

Exercice 1991 - Transports Urbains - Programme d'investissements

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE, Rapporteur : Le montant des investissements destinés au réseau de transports urbains pouvant être financés au cours de l'année 1991 s'élève à 20 147 KF se décomposant comme suit :

- Crédits prévus au BP 91	11 333 KF
- Réaffectation reliquat versement-transport encaissé en 1990	5 686 KF
- Réaffectation de l'excédent de versement de la collectivité au compte transport pour l'exercice 1990	1 028 KF
- Remboursement TVA	<u>2 100 KF</u>
	20 147 KF

Il est proposé le programme suivant :

- Acquisition de matériel roulant, y compris matériel embarqué	16 376 KF
* 9 autobus standard	
* 2 autobus articulés	
* 2 minibus dont 1 handicapé.	
- Installation d'un local permanent pour la CTB au centre-ville et agencement de celui-ci	1 650 KF
- Etude développement transport collectif	371 KF
- Informatique de production : 3 ^{ème} tranche HOT 2 + divers	800 KF
- Equipement des ateliers	300 KF
- Réfection des toitures d'une partie des bâtiments de Planoise (2 ^{ème} tranche)	<u>650 KF</u>
	20 147 KF

Ces dépenses seront financées sur le budget de l'exercice courant.

Un certain nombre de marchés seront nécessaires pour réaliser ces opérations. Les procédures retenues pour la passation de ces marchés sont, soit celles des marchés négociés à commandes, soit celles des marchés après appel d'offres.

Après avis favorable de la Commission des Transports, le Conseil Municipal est invité à :

- approuver le programme d'investissements proposé
- autoriser M. le Député-Maire à signer les marchés à intervenir après consultation ainsi que les ordres de service ou avenants permettant l'exécution complète des travaux et acquisitions, y compris les travaux supplémentaires, ceci dans la limite des crédits inscrits au budget.

M. PIERLOT : Le propre de l'élu local est de se pencher sur les problèmes quotidiens rencontrés dans la commune et le temps passé dans les transports constitue bel et bien une des plus grandes nuisances que connaissent chaque jour nombre de nos concitoyens.

A ce temps perdu par chacun s'ajoutent les nuisances importantes de la pollution subie par tous. Rassurez-vous, je n'aborderai ici ni la question du développement autoroutier et des oppositions qu'il suscite dans notre agglomération, ni celle du TGV et des suppressions des petites lignes, dessertes par la SNCF.

Il est tout à fait regrettable qu'il soit si difficile à nos concitoyens de se faire une vue globale en matière de transports et de desserte dans notre agglomération. Le problème des transports est généralement abordé par petites touches et ceci nous paraît préjudiciable à l'idée d'une participation des usagers à la définition de la politique des déplacements, à sa mise en œuvre et à son contrôle. C'est notre première remarque puisque dans le budget qui est soumis à notre appréciation, il est question de financer pour 371 KF une étude sur le développement du transport collectif. Je compléterai en indiquant que nous souhaitons que cette étude intègre deux ou trois idées complémentaires, premièrement la garantie du droit au transport public pour tous, la notion de service public devant l'emporter sur celle de rentabilité commerciale, deuxièmement qu'un effort soit fait pour la promotion des techniques les plus sûres, les plus économes en énergie et les mieux intégrées à l'environnement.

En matière de transports urbains, nous pensons que l'accent doit être mis sur la rationalisation de l'espace circulaire, le désengorgement de la ville, l'amélioration du cadre de vie et le choix de techniques propres à assurer une meilleure mobilité. Nous souhaitons vivement que les plans de déplacement à venir dans leur répartition n'oublient ni les piétons, ni les cyclistes. Les réseaux conventionnels du bus ayant bien souvent atteint leurs limites, en particulier sur les axes lourds, il devient urgent de réaliser des techniques de transport en site propre avec les infrastructures d'accueil au terminus des différents axes.

Pour terminer, si nous apprécions tout à fait l'idée de l'achat d'un second mini-bus pour handicapés, ces mini-bus ne fonctionnent pas après 20 heures. Les élus de l'Alternative Rouge et Verte pensent que cette situation pénalise les handicapés et qu'il convient d'y remédier. Nous suggérons que ce problème soit étudié rapidement, soit pour prolonger plus tardivement les rotations du mini-bus, soit, ce qui pourrait s'avérer moins onéreux pour la collectivité, leur permettre d'avoir recours aux taxis bisontins dans les mêmes conditions de prix que sur le réseau CTB comme les associations de handicapés le demandent.

Pour clore cette intervention, nous souhaitons que les propositions de Mlle ZILLI consignées au bulletin officiel n° 21 d'octobre 1989 soient prises en compte au moment de cette étude, ainsi que l'idée de mettre les terminus des bus CTB sur la ZAC La Fayette entre Schlumberger et la route d'Avanne, ce qui permettrait une bonne desserte de la nouvelle patinoire et de cette zone d'activités.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Merci. Vous prenez des notes, Monsieur l'Adjoint ! Je donne la parole à M. JACQUEMIN.

M. JACQUEMIN : Monsieur le Maire, je profite que nous évoquions aujourd'hui le problème des transports urbains pour poser une question relative à la réflexion qui a été engagée pour faire une approche plus globale de la politique des transports urbains dans le cadre de l'agglomération. Je crois que certaines études ont été engagées ; où en est-on de ces études ? Peut-on avoir une communication et enfin comment voyez-vous le calendrier de la réflexion et le calendrier des décisions qui ne manqueront pas à ce moment-là d'être prises ?

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Merci Monsieur le Député.

M. NACHIN : Je dois dire tout d'abord que les Verts se réjouissent du fait que pour une fois une de leurs propositions a été prise en considération ; nous avons en effet proposé que dans le cahier des charges figurent des normes anti-pollution concernant la pollution atmosphérique et la pollution sonore des bus ; certains constructeurs ont répondu à ces questions, d'autres ne l'ont pas fait et j'ai proposé à la commission que l'on fasse savoir aux constructeurs que nous attachions beaucoup d'importance à des réponses précises à ce genre de question. Je souhaiterais aussi que lorsque les premiers bus seront réceptionnés, des contrôles soient faits en ce qui concerne les normes qui ont été précisées dans le cahier des charges pour s'assurer que le constructeur respecte ces normes.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Je croyais que vous aviez terminé.

M. NACHIN : Je crois qu'il est nécessaire de répéter certaines choses pour qu'on soit bien assuré que les Verts ont quelque chose à dire et des propositions à faire.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Là est tout l'art de la pédagogie !

M. NACHIN : C'est cela même. Nous avons constaté à la commission que les transports publics étaient en perte de vitesse à Besançon et les causes sont essentiellement l'augmentation du nombre des voitures individuelles et le vieillissement du matériel. Les embouteillages diminuent la vitesse commerciale des bus, engendrent des retards et provoquent la désaffectation des usagers des transports en commun. Il est temps de redresser la barre, 3,5 % de trafic en moins de janvier à fin octobre 1990 avec, il faut le souligner, des incidences importantes sur les recettes puisque les frais généraux restent les mêmes. Mais les mesures envisagées pour redresser la situation qui consistent à repeindre les bus en bleu et vert, à garnir les intérieurs de moquette et à fournir une nouvelle cravate aux conducteurs ne sont pas très convaincantes, comme n'est pas convaincant l'Adjoint JUSSIAUX qui, à propos de la politique des transports collectifs et de celle du stationnement, déclare qu'il ne peut être question de privilégier l'une au détriment de l'autre.

Nous pensons au contraire qu'il faut privilégier les transports collectifs si on veut non seulement qu'ils survivent mais aussi qu'ils se développent. La réalisation de nouvelles voies réservées aux bus proposée par le Directeur de la CTB va dans le bon sens, mais ce ne sera sans doute pas suffisant. C'est une autre politique qu'il faut mettre en oeuvre et pour cette autre politique, les Verts font des propositions précises : priorité aux transports collectifs pour les déplacements à l'intérieur de la ville et entre les communes de la périphérie et le centre-ville, réalisation de parkings de dissuasion aux entrées de Besançon -vous aviez pris à ce propos, Monsieur le Député-Maire, des engagements précis au moment des élections municipales de 1983- donc des parkings de dissuasion qui soient des stations d'échanges et de services reliés au centre-ville et aux différents quartiers par des liaisons rapides, fréquentes avec des véhicules confortables et non polluants. Pourquoi ne pas mettre à l'étude, je l'ai demandé d'ailleurs à la commission, la création de lignes de tramways ou de trolleybus ? Nous souhaitons également la définition de nouvelles dessertes de quartiers, des quartiers du centre-ville par des lignes tangentées à la Boucle et au centre-ville par des minibus électriques. Nous proposons également la mise en place de mesures propres à dissuader les automobilistes de prendre leur voiture quand ils ont la possibilité d'utiliser le bus, rendre la circulation des voitures particulières plus difficile et contraindre les automobilistes à respecter les limitations de vitesse réglementaires par des aménagements de chaussées, chicanes, plantations, revêtements divers, etc. Il faut réduire aussi les possibilités de stationner et faire respecter les interdictions de stationner. Ces mesures devraient s'accompagner de la piétonnisation du centre historique de Besançon -j'entends par centre historique de Besançon la Boucle et le quartier de Battant-, de la priorité aux piétons comme en Grande Bretagne où la commande manuelle des feux donne aux piétons quasi instantanément le feu vert, de la réalisation d'un réseau continu de pistes cyclables protégées, complément indispensable au réseau de transports en commun. Enfin pour que les bus puissent rouler à Besançon, il faut diminuer le nombre des véhicules qui transitent par le centre-ville en particulier les voitures et les poids lourds en construisant rapidement le tunnel sous la Citadelle et en réalisant une voie de contournement qui passe loin du centre de Besançon et utilise des voies de circulation qui existent déjà pour l'essentiel, l'autoroute, les Mercureaux, Planoise, les Montboucons dont la Municipalité soutient le projet appelé voie de desserte et de contournement qui n'en est pas une. Il faut aussi créer un échangeur sur l'A 36 dans le secteur de Marchaux et obtenir la gratuité de l'autoroute entre la sortie Ouest Châteaufarine et la sortie Est Marchaux comme c'est le cas entre Montbéliard et Belfort.

Les Verts sont persuadés que l'avenir est aux transports collectifs urbains : la Ville de Besançon dispose d'un outil, la CTB qui dans un passé pas très lointain avait permis à notre ville d'être pilote dans le domaine des transports urbains. Si ce n'est plus le cas, les villes qu'on cite maintenant sont Grenoble, Nantes, Reims, Strasbourg, etc. il faut préserver cet outil et lui donner de nouveaux moyens pour répondre aux nouvelles exigences d'une époque où l'automobile ne sera plus la reine de la ville.

M. de SURY : Je voudrais profiter de ce débat sur les transports urbains pour faire une remarque. J'ai reçu, comme je pense beaucoup d'entre vous, un petit dépliant qui s'intitule «le bus en chiffres». J'ai étudié attentivement ce document et d'abord je l'ai trouvé dans le principe extrêmement intéressant. Que ceux des Bisontins qui auraient envie d'avoir un peu plus de détail sur le fonctionnement de la CTB puissent trouver sous une forme très ramassée et très condensée les principaux chiffres, me paraît quelque chose de très intéressant. Je l'ai d'ailleurs dit à l'Adjoint chargé de cette délégation.

Cependant, j'ai deux remarques à faire : d'abord en comparant certains des chiffres que je trouve ici en particulier en ce qui concerne le versement-transport et ceux qui figurent dans le rapport, il y a des divergences ; ensuite c'est plus important, il m'a semblé, ce que je n'avais pas vu dans un premier temps, que ce qui est indiqué là ne concerne que l'exploitation et non les investissements. Or je crois que si on veut avoir une idée complète et globale de cette fonction, il faut aussi y intégrer la part des investissements.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Tout à fait ! Ce sera un volet supplémentaire pour la prochaine édition.

M. de SURY : Je terminerai en vous avouant un certain scepticisme vis-à-vis des voies cyclables. Je dois dire, en tant qu'utilisateur de ces voies-là à Paris notamment, qu'il faut surtout les éviter si on ne veut pas se faire tuer !

M. PINARD : M. JACQUEMIN a posé la question du dossier des transports dans le Grand Besançon. Effectivement, c'est une question capitale, c'est même un petit peu un serpent de mer et je crois qu'il faut bien dire aux Bisontins et aux gens de l'extérieur que dans l'état actuel des choses, juridiquement la CTB n'a pas le droit d'allonger ses lignes en-dehors du périmètre communal. Beaucoup de gens en effet nous demandent pourquoi cela ne se fait pas. Ça ne se fera que si un plan d'agglomération est adopté, ce qui de par la loi des transports relève du Conseil Général. Et effectivement, alors que la Ville de Besançon, sans attendre les donneurs de conseils, a réalisé un effort sans précédent, eh bien rien ne bouge, du moins les choses vont extrêmement lentement en ce qui concerne la périphérie, alors que se posent des problèmes de plus en plus aigus que pour ma part je n'envisage pas simplement sous l'angle des encombrements mais aussi sous l'angle social. En effet, il ne se passe pas de semaine sans que dans les diverses commissions où nous siégeons nous ayons des problèmes de femmes qui rencontrent d'énormes difficultés pour se rendre à leur travail. Je pense en particulier sur la ZAC de Valentin ou à Chalezeule, aux deux très grandes surfaces, et il y a des problèmes également en sens inverse. Priorité en matière de transports en commun passe aussi par ce volet qui est un volet social.

Alors moi je veux bien qu'on fasse des incantations sur ce qui se passera dans la périphérie, mais je souhaiterais plutôt qu'on avance et qu'on nous aide. J'ai entendu parler ce soir de propositions précises. Moi j'ai vu des tas de gens défiler sur le pétrole ; -je suis peut-être encore naïf-, mais j'étais étonné de n'en trouver aucune qui vienne nous demander ce qu'on peut faire pour être moins dépendant du pétrole, ce qu'on peut faire en particulier pour que ce réseau de transports en commun se développe avec la périphérie. Et si vous pouvez me citer une initiative que vous ayez prise dans une des communes les plus concernées, parce que Besançon a déjà fait un énorme effort, il faut nous la donner car nous sommes preneurs et nous souhaitons qu'il y ait une pression pour que ce réseau de transports en commun avec la périphérie voie le jour. A ceux qui disent qu'il n'y a pas de différence entre la gauche et la droite, je dis qu'on se reverra au pied du mur ; on verra si oui ou non il y aura acceptation de l'extension du versement-transport pour financer ces transports avec la périphérie car il va de soi que nous aurions été dans l'incapacité de fournir l'effort que nous avons consenti à Besançon si nous n'avions pas eu le produit de ce versement-transport. Je suis étonné de voir que des gens qui multiplient les incantations ne nous disent pas que nous sommes à l'heure actuelle en face d'implantations économiques parfois irrationnelles dues tout simplement au fait qu'un employeur, et c'est parfaitement son droit, fait ses comptes et quand il a 1 % de plus à verser sur Besançon, il s'implante ailleurs !

Je rappellerai un précédent : quand nos amis du Territoire de Belfort ont voulu créer un grand syndicat de transport dont le Président est Raymond FORNI, à ce moment-là l'extension du versement-transport a fait l'objet d'attaques et de blocages énormes, le CNPF et d'autres ont violemment réagi. Là nous verrons où nous en sommes ! Quand notre ami André BOULLOCHE a voulu créer, parce

qu'on en a fait du boulot quand même contrairement à ce qui nous est dit régulièrement, le réseau de transports en commun du Pays de Montbéliard, il y a eu un énorme contentieux avec Peugeot en ce qui concerne le versement-transport. Alors ceux qui renvoient dos à dos la gauche et la droite sur des problèmes comme cela, je leur dis : «prenez des positions précises dans les communes, citez-moi une seule initiative prise pour que les femmes en difficulté puissent avoir droit à ce réseau de transports en commun».

M. MEUNIER : Je veux simplement un peu répondre à M. NACHIN, voire à M. PIERLOT. Quand je lis «les Verts ont été entendus», j'ai l'impression que c'est de la récupération permanente. Tout ce qui est décidé et étudié en commission ne l'est pas uniquement par les Verts ! Toutes ces propositions pour lesquelles nous discutons depuis bientôt deux ans, tel le grand projet envisagé au niveau de la nouvelle ligne qu'on verra naître dans les années à venir, sont des études qui ont été proposées en commission ; des dossiers très importants vous ont été donnés et aujourd'hui on essaie en permanence de récupérer ce travail... Monsieur NACHIN, il y a des études qui sont faites, qui sont proposées par les personnes de la CTB qui travaillent en relation avec la commission et la commission, vous y êtes souvent c'est vrai et il faut le dire, travaille dans ce sens. Monsieur NACHIN, si on a souligné dans l'appel d'offres qu'il y avait des problèmes de pollution pour les constructeurs aujourd'hui, c'est parce que c'est légal, c'est obligatoire. Ce n'est pas M. NACHIN qui l'a inventé ! Effectivement, certains n'ont pas répondu sur ce point mais nous en avons tenu compte. Moi je trouve qu'on fait de la récupération politique permanente. C'est une des commissions qui marche le mieux, celle des transports...

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : On ne sait pas comment marchent les autres !

M. MEUNIER : Non mais c'est une commission qui «roule» bien, où il y a le plus souvent un maximum de commissaires présents, il faut le dire également. Il y a peut-être parfois dans certaines commissions beaucoup d'absences mais là ce n'est pas le cas et on sait bien qu'il faut être nombreux, ne serait-ce que pour tenir M. NACHIN, car j'avoue que c'est parfois difficile ! Monsieur NACHIN, je commence à être un peu agacé par votre récupération permanente, quand je lis «les Verts entendus... un peu pour réduire la pollution, etc. etc.». Je vous réponds que ce n'est pas vous qui avez rédigé le cahier des charges ; il l'a été selon les règles administratives en vigueur.

Pour répondre un peu à PIERLOT je voudrais dire qu'il faut arrêter de toujours parler du grand projet qui fera l'objet dans les prochains mois d'une demande auprès des ministères compétents, et qui concerne l'éventuelle création d'une ligne entre Planoise et le centre-ville. Je répète que je n'approuve pas cette récupération par les uns ou les autres. Je suis élu, je fais partie d'une commission. Il y a un groupe de travail quelle qu'en soit l'étiquette et tout le monde, y compris à la Commission des Transports, travaille en parfaite relation.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : C'est une commission qui travaille bien, c'est vrai, et j'ai remarqué que vous aviez décidé de mettre des cravates aux chauffeurs, je trouve que c'est une très belle chose ! Est-ce qu'elles sont vertes les cravates qu'on a données aux chauffeurs ?

M. MEUNIER : Je pourrais répondre sur ce point ?

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Rapidement !

M. MEUNIER : J'ai de très bonnes réflexions sur le nouveau confort des bus, Monsieur NACHIN. L'image des bus, c'était le moins coûteux, cela donne une idée nouvelle, mais le confort croyez-moi -vous ne le prenez pas souvent, il paraît- est performant aujourd'hui et tout le monde en est satisfait. Je voulais vous le dire.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Merci Monsieur MEUNIER.

M. JACQUEMIN : Monsieur le Maire, je voulais répondre un peu à Joseph PINARD. Mon intervention n'était pas incantatoire, et résulte très directement du sentiment précisément et que c'est un dossier qui n'avance pas assez vite et je voulais qu'aujourd'hui le point soit fait.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : L'Adjoint va le faire.

M. JACQUEMIN : Je dirai aussi à Joseph PINARD très gentiment que c'est un dossier effectivement difficile qui a des dimensions politiques mais pour lequel il faut naturellement garder le plus grand calme. J'ajoute qu'en aucun cas, je ne saurais traduire ici une quelconque position de chef d'entreprise ou du patronat mais je suis soucieux de ce dossier en tant qu'élu au suffrage universel, soucieux des intérêts de la population de Besançon comme de celle de l'agglomération.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Nous aussi Monsieur JACQUEMIN.

M. NACHIN : J'ai redemandé la parole pour une question précise à laquelle je vais arriver, mais je voudrais dire auparavant à mon ami Joseph PINARD que mon intervention n'avait pas de caractère incantatoire.

M. PINARD : Alors donnez-moi une réponse concrète à cette question : qu'est-ce que vous faites dans la périphérie ?

M. NACHIN : Nos propositions ont un caractère incantatoire mais celles de Michel JACQUEMIN n'ont pas ce caractère incantatoire, c'est intéressant à savoir !

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Cela dépend comme on s'exprime.

M. NACHIN : Je voudrais répondre à Bernard MEUNIER. Tous les membres de la commission ainsi que les représentants de la CTB savent très bien qu'en commission, j'ai proposé qu'on impose...

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : On le sait ! Voulez-vous une médaille ?

(Protestations).

M. NACHIN : ... dans le cahier des charges...

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Laissez terminer M. NACHIN !

M. NACHIN : Oui, si le Président me laissait la parole...

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Je vous laisse la parole ; on vous remettra une médaille parce que vous travaillez bien en commission.

M. NACHIN : Je la mérite certainement. En tout cas, Bernard MEUNIER ne pourra pas dire que ce n'est pas moi qui ai demandé tout à l'heure que l'on vérifie le niveau de pollution des bus qui seront livrés.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Comme si cela ne l'était pas avant votre arrivée au Conseil !

M. NACHIN : Je ne comprends pas cette violence qui se manifeste ; je vous en prie, soyez un peu fair-play. On a la possibilité de s'exprimer, non ?

(Protestations).

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Et vous en profitez largement.

M. NACHIN : Moins que PINARD (protestations) et moins que MEUNIER !

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Vous me donnez l'impression les uns et les autres d'être dans une classe maternelle lorsque je vous entends dire : c'est moi qui ai le premier sauté à pieds joints du côté, etc. Enfin, arrêtons ce type de discussion ! Est-ce que vous avez encore quelque chose de censé à dire, Monsieur NACHIN ?

M. NACHIN : Je n'ai pas terminé, vous m'avez coupé la parole.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Non, mais dites quelque chose de censé, on ne va pas rester à la maternelle longtemps !

M. NACHIN : La maternelle est peut-être votre place, mais ce n'est pas la mienne en tout cas Monsieur le Député-Maire (protestations).

La question que je voulais poser à Gérard JUSSIAUX est la suivante : il y a un certain nombre de mois, il nous a parlé d'un projet qui nous avait paru intéressant de parkings qui feraient office de stations services et inciteraient les automobilistes à laisser leur voiture et à prendre les transports en commun. Je voudrais savoir où en est ce projet.

Pour terminer, je dirai qu'il n'y a pas de récupération mais simplement lorsque nos propositions sont reprises par la Municipalité, nous nous en félicitons.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Nous aussi.

M. NACHIN : Et nous avons le sentiment à ce moment-là d'être un petit peu utiles, ce qui n'est pas souvent le cas dans cette Municipalité...

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : C'est vrai !

M. NACHIN : ... puisque nos propositions généralement ne sont pas reprises.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Vous le reconnaissez vous-même, il y a beaucoup d'inutilités dans vos propos.

M. FOUSSERET : Je ne veux pas prolonger le débat mais si les propos de notre collègue NACHIN n'ont pas un caractère incantatoire, ils ont tout du moins ceux rapportés dans la feuille verte, un caractère mensonger, oui ! Tout à fait mensonger. Je vous l'ai déjà dit plusieurs fois, il faut arrêter de dire n'importe quoi, d'écrire comme vous l'avez fait dans cette feuille verte que de «l'argent pour la piscine part pour l'autoroute, les Planoisiens se consolent en regardant les camions sur l'autoroute». André NACHIN sait bien puisque je lui ai déjà dit, et s'il venait aux réunions dans les quartiers il en aurait confirmation, que grâce à l'action du Député-Maire, l'autoroute à Planoise sera enterrée.

Alors André NACHIN, je crois que lorsque l'on est un élu, il y a un minimum de règles de déontologie et on ne diffuse pas dans la population n'importe quoi. J'ai déjà fait la remarque à plusieurs reprises et vous continuez à dire des sottises et à désinformer la population de Planoise ; je crois que cela est très grave.

M. MATHIEU : Je voudrais simplement poser une toute petite question technique à l'Adjoint pour sortir de tout cela. J'ai entendu l'autre jour à la télévision que la société Peugeot en accord avec une société de fabrication de piles comptait fabriquer cette année 25 000 automobiles électriques. Est-ce qu'il ne serait pas utile de prendre contact avec cette société pour envisager des développements ?

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Il y a aussi des projets pour les bus, mais ce n'est pas évident. L'Adjoint Gérard JUSSIAUX aura la lourde tâche d'essayer de répondre, et lui seul, à tout cela dans le calme. Beaucoup ont d'ailleurs parlé déjà deux fois et n'auront pas droit à une troisième fois.

M. JUSSIAUX : Merci Monsieur le Député-Maire. Je vous demande chers collègues de m'excuser, je ne pourrai pas répondre à la totalité des questions qui ont été soulevées, mais je vais essayer de donner un petit éclairage au moins sur les plus importantes en les reprenant dans l'ordre des interventions qui ont eu lieu.

L'étude annoncée dans le programme d'investissement, je crois qu'il est utile de le préciser, sera l'amorce d'une vaste enquête - ménages, enfin ce que les spécialistes de la chose appellent une enquête-ménages, c'est-à-dire une étude très fine, obligatoirement coûteuse parce qu'elle nécessite d'approcher la population au plus près à l'unité individuelle ou à l'unité de foyer de manière ensuite à pouvoir dresser

un tableau analytique d'ensemble de l'évolution des pratiques en matière de déplacements urbains. C'est des études qu'on ne fait pas de manière fréquente, jamais en tout cas sur le rythme d'un an, deux ans, trois ans, mais qui sont indispensables sur du moyen ou sur du long terme, c'est-à-dire sur 5 à 10 ans pour mieux cerner comment évoluent les mœurs dans une société donnée en matière de déplacements.

Sur les préconisations de matériels, plusieurs intervenants ont soulevé cette question ; je souhaiterais surtout qu'on ne perde jamais de vue que nous sommes condamnés à acheter le matériel qui nous est proposé par les fabricants, le matériel tel qu'il est conçu aujourd'hui par les industriels qui le produisent. Il faut savoir par exemple que les moteurs montés sur les bus ne sont souvent pas réalisés par les constructeurs de bus. Il y a des industriels spécialistes du moteur, qui ne font que de la production de moteurs. On regrette de constater qu'ils ont encore assez peu investi dans de la recherche développement en matière antipollution. Que ce soit pollution sonore, pollution atmosphérique, on est chaque fois surpris de constater, quand on interpelle les constructeurs, que les choses n'avancent pas aussi vite qu'on le voudrait. Alors c'est dans cet esprit-là aussi que la commission avait souhaité très fortement et de manière unanime comme l'a rappelé Bernard MEUNIER, que des critères de type pollution sonore et atmosphérique soient clairement intégrés dans le cahier des charges de l'appel d'offres parce que c'est une des toutes petites choses que nous avons à notre portée pour exercer une pression sur les constructeurs, leur faire sentir par ce biais-là que nous attachons de l'importance à ces éléments. Mais c'est vrai que plusieurs constructeurs n'ont pas répondu à cette partie-là du cahier des charges, et tous nous ont demandé pourquoi nous avons décidé d'intégrer de tels éléments dans un cahier des charges d'appels d'offres. Cela montre en tout cas qu'ils se sont sentis interpellés.

Concernant la gestion de l'espace circulatorio en milieu urbain, je dirais que nous avons choisi au niveau de l'équipe municipale de ne pas procéder par l'imposition ou par la contrainte forte, mais d'avoir une démarche qui consiste à toujours proposer une alternative, ainsi si vous optez pour le véhicule individuel, vous pouvez mais c'est pour le stationnement gratuit complètement à l'écart du centre-ville. Dans le centre-ville, il n'y aura à terme proche maintenant que du stationnement payant donc rotatif, sinon vous avez la possibilité d'une très bonne desserte de bus. Je ne vois pas dans une société démocratique comment on pourrait procéder autrement. Et je le dis très tranquillement à mon collègue NACHIN, je reste convaincu que derrière une certaine philosophie des Verts se profile une vision de société parfaitement autoritaire : comme on sait ce qui est bon pour le peuple même si le peuple est trop bête pour le comprendre, eh bien il faut savoir le lui imposer ! Moi je dis que l'équipe qui gère les affaires à Besançon a clairement choisi, nous n'irons pas dans cette voie-là.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Vous n'avez pas le parole Monsieur NACHIN, vous avez déjà beaucoup parlé !

M. JUSSIAUX : Concernant le projet de transports voies réservées, je voudrais dire qu'il n'est surtout pas oublié, pas enterré, mais prenons conscience que c'est une réalisation qui va se jouer sur deux mandats et que l'on est pour le moment dans une phase à la fois de poursuite des études et de premières réalisations foncières ; par exemple, à l'occasion de la restructuration du quartier Brulard, les espaces de voiries nécessaires seront dégagés. Quand on réalisera la rocade Ouest à la hauteur de Planoise, on en profitera également pour réaliser les aménagements nécessaires à la future voie réservée, et par cette démarche progressive, on peut espérer dans un délai de moyen à long terme arriver à cette réalisation dont nous ne devons pas nous cacher qu'elle est extrêmement coûteuse et qu'actuellement dans le cadre budgétaire qui nous est imposé, nous n'avons pas les moyens en quelques années seulement de la réaliser.

Concernant le terminus de Planoise, une question de M. PIERLOT, il est bien envisagé une implantation de terminus dans le secteur de Planoise, à proximité des Etablissements Du Pont de Nemours. C'est un projet maintenant de court, moyen terme. On va rediscuter d'ailleurs prochainement avec les services d'urbanisme pour repréciser les choses en matière de surface nécessaire. A long terme il y aura dans ce secteur-là inévitablement un ensemble qui regroupera les deux dépôts actuellement existants, une gare routière assurant l'interconnexion entre les transports inter-urbains et le réseau urbain et il y aura également un parc services tel qu'il a été évoqué par l'un des intervenants, c'est-à-dire un parc d'accueil pour les automobilistes qui soit quelque chose d'attractif, surveillé, gardé donc véhicules en

sécurité, quelques points de vente, de commerce, tabac, journaux, petite restauration et éventuellement un point de station-services pour que le conducteur de véhicule soit effectivement intéressé par la fréquentation de ce lieu et par l'emprunt du réseau de ce transport urbain.

Sur la question de M. JACQUEMIN concernant les transports dans l'agglomération, je crois pouvoir dire que les choses n'ont pas beaucoup avancé depuis la précédente réunion de Conseil où nous l'avions évoquée, c'est vrai que les demandeurs potentiels sont devant deux difficultés non négligeables. Je ne leur lance pas la pierre, je comprends bien que pour eux le pas est très difficile à franchir. Il est une difficulté de nature disons politique qui consiste à créer la structure qui aurait la responsabilité de gestion de tout ce transport péri-urbain connecté avec le réseau urbain. Il y a donc des décisions politiques à prendre et qui ne sont pas simples, cela peut être du type syndicat intercommunal, etc. communauté urbaine si des textes nouveaux venaient à voir le jour, que sais-je ? Et puis il y a des décisions de nature plus économiques, financières. Il est clair que le développement futur de la desserte péri-urbaine ne peut en aucun cas reposer sur un financement à charge de Besançon. Nous sommes chaque année presque à la limite de la rupture dans ce domaine-là, on ne peut pas même si on le voulait, prendre une charge supplémentaire. Il faut donc que les communes concernées envisagent, ce qu'évoquait Joseph PINARD, de passer à la mise en œuvre du versement-transport notamment parce que c'est le moyen le plus direct et le plus rapide de se créer une ressource conséquente. Et vous comprenez bien Monsieur le Député que nos partenaires de l'agglomération sont là devant deux sujets délicats à traiter pour eux.

Concernant la question de la vitesse commerciale soulevée par M. NACHIN, je voudrais dire parce que cela nous concerne tous, que la compagnie a engagé un travail de fond que nous allons examiner pour une première fois à notre réunion de commission de demain soir, sur lequel nous retravaillerons lors de plusieurs séances successives et qui fera l'objet, le moment venu, avec l'accord de M. le Député-Maire d'une communication en Conseil Municipal. Il s'agit d'un projet ambitieux de redressement sur 5 années de la vitesse commerciale moyenne du transport urbain à Besançon, sans recourir à des méthodes de type autoritariste, mais en essayant de mettre en œuvre au quotidien, jour après jour, une multitude de micro-décisions de terrains qui permettent de repartir sur une courbe ascendante.

Concernant l'action image, je voudrais simplement dire à mon collègue NACHIN qu'à mon sens il a tort de ridiculiser cette opération. On peut toujours se moquer des actions image, je ne suis moi-même personnellement pas un fanatique ni de communication en général, ni d'image en particulier, mais dans ces domaines-là....

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Pourtant tu le mériterais.

M. JUSSIAUX : ... je me réfère à des gens plus compétents que moi et j'essaie de suivre leurs indications. Je crois qu'il est grave de ridiculiser cette opération comme le fait la feuille verte car les responsables de la compagnie se sont sentis blessés, ils ont vraiment eu le sentiment qu'un élu du suffrage universel ou des élus du suffrage universel se moquaient d'eux publiquement par écrit et qu'eux n'avaient pas les moyens de répondre et de s'expliquer par les mêmes moyens. Et je voudrais dire que là il y a un problème qu'on aura à gérer si nous souhaitons maintenir la coopération extrêmement constructive et d'excellente qualité qui existe avec notre compagnie de transports.

Je rappelle que cette opération image va représenter un coût de 500 KF sur deux années et que nous allons voter dans un instant 20 000 KF de programme d'investissements sur la seule année 1991. Alors, il faut quand même situer les choses importantes et les décisions lourdes. Concernant les propositions des Verts...

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Pas d'observations particulières, laissez terminer l'Adjoint : Monsieur NACHIN, vous n'avez pas la parole, vous aurez beau la demander, vous ne l'aurez absolument pas. Pour fait personnel, vous l'aurez à la fin si vous le souhaitez, c'est moi qui préside, même la maternelle, mais vous n'avez pas la parole pour l'instant. Monsieur MEUNIER du calme ! Monsieur l'Adjoint, à vous.

M. JUSSIAUX : Concernant les autres propositions des Verts que je ne traite personnellement pas par le ridicule, je voudrais quand même attirer leur attention sur le fait que quand on parle tramway on se situe dans un rapport de 1 à 5, voire de 1 à 8 avec le coût d'un projet de type bus y compris le coût du projet

de voies réservées Planoise - centre-ville. C'est un minimum 5 fois plus cher si vous voulez faire la même desserte avec un outil de type tramway. Nous n'en n'avons pas les moyens. Et quand les Verts disent qu'autrefois on parlait de Besançon, et qu'aujourd'hui on parle de Grenoble, etc. ils font une erreur permettez-vous de vous le dire. On parlait de Besançon pour les bus et on en parle toujours. Il ne se passe jamais une quinzaine sans qu'on ait une délégation en visite pour voir notre réseau de bus. Mais quand on parle de Grenoble, de Lille ou de Nantes on parle tramway c'est une autre technologie et ce sont d'autres budgets que ceux dont nous disposons.

Deux mots à mon collègue de SURY, j'ai cru comprendre que ma réponse ne vous est pas parvenue pour le moment, donc vous avez une réponse au courrier en instance. Il y a eu effectivement une petite erreur dans l'impression du document au niveau de la mise en page, il y a eu reprise par erreur d'éléments de chiffres de 1989 au lieu de ceux de la colonne 1990, ce qui explique les manques de concordances que vous avez soulignés. Et je retiens la suggestion de faire apparaître dans la prochaine édition le domaine de l'investissement.

Enfin un mot sur les véhicules électriques pour mon collègue MATHIEU pour dire que là on est au tout début de quelque chose dont personne ne peut dire aujourd'hui quel sera exactement le développement. On pense qu'on pourra dans quelques années avoir l'équivalent du véhicule individuel qui sera opérationnel, on n'en est même pas vraiment sûr pour l'instant. Par contre, pour du véhicule de gros gabarit de type de celui dont on a besoin en transport urbain, il n'existe rien pour le moment ni en réalisé, ni même en projet. On est donc obligé de travailler essentiellement sur du diesel tant qu'on reste sur du déplacement de type routier.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Merci Monsieur l'Adjoint de tous ces renseignements fort utiles à la réflexion de chacun d'entre nous.

La discussion est close.

Après en avoir délibéré, l'Assemblée Communale adopte à l'unanimité les propositions du Rapporteur.