

Voirie-Circulation - Contrat de programme local de sécurité routière entre l'État et la Ville de Besançon

M. l'Adjoint RÉGNIER, Rapporteur : Dans le cadre de la politique de sécurité routière, le Gouvernement a décidé de donner une nouvelle impulsion au programme «objectif - 10 %».

La Ville de Besançon s'était déjà engagée dans ce processus instauré en 1983 puisqu'une délibération en date du 21 mai 1984 autorisait M. le Maire à signer un premier contrat.

Les résultats sont restés assez stables jusqu'en 1988, l'objectif - 10 % n'a pu être atteint qu'entre 1985 et 1986.

Ces contrats «objectif - 10 %» deviennent donc des contrats de programmes locaux de sécurité routière entre l'État et les collectivités locales dans le but de privilégier la participation de l'État aux actions des collectivités locales qui auront décidé de lutter contre la cause essentielle des accidents de la route : le comportement des usagers.

Ces contrats doivent donc se concrétiser par l'élaboration de programmes annuels d'actions de sécurité routière financés conjointement par l'État et les collectivités de sorte que 50 % des sommes engagées servent au financement d'actions de communication, les 50 % restants étant affectés à des équipements ou des travaux d'infrastructures.

La mise en place, courant février, de la cellule de sécurité routière nous donne l'occasion de définir à la fois des objectifs et un programme qui s'inscrivent tout naturellement dans le projet de contrat annexé au présent rapport.

A noter que nous bénéficions de l'appui de M. le Préfet et de l'ensemble des services préfectoraux qui se sont fortement impliqués dans ce projet.

Sur le plan financier, la Ville de Besançon s'engage à affecter une somme de l'ordre de **1 000 000 F** pour la mise en œuvre d'un programme qui sera soumis prochainement au Conseil Municipal.

L'aide prévisible de l'État serait de 120 000 F, soit 1 F/habitant à laquelle s'ajoutera éventuellement, la prime «atteinte d'objectif» de 60 000 F.

Enfin le contrat est annuel mais renouvelable pendant deux années consécutives.

Après avis favorable de la Commission n° 8, le Conseil Municipal est invité à :

1. autoriser M. le Député-Maire à présenter le projet de contrat dans les délais impartis, soit avant le 30 avril 1990,

2. autoriser dès à présent M. le Député-Maire à signer au nom de la Ville de Besançon le contrat à intervenir avec l'État afin que ce document puisse être adressé pour délégation de crédits, par l'intermédiaire de M. le Préfet, au Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer, Direction de la Sécurité et de la Circulation routière, Sous-Direction de l'action interministérielle de la Sécurité Routière.

M. RÉGNIER : Dans ce contrat programme local de sécurité routière qui vous est proposé, l'État et la Ville associent leurs efforts en faveur d'actions locales sécurité routière en tenant compte bien entendu des priorités retenues au plan départemental.

Nous ne partons pas de rien car de nombreuses réalisations ont vu le jour, très souvent en liaison avec les comités de quartier, mais c'est un nouveau souffle, un état d'esprit, une culture sécurité routière qu'il nous faut développer. Élus, services, etc., sommes décidés à nous y engager avec vigueur.

La cellule sécurité routière mise en place a déjà bien travaillé. Son animateur Henri TRAFORETTI qui est maintenant à temps complet sur ce poste, a déjà fait un travail remarquable, principalement sur la rue de Dole où il vient de terminer une étude très détaillée des accidents ces cinq dernières années, étude qui va servir au Bureau d'Études, à la DDE, au Service Voirie-Circulation qui sont en train de travailler sur le projet de réaménagement de cet axe. C'est dans ce sens qu'il nous faut continuer.

Dans le contrat qui vous est soumis, il est question d'actions immédiates. Je propose à ce titre ce soir au Conseil Municipal un certain nombre d'opérations dont la réalisation est proposée soit par le groupe REAGIR à la suite d'accidents mortels, soit par des comités de quartier ou des riverains et qui ont déjà fait l'objet de concertations plus ou moins avancées. Sans entrer dans le détail, je vous propose quelques-unes des opérations les plus significatives : la pose d'un grillage séparant les deux chaussées boulevard Blum obligeant les élèves du lycée Saint-Jean et les riverains à emprunter le passage souterrain existant, l'aménagement de l'espace à l'entrée de Micropolis et la réalisation d'un terre-plein central sur le boulevard Ouest avec comme objectif de réduire la vitesse et de faciliter la traversée des piétons ainsi que des groupes, la mise en place d'un feu sur appel piéton -ce projet prend en compte la possibilité d'insérer une passerelle-, l'aménagement complet de l'avenue de l'Île de France avec un rond-point à chaque extrémité, couloirs bus et ralentisseurs au droit du collège Diderot, la pose d'un grillage renforcé le long du boulevard Allende pour obliger les jeunes et les moins jeunes à emprunter les passerelles au lieu de s'aventurer sur ce boulevard, la pose d'une barrière métallique pour séparer les deux chaussées avenue du 8 mai où il y a déjà eu trois morts, la pose d'un ralentisseur et l'extension des bandes sonores chemin des Montboucons, la pose d'un ralentisseur chemin des Saulniers, la pose de panneaux lumineux clignotant aux heures d'entrée et de sortie des écoles sur le boulevard Churchill (sur ce tronçon entre le rond-point route de Gray et Fontaine Ecu, il y a six écoles), la pose d'un panneau vers Fontaine Ecu et d'un vers Brossolette dès cette année, deux autres en rappel vers Notre Dame installés en 1991 puis d'autres les années suivantes.

Le coût de ces travaux, hors rue de Dole, s'élève à environ 2 MF dont 1,5 MF sur Planoise. Monsieur le Maire, Chers Collègues, je souhaite que pour bien marquer notre volonté, une ligne sécurité routière soit ouverte dès cette année 1990 et qu'un million de francs soit inscrit lors d'un prochain budget supplémentaire.

Le contrat fait état également d'un colloque. Y seront associés les associations, les comités de quartier, les écoles, le Conseil Bisontin des Jeunes, les auto-écoles, la Prévention Routière, la Police, la Justice, la presse etc. Dans le cadre de la préparation de ce colloque, il a été décidé de faire du mois de mai un mois test avec une semaine de sensibilisation sur la limitation de vitesse et le port de la ceinture à l'arrière, un week-end sur la sensibilisation aux problèmes de l'alcool du samedi soir en y associant les discothèques, une semaine de sensibilisation sur la sécurité des piétons en y associant le CBJ. Pour accompagner cette campagne, seront édités un tract et des autos-collants aux couleurs de Besançon «roule tout Doubs».

Dans le cadre du point 6 de ce contrat, nous envisageons par exemple en liaison avec la police et M. le Procureur, de filmer à des carrefours donnés des fautes réalisées par les automobilistes, les arrêter et puis leur montrer leur inconscience. Pour les fautes plus graves, par exemple on pourrait leur imposer, à la place des retraits de permis, mais là c'est le Procureur qui décide, une formation obligatoire ; comme cela a déjà été fait dans un département, on pourrait les obliger par exemple pour un mois de retrait de permis à faire six mois de stage. C'est un peu ce qu'on souhaite développer.

Voilà Chers Collègues six points sur lesquels l'État et la Ville s'engagent à intervenir, mais il y a un autre facteur sur lequel la cellule sécurité routière a commencé à débattre : la réduction de la vitesse en ville.

La ville tue ; elle totalise 2/3 des accidents et 1/3 des victimes de la route dont les plus fragiles sont les jeunes et les personnes âgées. Un effort de modération de la vitesse urbaine s'impose donc. L'année 1989 avec 462 accidents corporels, est en régression de 76 par rapport à 1988 ; par contre le nombre des tués est passé de 11 à 17. Pour prendre plus de recul sur les dix dernières années, les accidents oscillent

entre 430 et 530, les blessés entre 540 et 650, les tués entre 6 et 17, c'est l'ensemble de ces paramètres qu'il nous faut faire baisser.

Les chiffres de ces dernières années, à Besançon comme au niveau national, démontrent qu'à force d'aménagements, le nombre des accidents corporels diminue ; par contre celui des morts lui ne diminue pas, c'est donc que les accidents sont plus graves. Les causes premières en sont la vitesse et le non-respect des signalisations, feux, stop, priorités.

L'année 1990 est mal partie, je dirais même très mal partie aussi bien dans le département qu'à Besançon. La police, vous l'avez sûrement remarqué, multiplie les contrôles : vitesse, alcool, la justice est plus rigoureuse. Je pense qu'il faut poursuivre cet ensemble, sensibilisation, aménagements, régression. La cellule sécurité est maintenant bien opérationnelle ; un meilleur travail, une meilleure liaison avec la police se mettent en place.

Pour réussir, il faut que nos concitoyens se sentent eux aussi responsables, qu'ils réduisent leur vitesse et respectent la signalisation, que les piétons ne traversent pas inconsidérément les boulevards mais empruntent les passages protégés. Vous comprendrez aisément qu'il n'est pas possible que la police soit présente à chaque carrefour ou qu'on mette un agent dans chaque voiture.

Nous ne sommes pas là pour assister, pour nous substituer à nos concitoyens, chacun a ses responsabilités. Le libre blanc de la sécurité routière remis au Gouvernement, incite les gestionnaires de voies urbaines à une action globale de modération de la circulation en ville qui s'appuie sur trois points : abaissement à 50 km/h de la limitation générale de vitesse en agglomération, aménagement des entrées d'agglomération et mise en place de plan local de sécurité routière, c'est ce que nous faisons aujourd'hui.

Pour ce qui concerne la limitation à 50 km/h, les expériences étrangères sont intéressantes. Par exemple en Suisse, une expérimentation de réduction de la vitesse en ville de 60 à 50 km/h en 1982, a conduit à une diminution des vitesses moyennes de 2 à 4 km/h. Les accidents constatés ont diminué de 9,3 %. Au Danemark la réduction à 50 km/h de la vitesse en ville au 1^{er} octobre 1985 a permis de constater une diminution de 8,7 % des accidents corporels, de 24 % des tués, de 7 % des blessés graves. On affirme parfois que les résultats sécurité routière en Allemagne Fédérale où il n'y a pas de limitation de vitesse, sont meilleurs qu'en France où elle est limitée. C'est faux car les vitesses sont limitées en Allemagne sur tous les réseaux, 50 km/h en agglomération, 100 km/h sur les routes, 100 ou 110 sur les autoroutes urbaines ou proches des villes. Ces vitesses sont étroitement contrôlées par les forces de police et généralement bien respectées. Seule exception, la vitesse n'est pas réglementée sur les autoroutes de liaison où la vitesse est seulement conseillée. Ce réseau ne supporte guère que 10 à 15 % de la circulation totale du pays. Les résultats plus satisfaisants de l'Allemagne sur l'ensemble de son réseau pour l'ensemble des tués viennent de ses limitations de vitesse nettement mieux contrôlées et respectées qu'en France, et un taux de port de la ceinture de sécurité de 90 à 95 % sur tout le réseau.

Par contre, et inversement aux Etats-Unis le 2 avril 1987, le Congrès a autorisé les États à augmenter les limites de vitesse sur les réseaux autoroutiers et inter-états, de 55 à 65 miles par heure, soit 88 à 105 km/h. Trente-huit états ont appliqué cette mesure en 1987, deux en 1988, dix n'ont pas modifié leur vitesse plafond. Ce relèvement des vitesses a donc porté sur 89 % du réseau autoroutier, interurbain des Etats-Unis. Les vitesses moyennes ont augmenté de 3 km/h, le nombre des dépassements de vitesses importants, 112 km/h, est passé de 4,6 à 6,6. Par rapport au réseau qui a conservé les vitesses antérieures, on a noté un accroissement de 18 % du nombre des tués. Ces quelques exemples sont quand même significatifs.

Sans que nous ayons tranché définitivement, il apparaît souhaitable d'avoir l'avis ou les avis du Conseil Municipal en sachant que nous pourrions aller vers un système modulable, certaines zones 30 km/h, d'autres à 60, 70 ou 80 suivant le site, mais nous comptons surtout sur des aménagements physiques par exemple la gestion centralisée des carrefours où avec un système d'ondes vertes, nous aurons les moyens de faire respecter la vitesse. Nous sommes allés voir à Grenoble la première tranche qui est opérationnelle, c'est assez prometteur, le nombre des accidents a sensiblement chuté.

Voilà Chers Collègues ce que nous vous proposons et où en est le point de notre réflexion.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Merci de ce point sur les travaux de la cellule de sécurité routière qu'il était indispensable de vous indiquer en même temps que nous vous proposons ce programme avec l'État.

M. TABOURNOT : Monsieur le Maire, mes Chers Collègues, on ne peut que se réjouir de voir que pour la première fois une ligne budgétaire concernant la sécurité routière risque d'être inscrite, mais je voudrais attirer l'attention du Conseil Municipal tout entier sur le fait que le traitement de l'insécurité routière est tellement vaste et dépend de facteurs si différents qu'il va falloir se fixer des axes prioritaires au niveau des dépenses et ne pas les diluer afin que les sommes mises à disposition ne deviennent totalement inefficaces. Parallèlement à cela, chaque délégation et chaque commission doivent bien prendre conscience qu'elles ont un rôle important à jouer pour tendre à réduire le nombre des accidents, même si les apparences ne le laissent pas paraître tout de suite.

Je voudrais donner quelques exemples : l'implantation du supermarché UGA sur le boulevard a été générateur d'accidents de par ses voies d'accès, de par également la délivrance du permis de construire. La même erreur vient d'être commise avec l'implantation d'un supermarché rue Xavier Marmier et j'ai déjà vu personnellement à cet endroit un piéton passer à travers un pare-brise de voiture. Au titre de l'anecdote, j'ai eu la chance si je peux dire cet après-midi pendant une séance d'examens de ne pas en voir un mais deux, les braves dames ont pu repartir sur leurs jambes, c'était parfait pour elles, mais c'était absolument impossible cet après-midi, toujours même problème la délivrance de permis de construire d'un supermarché à cet endroit-là.

L'implantation de massifs d'ornement ou de panneaux publicitaires à certains endroits doit aussi être largement surveillée. La vente de boissons alcoolisées telles que la bière sur les lieux de spectacles et de manifestations sportives notamment sont génératrices d'accidents et on s'en rend compte très très souvent en fin de semaine.

Ces quelques exemples prouvent par leur diversité qu'ils sont à traiter par les élus et les services dans le cadre de leurs compétences propres et c'est dans cet esprit qu'il serait bon que les délégations travaillent dans une très étroite collaboration sur ce sujet. Je ne dis pas qu'elles ne le font pas mais je crois qu'il y a des choses à voir en commun et peut-être plus profondément.

En ce qui concerne la maison de la sécurité, je voudrais qu'on soit très vigilant pour ne pas tomber dans le piège de l'amalgame. On lit dans le cadre du PDASR, c'est-à-dire Plan d'Actions à la Sécurité Routière, qu'il faut aider les jeunes, sensibiliser les jeunes, etc. mais il faut savoir que dans le cadre des accidents, c'est un jeune sur deux accidentés qui n'atteint pas l'âge de vingt ans, non pas dans les jeunes qui n'ont pas le permis de conduire mais dans les jeunes qui l'ont et qui sont transportés dans les véhicules automobiles notamment.

Aussi en ce qui concerne cette maison de la sécurité, je voudrais qu'on soit très vigilant ; pourquoi ? Parce que créer un atelier moto à Montrapon dans le cadre des DSQ et de la prévention peut paraître une bonne idée ; cela l'est tout à fait dans le cadre du plan de réinsertion sociale mais ne le sera pas du tout dans le cadre d'un plan de sécurité routière car donner le goût et l'envie de la moto à des jeunes qui n'auront pas les moyens coûteux de l'achat et de l'entretien de ce type de véhicule peut s'avérer dangereux au niveau du résultat. Cet atelier s'adressera à un nombre très restreint de jeunes et dans un périmètre très limité. C'est pourquoi si l'expérience est intéressante dans le cadre de la réinsertion sociale toujours, j'aurais aimé que la somme de 120 000 F octroyée dans le cadre du contrat État « moins 10 % » soit affectée à des opérations plus générales, notamment au niveau des écoles primaires afin que les enseignants aient des moyens financiers pour éduquer les enfants et c'est au titre de cet amalgame que je crois il faudra être très vigilant afin de gagner ce fameux pari de moins 10 % et ce pari des 120 000 F.

Pour revenir sur ce que disait M. RÉGNIER tout à l'heure dans le cadre de la conduite accompagnée, le projet du Département, de la Préfecture notamment est d'attribuer 1 000 bourses de 300 F sur le département, je dis bien 1 000 bourses de 300 F, donc une somme de 300 000 F pour permettre à des jeunes défavorisés d'accéder à ce qu'on appelle l'opération conduite accompagnée que

je résume très brièvement. Il s'agit d'une opération qui permet aux jeunes de 16 à 18 ans après une formation auto-école, de conduire avec des accompagnateurs, mais il faut savoir aussi que cette formation de conduite accompagnée coûte environ 4 000 à 4 500 F. A l'heure actuelle, elle est bien entendu réservée à une couche sociale privilégiée et je ne crois pas qu'en donnant 300 F à 1 000 jeunes qui, d'un côté n'en auront pas besoin, qui d'un autre côté n'auront pas les moyens de financer le reste, je crois que dans ce cadre-là on va peut-être faire une erreur et qu'il faudrait étudier le problème d'une autre façon, savoir si on ne peut pas faire moins de 1 000 fois 300 F mais peut-être plus d'aide à certains déshérités. Ce n'est peut-être pas tout à fait le problème de la Municipalité, mais je crois que dans le cadre de l'accord État - Département - Ville on pourrait peut-être voir ce problème-là aussi.

Mme BULTOT : Malgré le bilan positif qui est tiré d'ores et déjà du travail de la cellule sécurité routière, je voudrais mon Cher Collègue Bernard, Mesdames et Messieurs, attirer votre attention sur l'aspect restrictif de la composition de la cellule sécurité routière où les usagers et leurs associations ne sont pas présents.

On pourrait imaginer que comme dans la commission départementale de la sécurité routière, ceux-ci soient présents notamment par les associations de parents d'élèves. Ce qui est possible dans une administration doit bien l'être aussi au niveau de notre Municipalité. Donc je vous suggère d'associer à la cellule sécurité routière des représentants des usagers à titre permanent, et d'autres de façon ponctuelle en fonction des dossiers. C'est ce qui a été demandé sans succès par le collectif Sécurité Planoise.

Il est intéressant que la cellule sécurité routière se déplace dans les quartiers comme vous le faites actuellement, c'est même indispensable, mais il semble que les usagers demandent plus. Par exemple à Planoise, ils souhaitent être associés à la conception des projets sur les questions qui les concernent en commençant par la passerelle.

Priver les techniciens de l'apport des personnes de terrain, c'est prendre le risque de les amener à revoir leurs projets. Pour qu'il n'en soit pas ainsi, je formule le souhait que la cellule sécurité routière se saisisse de la proposition d'associer les usagers de façon permanente ou ponctuelle à ses travaux. Cette proposition faite, je conclus en indiquant que nous approuvons le contrat de programme local de sécurité routière entre l'État et la Ville de Besançon.

M. TOURRAIN : On peut difficilement admettre voir chaque année 10 000 tués sur les routes de France, environ 200 000 blessés, voir des accidents aussi graves que ceux qui se sont passés ces derniers jours sur le territoire de notre commune, avec 4 morts, sans réagir et je crois qu'il y aura un très très gros effort à mener.

Ce soir j'ai entendu deux discours très fermes, l'un de l'Adjoint chargé de la circulation, l'autre de l'Adjoint chargé de la sécurité. En d'autres temps, Monsieur le Maire, si j'avais tenu le même langage, j'aurais été traité de fachiste parce que j'aurais souhaité manier davantage le bâton que la carotte ; ce soir je vois qu'on manie le bâton, ce n'est pas pour me déplaire. Il faut effectivement, à partir d'un certain niveau, quand la dissuasion n'a pas joué, lorsque les essais de formation n'ont pas joué, appliquer la répression.

Sur deux points particuliers, je voudrais vous donner mon sentiment, d'abord sur ce plan, je remarque que la Ville va participer pour 1 MF mais que l'État va participer pour 120 000 F si j'ai bien compris. Or, compte tenu de la décentralisation qui a enlevé au Préfet beaucoup de choses, elle ne lui a d'ailleurs laissé pratiquement que ce domaine de la sécurité, je pense que l'État aurait pu accepter une part beaucoup plus importante de la dépense. Cela c'est sur la question du financement.

En ce qui concerne le problème de notre ville, il y a deux aspects. J'avais dit récemment que l'amélioration de la circulaire, notamment dans le secteur Est, avait permis une plus grande fluidité mais parallèlement entraînait une plus grande vitesse et notamment dans les voies que constitue l'avenue que j'ai sous mes yeux. Les gens prennent cette avenue pour une autoroute et la vitesse, quand vous parlez de 50 km/h ou de 60 km/h, frise les 100 ou même quelquefois davantage à entendre les coups de frein

brutaux lorsqu'il y a un bouchon. Pour une autre voie sur je connais bien pour la pratiquer, depuis qu'un certain mur qui gênait a été abattu, là aussi on prend cette rue pour une autoroute.

Alors, il y a le problème de la police municipale. Lorsque nous avons demandé la création de cette police municipale, il avait été entendu que celle-ci, qui n'avait pas les mêmes pouvoirs que la police nationale, jouerait un rôle pour alléger la tâche de la police nationale qui, à ce moment-là pourrait se consacrer à des tâches répressives que la police municipale ne peut pas jouer. Alors, est-ce que dans la partie de la sécurité, on ne pourrait pas envisager justement d'accroître cette capacité de la police municipale pour encore davantage dégager la police nationale, mais à condition que vous demandiez Monsieur le Maire puisque vous avez en charge la sécurité puisque, c'est de votre responsabilité en même temps que le Préfet, que vous demandiez aux forces de police de bien vouloir instaurer une dissuasion par leur présence sur les axes à circulation rapide et si ça ne joue pas, une répression.

Je vois ce qui se passe dans certaines villes avec les polices municipales motorisées, avec des petites motos où les gens interviennent, la police intervient rapidement, il y aurait de quoi satisfaire M. l'Adjoint RÉGNIER et M. l'Adjoint JUSSIAUX. A ce moment-là, ils seraient contents d'avoir une force de police à leur disposition.

Mme FOLSCHWEILLER : J'ai plusieurs remarques à faire par rapport au contrat lui-même déjà. Il s'agissait d'une somme de 1 MF engagée par la Ville et ce soir on nous parle d'une somme de 2 MF. Par rapport à cette somme de 1 MF j'ai essayé de me renseigner sur la part qui serait réservée à la communication, on nous dit 50 % pour la communication et 50 % pour les infrastructures. Je n'ai pas pu avoir de détails sur les infrastructures, il semblerait que ça prenne en compte la maison de Montrapon.

Il y a beaucoup de choses dans ce contrat qui vont dans des directions différentes à la fois sur la communication, sur la prévention de la délinquance, qui à mon avis n'a pas grand-chose à voir avec la sécurité routière parce que je ne pense pas que les jeunes qui seront intéressés par la maison de Montrapon sont ceux qui créent le plus d'accidents. Ce sont des jeunes qui seront intéressés par la moto, je crois que la plupart des accidents sont causés par des voitures quand même. Donc j'aimerais bien avoir un peu de précisions sur ce que ce contrat va réellement apporter en infrastructures.

Personnellement, il y a quelque chose que je trouve intéressant, c'était qu'on nous proposait un meilleur équilibre entre les différents modes de déplacement. Alors, moi je crois plus à des moyens sérieux et je pense qu'il faut non seulement faire de la prévention par rapport aux conducteurs qui créent les accidents, mais surtout créer des réelles conditions de sécurité pour les piétons. Je pense que plutôt que des terres-pleins centraux, des ralentisseurs, des feux clignotants c'est bien mais ça ne peut être que provisoire, il faut en venir aux passerelles, c'est le seul moyen qui évitera totalement les accidents. A ce propos, je voudrais poser la question sur ce qu'il en est du projet de passage souterrain au niveau de la place de Coubertin puisque là on va avoir deux pôles très importants, d'une part la maison de la moto d'un côté du boulevard et de l'autre côté la MPT. Je ne sais pas s'il y aura un lien de travail entre les deux mais c'est peut-être fort possible au niveau animateurs, éducateurs. Il y a aussi des commerces sur la place de Coubertin et qu'est-ce qu'il en est pour la sécurité des piétons par rapport au projet qui avait été prévu. Je me souviens avoir vu des plans il y a un certain temps sur ce passage souterrain. Je pense personnellement que c'est ce type d'infrastructure qui aura un réel impact sur la prévention des accidents.

Je ne crois pas trop aux actions de communication, j'ai essayé de me renseigner sur ce qu'avait coûté la campagne «roule tout Doubs», au Conseil Général on n'a pas pu me répondre et je crois personnellement que ça n'a pas changé grand-chose, donc je ne sais pas si c'est bien que la Ville reprenne ce type de campagne à son compte. Les autos-collants, les affichettes, enfin moi personnellement je dis que cela ne sert à rien. Donc, j'aimerais bien avoir des explications parce qu'on est tout à fait d'accord pour des crédits à la sécurité mais à condition qu'ils servent réellement à quelque chose.

M. NACHIN : En ce qui concerne la campagne «roule tout Doubs», on a vu ce que ça donnait dans le secteur de Pontarlier puisque depuis le mois de septembre on en est à 15 morts et des dizaines de blessés.

A propos de la commission de sécurité routière, je m'associe totalement à la proposition faite par Martine BULTOT tout à l'heure, que les usagers, les associations soient présents dans cette commission.

Je constate une chose, c'est que cette commission qui est en quelque sorte une commission un peu élargie de la commission voirie - circulation - stationnement, etc. a des représentants de la majorité, de la minorité «Une Ambition pour Besançon» ; seuls les Verts en sont exclus alors que depuis le début de ce mandat, nous n'avons cessé d'attirer l'attention et du Député-Maire et les élus sur les problèmes de sécurité routière et nous avons fait des propositions pour améliorer cette sécurité et pour assurer une meilleure circulation dans l'agglomération de Besançon.

Par ailleurs je trouve des contradictions entre les intentions affichées, et je pense que l'on est de bonne foi et je souhaite que l'on aille le plus loin possible pour réduire cette hécatombe, et les initiatives qui sont prises. Tout à l'heure M. TOURRAIN citait l'avenue Edouard Droz et l'avenue d'Helvétie ; je crois que ce sont là des aménagements de voies de circulation qui sont favorables au développement de vitesses excessives. Et je pense que ce n'est pas en traitant les voies de communication de cette façon-là qu'on ira dans le sens d'une réduction de la vitesse dans l'agglomération. Je me félicite de voir Bernard RÉGNIER maintenant partisan avec des exemples qu'il a empruntés d'ailleurs aux mêmes sources que nous, de la réduction de la vitesse à 50 km/h ; il est maintenant aussi partisan des ralentisseurs. Je crois que ce sont effectivement de bonnes choses, que l'on va dans le bon sens mais il ne faudra pas s'arrêter en route et se contenter simplement des campagnes d'informations, d'affiches, d'autos-collants, etc. dont on sait qu'elles ne sont pas très efficaces.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Je vais laisser le soin à Bernard RÉGNIER de répondre sur tous les points particuliers, sauf sur deux d'entre eux.

En ce qui concerne la cellule de sécurité routière qui n'est pas une commission, nous avons voulu surtout réduire le nombre de participants et nous avons volontairement évité certains qui, par bavardage, auraient empêché cette cellule de travailler. Je ne donne pas de noms, chacun se reconnaîtra et nous pensons donc que c'est une petite cellule, nous l'avons voulue réduite volontairement, à des gens qui ont envie de travailler rapidement, de faire des propositions. Deux mois après, vous avez un certain nombre de propositions précises.

Je suis persuadé, si on avait fait une grande commission avec tout le monde, avec les représentants des usagers, avec tout ça, que nous en serions encore à essayer de commencer à trouver une méthode de travail. Je pense qu'une cellule réduite à sa plus simple expression telle que nous l'avons conçue est un gage d'efficacité et c'est pour ça que nous l'avons créée de cette façon.

Il n'empêche que cette cellule vous rend compte, autant que vous le voudrez d'ailleurs, des résultats de ses travaux, qu'elle va dans les quartiers en contact avec les représentants des usagers, etc. et je crois que c'est une bonne formule pour un travail qui doit être efficace, intéressant et rapide.

Quant à la fluidité, eh bien c'est vrai que dans des axes comme l'avenue de l'Helvétie elle est en opposition avec la vitesse. Les automobilistes demandent une certaine fluidité pour traverser Besançon par cette voie, pont Denfert Rochereau, avenue de l'Helvétie, etc. si vous faites deux voies, trois voies, vous facilitez le transit mais c'est avantager la vitesse, au détriment de la sécurité. C'est pourquoi il faut, dans certains secteurs, avoir deux voies, trois voies, donc permettre aux automobiles de passer assez rapidement, mais c'est évidemment en opposition avec une vitesse qui nécessite forcément des obstacles, des écueils, des ralentisseurs.

Je pense qu'on ne peut pas faire la même chose partout et nos services, la cellule sécurité et la commission de voirie font en sorte que, là où c'est nécessaire et où on peut le faire, on ralentit la vitesse et puis là où on doit permettre aux voitures de circuler pour éviter les bouchons, etc. et les retards, qu'on puisse au contraire permettre une certaine fluidité ; je crois que ça n'est pas en opposition, mais simplement des choix différents qui sont faits selon les axes prioritaires que nous voulons donner.

M. RÉGNIER : Il est vrai qu'il ne suffit pas de campagnes, de traces, d'autos-collants, mais à un moment donné cela peut amener à réfléchir ; on sait très bien que ce n'est pas cela qui réduit la vitesse, c'est simplement pour essayer de marquer un petit peu les consciences.

Mais je le répète, nous comptons surtout, nous, pour réduire la vitesse sur des axes comme ceux que vous venez de citer, sur la gestion centralisée des carrefours. On en parle déjà depuis plus d'un an, depuis qu'on est élu. On en a parlé un peu avant puisque c'est Jean PONÇOT qui avait lancé le dossier. La gestion centralisée, c'est un vaste mot, un vaste programme aussi qui va se développer à partir de 1991, je dirais même fin 1991 parce que pour l'instant on en est au stade de l'étude. Pour résumer, c'est le système des ondes vertes, pour ceux qui connaissent ce qui se passe dans certaines villes. Nous sommes allés voir à Grenoble. Au début cela pose un peu problème, mais c'est très efficace, et sur des boulevards comme ceux que vous citez Monsieur TOURRAIN, dans quelques années, si on limite par exemple d'un carrefour à un carrefour à 50, les gens savent à force de les emprunter qu'en roulant à 50 ou 60 par exemple ils auront les feux verts. Quand il y a une série de trois ou quatre carrefours qui se suivent, on peut réguler. Cela n'empêche pas celui qui le veut de rouler à 80 mais il va se casser le nez au feu suivant, donc c'est une habitude à prendre. C'est un des points qu'on espère développer à partir de 1991.

Sur la cellule, je ne veux pas répéter ce qu'a dit le Député-Maire. M. PONÇOT, mon prédécesseur ainsi que ceux qui l'ont précédé avaient essayé de mettre en place un organisme de sécurité routière qui était largement ouvert et à chaque fois cela a été l'échec. Nous avons donc voulu éviter cela et on a préféré prendre des gens plus spécialistes.

Pour répondre à la question de Mme FOLSCHWEILLER sur le problème des coûts, dans le contrat l'État nous oblige à consacrer 50 % de 120 000 F pour la communication et 50 % de 120 000 F pour les infrastructures. Aujourd'hui, je vous annonce 2 MF de travaux pour la sécurité routière mais tous les ans ce sera des sommes identiques. Cette année on mettra sûrement plus de 2 MF car nous avons déterminé dans un premier temps seulement des travaux d'après les propositions des groupes REAGIR à la suite d'accidents mortels qui remontent à un an, à six mois, même à deux ans sur le boulevard. On nous a demandé de réaliser ces travaux ; on les a répertoriés et on les réalisera cette année. Donc c'est 2 MF mais c'est bien plus que ça sur le budget si on veut reprendre tous les aménagements sécurité routière que l'on fait.

Pour revenir au passage souterrain que vous réclamez à Montrapon, je crois qu'il est toujours bien prévu et qu'il doit se réaliser en 1991 si mes souvenirs sont bons.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : C'est inscrit dans le DSQ.

M. RÉGNIER : Donc ça se fera. Par contre, quand vous dites que vous n'êtes pas d'accord avec les terres-pleins centraux, alors là je pense que c'est une grosse erreur car à mon avis c'est un des aménagements très positif partout et dans toutes les villes pour permettre aux piétons de traverser des avenues ou des rocade en plusieurs fois.

M. MEUNIER : Je vous écoute depuis un long moment. C'est vrai qu'il y a des problèmes spécifiques à Besançon, en ville mais moi je crois qu'on oublie quelque chose de très important, puisque Bernard RÉGNIER a pris l'exemple sur la Suisse tout à l'heure, c'est la sécurité des véhicules. Parce que moi lorsque je vois, et tout particulièrement chez les jeunes quand on voit l'accident qu'il y a eu ces derniers jours, ce sont des véhicules qui, dans un pays comme la Suisse, seraient retirés de la circulation depuis bien longtemps.

Alors je pense que ce n'est pas le problème peut-être de la ville, mais c'est le problème sur lequel il faut se pencher parce que roulant beaucoup, je vois certains véhicules qui sont des dangers publics et je crois qu'il faut absolument qu'on se penche au niveau plus général sur ces problèmes-là.

Je ne suis pas pour une réduction totale de la vitesse comme tout le monde le dit, 50 à l'heure en ville ou 60 à l'heure vous savez le problème est le même, ce n'est pas ça qui fera moins de morts. Quand on parle de l'Allemagne, je vais en Allemagne, effectivement on roule assez vite mais il est sûr que si on

roule avec une R5 à 160 c'est dangereux, alors que si on roule avec une R25 à 160, c'est moins dangereux. En Suisse au bout de cinq ans, les véhicules sont contrôlés et si le propriétaire ne le remet pas en état il est sorti de la circulation ; c'est pour ça qu'il y a beaucoup de véhicules que certains vont même acheter en Suisse.

Je pense qu'il faut se pencher là-dessus car c'est un problème de sécurité. J'ajouterai un exemple : l'autre jour j'allais à la CTB à une réunion de commission Monsieur NACHIN et j'ai vu des gens sortir d'un bus, deux braves femmes, j'étais derrière, une voiture arrivait en face, j'ai pensé «elles y vont», elles y sont allées les deux sur le capot mais elles n'ont même pas regardé un seul instant si elles pouvaient passer. Je me suis permis de descendre, elles n'avaient pas de mal et j'étais content, mais je vous dis tout de suite que «je leur ai passé un petit savon» car elles le méritaient bien. Alors la sécurité oui, mais toute la sécurité n'est pas le fait que du Maire ou de toutes les commissions compétentes. Je crois qu'il faut faire très attention et tout particulièrement apprendre aux gens à faire très attention en ville.

M. TOURRAIN : Le problème n'est pas seulement de fixer une limitation de vitesse qui ne peut pas être à mon sens différente dans une agglomération suivant les voies empruntées. Il faut que la vitesse soit uniforme quitte à ce que les ondes vertes soient aménagées mais je vois mal comment on pourrait dire cette voie-là sera à 60 ou à 70 et telle autre à 50.

Le problème, ce n'est pas de la fixer, c'est de la faire respecter puisque tout à l'heure on parlait de gens qui franchissaient les feux rouges, ce qui est bigrement grave comme infraction. Si on ne peut pas arriver à faire respecter les feux rouges, comment faire respecter la vitesse en ville ! Certes on peut utiliser les gendarmes couchés et c'est ce qu'on pourrait faire, c'est très efficace. Voyez ce qui se passe quand vous arrivez devant des péages, quand vous êtes secoués très vivement, vous faites attention.

Il y a un point sur lequel vous ne m'avez pas répondu. La Ville s'engage c'est bien mais je disais tout à l'heure que l'État dont c'était devenu une de ses rares compétences, s'engage dix fois moins que nous. Il serait peut-être bon Monsieur le Député-Maire d'alerter votre Gouvernement et de lui demander quelque rallonge ; ce serait peut-être de bon procédé pour alléger les finances de notre cité.

Mme FOLSCHWEILLER : Il ne faut pas me faire dire ce que je n'ai pas dit. Par rapport au terre-plein central, c'est bien mais comme solution d'attente et ça ne doit pas remplacer des passages plus sécurisants et surtout à des endroits où passent des classes entières avec leur maîtresse. Un terre-plein central ne remplace pas une passerelle sûre ou un passage souterrain, voilà ! Donc on est pour en attendant, c'est tout, mais ce n'est pas une solution définitive.

M. NACHIN : Je veux évoquer quand même le problème de la passerelle de Planoise. C'est un problème qui reste posé parce que pour l'instant il n'y a rien de fait sinon qu'on a fermé les portes de la patinoire qui donnent sur le boulevard.

Je rejoins un peu ce qui a été dit par les uns et par les autres tout à l'heure sur la responsabilité de l'État et je crois que nous avons ici la chance d'avoir parmi nous deux Députés. Il serait intéressant de savoir quelles ont été leurs initiatives depuis un an par exemple pour apporter une solution au problème de la sécurité routière à l'échelon national parce que c'est un problème qui se pose à l'échelon national et pas seulement au niveau de Besançon.

Et tout à l'heure Joseph PINARD nous disait qu'il fallait exiger des autres collectivités que la Ville de Besançon une participation financière importante, je crois que là c'est un exemple où la participation de l'État est vraiment dérisoire à côté de ce qu'on va demander aux contribuables bisontins.

Enfin pour terminer, je voudrais signaler au Député-Maire qu'il ne m'a pas répondu sur les raisons pour lesquelles les Verts ont été exclus de la commission de sécurité routière (rires).

M. TABOURNOT : Monsieur le Maire, je voudrais simplement intervenir très rapidement pour faire une proposition parce que ça fait plusieurs séances que nous abordons le problème de la sécurité routière et je m'aperçois qu'on mélange un peu ce qui est du domaine de la compétence de l'État, de la Région, du

Département, etc. Aussi je crois qu'il serait bon, je l'avais demandé lors d'un Conseil Municipal il y a quelque temps, de faire une session exceptionnelle dans laquelle nous aborderions les problèmes de la sécurité routière en mettant parfaitement au point une fois pour toutes ce qui est du domaine de la compétence de l'État, du Département, de la Région, de la Ville et donc ce que nous pouvons obtenir des uns et des autres ; ce serait à mon avis un gain de temps précieux.

M. RÉGNIER : Je ne veux pas dédouaner l'État ; c'est vrai que 1 F par habitant de la commune, c'est quand même léger ; on a 120 000 habitants, donc 120 000 F, ce sont les critères d'attribution. Mais je crois que ces contrats qu'on passe entre commune et État, ce n'est pas pour réaliser des milliers et des milliers de travaux, c'est surtout pour des campagnes de sensibilisation, de formation, de communication. C'est vrai que si on avait plus ce serait bien, je suis entièrement d'accord mais pour l'instant on en est là. M. NACHIN a dit que les Bisontins vont payer mais les travaux qu'on a faits, l'année dernière, ceux qu'on va faire cette année à Planoise ou ailleurs, ce sont des programmes qu'on réalisait déjà depuis quelques années où l'on prend plus en compte les problèmes d'aménagement en sécurité routière. Mais c'est vrai que tous les ans on dépense des millions pour des travaux de sécurité routière. Je ne sais pas si je me suis bien fait comprendre.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Ce qui est nouveau c'est qu'on inscrit une ligne de 1 MF nouvelle pour la sécurité routière proprement dite. Mais pour le reste, dans tous les travaux qui sont effectués depuis des années, il y a une part destinée à améliorer les conditions de la voirie, notamment en matière de sécurité routière.

Mme FOLSCHWEILLER : Excusez-moi mais là je ne comprends pas parce que M. RÉGNIER vient de dire que ce contrat concerne uniquement des actions de communication et d'information. Alors tout à l'heure il nous a parlé d'infrastructures. Non mais je voudrais que ce soit clair !

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Mais relisez le contrat ! enfin tout y est. M. RÉGNIER l'a expliqué tout à l'heure pendant vingt minutes. Alors dire que maintenant il n'y a que de la formation et de la communication, non !

Mme FOLSCHWEILLER : C'est ce qu'il vient de dire à l'instant.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Non, il a simplement voulu dire que l'État ne s'engageait pas sur des travaux d'infrastructures importants, c'est à nous de le faire, et que dans ce contrat 1 F par habitant plus 50 % c'est-à-dire 60 000 F si nous arrivons à l'objectif moins 10 %, ce sont des contrats spécifiques qui visent surtout la sensibilisation, l'information, etc. ils sont surtout cela mais on en profite aussi pour en faire davantage, voilà. Mais relisez ! il y en a quatre pages ; on en a parlé suffisamment, il a développé l'ensemble et ce que voulait faire la Ville à travers ce contrat. Si vous voulez d'autres explications, on vous les donnera ultérieurement. Je pense que plus de trois quarts d'heure sur un dossier comme ça c'est bien, mais c'est suffisant. Si vous ne comprenez pas, prenez un dictionnaire ou allez voir l'Adjoint. Vous êtes en train d'ennuyer tous les collègues par vos discussions incessantes qui ne veulent rien dire du tout. Si NACHIN ne comprend pas ce que je dis, je lui ferai un dessin la prochaine fois, les bavardages, ça suffit !

La discussion est close.

Après en avoir délibéré et sur avis favorable de la Commission du Budget, le Conseil Municipal, à l'unanimité des membres votants (2 Conseillers ne prenant pas part au vote), adopte les propositions du Rapporteur.