à Beure et vers Amitié, c'est pour cela qu'il y a des difficultés, ce n'est pas à cause des feux en dessous. Les endroits connaissant des difficultés, c'est près de la gare, c'est vrai, on s'en préoccupe et c'est à Chamars où, parce que je suis toujours un optimiste convaincu, je trouve que depuis 3 semaines ça va un peu mieux, je n'ai pas dit que ça allait bien, j'ai dit que ça allait un peu mieux. Et on fera le point quand même dans un mois ou dans un an. On fera le point plutôt dans un an et on verra bien où nous en sommes en terme de fréquentation.

Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? 12 abstentions».

Après en avoir délibéré et sur avis favorable unanime de la Commission n° 1 (2 abstentions), le Conseil Municipal, à l'unanimité des suffrages exprimés (12 abstentions), décide d'adopter la proposition du Rapporteur.

M. LE MAIRE et M. LOYAT ne prennent pas part au vote.

*Récépissé préfectoral du 26 septembre 2014.*