

Signalisation - Lancement d'une étude sur la centralisation et la modernisation de la gestion des carrefours à feux - Demandes de subventions

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE, Rapporteur : Le plan de circulation de 1974 a permis d'aménager, à partir des infrastructures existantes et de la réalisation de la rocade de contournement du centre-ville, un dispositif qui a pu fonctionner jusqu'à ce jour, mais qui fait apparaître ses limites aujourd'hui :

- l'écoulement du trafic se fait de plus en plus difficilement du fait de l'augmentation du taux de motorisation dans un espace urbain qui n'évolue pas au même rythme et qui ne peut, en tout état de cause, être extensible à volonté,

- la vétusté des installations qui a fait l'objet d'un dossier présenté par les services techniques en septembre 1988 concerne près de 80 % des carrefours actuellement en service. Du fait de cette vétusté, on observe une quasi absence de synchronisation des feux sur l'ensemble du boulevard, et des difficultés que les Bisontins connaissent bien,

- cette situation pénalise gravement les transports collectifs, à travers la circulation générale, accroît les mécontentements et décourage les touristes ou professionnels étrangers à l'agglomération.

Parallèlement aux grands projets de contournement de Besançon qui s'inscrivent dans le cadre du X^{ème} plan déjà approuvé, il convient de réajuster le plan général des déplacements urbains en y intégrant les technologies nouvelles qui permettront une optimisation des flux dans la structure de voirie actuelle, laquelle pourrait, le cas échéant, subir quelques aménagements localisés.

Cette démarche s'inscrit également dans la présentation du plan départemental d'actions de sécurité routière, où est précisé à propos du boulevard notamment, qu'une meilleure stratégie de régulation aurait pour effet de réduire les temps de déplacement tout en stabilisant les vitesses à un niveau moyen nettement inférieur. Conjointement, l'amélioration de la fluidité sur les grands axes contribuera à limiter la circulation de transit sur les voies secondaires qui servent actuellement au délestage, ce qui ne fait qu'accroître le sentiment d'insécurité qui règne à l'intérieur des quartiers.

Un tel projet nécessite une étude préalable à confier à un bureau spécialisé qui aurait pour mission :

1. de dresser un diagnostic complet de la situation actuelle à partir de comptages précis sur chaque axe et voie transversale, de manière à détecter les faiblesses du système et y apporter les correctifs indispensables avant toute action sur les dispositifs d'exploitation dynamique (armoires à feux),

2. d'établir en liaison avec les décideurs, une stratégie globale de circulation prenant en compte les projets futurs (contournement), l'affectation prévisible des chaussées existantes en fonction de leur destination (itinéraires de transit, de desserte générale ou de desserte de quartier),

3. d'intégrer dans le schéma général ainsi défini le réseau des transports urbains qui constitue un maillon important du dispositif qu'il conviendra d'harmoniser,

4. de définir axe par axe les principes de régulation à appliquer et les adaptations éventuelles du schéma de circulation environnant,

5. de proposer le remplacement progressif du matériel (signaux et armoires) par un appareillage pouvant répondre à la stratégie de régulation définie précédemment, en prenant en compte l'incidence sur les travaux de génie civil d'accompagnement,

6. de définir enfin le matériel devant équiper le poste central, qui regroupera l'ensemble des informations de manière à assurer :

* le suivi du fonctionnement (détection des alarmes, défauts, pannes, etc.),

* la transmission des ordres de changement de plans de feux à partir des données du trafic prises en temps réel ou pré-programmées, selon les choix fixés après étude,

* l'analyse permanente de la situation si l'on prévoit l'installation sur le site de matériel de surveillance (compteur, caméras, etc.).

Déroulement de l'opération

L'étude initiale peut difficilement être fractionnée. Son achèvement permettra par la suite de disposer d'un canevas précis des actions à entreprendre pour la réalisation de sous-ensembles, qui constitueraient des tranches fonctionnelles.

On peut donc s'orienter vers une étude initiale globale à l'échelon de l'agglomération, puis vers des études plus fines zone par zone ou axe par axe. Le boulevard est un des multiples exemples sachant qu'il constitue déjà une des priorités de ce programme.

Les étapes successives se décomposeraient de la façon suivante :

- désignation du bureau d'études,
- étude générale conduisant à définir la stratégie de régulation (coût estimé à 1 200 000 F sur 2 ans, une somme de 700 000 F étant déjà inscrite au BP 1989),
- projet d'exécution et réalisation par tranches après consultation des fournisseurs de matériel. (En première estimation et selon les options qui seront retenues, une somme de 12 à 15 000 000 F est à prévoir avec un échelonnement possible sur 7 à 8 ans).

Le Conseil Municipal est invité à :

- adopter le principe général de la modernisation de la régulation de la circulation,
- s'engager à assurer le financement de l'opération sur les budgets 1990 et suivants sachant qu'un crédit de 700 000 F figure au budget primitif de l'exercice courant, chapitre 901.12/235.37.35000,
- solliciter les participations financières de l'État, la Région et le Département,
- autoriser M. le Député-Maire à lancer les appels d'offres pour l'étude et l'acquisition du matériel et à signer les marchés à intervenir ainsi que les ordres de service ou avenants permettant l'exécution complète des travaux, y compris les travaux supplémentaires, ceci dans la limite des crédits inscrits aux budgets,

Après en délibéré, le Conseil Municipal, à l'unanimité, adopte les propositions du Rapporteur.