

Approvisionnement en carburants pour l'année 1995 - Appel d'offres

M. LE MAIRE, Rapporteur : Chaque année, pour assurer le fonctionnement des véhicules du Parc Automobile de la Ville et du District, il est procédé à l'achat de différents carburants (essence, super, gazole), suivant la procédure des marchés à bons de commande avec consultation permanente.

L'approvisionnement s'effectue au fur et à mesure des besoins auprès des pétroliers pratiquant les prix les moins élevés.

Le montant global de la dépense pour 1995 étant évalué à environ 3 700 000 F, le Conseil Municipal est invité à autoriser M. le Maire à signer les différents marchés à intervenir après appel d'offres ainsi que le (ou les) avenant(s) modifiant le montant initial de ces marchés, ceci dans la limite des crédits qui seront inscrits au budget.

Il est précisé que le montant des dépenses correspondantes sera prélevé sur les crédits qui figureront au budget primitif 1995 de la Ville et du District du Grand Besançon.

M. NACHIN : A propos des carburants, j'aurais voulu connaître le nombre de véhicules qui utilisent du super sans plomb, les perspectives pour l'avenir d'utiliser des véhicules électriques et le nombre de véhicules utilisant le gaz -GPL- ?

M. BARETJE : Pour la première question concernant le nombre de véhicules qui utilisent du super sans plomb à la Ville, je vais me renseigner et la réponse te sera transmise.

Pour le nombre de véhicules électriques, nous en avons à Besançon un affecté au service Hygiène-Santé. C'est un véhicule intéressant en expérimentation pour ce type d'énergie, mais qui coûte plus du double d'un véhicule à essence ou à gasoil, ce qui poserait des problèmes budgétaires si l'on prenait l'orientation d'en acquérir plus. Sur la troisième question relative à l'utilisation du gaz, nous avons 16 véhicules qui sont intéressants puisqu'on peut les utiliser de manière mixte, essence ou gaz.

M. HIRSCH : Sur un point technique d'abord pour dire que le véhicule dont nous disposons n'est quand même pas la panacée universelle puisqu'il a une autonomie de 80 km et qu'il ne peut pas dépasser la vitesse de 70 km/h. Cela étant, je souhaiterais d'abord que vous preniez connaissance très régulièrement des bulletins de l'ASQAB que nous publions, c'est-à-dire de l'Association pour la Surveillance de la Qualité de l'Air comme vous le savez, et vos collègues et voisins nous font le plaisir d'assister à nos réunions de commission et je pense qu'ils y apprennent beaucoup de choses, vous leur demanderez en sortant. Mais je crois que nous ne pouvons pas imaginer qu'en permanence la Ville de Besançon soit critiquée ou qu'on laisse planer des doutes sur ses politiques de transports qu'on évoque le problème de façon plus générale. Et je m'étonne un peu de la spécificité des questions posées, en ce sens que le problème de la pollution n'est pas, contrairement à ce qu'on pourrait imaginer en vous entendant, un problème de pollution automobile mais un problème de pollution routière et j'aimerais que ce zèle dont nous subissons les assauts depuis plusieurs mois s'intéresse également à la pollution routière et à la politique des transports en général et pas seulement à la politique automobile bisontine.

M. LE MAIRE : On aura comme cela des questions diverses pour lesquelles dans la plupart des cas, on répondra par écrit pour être précis et de façon à vous fournir des documents suffisamment intéressants. Vous ne voulez pas ce soir l'âge des conducteurs ? Non ? Alors ça va ! Donc nous en resterons simplement à la question qui a été posée.

M. NACHIN : Pour répondre à la question du Docteur HIRSCH, je le renvoie à «Besançon demain» qu'il peut se procurer chez les marchands de journaux (réactions)... mes propositions concernant la politique routière s'y trouvent exposées.

J'aurais une dernière question concernant les véhicules. Est-ce qu'il ne serait pas possible d'imaginer dans l'avenir...

M. LE MAIRE : Après-demain !

M. NACHIN : ... d'utiliser pour les camions-bennes des véhicules électriques parce que pour les gens qui habitent dans certains quartiers où les camions-bennes passent à 6 heures du matin, c'est vraiment insupportable. Alors je me souviens d'une époque pas très lointaine où un transporteur de Besançon, Les Monts-Jura, faisait ses livraisons dans le centre-ville avec des véhicules électriques. Je voudrais savoir si l'on a déjà envisagé cela, si dans d'autres villes les camions-bennes peuvent être des véhicules électriques car il y aurait là une voie dans laquelle il faudrait peut-être s'engager.

M. LE MAIRE : C'est un excellent débat de nature un peu pré-électoral. Je crois savoir que pour les gros poids lourds qui ramassent les ordures, il faudrait 6 tonnes de batterie pour déménager 3 tonnes d'ordures. La relation ne me paraît pas tellement favorable. Pour l'instant, il n'existe aucun bus de dimension normale électrique, ce ne sont que les petits bus. On n'en est pas encore au point de faire en sorte que les gros «monstres» dont notamment les bennes à ordures puissent rouler à l'électricité.

M. JUSSIAUX : L'établissement public US pour la protection de l'environnement a rendu public assez récemment une étude très approfondie sur les véhicules électriques. La conclusion qu'il tire, en tout cas pour ce qui concerne l'Amérique du Nord, c'est qu'en terme de bilan global les véhicules électriques génèrent autant de pollution que les véhicules à carburant d'origine pétrolière. Simplement ce qui est modifié, c'est le lieu de la pollution, c'est-à-dire qu'au lieu de polluer l'atmosphère dans des milieux urbains qui sont effectivement souvent en situation critique, on génère des pollutions massives et souvent beaucoup plus dangereuses potentiellement dans des secteurs de campagne ou de montagne où sont installées les centrales de production électrique, notamment les centrales thermiques et les centrales nucléaires. Sans vouloir clore le débat, je voudrais qu'on ne perde jamais de vue cette dimension-là du problème.

La discussion est close.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, à l'unanimité, en décide ainsi.