

Circulation et stationnement au Centre-Ville - Nouvelle politique des déplacements - Communication de M. le Maire

M. LE MAIRE : Le point n° 1 de l'ordre du jour concerne une communication sur l'enjeu, pour le développement de la ville de l'après tunnel, d'une nouvelle politique des déplacements. On vous a remis un dossier qui vous rappelle l'histoire des déplacements à Besançon depuis une vingtaine d'années et qui vous dit en substance que l'ouverture du tunnel, dont le coût est de 105 MF d'après le rapport, nous autorise à revoir totalement la politique des déplacements au centre de la ville.

Les services techniques ont étudié depuis plusieurs mois, je dirais presque quelques années, les différentes propositions qui pouvaient être soumises à la Municipalité concernant tous les déplacements : piétons, voitures, bus au centre-ville. La Municipalité, vous l'avez constaté dans les rapports qui vous sont destinés chaque semaine, s'en est inquiétée à 4 reprises. Quatre fois nous avons remis l'ouvrage sur le métier et nous sommes arrivés à des propositions sur lesquelles vous aurez le temps de réfléchir, de nous demander un certain nombre de renseignements, et qui seront soumises également aux différents secteurs concernés : les commerçants, les riverains, tous ceux qui vivent au centre-ville et tous ceux qui y viennent pour travailler ou pour autre chose. Nous espérons dans quelques mois avoir une version définitive qu'on soumettra à votre vote en Conseil Municipal. Pour l'instant ce sont des propositions mûrement et longuement réfléchies, sur lesquelles vous serez amenés à apporter un certain nombre de réflexions, de propositions, d'amendements, de contradictions, de même qu'auront à le faire les commerçants du centre-ville, les habitants de ce centre-ville, etc.

Nous avons voulu présenter 4 volets, donc 4 cartes que vous avez sous les yeux concernant d'une part le déplacement des voitures, d'autre part les circuits de bus, troisièmement les différents stationnements en ville et quatrièmement l'ensemble présenté dans un premier schéma peut-être moins significatif que les autres.

Nous sommes partis de deux objectifs.

- Le premier, c'est de limiter la circulation des voitures au centre-ville, c'est-à-dire le but essentiel du tunnel sous la Citadelle qui terminait la rocade et nous avons souhaité que les voitures utilisent la rocade plutôt que de passer au centre-ville pour aller d'un secteur à un autre. Ceci répond à un souci écologiste aussi et si M. NACHIN était là ce soir, il voterait des deux mains cette proposition avant de voter tout à l'heure contre les propositions chiffrées pour le ravalement des façades.

- Deuxième objectif, c'est de développer le plateau piétonnier du centre-ville. Nous avons en effet en 1973 - 1974, enfin nos collègues qui nous précédaient, avaient imaginé un certain nombre de voies, de rues piétonnes. Nous étions parmi les premières villes à créer cela mais nous avons depuis, pris un certain retard qu'il nous faut rattraper. Il a été très difficile d'imaginer qu'on pouvait passer en bus en dehors de la place du 8 Septembre. Mais on a eu plusieurs propositions des services et on a choisi. Ce n'est peut-être pas la meilleure solution mais disons que c'est la moins mauvaise.

Devant les difficultés prévisibles pour la mise en place de ce nouveau plan de circulation, nous avons décidé de prendre l'année 1996 pour essayer de mettre en place tout cela et fin 1996 nous ferons un bilan. Si ce bilan est vraiment négatif, si cela ne «colle» pas aux habitudes des Bisontins, eh bien nous reverrons notre copie. Vous avez dans votre dossier 4 cartes qui vous présentent la circulation générale avec en jaune l'extension du plateau piétonnier, en dessous les circuits des voitures dans le centre-ville, des «poches» qui sont des secteurs indépendants les uns des autres où l'on pourra à l'intérieur circuler librement mais pour passer à un autre secteur il faudra emprunter la rocade, donc pas de possibilité d'aller de l'un à l'autre directement. Cela entraînera des difficultés pour les automobilistes liées aux changements d'habitude. Il y aura effectivement ici ou là des contestations mais nous en sommes conscients. C'est une petite révolution à l'intérieur du centre-ville qu'on vous propose, et comme pour toute révolution il y a bien entendu des contestataires. Le troisième graphique représente la circulation des transports en commun. C'est ce qui nous a causé le plus de difficulté car c'est vrai que la place du 8 Septembre était le noeud de tous les circuits de bus. Nous avons imaginé d'autres circuits de bus approchant de très près cette place soit à partir de la rue Mégevand soit à partir du nouvel immeuble de la Caisse d'Epargne anciennement les établissements LEPIN. Donc on se rapproche de la place du 8 Septembre mais on y passe plus. On empruntera des circuits différents.

Enfin quatrième schéma relatif au stationnement. Il y a trois types de stationnement, un stationnement qui reste gratuit mais qui est très limité, il n'y a pratiquement plus de gratuité de stationnement au centre-ville sinon le Grand et le Petit Chamars. Il y a une partie de stationnement à rotation très rapide une heure ou une heure et demie, on est en train d'en discuter et une partie où ce sera un peu plus long, deux heures ou trois heures de stationnement mais ce que nous souhaitons c'est faire tourner le stationnement au centre-ville. D'après les chiffres qui sont donnés, l'application de ces mesures représente l'équivalent d'un parking de 500 à 600 places situé au centre-ville par suite de la rotation des véhicules. Donc 4 problèmes très différents mais qui se rejoignent totalement : le stationnement, les voitures, les bus et les piétons et par là je réponds d'ailleurs d'avance à une question qui m'avait été posée je crois par le Docteur BONNET. Comment faire au centre-ville, notamment dans la grande rue, pour les piétons ? Avec ce schéma, la grande rue deviendra piétonne jusqu'au niveau de la rue de la Préfecture et les piétons seront chez eux comme ils le seront place Saint-Pierre, dans l'autre partie de la grande rue et dans les rues adjacentes.

Voilà en gros les 4 directions vers lesquelles nous souhaitons aller pour une nouvelle politique des déplacements. Je crois que c'est un enjeu important pour le développement de la ville. Nous ne voulons pas pour autant sacrifier notre service de transports en commun qui est très performant nous le savons. Du côté des responsables de ces déplacements bus on était très inquiet par ces réformes qui nous paraissent indispensables. Je le répète toutefois, il y aura une période d'expérimentation, notamment au niveau des circuits de bus sur l'année 1996 à partir du 22 avril.

En principe, le tunnel sous la Citadelle devrait ouvrir définitivement dans la première quinzaine de mars. Nous laisserons un mois aux usagers pour prendre de nouvelles habitudes avec le tunnel et à partir du 22 avril, reprenez bien la date, nous mettrons en place tout cela avec le fléchage adéquat. Entre temps, nous aurons très largement l'occasion d'en discuter soit dans vos commissions respectives, soit même ici et surtout dans le dialogue que nous allons engager sur place dans les différents secteurs avec les gens concernés pour voir si effectivement tout est bien avant de démarrer le 22 avril.

Voilà la communication que je voulais vous faire. Vous avez donc un dossier qui paraît assez complet. Si vous avez des questions à poser par la suite, c'est Bernard REGNIER qui a en charge ce projet, une lourde charge, ainsi que Francis CAUCHETEUX au niveau des chefs de service. Ils ont travaillé d'arrache-pied, ils ont pris des «cheveux blancs» depuis quelques mois avant de vous présenter ce dossier de l'après tunnel !

Dont acte.