

## Stationnement - Adoption d'une nouvelle politique

**M. l'Adjoint REGNIER, Rapporteur :** La nouvelle politique du stationnement dans la Boucle constitue le deuxième volet du plan de déplacements urbains présenté au Conseil Municipal du 11 décembre 1995.

Elle intervient après la mise en place du plan de circulation le 20 mai 1996. Son application est prévue à compter du 1<sup>er</sup> septembre 1996 et s'étalera sur une période d'environ 2 mois.

**Son objectif est d'assurer une meilleure rotation par l'augmentation des places payantes (environ 650) et des places courte durée sur voirie (environ 500).**

Une telle disposition permettra le stationnement de 2 000 usagers supplémentaires.

Pour pallier le manque de places privées dans la Boucle, des dispositions particulières sont prises pour les résidents et les commerçants.

En outre, une étude spécifique est engagée concernant l'augmentation de la capacité du parking des Remparts Dérasés, dans le cadre du projet de la place de la Révolution.

### **Situation actuelle**

La présente réglementation a été instaurée en 1987.

3 zones ont été créées pour le stationnement sur voirie

#### **. azur**

425 places hors Boucle (durée maxi : 2 h)

414 places dans la Boucle (durée maxi: 4 h)

3,75 F l'heure

#### **. orange**

1 137 places (durée maxi : 2 h) dont 294 hors Boucle

4,90 F l'heure

#### **. rouge**

153 places (durée maxi : 41 minutes)

7,32 F l'heure

Horaires : 9h - 12h / 13h30 - 18h30

### **Propositions**

#### **I) Stationnement payant sur voirie**

##### **1) Matériel**

Installations d'horodateurs classiques (affichage du ticket derrière le pare-brise et fin de l'obligation de saisir son numéro de place). Ces machines seront équipées de lecteurs de cartes magnétiques et permettront la centralisation en temps réel des informations relatives au fonctionnement et au paiement.

*2) Tarif et durée du stationnement*

Sur la Boucle, création de 2 zones :

**Zone rouge** : 675 places environ, réparties ainsi :

Rue Moncey	18
Rue Morand	20
Place de la Révolution	81
Rue Pasteur	8
Rue des Boucheries	25
Rue Goudimel	29
Rue Paris	8
Place Paris	10
Rue Jean Petit	23
Rue Gustave Courbet	16
Avenue Cusenier	23
Rue Proudhon (entre Courbet et République)	31
Rue Gambetta	32
Rue Bersot	70
Rue d'Alsace	17
Rue des Granges	27
Rue Luc Breton	4
Square Saint-Amour	64
Rue Proudhon (entre République et Bersot)	32
Rue de Lorraine	24
Hôtel de Ville	14
Rue Claude Pouillet	18
Rue d'Anvers	15
Rue Emile Zola	11
Rue Granvelle	15

**Tarif** : 8 F de l'heure fractionnable par tranche de 7,5 minutes : minimum de perception 2 F (soit 15 minutes).

**Durée maximale autorisée** : **1 heure et 30 minutes**, comprennent la possibilité de stationner gratuitement 15 minutes.

**Zone bleue** : 890 places environ

**\* Existantes**

Rue de la Bibliothèque	7
Avenue Gaulard	60
Rue Sarrail	41
Place des Jacobins	79
Rue Rivotte	25
Place Gigoux	5
Rue Pécelet	8
Square Castan	18
Place Victor Hugo	15
Rue de la Convention	16
Rue Renan	11
Rue Ronchaux	20
Grande Rue	13
Rue Mégevand	37
Rue Chifflet	18
Rue Charles Nodier	41
Place Saint-Jacques	45
Rue Girod de Chantrans	12
Rue du Lycée	25

**\* Nouvelles**

Parking Tarragnoz (entre le tunnel routier et la Gendarmerie)	25
Rue du Chapitre	22
Rue du Palais	9
Rue de la Vieille Monnaie	11
Rue Lecourbe	26
Place De Lattre de Tassigny	4
Rue du Porteau	14
Avenue de la Gare d'Eau	69
Place Jean Cornet	22
Rue du Cingle	9
Rue Lacoré	5
Place Granvelle	37

**Tarif** : 5 F de l'heure fractionnable par tranche de 12 minutes : minimum de perception 2 F (soit 24 minutes).

Durée maximale autorisée : 3 heures

Tarif résident : 10 F pour 24 heures (voir modalités de fonctionnement)

Hors Boucle, une seule zone : la zone bleue.

Les horaires sont modifiés pour être cohérents avec les horaires diurnes du parking de la Mairie (9 h - 19 h) et l'accès au secteur réglementé (19 h). Le stationnement sera donc payant de 9 h à 12 h et de 13 h 30 à 19 h 00, tous les jours ouvrables.

3) *Modalités de fonctionnement* :

**Zone rouge** :

La carte magnétique permet d'obtenir gratuitement, une fois par jour, un ticket valable pour un quart d'heure de stationnement.

Cette carte sert également de porte-monnaie magnétique : chargée de x francs (plafond 100 F) par son détenteur ainsi débarrassé du souci d'avoir en permanence de la monnaie.

La diffusion de cette carte sera assurée par le gestionnaire du stationnement et les commerçants qui le souhaitent.

Cette même carte permettra également de régler son stationnement au parking de la Mairie et dans les parcs de surface nouvellement créés (Voir II).

Le paiement par pièces est bien évidemment possible, un minimum de perception de 2 F est demandé.

**Zone bleue** :

Paiement par pièces possible, avec un minimum de perception de 2 F.

La carte magnétique, identique à celle décrite pour la zone rouge, ne permet pas d'obtenir de ticket gratuit pour 15 minutes. Elle ne sert dans cette zone que de porte-monnaie magnétique.

Le tarif résident : réservé aux résidents et commerçants de la Boucle, il ne peut être utilisé que par les porteurs d'une carte magnétique spécialement encodée. Cette carte sera distribuée par le gestionnaire du stationnement aux bénéficiaires d'une autorisation accordée par la ville sur présentation :

. pour les résidents :

- \* avertissement de la taxe d'habitation
- \* facture EDF ou France Télécom
- \* carte grise du véhicule

. pour les commerçants :

- \* avertissement de la taxe professionnelle
- \* facture EDF ou France Télécom
- \* carte grise du véhicule (1 seul véhicule par commerce)

La carte «résident» permettra d'obtenir, une fois par 24 heures, un ticket valable pour stationner 24 heures sur n'importe quel emplacement de la zone bleue.

Elle permet également en zone rouge de payer son stationnement et de bénéficier des 15 minutes gratuites.

Cette carte devra être renouvelée tous les ans. Le bénéficiaire d'une carte de ce type ne pourra pas obtenir d'abonnement au tarif résident dans le parking de la Mairie ou les parcs de surface nouvellement créés (voir II).

Une étude est en cours pour la mise en place d'un tarif «artisans».

## **II - Stationnement dans les parcs de surface**

Au nombre de quatre,

- Parking Saint-Paul	282 places
- Parking Cusenier	112 places
- Parking Kursaal (derrière le Théâtre) :	181 places
- Parking Rivotte (entre le tunnel routier et celui de la Navigation)	120 places

Ils sont aménagés pour permettre le stationnement en toute sécurité (éclairage et vidéo-surveillance) et sont équipés de barrières aux entrées et sorties.

### *1) Fonctionnement :*

S'agissant de parkings fermés, l'usager prend un ticket à l'entrée, ce qui permet l'ouverture de la barrière.

Pour quitter le parking, il convient préalablement de valider son ticket, en réglant son temps de stationnement sur des caisses automatiques.

Les sommes dues pourront être réglées au moyen de pièces de monnaie / billets de banque / carte de crédit / carte magnétique de paiement sur les horodateurs (voir I).

Le stationnement sera payant les jours ouvrables de 9 h à 12 h et de 13 h 30 à 19 h.

### *2) Tarif horaire :*

5 F de l'heure

### *3) Tarif abonnement :*

Les abonnements seront réservés prioritairement aux résidents de la Boucle et à l'intérieur de cette catégorie à ceux dont le domicile est situé dans la zone rouge et aux commerçants de la Boucle situés en zone rouge.

Pour la première année de fonctionnement, le nombre d'abonnements au parking Saint-Paul sera limité à 100, aux conditions suivantes :

Abonnement permanent	
* au mois	240 F TTC
* au trimestre	690 F TTC
* à l'année	2 300 F TTC

Sur le parking Cusenier, pas de possibilité d'abonnements car ce dernier est saturé en journée.

Sur les autres parcs, une enquête est en cours pour connaître leurs taux de rotation et fréquentation actuels.

Le fait de détenir un abonnement sur un des parcs de surface sera incompatible avec le bénéfice du tarif résident en zone bleue.

Les cartes d'abonnement seront remises aux abonnés contre une caution de 100 F.

### III - Etude du Parking des Remparts Dérasés

Suite aux études en cours, portant sur le projet de restructuration urbaine du secteur de la Place de la Révolution et suite aux premières conclusions de ces études indiquant que l'ensemble des problèmes de stationnement de ce secteur devrait être résolu sur le site du parking des Remparts Dérasés et de la Charlotte, la Ville de Besançon souhaite engager une étude sur l'évolution possible du stationnement sur ce site.

Cette étude a pour objet de définir les évolutions possibles du stationnement sur le site du parking des Remparts Dérasés et de la Charlotte en matière :

- \* de capacité (possibilité d'extension, nombre de places à terme),
- \* d'intégration urbaine et architecturale,
- \* de faisabilité technique et financière,
- \* de fonctionnement futur (étude des différents modes de gestion).

Pour l'ensemble de ces prestations, les investissements correspondants sont inscrits au budget 1996 et se décomposent de la manière suivante :

Remplacement des horodateurs (90.64.2158.96035)	4 600 000 F
Réalisation des parkings de surface (90.64.2158.96035 et 90.63.2315.96035)	4 400 000 F
Etude d'extension du parking des Remparts Dérasés (90.64.203.96035)	500 000 F
<b>TOTAL</b>	<b>9 500 000 F</b>

Après avis favorable de la Commission Voirie - Réseaux - Transports, lors de sa séance du 30 avril 1996, le Conseil Municipal est invité à :

- approuver les dispositions, notamment tarifaires ci-dessus présentées, ainsi que les investissements nécessaires à leur mise en oeuvre,

- autoriser M. le Maire à signer le (ou les) marchés à intervenir après appel d'offres, ainsi que le (ou les) ordres de service et avenant(s) permettant l'exécution complète des travaux, y compris les travaux supplémentaires, ceci dans la limite des crédits inscrits au budget.

**M. REGNIER :** Puisque nous faisons le point sur les problèmes de circulation et plutôt que nos collègues l'apprennent par la presse, je voudrais vous communiquer quelques chiffres ce soir.

Pour répondre au Docteur BONNET, je précise que les grandes lignes de tout ce qui s'est mis en place et va se mettre en place encore l'année prochaine, ont été présentées par le Maire au Conseil Municipal du 11 décembre 1995. Je voudrais donner tout d'abord les chiffres du tunnel, car cet équipement a atteint en 9 semaines l'objectif qui lui était fixé dans quelques années. Il était prévu à terme 18 000 véhicules/jour, aujourd'hui nous sommes en moyenne à 17 000 véhicules/ jour avec une pointe à 20 000 véhicules/jour les vendredis. C'est quelque chose qu'il fallait souligner et qui démontre que le tunnel était indispensable pour notre ville.

Pour ce qui concerne le plan de circulation mis en place un mois après l'ouverture du tunnel, cela fait 5 semaines maintenant que les résultats sont à la hauteur de nos espérances. Si l'ouverture du tunnel avait déjà provoqué une réelle diminution du trafic de transit, 35 % sur les rues Pécelet et de Pontarlier, 40 % sur la rue de la Bibliothèque, 50 % dans les rues Ronchaux et Renan, les dispositions du plan de circulation ont conforté ces chiffres. La baisse s'est poursuivie dans les rues Pécelet, de Pontarlier, de la Bibliothèque, Ronchaux mais elle est surtout apparue rue Mégevand, moins 10 %, où avec l'ouverture du tunnel le trafic avait augmenté, et enfin la rue des Granges dans sa partie haute puisque là on note moins 50 %.

Ce que l'on peut dire, c'est que le plan a atteint ses objectifs, à savoir supprimer le transit Boucle, empêcher tout retour à la situation ancienne de circulation. Une de nos grosses craintes était de mettre en place un dispositif qui allait être grignoté dans les mois ou dans les années à venir. Ce plan a donc apporté rapidement et définitivement une meilleure qualité de vie au centre-ville tout en conservant son accessibilité. Certes, des points de friction existent, rues de Lorraine et Proudhon notamment, vous avez pu rencontrer les riverains au début de cette séance. En effet, pour ces rues une augmentation de 35 à 40 % de circulation est enregistrée, trafic qui pour nous reste quand même acceptable, 6 000 véhicules/jour, il faut toujours comparer il est vrai quand on dit 40 %, c'est à partir de quoi. Toutefois, c'est indiscutable, il y a eu augmentation puisqu'on en a fait un des points d'entrée dans la Boucle. A titre de comparaison et si on prend le haut de la Grande Rue avant la mise en service du plan de circulation, c'était 13 800 véhicules par jour. Pour le secteur Lorraine - Proudhon, on est en train d'examiner la situation et on a reçu les riverains vendredi. Donc il pourra y avoir quelques modifications du moins pour les livraisons, notamment la nuit. Tout cela est à l'étude et on va y répondre rapidement. Pour le reste il faut continuer à suivre l'évolution mais on ne pense pas que cela augmentera.

Reste le problème de la rue Victor Hugo et du quartier Rivotte. Les commerçants regroupés sous la Bannière de Rivotte demandent un moratoire pour la rue Victor Hugo, c'est-à-dire la réouverture de cette rue au trafic général. Les incidences sur d'autres rues d'une telle mesure sont difficilement maîtrisables. Cette rue constitue le maillon essentiel du plan, les riverains et le comité de quartier l'ont bien compris, c'est d'ailleurs pour cela qu'ils sont opposés à ce qu'on la réouvre. Que répondre ? La Ville a fait une contre-proposition que je vous propose d'adopter ce soir, la non-réouverture de la rue Victor Hugo. Aujourd'hui il n'y a qu'une entrée et qu'une sortie sur tout le secteur de Rivotte ; avec la proposition, il y

aura deux entrées et deux sorties. Cette proposition consiste à remettre la rue Sarraill à double sens, inverser la rue de Pontarlier, chacun peut voir l'intérêt pour le quartier. Il est vrai, on aurait pu s'en rendre compte au démarrage, que ce secteur était un peu fermé. Cette proposition devrait permettre au secteur de Rivotte de mieux fonctionner.

Si on ouvre la rue Victor Hugo, c'est tout le plan qui saute. Tout le monde l'a bien compris et c'est pour cela que je pense qu'il ne faut pas qu'on lâche là-dessus.

Ce que l'on peut dire également c'est que globalement le niveau de pollution de la ville a enregistré une grosse diminution.

Enfin, il reste actuellement encore deux ou trois endroits qui posent problème d'accès, notamment pour un porche situé dans la rue de la Préfecture mais cela reste cependant limité. Il faut changer les habitudes ; c'est vrai que cela faisait plus de 20 ans que le plan antérieur existait et on a fait de grosses modifications. Créer de nouvelles habitudes prend du temps car on ne change pas du jour au lendemain.

Globalement, on a reçu pas mal de courriers et de coups de téléphone exprimant la satisfaction des usagers. Voilà Monsieur le Maire ce que je pouvais ajouter sur le plan de circulation.

**M. LE MAIRE** : On va en discuter.

**Mme WEINMAN** : Sur ce plan de circulation, je tiens quand même à dire à M. REGNIER que s'il y a 40 % de diminution de pollution rue d'Arènes, il y a bien 40 % de bénéfice en moins pour les commerçants de Rivotte. Il y a un contexte à prendre en considération, c'est l'animation d'un quartier. Rivotte est un quartier dans la ville, jusqu'à preuve du contraire, et si vous, vous avez des gens contents, nous on a des appels de gens qui ne le sont pas du tout et je retraduis ici car il y a quand même du souci à se faire.

Le rôle d'un commerçant dans un quartier -et je conçois bien qu'avec moins de véhicules cela soit plus agréable à vivre- c'est d'animer. Il y avait une vie à Rivotte qui n'existe plus. Quand il n'y aura plus de commerçants, d'abord il y aura moins de taxes professionnelles, et ce que je trouve incroyable c'est qu'on explique aux commerçants qu'ils n'ont qu'à changer d'endroit. De la part d'élus, je trouve cela ahurissant. Si vous n'arrivez pas à travailler en cet endroit, déménagez ! Je trouve cela incroyable et cela me donne envie de me fâcher. Par ailleurs, la réouverture de la rue Victor Hugo, je ne vois pas ce que cela peut changer à ce magnifique plan de circulation car on voit d'ores et déjà des voitures et des camions emprunter le square Castan. Alors pourquoi ne pas donner un petit peu d'air à ce plan, ou peut-être à nouveau un petit peu de fumée aux gens qui y habitent, avec un petit peu d'oxygène et de finances aux commerçants et d'animation au quartier. Si vous arrivez encore à vous y rendre, allez-y même en semaine et vous constaterez qu'il n'y a plus de vie dans ce quartier !

**M. BONNET** : En complément de l'intervention de Nicole WEINMAN, je rappelle que j'avais adressé un courrier avant l'un de nos précédents Conseils Municipaux dénonçant l'absence de débat. Bien qu'on ait eu une information, on n'a pas eu de débat jusqu'alors sur ce sujet. Dans ce courrier j'interrogeais également sur la possibilité de proposer au quartier Rivotte un marché du dimanche, dans la mesure où cela leur avait été refusé dans le passé -ce n'était pas la Bannière de Rivotte à l'époque- et dans la mesure où l'intérêt d'un marché du dimanche avait été évoqué dans notre document de travail sur la Place du Marché. Il y a suffisamment de marchés dans ce secteur, est-ce que ce ne serait pas l'occasion d'aider au dynamisme de ce quartier qui était aussi un quartier qui vivait beaucoup le dimanche ?

**M. DUVERGET** : Monsieur le Maire, on va attendre la fin de l'été pour essayer de trouver des solutions mais il me semble qu'à la rentrée, un certain nombre de désagréments devront être corrigés. On a parlé des poches, je ne voudrais pas utiliser des références historiques, mais c'est vrai qu'il y a



actuellement des poches de résistance par rapport à ce plan de circulation. Difficile compromis entre tranquillité revendiquée et animation à maintenir et donc par rapport à cela, il me semble que la Ville doit envisager des dispositions d'accompagnement.

S'il n'est pas possible de rectifier, parce qu'à ce moment-là je comprends bien la méthode «Régnier», pardonnez-moi l'expression, cela mettrait à bas tout un système et une animation dans des quartiers qui sont actuellement en péril d'emplois du fait du nouveau plan de circulation.

Je m'interroge également sur un autre événement, les parkings. Y a-t-il eu une incidence sur l'utilisation des places de parkings à l'intérieur de la Boucle depuis la mise en place du plan de circulation ? Il nous semble que l'on trouve actuellement beaucoup plus de places vacantes qu'avant sa mise en place, ce qui laisse supposer qu'il va se poser des problèmes d'exploitation et qu'il faudra sans doute, sur le plan des tarifications réviser ce que vous allez envisager pour être non plus dissuasif mais d'une certaine façon incitatif pour que les commerces restants puissent effectivement voir arriver de la clientèle. On est là dans un tissu, j'allais dire de contradictions naturelles qui sont en train de se poser au fur et à mesure que le plan s'instaure.

**M. LE MAIRE :** Je voudrais répondre et Bernard REGNIER complétera tout à l'heure. Tout d'abord rappeler au Conseil Municipal que nous avons souhaité le tunnel dont l'objectif était d'éviter le transit au centre-ville. On a donc réalisé le tunnel et effectivement cela a apporté des solutions. La première de ces solutions c'est qu'il y a moins de voitures qui passent en ville, il y a donc moins de voitures qui stationnent et moins de voitures qui s'arrêtent devant les commerçants. Ce sont les conséquences logiques de notre première décision du tunnel.

Il fallait, en même temps que l'ouverture du tunnel, qu'on fasse prendre d'autres habitudes aux Bisontins, d'où le système des poches. Ces poches ont été étudiées et elles doivent rester étanches. Si on ouvre la circulation entre deux poches, rue Victor Hugo par exemple, cela signifie que l'on rétablit le transit, donc il n'y a plus de poche, il n'y en a plus qu'une grande. Finalement les gens vont trouver, d'ailleurs ils ont trouvé une astuce puisque pour l'instant au lieu de passer rue Victor Hugo, ils passent square Castan. Ils ne vont pas y passer très longtemps mais ils se sont opposés à nous avec des barres de fer, on n'a pas voulu créer d'incidents, mais je souligne que s'ils passent actuellement par le square Castan, c'est que les riverains du square Castan se sont opposés au travail que nous avons commandé à nos employés municipaux. On aurait pu porter plainte et cela aurait pu aller plus loin car quand un employé municipal doit exécuter une mission qui lui est commandée par son chef de service et par l'élu, on n'a pas à s'y opposer. Je ferme la parenthèse. On nous dit qu'actuellement les véhicules empruntent le square Castan, je le répète ils ne vont pas tourner longtemps autour de ce square qui fait pour l'instant office de rue Victor Hugo et relie donc deux poches.

Il y a des inconvénients c'est vrai pour certains secteurs, certaines rues, certains commerçants, nous le savons et je rejoins tout à fait M. DUVERGET lorsqu'il dit qu'il faut trouver des moyens de compenser cela soit en animant, soit en compensant d'une autre manière tel ou tel commerce qui, parce qu'il n'est plus à un endroit où il y a du passage, va périlcliter. Nous ne sommes pas pour la mort des commerçants. Je crois qu'il faut encore patienter, il y a moins de deux mois que ce plan existe. Il faut que les Bisontins reprennent des habitudes différentes, moi-même j'avais des habitudes pour traverser la ville et j'en prends d'autres, par exemple j'utilise le tunnel qui est très pratique pour aller d'une poche à l'autre. Cela fait quelques kilomètres en plus mais ce n'est pas grave quand on est en voiture de faire un kilomètre en plus. Donc on va attendre que de nouvelles habitudes se prennent, les vacances d'été aideront et on verra à l'automne ce qu'il en est.

En attendant, Bernard REGNIER, Francis CAUCHETEUX et moi-même nous recevons les contestataires qui le souhaitent et nous leur demandons de faire des propositions. Si celles-ci peuvent effectivement améliorer les choses, on y répondra mais il ne faut pas faire de propositions qui iraient à

l'encontre de l'objectif que nous avons tous eu en commun qui consiste à réduire la circulation des véhicules au centre-ville. Quand on entend qu'il y a maintenant 18 000, 20 000 voitures qui traversent le tunnel, c'est bien la preuve qu'il sert à quelque chose car ces 20 000 voitures passaient auparavant dans la Boucle. Donc il est sûr que l'on soulage la circulation dans la Boucle mais en même temps on y enlève des activités commerçantes. Voilà l'inconvénient. Nous sommes cependant très proches des préoccupations de ceux qui sont touchés par ce plan de circulation. Nous aussi, Madame WEINMAN, nous avons eu des critiques, des rouspétances. Mais comme je n'aime pas qu'on rouspète, alors je leur ai dit : parlez calmement et on discutera. De même, on a eu des compliments, je crois que pour l'instant c'est un plan de circulation qui demande encore à vieillir de quelques mois et puis on verra si vraiment on s'est trompé, mais on ne peut pas revenir en arrière car les objectifs restent ce qu'ils étaient : tendre à libérer le centre-ville de toutes ces voitures. Par ailleurs, il faut retrouver d'autres animations pour relancer un peu dans certains secteurs le commerce. Mais quand on me dit que Rivotte était animé et que maintenant il n'y a plus rien, je demande à voir ! Je passe souvent, et même tous les jours à Rivotte, auparavant il y avait une animation, on s'arrêtait devant les commerces, actuellement on peut toujours s'y rendre, y passer mais c'est vrai la fréquentation a chuté. Partout cela a chuté, mais ce qui est contradictoire, c'est que dans certains secteurs où il y a moins de circulation, on vient rouspéter et dans d'autres où il y en a plus on vient également rouspéter. Si on fait passer les voitures rue de Lorraine au lieu de la rue de la République, il est certain que les riverains de la rue de Lorraine sont en droit de réagir. La rue de Lorraine représente 6 000 voitures/jour, c'est beaucoup, mais c'était 12 000 véhicules/ jour du côté de la rue Renan. S'il y en a un peu plus rue de Lorraine, il y en a beaucoup moins du côté de la rue Renan. Rien n'est parfait et je crois qu'on reste en dialogue avec ceux qui veulent bien nous faire des propositions constructives.

Il était indispensable d'adopter un nouveau plan de circulation. Maintenant vous avez une nouvelle politique de stationnement et au printemps, je le dis aussi pour la presse qui est là, il y aura un nouveau plan de circulation des transports en commun. Nous n'avons pas mis ce dossier au fond d'un tiroir, nous continuons d'y réfléchir, suite aux propositions de Bureaux d'études et nos propres services. Nous étudions des solutions pour qu'effectivement il y ait moins de ces bus à soufflets au centre-ville. Puisqu'on y a déjà enlevé les voitures, on pourrait essayer d'améliorer les choses en matière de transports en commun. Les transports en commun restent cependant notre priorité pour faciliter l'accès au centre-ville.

**M. REGNIER** : Les choses ont été étudiées globalement mais les nouvelles dispositions se mettent en place petit à petit car on ne va pas pour ainsi dire tout changer du jour au lendemain. Le stationnement va quant à lui se mettre en place sur trois mois à la rentrée.

Après le débat public qui a été mené, on a retiré le volet transports-zones piétonnes, il sera repris au printemps si on est prêt, cela viendra compléter l'ensemble et cela se fera sur deux ans. Pour Rivotte, je pense que la proposition qui a été faite est bonne, on va d'ailleurs suivre les choses de près, mais je pense qu'indéniablement c'est un plus qui sera apporté au secteur. Cela peut être fait rapidement et il n'y aura pas de travaux conséquents. Cela veut dire que d'ici une ou deux semaines, je ne sais pas exactement car je n'en ai pas encore discuté avec le chef de service, cette modification peut être réalisée qui, à mon avis je le répète, devrait apporter un plus pour Rivotte.

**M. LE MAIRE** : Merci. Pour l'instant on laisse le plan de circulation non pas en souffrance mais... M. RENOUD-GRAPPIN demande la parole.

**M. RENOUD-GRAPPIN** : Juste une remarque. Le plan de circulation, on peut être pour, on peut être contre, mais je suis déçu quand j'entends dire que pour les commerçants on va attendre l'automne. Certains commerçants réalisent des chiffres d'affaires qui sont en baisse d'environ 25, 30 voire même 40 % ; aussi je crains qu'à l'automne ils ne soient pas toujours en mesure de pouvoir réagir par rapport au marché. On connaît la situation du commerce à Besançon, je ne crois pas qu'elle soit particulièrement florissante et des baisses aussi importantes de chiffres d'affaires, à mon avis et je suis bien placé pour le dire, ne permettront pas à certains de tenir jusqu'à l'automne car du fait de cette situation, ils auront un endettement qui sera déjà suffisamment important pour ne pas leur permettre de se relever par la suite.

**M. LE MAIRE :** L'automne ce n'est quand même pas très loin, Monsieur RENOUD-GRAPPIN, nous sommes déjà à la fin du mois de juin, cela fait à peine trois mois.

**M. RENOUD-GRAPPIN :** Cela fait déjà un mois qu'ils se sont rendus compte de la baisse de leur chiffre d'affaires. Je crois que si l'on attend juin, juillet, août, septembre et pourquoi pas octobre, leur situation budgétaire ne leur permettra plus de réagir, même si vous leur faites des propositions qui sont intéressantes et que vous arriviez à redynamiser. Il faut s'en soucier dès maintenant à titre préventif.

**M. CHRISTELLE :** Monsieur le Maire, je ne pensais pas intervenir ce soir sur une question de stationnement mais enfin puisque le commerce est attaqué...

**M. LE MAIRE :** Il est défendu !

**M. CHRISTELLE :** Non, d'une certaine façon il est attaqué. Je réunis les commerçants une fois par mois, tous les commerçants de Besançon par l'intermédiaire de leur Président. Aux deux dernières réunions il n'y avait pas de représentants de Rivotte. Je ne veux pas mener le débat plus loin ce soir sur ce sujet, mais sachez, Messieurs et Mesdames les opposants, que le Maire et la Municipalité toute entière s'occupent des commerçants, car une ville sans ses commerçants, sans leur dynamisme, la taxe professionnelle et tout ce que vous pouvez émettre ce soir, c'est une ville qui meurt. On prend donc grand soin de nos commerçants et on fera tout ce qui sera en notre possible pour éviter la fuite ou que certains fassent faillite. Donc cela presse mais pas de précipitation.

**M. BONNET :** Juste pour être étonné de nous voir accusés d'attaquer le commerce. On entendra tout ici !

**M. NOT :** On nous annonce des baisses de chiffres d'affaires jusqu'à 40 %. Ce que j'aimerais bien voir, c'est le livre de comptes au mois près pour comparaison avec l'année précédente. On vous a montré les livres d'une année et les livres de l'autre quand on vous a annoncé les 40 % ? Là j'ai quand même quelques doutes.

**M. LE MAIRE :** A la place du doute, on va reprendre le stationnement. Ce rapport, vous l'avez lu, étudié, quelles sont les questions que vous posez à Bernard REGNIER ?

**Mme WEINMAN :** Monsieur le Maire, à la lecture de ce rapport, j'ai été surprise de constater qu'en parlant de politique de stationnement, on parlait surtout d'une politique de gestion du stationnement, car on n'envisage pas beaucoup de créations à part un peu celles du parking des Remparts Dérasés. Au départ il est difficile, il est vrai, de dissocier les politiques de stationnement et de circulation, mais on peut partir de considérations générales. Quand l'offre est inférieure à la demande, les véhicules sont à la recherche d'une place et ils occupent forcément le domaine public. On constate ce phénomène à Besançon depuis fort longtemps puisque le seul parking digne de ce nom et qui a été construit depuis dix ans, c'est celui de la Mairie. La circulation urbaine est paralysée, la vitesse commerciale des bus se réduit, le stationnement anarchique sur les trottoirs augmente d'où une spirale infernale qui va dans le sens d'une dégradation de la circulation et du stationnement en général.

Seule une politique régulière de construction de nouveaux parkings pourrait permettre de faire face à la situation. On a des exemples à Lyon notamment, parking «Presqu'île» où on a réussi à faire des parkings de niveau qui s'autofinanciaient. A Besançon, la fermeture ou le bouclage de la rocade par le tunnel a forcément des répercussions sur la politique du centre ou plutôt sur son animation, puisque les besoins de revitalisation du centre sont là et que les nouveaux sens de circulation modifient les données. Le cloisonnement des quartiers doit conduire à ce que chaque espace défini ou chaque poche offre une réponse à tous les besoins, tous les problèmes qu'ils soient piétonniers, qu'ils soient commerçants, qu'ils soient passage de bus ou stationnement, sinon on peut se demander comment on arrivera à redynamiser

le centre-ville sans créer de parkings et en chassant tout le monde du centre. Pour le parking des Remparts Dérasés, on sait bien qu'il n'y a plus de surélévation possible puisqu'elle est interdite par les Monuments Historiques, mais dans ce secteur il faut peut-être oser traiter le stationnement de la Place du Marché. Je sais que c'est très cher aujourd'hui, qu'il y a en-dessous des oeuvres superbes mais dans 15 ans ce le sera 10 fois plus. C'est aussi insuffler une dynamique économique qui n'existe pas pour le moment en cet emplacement. Côté square de la Charlotte, on a en surface un espace vert auquel les Bisontins sont attachés. Il faut voir en sous-sol ce qu'on peut faire de cet espace. Pour le parking de la Mairie, puisqu'on en parle également, je trouve regrettable de réduire l'accès aux abonnés. Je sais bien que les places sont chères mais quand on n'a pas d'autres parkings à proposer, on devrait essayer de faire un effort en ce sens. De plus, il est vrai que ce parking est très sollicité mais son succès montre bien qu'il en faut d'autres pas trop loin de la Boucle, d'autant plus qu'il ne manque pas d'espaces publics qui soient possibles à aménager en parkings. On parlait de Saint-Paul, il y a le mur de fortifications bien sûr, mais il y avait eu je crois un projet de parking à niveau et l'on pourrait aller dans ce sens en créant au moins un étage de parkings supplémentaires sans se cantonner au remplacement du marquage au sol et tout en mettant en valeur ce mur de fortifications.

Par ailleurs, on a un projet de ZAC sur la Mouillère, je n'ai pas constaté que dans ce projet on parlait de parkings mais on peut peut-être y songer dès maintenant. Il y a d'autres emplacements sous le square de la Charlotte ou comme vous en faites état, l'extension du parking des Remparts Dérasés. Je crois qu'une meilleure gestion du stationnement du centre-ville passe aussi, M. REGNIER en parlait tout à l'heure, par une réglementation de l'accès des livraisons notamment en définissant des heures fixes, par une réglementation de l'accès aux cours privées et de la piétonnisation. On voit bien qu'une politique à court terme, à moyen terme comme à long terme fait défaut pour le moment. A mon avis, c'est d'autant plus grave qu'après la mise en service du tunnel, ses incidences sur des modifications permanentes du plan de circulation sont mises en évidence.

Quant aux transports urbains, les résultats il est vrai n'atteignent pas les prévisions. La preuve est faite que le transport en commun est également prisonnier des embarras de circulation et régresse.

En conclusion, on ne résoudra pas le problème du stationnement autour du centre-ville en modifiant le marquage au sol des parkings existants. Il faut une vraie volonté, une volonté marquée d'investir dans la construction de nouveaux parkings proches de la Boucle.

**M. POMEZ :** Juste un mot pour vous faire part de mon étonnement quant à un discours aussi rétrograde par rapport au développement du centre-ville. Je crois simplement qu'il ne faut pas se cantonner à une vision à court terme mais à plus long terme et penser que l'attractivité du centre-ville ne se pense pas qu'en béton et en accueil avec de plus en plus de parkings. Ce n'est pas le choix que nous avons fait et une vision à long terme doit prendre en compte d'autres facteurs.

**M. DUVERGET :** Encore une réflexion par rapport à la juxtaposition de l'automobile et d'approche de centre-ville rénové par ses façades. Il y a là me semble-t-il une sorte de contradiction que la Ville n'a pas encore résolue en étant très réservé vis-à-vis du phénomène de vouloir ou non cacher l'automobile stationnée soit par le parking souterrain, soit effectivement dans le sens préconisé par Nicole WEINMAN, c'est-à-dire d'immeubles de parkings. On sait très bien faire aujourd'hui des immeubles de parkings qui peuvent avoir des façades adaptées à l'architecture locale, et être ainsi tout à fait discrets dans l'environnement urbain et même dans l'environnement proche du centre-ville. Vous avez, Monsieur le Maire, la référence de certaines de nos villes jumelées qui dans ce domaine-là, pour d'autres raisons historiques récentes, ont misé sur ces parkings à étages. Il me semble que l'on doit pouvoir trouver ce compromis car il faut d'une part que les véhicules puissent avoir accès à la proximité immédiate du centre-ville et d'autre part il faut éviter que cela ne se voie, donc limiter le développement en surface, ne serait-ce aussi que pour des questions purement foncières.

**M. LE MAIRE :** Vous êtes l'un et l'autre pour les parkings à étages, je n'en vois guère la possibilité dans le centre-ville. J'ai lu aujourd'hui dans la presse que d'autres membres de l'opposition étaient pour les parkings souterrains, cela revient au même. Ce que l'on vous propose ici et qui est beaucoup plus moderne que ces réponses traditionnelles, c'est déjà d'assurer une meilleure rotation dans ce qui existe. Il est vrai qu'on ne résoud pas le problème en réalisant des parkings. Avec 40 ou 50 millions, vous ferez des parkings, soit en étages, soit autrement. Mais la solution déjà proposée par Bernard REGNIER qui consiste à avoir dans un secteur une heure et demie maximum de stationnement va augmenter les possibilités et l'on vous dit qu'en tout, cela représentera l'équivalent de 2 000 places avec simplement une rotation. C'est une société suisse de Lausanne, TRANSITEC, qui est venue nous expliquer cela en Municipalité il y a quelque temps déjà. Finalement il y avait des solutions autres que de construire des parkings et en fait si on laisse une voiture toute la journée à un emplacement et si on en met 3, 4, 5, 10 dans la journée, cela vous fait 10 places au lieu d'une. C'est donc ce système-là qu'on essaie d'appliquer ici avec une zone qu'on appelle zone rouge qui comprend 675 places, une autre zone qui permettra un peu plus loin de stationner avec un tarif différent, cela avec un système moderne de carte magnétique, d'abonnement, etc. qui montre qu'on n'a pas réfléchi sur ce problème de stationnement uniquement en se disant, il faut construire des parkings soit en sous-sol, soit en étages. On a réfléchi différemment pour essayer de résoudre en partie ce problème de stationnement. Il est vrai qu'on va essayer d'aménager les choses du côté du parking Saint-Paul. On va également étudier des solutions concernant l'évolution du parking des Remparts Dérasés, l'étendre soit en souterrain, soit peut-être le mettre à un niveau, on ne sait pas encore. Il existe aussi une Direction des Monuments Historiques et des Bâtiments de France avec laquelle il faut discuter quand on veut réaliser des parkings.

Je pense que la proposition d'une nouvelle politique de stationnement me paraît aller dans le sens de l'histoire. C'est vrai, et Christophe POMEZ le disait tout à l'heure, vouloir simplement faire des parkings, cela n'a rien de nouveau.

**M. REGNIER :** Il faut bien se rendre compte qu'on n'est pas parti de rien. On est parti du dossier de 1994 et on a mené une étude lourde, très poussée sur les problèmes de stationnement, sur les besoins, sur ce qu'il fallait et l'étude a démontré qu'actuellement à Besançon on avait assez de places mais qu'elles étaient très mal gérées. Ce qui ne veut pas dire que demain il ne faudra pas refaire un nouveau parking souterrain ou quelque chose de la sorte. Ce n'est pas ce que je dis puisque la preuve est qu'on refait une étude pour donner des capacités supérieures le long de la rocade. Peut-être faudra-t-il en même temps envisager de réaliser des unités plus petites ailleurs, cela est clair. Mais aujourd'hui, l'étude nous dit qu'avec le nombre de places de stationnement en surface et une gestion correcte, nous allons améliorer la situation. Il est vrai que l'on gérait mal et l'on est en train de mettre en place un dispositif pour que ce soit mieux géré, avec une réelle rotation. En zone commerciale, il doit y avoir rotation, c'est logique mais cela n'ira pas sans quelques grincements de dents, à l'automne. On verra quand on dira aux commerçants, retirez vos voitures devant chez vous et allez vous garer dans les parkings, là encore on va entendre des réclamations et certains vont remonter au créneau. Il faut savoir ce que l'on veut, car il y a deux discours. Quand on discute avec les commerçants, la plupart disent : «il faut retirer les voitures mais pas la mienne parce que j'en ai besoin». C'est le discours habituel. Aujourd'hui, je peux vous dire rue par rue qui utilise quoi et je peux vous dire que dès que le système sera en place courant octobre, il va falloir en retirer des voitures ! Si on veut la rotation, il faudra se donner les moyens. Le parking de la Mairie comprend 600 places, il passe 1 500 voitures par jour sans compter 100 ou 120 abonnés. Le taux de rotation est de 2 - 3 voitures. Demain, l'objectif est de 4 voitures par place. Si on peut l'atteindre, on a gagné l'équivalent de 2 000 places, c'est mathématique. Mettons que l'on n'en ait que 3, on a déjà gagné l'équivalent d'un parking sans investir. Par ailleurs, et avec le matériel nouveau qu'on met en place, on va pouvoir aller dans le sens souhaité par le commerce local, c'est-à-dire payer le stationnement avec des chèques stationnement. On remplace le matériel pour cela car l'actuel ne nous permet pas d'aller jusque-là. En plus, ce matériel était très lourd à gérer et générait énormément de problèmes, c'est ce qui entraînait une mauvaise rotation, car pour le personnel ce n'était pas facile d'intervenir dans de telles conditions. L'outil en place devrait être performant, mais cela ne va pas tout régler. Aussi, fait-on en même temps avancer le projet prévu dans le cadre de l'étude du secteur du marché mais peut-être faudra-t-il concrétiser avant.

Ce qui est mis en place est cohérent et on va s'y tenir. Des grincements de dents il y en aura encore mais il va falloir avancer.

**Mme BULTOT** : Qui dit augmentation de parkings dit augmentation de l'incitation à utiliser la voiture individuelle. Or ce n'est absolument pas ce que nous voulons. Il y a un point positif pour l'instant suite à la mise en place du nouveau plan de circulation et à l'ouverture du tunnel, la diminution de la pollution au niveau du capteur de la rue Mégevand. J'ai les courbes et il est vrai que par rapport à janvier et avril 1996, la pollution automobile a nettement diminué entre avril et juin 1996 c'est-à-dire après l'ouverture du tunnel. Les courbes sont là.

Si aujourd'hui on veut effectivement limiter ou diminuer l'utilisation de la voiture individuelle, donc diminuer la pollution, il faut avoir une politique de transports en commun performante et notamment en liaison avec l'agglomération bisontine car c'est là qu'est le noeud du problème. Deuxièmement, il faut utiliser les nouveaux carburants, je pense aux bus qui pourront peut-être utiliser le gaz qui est beaucoup moins polluant et les véhicules électriques. Actuellement, dans les parkings on devrait songer à installer des prises pour les véhicules électriques de manière à inciter nos concitoyens à se tourner vers ce type de véhicules.

**M. BONNET** : Je suis de ceux qui circulent beaucoup à pied au centre-ville. Je peux donc me permettre de m'inquiéter de l'absence de places de stationnement et rejoindre, dans des propos peut-être rétrogrades, mes amis. Je raisonne en touriste. Quand je vais dans une autre ville, quand je vois un parking souterrain ou en hauteur, j'y vais plus spontanément que dans une rue où je trouverai éventuellement une place pendant une heure. Nous devons aussi chercher à attirer les touristes.

J'ai eu des échos. On parle des commerçants parce qu'on les rencontre, de commerces en rapport avec le tourisme et qui souffrent déjà du plan de circulation. On cherche à éviter la traversée de la ville, ce qui est logique, mais en même temps si on ne propose pas aux gens qui sont susceptibles de venir au centre-ville dans un but touristique, une solution facile pour y rester, ils ont évidemment tendance à ressortir par les boucles. S'il y avait des stationnements rétrogrades en hauteur ou en souterrain, cela ne serait pas le cas. Je veux bien, si c'est dans l'intérêt de la ville, qu'on soit rétrograde. J'ai cru comprendre que M. REGNIER nous disait que des études éventuelles pourraient ramener la ville à des propositions tout aussi rétrogrades que les nôtres, donc on ne peut que s'en féliciter.

**M. LE MAIRE** : Plus rétrograde que toi, tu meurs.

**M. REGNIER** : Quand j'entends dire qu'il manque des places de stationnement, cela me fait rire ! Il ne faut pas exagérer. On peut donner les chiffres heure par heure grâce aux statistiques de l'informatique. Cela concerne aussi bien le parking des Remparts Dérasés que le parking de la Mairie et vous n'allez quand même pas me dire qu'il manque de places ! Pour le parking de la Mairie, il y a eu quelques pointes où on arrivait à saturation à une période, mais il reste en définitive des places. Alors n'allez pas me dire qu'il est saturé ! Dans la journée, on trouve de la place. Le parking des Remparts Dérasés est dans le centre, il ne faut pas raconter n'importe quoi.

**M. LE MAIRE** : On vous demande maintenant de voter sur cette nouvelle politique de stationnement dans le sens que j'ai indiqué. Je ne sais pas si c'est moderne ou rétrograde mais avec cette solution-là on économise un parking de 2 000 places ou trois parkings de 600 places. Cela marchera, il n'y a pas de raison qu'il n'en soit pas ainsi.

La discussion est close.

Après en avoir délibéré et sur avis favorable de la Commission du Budget, l'Assemblée Communale, à la majorité, 7 Conseillers ayant voté contre et 1 s'étant abstenu, adopte les propositions du Rapporteur.

*Visa préfectoral du 2 juillet 1996.*