

Déplacements au Centre-Ville - Bilan, perspectives et propositions

M. LE MAIRE, Rapporteur : Annoncé dans le projet ville «Besançon, Horizon 2001» et lancé officiellement à la fin de l'année dernière, le nouveau plan de déplacements s'inscrit dans une réflexion globale de revitalisation du centre-ville et d'amélioration de la qualité de la vie, tant pour les résidents que pour les visiteurs.

La démarche politique est claire. Le centre-ville est à la fois un quartier comme les autres et le quartier de tous les Bisontins. Tout doit donc être mis en oeuvre pour satisfaire les besoins des uns et des autres.

Notre projet de revitalisation du centre-ville englobe donc non seulement les problèmes de stationnement, de circulation des voitures, des bus et des piétons, mais aussi les ravalements de façades, les réhabilitations, la restructuration de la Place du Marché, le Musée du Temps...

C'est dans ce contexte que doivent être appréhendées les propositions qui sont formulées ci-après et qui visent à :

- réduire le transit de véhicules à l'intérieur de la Boucle,
- garantir l'accessibilité au centre,
- améliorer la qualité de vie des résidents et des usagers du centre-ville.

Rappel des étapes précédentes :

Dans le courant des mois de janvier et février 1996, 7 réunions publiques étaient organisées dans la Boucle et à Battant, animées par Bernard RÉGNIER, Adjoint en charge de ce dossier.

Environ 2 500 personnes ont pu intervenir, exprimer leur point de vue, leur accord ou leur désapprobation. Depuis, d'autres se sont exprimées sur ce sujet.

Parallèlement, le quotidien régional «L'Est Républicain» organisait dans ses colonnes, un «courrier des lecteurs».

Enfin, des rencontres ont eu lieu, régulièrement, avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre de Métiers, l'Union des Commerçants et le Groupement Client Roi.

De ces échanges, nous avons su tirer les enseignements et rectifier certaines de nos positions initiales.

Ainsi, le plan bus que nous vous présentons aujourd'hui a mûri de cette réflexion collective.

Il a été précédé au cours de 1996, de deux actions essentielles :

1) Un plan de circulation, dont la mise en place est intervenue le **20 mai 1996**, soit un mois après l'ouverture du tunnel sous la Citadelle.

La modification de sens de circulation, la création de voies réservées aux transports en commun et aux taxis ont permis d'éliminer le trafic de transit de la Boucle, tout en conservant une bonne accessibilité. Les résultats ne se sont pas fait attendre et les quelques adaptations intervenues en juillet et septembre ne nous empêchent pas d'affirmer que l'objectif est atteint.

Vous trouverez, ci-après, un tableau récapitulatif de l'évolution du trafic pour les principales rues du centre-ville.

Rues	Localisation	Avant tunnel	Après ouverture du tunnel	Après mise en place du plan de circulation	Situation actuelle
SARRAIL	Vers Centre-Ville Vers avenue Gaulard	4 449	3 213	0	2 819
		5 647	3 805	3 946	2 692
PONTARLIER	Sens unique	9 533	6 093	2 279	3 342
MARTELOTS	Sens unique	4 288	-	5 589	8 172
VICTOR HUGO	Sens unique	* 12 700	-	* 1 200	4 586
BIBLIOTHEQUE	Sens unique	8 459	4 983	987	1 589
GRANGES	Entre Bibliothèque et Bersot	5 215	-	2 498	3 431
GRANDE RUE	Entre Bibliothèque et Ronchaux	13 733	-	3 056	4 267
RONCHAUX	Sens unique	6 900	3 358	2 359	2 619
RENAN	Sens unique	7 139	3 773	3 879	2 967
LORRAINE	Entre Alsace et Proudhon	* 4 500	-	6 034	5 709

* Quantité estimée

Certes, un point délicat s'est créé : la rue de Lorraine. Mais une solution est proposée dans le cadre de la mise en oeuvre du plan bus.

2) Une nouvelle politique de stationnement, qui vise, sans extension du nombre de places, à répondre à la demande de stationnement des résidents et des usagers. L'action vise à assurer une meilleure rotation par l'augmentation des places payantes (environ 650) et des places de courte durée sur voirie (environ 500).

Les dispositions de ce plan ont été approuvées par le Conseil Municipal lors de sa séance du **24 juin 1996**.

Sa mise en oeuvre est progressive. Elle a commencé début septembre par la zone rouge. Elle se poursuit actuellement par la zone bleue et l'équipement des parcs Saint-Paul et Cusenier. Elle se poursuivra début 1997 par la transformation du parking situé derrière le théâtre en parc fermé, et de nouvelles zones de stationnement payant sur voirie dans le quartier Battant.

LE PLAN BUS

Il concerne le réseau des transports collectifs urbains, géré par la Compagnie des Transports Bisontins (CTB).

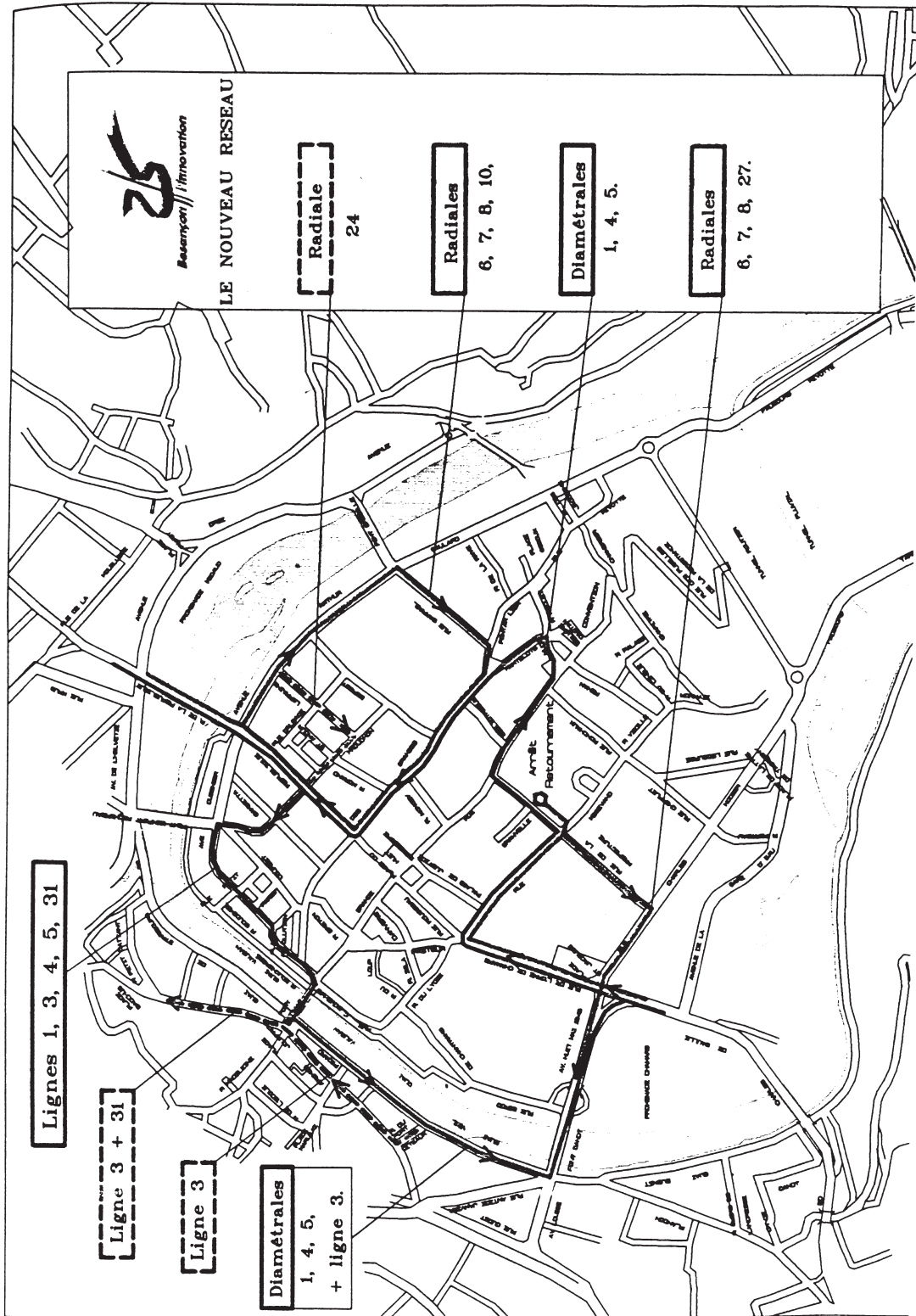
Son principe vous est présenté dans les documents qui suivent :

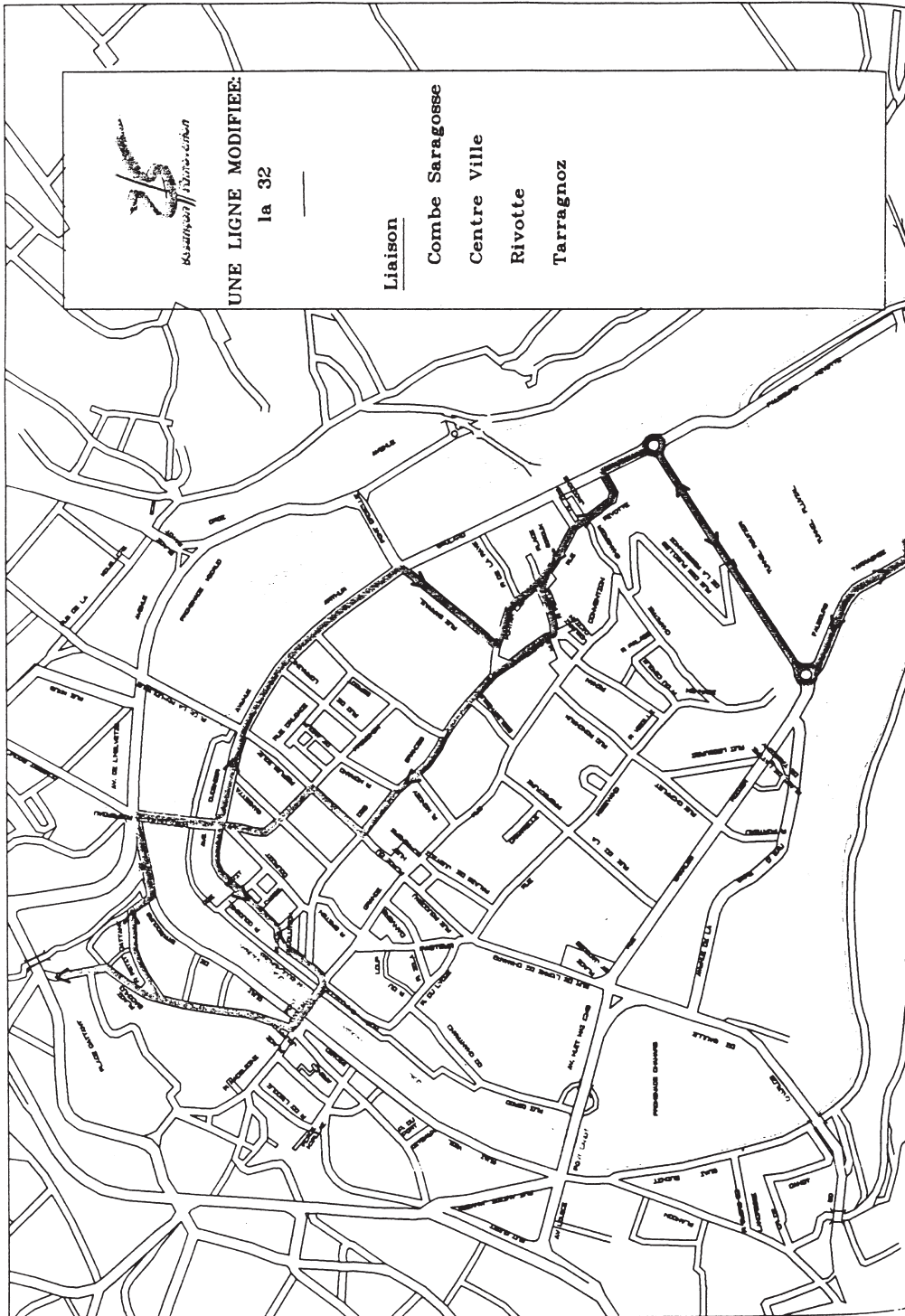
* Un plan de la ville avec le réseau actuel.

* Le nouveau réseau dans le centre-ville avec des lignes diamétrales (les lignes 1, 4 et 5 continuent à traverser le centre, mais suivant des itinéraires distincts) et des lignes radiales (qui repartent dans la même direction sans traverser la Boucle).

* Une ligne modifiée, la 32, qui relie la Combe Saragosse au centre-ville et les quartiers Rivotte et Tarragnoz.







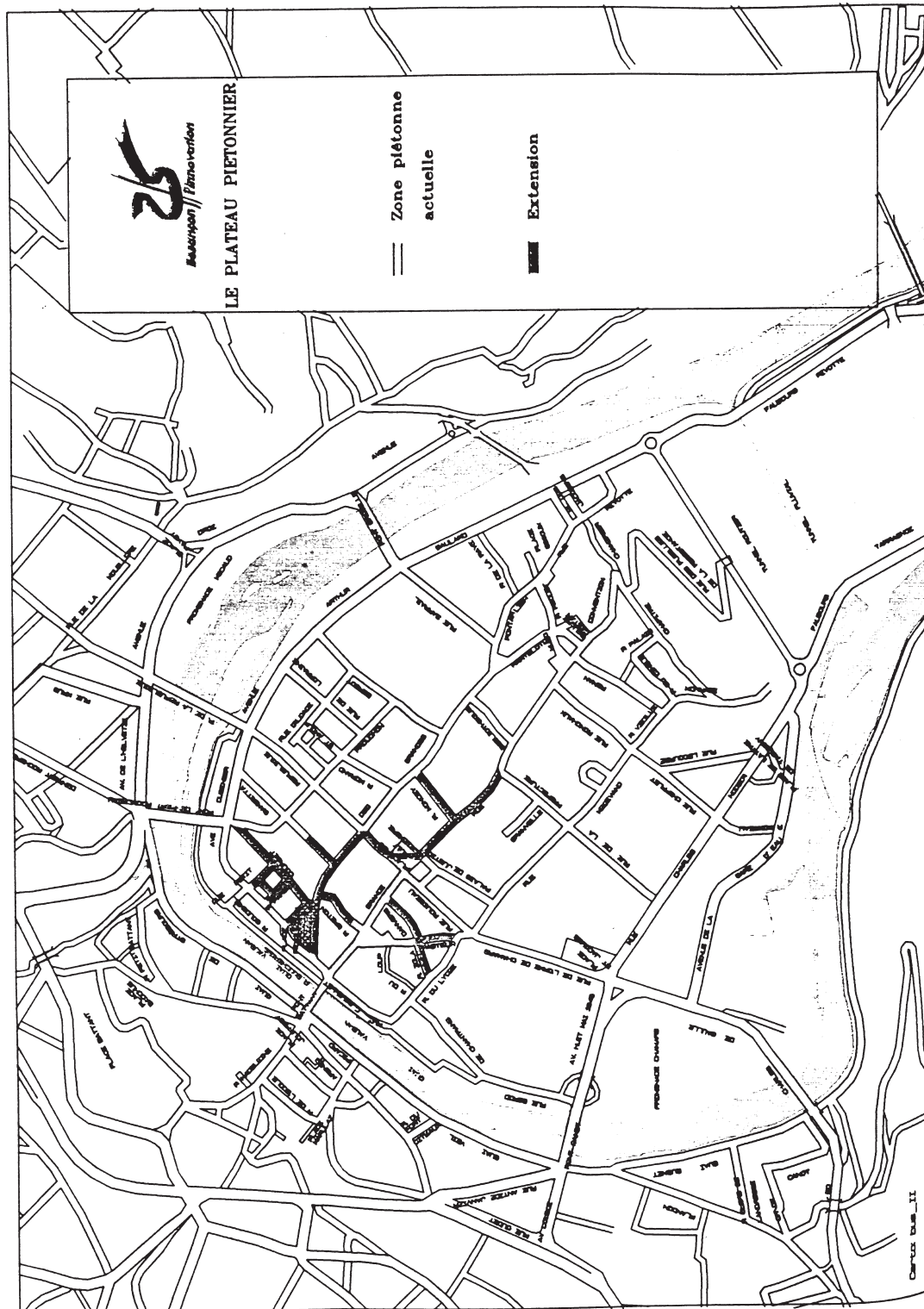
Les études se poursuivent pour assurer les meilleures conditions de fonctionnement à ce nouveau réseau : aménagement du secteur Granvelle, de la rue Proudhon au droit de la Poste, du quai Veil Picard.

Le plan bus n'est pas sans incidence sur la circulation générale et les accès au secteur réglementé. En effet, la rue de la République sera mise en sens unique entre la rue des Granges et la rue Proudhon. La circulation sera rétablie dans l'autre partie de la rue de la République, ce qui délesterait la rue de Lorraine. La rue Gambetta pourrait servir d'accès au secteur réglementé pour sa partie inférieure (partie basse de la rue des Granges, rue Luc Breton).

LA PIÉTONNISATION

Ce nouveau plan de circulation des bus autorise une extension progressive et sensible du plateau piétonnier.

Voici le plan de l'ensemble des secteurs concernés pour lequel il est bien précisé que les accès à ce secteur piétonnier seront contrôlés pour éviter toute circulation contraire à son statut tout en assurant l'accessibilité des personnes qui y résident ou y gèrent une activité.



ET DEMAIN :

Au-delà de ce plan bus, les dispositions envisagées pour la place de la Révolution, avec notamment l'augmentation des capacités du parking des Remparts Dérasés, confortent notre volonté de revitalisation du centre-ville.

En outre, la mise en place de parkings d'entrées de ville, reliés dans de bonnes conditions avec le centre par des transports en commun, viendra compléter l'ensemble du dispositif.

Par ailleurs, la Ville peut prétendre à une aide de l'Etat (Ministère des Transports).

Cela se traduit par un contrat de modernisation des transports collectifs de la Ville de Besançon dont les dispositions recouvrent la réalisation de voies réservées aux transports urbains dans le centre-ville, notamment rue de la République et rue de la Préfecture pour un montant forfaitaire de 1 686 340 F, représentant 40 % des dépenses estimées.

En conséquence, le Conseil Municipal est invité à statuer et à :

- donner son accord sur le «Plan Bus»,
- autoriser M. le Maire à signer le contrat de modernisation avec l'Etat.

M. LE MAIRE : Nous commençons l'examen de l'ordre du jour par le point n° 16 pour ceux, nombreux, qui sont venus écouter ce que diront les uns et les autres sur ce plan bus, notamment les commerçants qui m'ont remis un très gros dossier de pétitions qui se trouve là à votre disposition. Nous allons donc aborder ce sujet qui est devenu passionnel. Je vous rappelle simplement -vous avez reçu en son temps le rapport- l'historique de cette troisième étape de notre programme général de rénovation, de restructuration des déplacements au centre-ville. La première étape, le plan de circulation lié à l'ouverture du tunnel concernant les voitures, a été adopté ici même le 20 mai, appliqué ensuite et aménagé ici et là par quelques légères modifications. Au Conseil Municipal du 24 juin, nous avons parlé des différentes zones de stationnement, c'était la deuxième étape. Le but de ce plan de stationnement mis en place début septembre était de faciliter un peu la rotation des voitures sur les emplacements de parking en surface pour faciliter davantage le stationnement, nous pourrions en reparler tout à l'heure. Troisième étape logique, le plan bus, qui devait suivre les deux autres plans, a été remis sur le métier par suite de réactions importantes de la part d'un certain nombre de secteurs et de plusieurs structures et nous en arrivons à la seconde édition de ce plan bus. J'en avais fait la demande le 5 juin 1996 aux services techniques de la Ville de Besançon, à la CTB et avec le concours du bureau d'études Transitec de Lausanne. Nous avons reçu en septembre une étude de faisabilité car la commande était très claire : obtenir que la Place du 8 Septembre soit libérée de tout trafic, bus, voitures, de façon à la rendre conviviale, agréable, animée. Que cela plaise ou non, peu importe, je rappelle simplement l'historique du projet. Les commissions et la Municipalité ont travaillé sur cette étude. Le 18 novembre en Municipalité, nous avons retenu une des solutions indiquées dans ce document qui est à votre disposition et qui résulte de l'étude complète des scénarii possibles pour obtenir que cette Place du 8 Septembre soit dégagée comme je l'indiquais tout à l'heure. La Commission Voirie-Transports a adopté ce projet quinze jours après. Une conférence de presse a eu lieu le 11 décembre et nous nous retrouvons aujourd'hui pour essayer de voir si le Conseil Municipal est d'accord sur les propositions qui vont vous être faites dans un instant.

Je sais, car je lis quotidiennement l'Est Républicain, qu'à la suite de l'organisation d'un forum des lecteurs, 90 % des gens qui se sont déplacés ou qui ont écrit pour donner leur avis, soit 1 100 ou 1 200 personnes, sont opposés à la disparition des bus en centre-ville. Je sais également que l'Union des Commerçants, Client Roi et d'autres structures professionnelles disent non également à ce projet. Faut-il pour autant dire on ne fait rien ? Ce n'est pas ma position : la Place du 8 Septembre n'est pas le centre-ville, c'est le coeur du centre-ville et dans les propositions qui vous sont faites, les arrêts de bus

sont très nombreux tout autour du centre-ville. Nous nous sommes efforcés de faire en sorte qu'on se rapproche du coeur du centre-ville mais ce centre-ville doit être réservé aux piétons parce que nous avons pris en ce domaine, par rapport à la plupart des villes, beaucoup de retard depuis une vingtaine d'années. Il y a 20 ans quand on avait mis en place un premier plan d'espaces piétonniers, rappelez-vous, pour les anciens, quel tollé cela avait soulevé dans tous les commerces du secteur et un peu partout. Si on avait suivi l'avis majoritaire à cette époque-là, il n'y aurait pas d'espaces piétonniers en bas de la Grande Rue, ce qui me fait dire qu'on peut parfois avoir tort mais il vaut mieux que ce soit prouvé par la suite. Lorsque ces études sont faites par des gens dont le métier est d'étudier les déplacements au centre-ville, il y a quand même quelques chances pour qu'on ne se trompe pas trop.

Notre souci, c'est premièrement -excusez-moi Madame, la séance est publique mais vous ne pouvez pas intervenir, c'est le règlement. Si vous voulez me parler, vous le ferez à un autre moment car si nous sommes dérangés, je suis obligé de lever la séance, ce qui serait gênant car vous aimeriez savoir ce que je pense. Ecoutez-moi donc un petit instant et gardez vos réflexions pour vous-même ou transmettez-les moi par la suite-. Donc notre souci, c'est bien entendu comme nous avons fait déjà pour le plan de circulation, de réduire le transit des véhicules à l'intérieur de la Boucle, de garantir l'accessibilité au centre autant que faire se peut et d'améliorer la qualité de vie des résidents, des usagers du centre-ville. Donc tout cela a été vu de près. Le plan qui est annexé au rapport trace deux sortes de circuit pour les bus : un premier circuit pour des lignes que nous avons appelé des diamétrales, c'est-à-dire la ligne actuelle qui passe rue Mégevand, Place Victor Hugo, qui redescend la rue des Granges, qui n'est pas modifiée et qui passe à côté de la Place du 8 Septembre mais tangentiellement ; de l'autre côté les bus, tangentiellement également mais du côté Place du Marché le long du Conservatoire, sont là encore proches du centre-ville avec des points de descente et d'arrêt très nombreux. A cela, nous avons ajouté ce que les spécialistes appellent des radiales de façon à permettre, en dehors de ces deux grands axes de diamétrales, un accès à certains secteurs. Enfin, deux lignes ont été modifiées, la 32 qui part de Tarragnoz et qui passe à côté du centre-ville aussi et la 24 qui est un petit circuit. Donc tout cela a été vu, revu, médité, réfléchi par tous ceux qui, comme vous, comme nous, sont au centre-ville, le connaissent, connaissent le commerce, vont chez les commerçants du centre-ville, s'en vont sur la Place du 8 Septembre, etc. «boire un pot» à une terrasse. Tout cela nous l'avons bien médité et nous pensons qu'il est temps de faire dans ce plateau piétonnier, une avancée qui n'est pas extraordinaire puisque nous allons dans un premier temps piétonner la Place du 8 Septembre, une petite partie de la rue de la République, de la Place Saint-Pierre à l'intersection avec la rue des Granges et un petit bout de la Grande Rue qui va jusqu'à la rue Moncey. Ce secteur piétonné sera limité aux piétons, aux riverains bien sûr et aux livraisons dans des conditions plus rigoureuses qu'actuellement parce que nous mettrons des bornes dans la rue de la République. Les voitures ne pourront pas passer, les bus n'y passeront pas non plus. Donc nous voulons vraiment essayer d'isoler ce coeur de la ville pour les piétons. C'est vrai qu'il y aura des répercussions sur le commerce, sur les habitudes des usagers de la CTB et nous avons pensé puisque ce sera appliqué à partir du 30 juin -voilà un président sympathique, il ne peut pas écouter jusqu'au bout. Nous sommes ici en Conseil Municipal, les perturbateurs ne sont pas admis, c'est tout, alors vous pouvez partir de votre propre initiative. Madame, je ne vous entends pas d'une part et vous n'avez pas droit à la parole (réactions). Je reçois tous les Bisontins, Madame et même des non-Bisontins, quand ils le veulent, au moment où ils le souhaitent, je crois que je suis un Maire disponible-. J'ai entendu récemment que les Français étaient conservateurs, j'en ai une preuve encore ce soir (réactions). La démocratie est une chose difficile à connaître, on est en réunion en assemblée communale et non dans une réunion publique ; on n'est pas non plus dans une foire d'empoigne, je m'excuse, on est là tranquille, conscient des responsabilités qui sont les nôtres, essayant d'expliquer un dossier et trouver des solutions à des problèmes qui se posent à tous. Je disais donc que nous avons suffisamment réfléchi pour vous proposer cette solution qui, certes, est loin d'être parfaite, mais qui a le mérite d'exister, d'avoir été mûrie et qui a aussi le mérite d'être un projet qui sera appliqué le 30 juin, c'est-à-dire que d'ici six mois, nous allons mettre en place et affiner tout cela. J'ai demandé à l'Adjoint concerné d'aller expliquer secteur par secteur, quartier par quartier les motivations qui sont les nôtres et les raisons pour lesquelles nous avons adopté ce projet. Donc ce que je dis, pour ceux qui sont revenus et notamment pour M. le Président de

Client Roi s'il v eut bien écouter, mais apparemment ce n'est pas le cas, je parlais de vous, Monsieur CART, je disais simplement, comme je vous l'ai dit en face si vous voulez parler, je lève la séance. La séance est levée !

Nous reprenons après ce petit échauffement bien normal. Vous savez que je suis bon joueur, il y a longtemps que vous me connaissez. Nous allons donc reprendre le cours de nos discussions concernant les déplacements au centre-ville dans le calme comme cela se fait d'habitude à ce Conseil Municipal et je l'espère sans intervention du public. Si ce n'était pas le cas, la séance du Conseil Municipal serait terminée, non pas suspendue mais terminée définitivement et nous reprendrions en une autre occasion, à huit-clos s'il le faut, notre discussion. Mais je ne le souhaite pas. Je souhaite au contraire que tous ceux qui sont là, qui ont fait le déplacement, sachent ce que nous pensons, ce que nous allons faire, c'est la loi de la démocratie. Je demande à tous ceux qui sont en fond de salle de bien vouloir écouter ce que diront les uns et les autres.

J'en étais donc arrivé à la période qui suivra ce Conseil Municipal où nos services et les élus responsables iront revoir secteur par secteur, commerçant par commerçant, quartier par quartier, le résultat de ces propositions. Je crois qu'on a titré que le Maire ne cédera pas. Je n'ai jamais dit que je ne céderais pas. Sur le principe de rendre le centre-ville plus agréable, plus piétonnier, là je ne céderai pas mais ponctuellement, je l'avais dit d'ailleurs aux représentants des commerçants et je l'ai prouvé précédemment, on peut ici ou là apporter un certain nombre de modifications. Mais on ne va pas mettre à bas le projet global des déplacements au centre-ville qui crée ici ou là des difficultés, des contraintes, des changements d'habitude mais qui est indispensable si on veut évoluer comme la quasi-totalité des villes en matière de déplacements, de stationnement, etc. Nous avons beaucoup de projets et il est intéressant, comme on l'a fait jusqu'à présent à peu près normalement, de les expliquer et de les concrétiser quotidiennement dans les relations que nous avons avec l'ensemble des Bisontins et diverses structures, qu'elles soient commerçantes ou pas. Voilà ce que je voulais indiquer en introduction et je demande à ceux qui souhaitent intervenir sur ce rapport qui vous a été envoyé il y a déjà quelque temps, que nous avons discuté en commission, en Municipalité et un peu partout, de le faire.

Mme WEINMAN : Monsieur le Maire, dans votre rapport vous nous dites satisfaire les besoins des uns et des autres. Voilà une préoccupation qui vous honore. Je ne reviendrai pas sur les mois écoulés, les décisions imposées pour la mise en place du nouveau plan de circulation, les reculs, les aménagements divers intervenus par la suite, la concertation mise en oeuvre. Vous parlez de revitalisation du centre-ville, elle passe comme tout le monde le sait par une accessibilité accrue pour tous les Bisontins bien sûr mais aussi pour les visiteurs, les touristes. Une capitale régionale, ça se visite, ça attire, c'est normal, des visiteurs, des acheteurs, des gens qui viennent dans les administrations. Son centre historique, son hyper-centre comme son patrimoine culturel, et Dieu sait s'il est important chez nous, méritent eux aussi de rester accessibles.

Concernant le plan bus, prendre une mesure pour exclure les bus de la Place Saint-Pierre ou de l'hyper-centre est peut-être inévitable mais encore faut-il proposer des mesures d'accompagnement qui soient solides. S'il faut faire évoluer la circulation à Besançon y compris celle des bus en libérant l'hyper-centre et en améliorant l'accessibilité pour tous, on peut imaginer de faire passer tous les bus sans modifier leur destination le long du Doubs en créant des -et non pas une- gares d'échange de proximité qui permettraient une desserte intérieure de la Boucle par des minibus électriques non polluants. Ceux-ci garantiraient ainsi aux visiteurs du centre et/ou aux consommateurs comme aux personnes âgées, parce qu'il faut y penser aussi, ou handicapées qui vivent au centre-ville, un réel service de proximité. Cela permettrait aussi d'augmenter les échanges du centre, échanges commerciaux, touristiques. Cet aménagement du plan de bus doit s'inscrire en tout cas dans un véritable plan de déplacements urbains en respectant les équilibres entre les différents modes de transport, qu'ils soient bus, piétons, deux roues qui sont d'ailleurs singulièrement oubliés dans ce dossier et en réglant les diverses utilisations de la voie publique, les livraisons, la collecte des ordures ménagères, les animations diverses, les pics de trafic, les sorties de bureaux ou d'écoles.

Favoriser ces échanges, c'est attirer et non dissuader. Il faut avoir une vision globale de la circulation, du stationnement. Les politiques des grandes villes en matière de transport en commun ont évolué forcément pour toutes sortes de raisons dont la première est l'augmentation du parc automobile particulier. Il est temps pour Besançon de revoir la sienne. Les politiques en matière de stationnement évoluent aussi et de façon concomitante puisque les deux sont liées. Augmenter la rotation des parkings existants tel que vous le proposez, c'est directement pénaliser pécuniairement les Bisontins et surtout les résidents sans apporter de solution plus définitive au problème posé. Bien sûr, utiliser des parkings d'entrées de ville, reliés dans de bonnes conditions au centre, cela peut sembler être une solution mais les expériences dans ce domaine dans d'autres villes se sont montrées assez décevantes et cela ne résout en tout cas pas les difficultés de stationnement des Bisontins résidant à proximité ou au centre-ville. Il faut donc en passer par la création de parkings nouveaux de proximité. Les possibilités sont nombreuses, on en a déjà exposé quelques-unes ici en Conseil et vous le savez bien. Lors de votre campagne pour les élections municipales, vous écriviez avoir engagé les premières études pour l'aménagement d'un parking à plusieurs niveaux à Saint-Paul, pour ma part je ne sais pas où nous en sommes sur ce dossier.

M. LE MAIRE : Je vous le dirai.

Mme WEINMAN : Créer un parking près du centre historique d'une ville représente toujours un surcoût, c'est sûr mais des villes comme Lyon, Strasbourg ou Dijon ont elles aussi un centre historique à défendre, à protéger ainsi que des richesses archéologiques. Elles ont quand même, en aménagement de parkings au coeur de la cité, montré leur volonté de développer l'activité tant culturelle que commerciale de leur ville. En matière de parking aussi, gouverner c'est prévoir. Pour cette raison, Monsieur le Maire, notre groupe ne soutiendra pas ce projet (applaudissements).

M. BONNET : J'interviens en complément de Nicole WEINMAN pour soulever, Monsieur le Maire, en réponse aux 4 volets que vous aviez évoqués lors du débat de 1995, 4 carences dans la politique municipale en la matière. Tout d'abord, le refus d'un vrai débat. On en parle aujourd'hui en Conseil Municipal mais ce débat on l'a demandé, et on l'a obtenu difficilement. Ensuite, le refus d'une vraie politique de stationnement que Nicole WEINMAN a évoquée tout à l'heure. Le projet manque de préparation réelle et de cohérence. Le refus du débat s'accompagne également du refus d'un vote global. Ce refus du débat, on a pu le constater au printemps où vous n'aviez pas voulu sur un point consacré à la Place du Marché étendre la réflexion à l'ensemble du centre-ville. Vous avez refusé encore en septembre de répondre à une motion de notre inter-groupe. Vous disiez voici un an lors du Conseil Municipal : « 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 et les habitants du centre-ville ». Un an a passé, il y a eu des débats dans la ville plus subis que véritablement voulus par la Municipalité. L'Est Républicain a donné l'occasion, il y a quelques mois et encore récemment, de débattre mais ce n'était pas franchement le souhait de la Municipalité. On le dit après, c'est facile. On a eu un exemple récent de débat avec les commerçants et les résidents. A la limite, c'est inquiétant mais ce qui m'inquiète le plus, c'est qu'on ne sait même pas si on se prononce sur un vote global parce qu'on a voté en juin sur le stationnement et qu'on doit voter aujourd'hui sur le plan bus. Alors le plan de circulation générale c'est plus loin, on ne sait pas quand.

M. LE MAIRE : C'était avant.

M. BONNET : On n'a jamais voté et jamais eu de débat sur ce point. Vous nous avez informés en décembre que ce projet serait à l'étude pendant quelques mois, qu'on en débattrait. Or on n'a jamais eu de débat global. On en a eu l'occasion à certains moments quand vous nous avez laissé la possibilité de débattre. On a voté ponctuellement sur le plan de stationnement et là ce soir, le vote porte sur les bus et eux seuls. Le refus d'une vraie politique de stationnement, Nicole WEINMAN l'a évoqué tout à l'heure,

c'est la création un peu artificiel le de pseudos-places en augmentant les tarifs, qui relève plus du tour de magie que d'une vraie politique économique et de stationnement tenant compte des impératifs économiques du centre-ville. Je dirais tout simplement que si vous venez en voiture au centre-ville parce que vous avez une course précise à faire et que vous passez devant un autre magasin où vous avez envie d'acheter, de toute façon vous n'achetez pas parce que vous n'avez pas le temps, le parcmètre n'attend pas. Le résultat c'est qu'éventuellement vous allez acheter ailleurs (applaudissements). Et à ce sujet d'ailleurs, ce manque d'accessibilité touche les Bisontins du centre et les commerçants mais le grand absent c'est aussi le touriste. D'ailleurs, dans le document que l'on nous propose aujourd'hui, je lis : le centre-ville est à la fois un quartier comme les autres et le quartier de tous les Bisontins, tout doit donc être mis en oeuvre pour satisfaire les besoins des uns et des autres. C'est très bien. Espérons qu'on y arrivera mais le touriste on l'a complètement oublié et s'il tourne et ne trouve pas de place, il ne revient pas ; s'il revient c'est qu'il a vraiment le moral.

Quant au manque de préparation, il n'y a pas besoin de l'illustrer, il est net, car annoncer «je vais changer le plan de circulation encore une fois, je vais enlever les bus du centre-ville, tout au moins de la Place Saint-Pierre», et dire maintenant que cela se fera au mois de juin, qu'on va réfléchir, c'est une provocation dont on a vu les résultats ce soir. Cette faute regrettable de la Municipalité nous amènera à prendre une position hostile à ce plan qui ne ressemble plus à rien. Il serait souhaitable d'arriver à désengorger le centre-ville mais il faut préparer les choses. Il faut peut-être avoir déjà les minibus, réfléchir à la piétonnisation de façon concrète et non pas théorique. On a vu en début d'année de la même façon l'ouverture du tunnel liée au plan de circulation des véhicules individuels qui sont des solutions importantes pour la Ville de Besançon. Nous partageons ces démarches à condition qu'elles aient été préparées. Pour le tunnel, cela faisait quand même un certain temps qu'il était envisagé et on n'a pas pris le temps de réfléchir sur le fait que diminuer le transit, cela entraîne des conséquences pour les commerçants qui en vivent et qu'il fallait peut-être préparer à l'avance la solution définitive. Et quand on a proposé de redynamiser certains quartiers, en particulier Rivotte, j'avais évoqué le marché du dimanche qui leur avait été refusé dans le passé ; apparemment il n'y a pas de réponses ou des réponses négatives. Le résultat, c'est qu'il n'y a pas de préparation et que cela ne ressemble plus à rien. C'est un manque de cohérence que l'on retrouve aussi dans les décisions qui peuvent être prises. A un moment donné, vous avez affirmé ne pas vouloir reculer sur le verrou Victor Hugo. Nous avons dit au mois de juin qu'il serait peut-être temps de revoir cette position en raison des conséquences économiques et sociales, des pertes d'emplois, et finalement le recul a eu lieu en septembre. Et on dit maintenant qu'il n'y avait pas besoin du verrou Victor Hugo car l'exclusion des véhicules était suffisante. La fermeté est décidée pour les bus encore mais on reculera peut-être suivant les pressions. Vous dites que c'est un débat, une concertation. Or je constate qu'après vous reculez plus ou moins et que le résultat ne ressemble plus à rien. Vous nous avez dit textuellement il y a un an : 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, nous reverrons notre copie. Alors, Monsieur le Maire, revoyez votre copie (applaudissements).

M. LE MAIRE : Vous avez le bilan à la page 2 de votre rapport, Monsieur BONNET. Je répondrai à toutes les questions tout à l'heure.

Mme MONTEL : Monsieur le Maire, dans votre rapport si j'ai bien compris, le but est de redynamiser le commerce au centre-ville. Je tenais à vous préciser quand même que depuis que vous êtes Maire de Besançon, il y a eu une poussée des grandes surfaces aux alentours de la ville, c'est cela qui tue le commerce et surtout le commerce en centre-ville, Monsieur le Maire. Par ailleurs, si votre souci est également de ralentir la pollution, vous n'avez qu'à mettre en oeuvre des navettes de minibus, de préférence des bus électriques qui eux ne sont pas polluants. Mais l'important c'est de laisser vivre le centre-ville, de laisser l'accès aux personnes souvent âgées qui descendent en ville pour faire leurs courses. Ce sont leurs habitudes. S'il est une chose également sur laquelle il conviendrait d'insister, c'est la sécurité. Quand vous descendez en ville, Monsieur le Maire, et que vous vous faites arracher votre sac, vous n'avez pas envie d'y retourner. C'est donc pour cela que le Front National votera contre votre projet.

M. DUVERGET : Monsieur le Maire, tout à l'heure en introduction vous avez utilisé le terme de passionnel par rapport à ce dossier. Alors on va essayer de rentrer non pas dans le passionnel mais dans le rationnel si vous permettez. Qu'est-ce qui déstabilise les Bisontins aujourd'hui et qu'est-ce qui rend actuellement ce dossier irrationnel ? C'est que vous êtes en train de changer des points de repère pour la population bisontine sans expliquer la règle du jeu. C'est un peu, puisqu'on approche de Noël, comme si on voulait offrir un cadeau et que le mode d'emploi soit complètement incompréhensible, voire qu'il vous dirige vers une autre utilisation que celle qui est prévue par le produit qui est donné. Alors comment aujourd'hui rendre plus rationnel ce dossier ? En répondant je crois simplement à quelques questions qui doivent assurer une cohérence ; une cohérence pour Besançon aujourd'hui mais pour Besançon également demain parce que ce dossier n'est pas innocent, c'est quelque chose qui touche au fond l'activité de Besançon centre, de Besançon agglomération, de Besançon leader du District et de Besançon capitale régionale.

Et la première question qu'il s'agit de se poser, c'est celle-ci : que veut-on faire du centre-ville ? Veut-on développer l'activité du centre-ville, à savoir les emplois au centre-ville, veut-on faire en sorte que le centre-ville aujourd'hui ne soit pas seulement un centre historique éclairci parce qu'on aura nettoyé ses façades mais bien parce qu'au centre-ville de Besançon, la population trouvera à la fois un emploi et des services maximum ? C'est cette volonté-là qu'il s'agit de mettre en numéro un.

Deuxième élément pour être rationnel, quel compromis -et ce n'est pas facile- peut-on trouver entre la nécessaire qualité de vie dans une ville comme Besançon et l'accessibilité ? Il me semble que dans ce domaine-là le dossier n'est pas mûr et que pour l'instant on sent plus une contradiction entre deux objectifs, l'objectif de l'accessibilité d'une part et l'objectif de la qualité de vie d'autre part, qu'une complémentarité. Or les villes de demain devront résoudre effectivement cette équation, comment faire en sorte qu'accessibilité égale aussi qualité de vie ?

Troisième élément pour essayer de rendre le dossier plus rationnel, la réponse en matière d'automobile. Quelle sera la place dévolue à l'automobile dans le centre-ville de Besançon et dans sa périphérie immédiate au niveau de l'accès du parking et ceci en relation avec le plan d'urbanisme de la Ville de Besançon et notamment l'espace Marché qui devra se développer très rapidement ?

Quatrième élément de rationalité : quel avenir pour les transports collectifs et pour la CTB, quel équilibre financier devons-nous rechercher, quel matériel nouveau à mettre en place dans un délai très court car il s'agit peut-être là d'une réponse pertinente permettant de maintenir la qualité de vie et l'accessibilité ?

Tant que des réponses claires ne seront pas apportées à ces quatre points, je considérerai que le dossier n'est pas mûr. Je ne dis pas que tout est négatif dans le dossier que vous proposez, je dis que ce soir il n'est pas mûr et à ce titre, je vous demande de le retirer, de lancer une vaste négociation, une concertation aussi grande que possible parce qu'il en va véritablement de l'avenir du coeur de la cité et le coeur de la cité c'est aussi une partie de nous-mêmes (applaudissements).

M. JACQUEMIN : Monsieur le Maire, tout à l'heure vous avez dit que vous aviez un plan d'ensemble, un plan global. Je ne pense pas que ce plan apparaisse clairement, notamment dans ses choix et dans ses arbitrages. La preuve en est, c'est que chaque fois que vous essayez de mettre en oeuvre une partie de ce plan, s'il existe à terme à 10 ans, vous vous retrouvez dans des conflits qui vous contraignent à reculer sinon totalement du moins partiellement et qui par voie de conséquence, de toute façon, dénaturent les décisions que vous avez voulu mettre en place. La preuve est ainsi apportée que la conception que vous essayez de faire partager à la population n'apparaît pas clairement et que vous n'arrivez pas à faire partager par la population la dynamique, la mise en place de ce plan. La raison principale en est, et cela vient d'être dit par les orateurs précédents, que sur le fond, vous n'avez pas rendu les arbitrages essentiels, ni fait les choix essentiels. Pour le choix, par exemple quand on parle

revitalisation du centre de la ville, quels sont les éléments de politique à mettre en oeuvre qui vont restructurer la vie du centre-ville ? Va-t-on voir des projets importants de commerce reflourir qui ménageraient à ce moment-là des flux nouveaux ? Quelle politique allez-vous faire à l'automobile et au parking de proximité, quel investissement prévoyez-vous pour que, ce que nous souhaitons tous, la pollution dans le centre de la ville soit mieux maîtrisée ? Autant de questions où il n'y a pas pour le moment de réponses claires, programmées dans le temps et pourtant cela devient tout à fait nécessaire. Vous avez rappelé que depuis 20 ans nous n'avons pas mis en place un plan nouveau. Bien des grandes villes ont réfléchi depuis plusieurs années à la modernisation de leur plan de circulation et du réseau de transports urbains. Vous avez pris du retard et il est plus qu'urgent d'y penser compte tenu de la nécessité des investissements qui seront à faire parce que les problèmes qui sont devant nous sont complexes et difficiles, et qu'ils ne se résoudreont pas sans que la collectivité engage un plan d'investissement à moyen et long termes et un effort significatif. Si nous n'avons pas un guide d'investissements, c'est-à-dire un plan de réalisation d'objectifs clairs, comment allons-nous engager ces dépenses ? Je ne vais pas reprendre les arguments qui ont été donnés ici et là par mes collègues. Moi ce que je vous proposerai essentiellement, c'est de profiter de la loi qui vient d'être votée au Parlement et qui fait obligation aux villes de plus de 100 000 habitants de mettre en place un plan de déplacements urbains. Voilà une loi dont les objectifs sont clairs et qui répondent bien aux attentes que nous avons soulevées ce soir. Cette loi vise à la diminution du trafic automobile, au développement des transports collectifs et des moyens de déplacements les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette, l'organisation du stationnement et du parking sur le domaine public, sur la voirie et souterrain, les conditions de tarification et également l'organisation des transports et livraisons de marchandises. Nous devons, en tant que ville de plus de 100 000 habitants présenter dans moins de 2 ans, c'est-à-dire tout de suite, un plan de déplacements urbains.

Aussi je vous demande, Monsieur le Maire, comme mes collègues l'ont fait ce soir, de bien vouloir engager très rapidement la concertation et le travail sur l'élaboration de ce plan de déplacements urbains. Prenons en compte les grands enjeux que Jean-Claude DUVERGET a bien rapportés tout à l'heure. Je vous demande d'y associer les principaux usagers, conformément à l'article 28.2 de cette loi. Dans les contestations successives de vos mesures de circulation, il n'y a pas eu que celles des commerçants. On ne peut pas résumer aujourd'hui la contestation de vos projets à la seule activité commerciale. D'ailleurs la loi ne s'y est pas trompée puisqu'elle demande la constitution d'un groupe de réflexion élargi éventuellement à d'autres partenaires et d'autres acteurs. C'est ce que je vous demande d'engager ce soir.

M. TABOURNOT : Monsieur le Maire, je voulais intervenir pour dire qu'il me semble qu'on est tous d'accord sur le fait qu'il faut moderniser le centre-ville, redynamiser le commerce, revitaliser mais sur la méthode on n'est pas d'accord. Il me semble qu'on doit prendre le temps du recul. On a l'impression que vous avez devant vous les morceaux d'un puzzle puisque tous les morceaux ont été un petit peu examinés mais vous ne savez pas comment les placer et comment rendre crédible l'image pour qu'on arrive à avoir une vision d'ensemble. Sincèrement j'ai l'impression qu'on ne sait pas ce que cela va donner à l'arrivée. Je crois que si on ne met pas cette image globale devant les yeux des Bisontins avant de procéder morceau par morceau, on ne va pas s'en sortir car ils ont l'impression qu'on ne s'en occupe pas, qu'on ne les consulte pas, qu'on fait ce que l'on veut, petit bout par petit bout sans vision globale. Je souhaiterais, comme Jean-Claude DUVERGET, qu'on retire ce dossier. Sinon je voterai contre.

M. LE MAIRE : C'est tout à fait le rôle de l'opposition de dire que le dossier n'est pas au point, qu'il faut le retirer, on connaît cela, c'est très classique.

Je voudrais essayer de répondre globalement à ce que j'ai entendu. On est tous d'accord, vous venez de le redire Monsieur TABOURNOT, pour faire en sorte qu'au centre-ville il y ait à la fois une animation commerciale, culturelle, et en même temps presque contradictoirement, il faut essayer d'y limiter la pollution, améliorer la qualité de vie, etc. C'est là effectivement le contraste entre les deux

choses. Alors vous me dites tout à l'heure Monsieur le Député, il y a un texte de loi qui vient d'être voté, je crois que c'était en novembre, et qui nous dit qu'il faudra établir un plan de déplacements urbains. Figurez-vous que nous avons fait cela avant même que le Gouvernement ne songe à faire une loi puisque depuis le début de ce mandat, nous nous sommes attachés à revoir les déplacements au centre-ville. Cela ne semble pas global puisqu'on l'a fait en trois tranches, je vous le rappelais tout à l'heure : premièrement pour le plan de circulation des voitures, on me fait remarquer qu'il n'était pas au point et a donc été révisé. Mme WEINMAN m'a même dit : vous faites un recul. C'est faire preuve d'intelligence que de reculer, Madame WEINMAN. Quand on constate que le plan établi par les spécialistes ne donne pas satisfaction dans un secteur, le plus intelligent c'est de dire qu'on va supprimer ce verrou, même si au départ on pensait tous qu'il fallait faire des poches étanches. On a constaté qu'il fallait un peu moins d'étanchéité, c'est donc la preuve qu'on peut revoir une situation mais ce n'est pas faire preuve de faiblesse parce que dans l'ensemble, ce plan de circulation mis en place après le tunnel semble donner satisfaction. Regardez dans votre rapport les bilans qui ont été faits avant le tunnel, après le tunnel et après l'ouverture du verrou de la Place Victor Hugo. Voilà pour le plan de circulation.

Deuxième volet, pour le stationnement, attention Monsieur BONNET vous avez peut-être une mémoire défaillante mais le premier plan de circulation, je l'ai noté c'était au Conseil Municipal du 20 mai. On n'a pas fait cela sans vous en informer. Si on veut changer les circuits des voitures puis des bus sans en informer la Commission, la Municipalité et le Conseil Municipal, c'est preuve qu'alors là on a vraiment la tête à l'envers. On en a discuté, on a revu ensuite un mois plus tard le stationnement. Alors c'est vrai que ce n'est pas parfait. On essaie de faire en sorte qu'il y ait un équilibre entre une revitalisation du centre-ville et un moindre trafic de bus en plein centre et de voitures ; je dis bien un peu moins de voitures parce qu'il y a encore des voitures et qui en profitent même de temps en temps pour s'infiltrer ici ou là parce que les Français et les Bisontins, c'est vrai, ont tendance à essayer d'échapper à toutes les règles y compris aux sens interdits. Nous arrivons aujourd'hui à la troisième étape. Alors vous me dites, vous me tendez la perche et je vous en remercie Monsieur le Député, que la loi va faire obligation de créer une commission spéciale municipale élargie. On va créer cette commission spéciale municipale pour discuter du plan de déplacements. Elle aura pour premier objectif de dire ce qui a déjà été fait et ce qui a été décidé. Comment peut-on faire pour faire mieux ? Je suis partant pour qu'y participent l'Union des Commerçants, Client Roi, les opticiens, etc. tous ceux qui voudront venir à cette commission. Je dis oui tout de suite mais cela ne veut pas dire que ce soir on n'accepte pas le troisième volet qui consiste, en modifiant les circuits des bus, à les éloigner simplement de la Place Saint-Pierre. C'est tout ce que je vous demande ce soir. La date d'effet est fixée au 30 juin car il y a quand même un certain nombre de travaux à réaliser, des modifications à apporter ici et là. Par exemple pour la rue d'Arènes, il n'était pas logique de mettre la circulation dans le sens contraire à celle qui existait avant puisqu'on est bloqué au feu en face du pont Battant. On va donc remettre la rue d'Arènes dans le sens initial de circulation (réactions). Est-ce qu'il n'est pas logique d'arranger les choses lorsqu'on constate un point dur ? J'entends des ricanements et je demande à ceux qui ricanent de se mettre à la place des décideurs qui apportent des modifications importantes. Nous allons essayer de poursuivre ce projet de déplacements.

Le bilan, je regrette Monsieur BONNET, vous l'avez, vous avez les plans, vous avez le programme. Vous aurez, Monsieur le Député, votre commission spéciale municipale qui discutera là-dessus et puis dans quelques mois nous nous retrouverons ici ou ailleurs en disant voilà ce que la commission spéciale a dit et ce qu'elle veut. Puis on pourra voir avec nos services qui ont l'habitude de ces dossiers, avec les services de la CTB qui ne sont pas non plus des manchots, avec les services de Transitec qui est une société suisse spécialisée dans les déplacements en centre-ville des bus à Lausanne, à Genève et ailleurs, si on est vraiment mauvais.

M. VIALATTE : Monsieur le Maire, je viens de vous entendre citer un exemple qui me fait quelque peu réfléchir. Vous parlez de la rue d'Arènes, vous nous dites avoir constaté le blocage au pont Battant. L'excellente société dont vous parlez n'avait sans doute pas prévu que cela allait bloquer au pont Battant mais beaucoup de riverains l'avaient prévu, eux. Et alors vous nous dites on va réinverser la rue. Je vous entends bien mais alors, Monsieur le Maire, les aménagements de voirie qui viennent d'être terminés là ont été prévus et réalisés pour une voie circulant dans le sens où elle circule aujourd'hui ?

M. LE MAIRE : Non.

M. VIALATTE : Si vous la réinversez, j'imagine mal que vous ne fassiez pas de nouveau des travaux de réaménagement de voirie ou alors je n'y comprends rien.

M. LE MAIRE : Je vous rassure tout de suite, Monsieur VIALATTE, la rue d'Arènes a été aménagée pour permettre d'avoir une rue plus urbaine qu'elle n'était, correspondant un petit peu à la rue Battant. Le seul aménagement que nous avons fait, c'est l'abribus qui se trouve sur les quais. Il faudra simplement le déplacer car il est fixé sur la partie haute qu'on a réalisée. Les bus resteront dans ce sens-là. Quant aux voitures, elles pourront de nouveau circuler le long des quais, quai Veil Picard, quai de Strasbourg comme auparavant parce qu'on a constaté que c'était moins bien. On va donc réaménager cela sans grands problèmes d'ordre financier, je vous le garantis.

M. JACQUEMIN : Monsieur le Maire, je crois que les uns et les autres dans votre opposition se sont exprimés très clairement ce soir. Et vous avez été apostrophé de manière très précise sur les enjeux du plan de circulation et de l'organisation même du centre ancien. Je crois que cela a été dit de manière précise et acté. Ce que je vous demanderai, c'est d'écouter et de relire attentivement ce qui a été dit car les réponses que vous apportez aux vraies questions de fond ne sont vraiment pas claires, en tout cas pour nous et je le crois aussi pour une partie de la population. Et il faut tout au moins approfondir la réflexion sur un certain nombre d'arbitrages qui ne semblent pas être rendus de bonne manière. Vous ne pourrez pas éviter une meilleure réponse pour l'automobile dans le centre ancien. Vous ne pourrez pas éternellement dire ou écrire que vous ne voulez pas moderniser les parkings ou en créer. Je prends cela comme un exemple. Il y a des arbitrages rendus que vous n'arriverez pas à tenir complètement. J'ai déposé sur votre bureau une motion et si vous le permettez, je vais en faire une lecture rapide car je souhaite que vous la soumettiez au vote de l'assemblée : «le plan bus apparaît comme un réaménagement de la desserte du centre-ville par les transports urbains sans plan précis de modernisation du parc d'autobus et sans mesure nouvelle permettant de mieux maîtriser le trafic automobile par une meilleure offre de parkings et de places de stationnement. Le contrat de modernisation -dont vous nous saisissez ce soir en 4 lignes d'ailleurs, pour un contrat de modernisation avec l'Etat c'est peu d'informations-, avec l'Etat n'apparaît pas comme un engagement sur une politique d'ensemble mais comme une subvention à de simples aménagements de voirie. Il est urgent avant que ne s'engagent de nouvelles dépenses publiques -et on vient d'y faire allusion d'ailleurs-, que les objectifs poursuivis à long terme précisant les enjeux de la revitalisation du centre-ville, la pollution de l'air, la maîtrise du trafic automobile, l'organisation du stationnement, de la dimension régionale de la cité soient clarifiés. L'adoption par l'Assemblée Nationale le 22 novembre dernier d'une nouvelle loi sur l'utilisation rationnelle de l'énergie, fait obligation à la Ville de Besançon d'élaborer un plan de déplacements urbains dans un délai de deux ans, et je rappelle les orientations que doit avoir ce plan. Je termine en disant : «considérant que les mesures du plan de circulation qui nous est proposé ne sont pas cohérentes et compatibles avec les orientations de la loi, le Conseil Municipal surseoit à la présente délibération et engage la réflexion pour l'élaboration du plan de déplacements urbains de Besançon. Pour faciliter la concertation qui seule peut faire aboutir le projet, le Conseil Municipal souhaite, comme le lui permet l'article 28.2 de la loi, la création d'une commission spéciale municipale conduite à la diligence du Maire et élargie à l'ensemble des acteurs de la vie de la cité pour présenter ce projet à la population».

M. LE MAIRE : J'ai oublié de dire deux choses. J'ai entendu parler de minibus électriques dont nous étudions la mise en place depuis des années et qui fonctionnent à titre expérimental dans quelques rares villes importantes de France et d'ailleurs. Nos services continuent d'être attentifs notamment aux bus hybrides et évidemment si nous avons à notre disposition des bus électriques, ce serait notre option. Deuxièmement, on me dit qu'il n'y a pas suffisamment de parking. Quand on avait fait le plan 2001, on vous avait montré une carte que tous les Bisontins avaient eue en main. Il existe 12 000 places de stationnement au centre-ville, 7 000 places publiques, 5 000 places privées dans les cours, etc. Parmi les 7 000 places publiques, il y en a exactement 3 540 qui sont gratuites. Nous sommes encore une des rares

villes où les places gratuites sont aussi importantes puisque cela représente la grosse moitié des places mises à disposition. Il y a donc du parking. On a parlé aussi de parkings périphériques et c'est également dans nos préoccupations mais nous ne pouvons pas les faire dans l'immédiat ainsi que je le disais aux représentants des commerçants. Tant que la voie de desserte et de contournement n'aura pas fixé au-delà de la ville un trafic suffisant, on ne pourra pas mettre en place des parkings de dissuasion qui seront gratuits, gardés et où les clients qui viennent d'ailleurs pourront trouver un circuit bus les amenant au centre-ville. Tout cela fait partie des dossiers sur lesquels nos services travaillent intelligemment et efficacement mais on ne peut pas aller plus vite. Donc nous faisons avec le contexte de cette Ville de Besançon qui n'est pas une ville où on peut envisager un site propre avec un VAL ou un tramway, comme cela s'est fait à Strasbourg, à Rennes, etc. On fait avec la taille de notre ville, avec les moyens dont on dispose et avec la situation existante. On essaie de faire au mieux mais on ne peut pas faire plaisir à tout le monde.

M. JUSSIAUX : Monsieur le Maire, je voulais revenir sur certains aspects de ce dossier. C'est vrai que c'est un dossier difficile pour tous, pas seulement pour ceux qui se contentent de critiquer, mais aussi pour ceux qui y ont travaillé depuis de longs mois parce que c'est un dossier où on envisage des décisions qui touchent à la fois à des habitudes ancrées de longue date et à une symbolique. On sait que quand on touche aux habitudes, les réactions sont très vite hostiles au moins dans un premier temps mais lorsqu'on touche en même temps à la symbolique, on est immédiatement dans un contexte beaucoup plus complexe. La symbolique me paraît relativement simple : la Place du 8 Septembre c'est la place du village avec l'église sur un bord et la mairie sur l'autre.

Pour une masse de Bisontins, cela constitue le coeur de ville auquel de tout temps ils avaient pu accéder sans entrave par les moyens du transport public. On leur demande aujourd'hui d'envisager une autre approche et je crois que là il ne faut pas se tromper. Les réactions qui se sont manifestées publiquement ces dernières semaines, notamment dans le cadre de la presse locale, sont de deux natures très distinctes et faciles à identifier. Les réactions notamment de nos concitoyens commerçants sont liées au contenu de leur activité professionnelle et on comprend que ça les préoccupe. On a, et je crois que c'est celle qui s'est le plus manifestée à travers le forum de l'Est Républicain, une réaction forte des habitants des quartiers périphériques qui eux, réagissent au fait qu'on n'ira plus directement sur la place du village par le bus, puisqu'il faudra descendre 250 mètres avant ou 250 mètres après, à des nouveaux arrêts auxquels on n'est pas encore accoutumé. Je crois que cela va demander tout un travail d'explications et surtout de rencontres.

On a aussi des réactions plus ponctuelles de résidents d'une rue, d'une voie de la ville, qui s'estiment mal traités. J'ai reconnu en arrivant ce soir quelques personnes de la rue de Lorraine que j'ai déjà eu l'occasion de rencontrer par ailleurs et qui continuent donc leur combat ; cette fois-ci c'est la ligne 24 qui les préoccupe. Je les comprends mais ce qui m'étonne quand même, je leur dis gentiment en passant, c'est que ça les préoccupe beaucoup plus que les douzaines et les douzaines de véhicules de la société des Monts Jura qu'ils subissent tous les jours. Je n'ai jamais vu fleurir la moindre pétition dans ce quartier à propos des bus de cette entreprise. Alors j'en viens à me dire ceci : est-ce qu'un véhicule d'une société privée est moins bruyant, moins polluant, moins gênant qu'un véhicule géré par la collectivité locale ? C'est un simple constat.

Le dossier, à mon avis, comporte donc avant des aspects techniques, des aspects psychologiques et politiques. Moi je plaide pour que nous prenions le temps d'aller rencontrer les gens des quartiers pour nous expliquer sur le schéma de desserte que nous avons mis au point. Ce schéma est bon sinon nous ne le proposerions pas mais il faut qu'on le fasse connaître. Je crois que l'Est Républicain a pris une initiative stimulante en donnant la parole à ses lecteurs, c'est sa contribution à la vie démocratique locale et je ne suis pas surpris du résultat qui s'est exprimé puisque les personnes avaient à se prononcer avec un seul type d'information : ils savaient qu'on ne pourrait plus aller Place Saint-Pierre mais ils ne savaient pas quel nouveau schéma de desserte allait leur être proposé. Dans ces cas-là, le résultat, je dirais, est acquis

d'avance. Ceci dit, ce serait une erreur à mes yeux de traiter cette consultation par voie de presse d'un revers. Je crois que nos concitoyens nous ont fait comprendre qu'ils s'inquiétaient, qu'ils s'interrogeaient, il faut donc qu'on leur apporte des réponses concrètes.

S'agissant des aspects techniques, je crois qu'il ne faut pas qu'on les néglige car le schéma qui est en débat ce soir n'est viable que si nous réalisons l'aménagement sur Granvelle et une voie bus physiquement repérée depuis le pont Denfert Rochereau jusqu'au pont Canot. Ce n'est pas du luxe, c'est indispensable si l'on veut, et nous le voulons ! que le réseau fonctionne. C'est en fonctionnant bien sur ce nouveau schéma qu'il peut apporter les meilleures réponses, notamment par exemple au souci des commerçants, c'est-à-dire en continuant à amener massivement des clients potentiels aux portes du coeur de ville à défaut de continuer à les amener jusque sur la place du village.

Il y a enfin une dimension gestionnaire qu'on ne peut pas perdre de vue. On a vu revenir, et c'est inévitable dans ce genre de débat, la référence aux navettes, aux minibus qui feraient des allers retours dans le centre-ville. Je voudrais simplement rappeler, c'est une répétition mais je crois qu'on ne peut pas y échapper, qu'en terme de coût de fonctionnement 80 % de la dépense en matière de transport urbain sont constitués par les coûts de main-d'oeuvre. Cela veut dire ceci : que l'on fasse rouler un micro-bus à 6 places, un bus à remorque ou un articulé, à 70 ou 80 places, la dépense pour 80 % est du même ordre. Donc on est très vite mis au pied du mur des réalités budgétaires. Or pour relayer, en périphérie de coeur de ville, un bus articulé qui vous dépose 50 à 60 personnes à la fois en heure de pointe, il ne vous faut pas une navette, il vous faut jusqu'à 6 minibus avec chacun leur conducteur. Et là je suis désolé, on ne peut pas relever ce type de défi. Cela fait des emplois mais il faut les financer, le problème est quand même là.

Je voudrais revenir un instant à quelques-unes des questions qui ont été soulevées par nos collègues DUVERGET et JACQUEMIN. A M. DUVERGET, j'ai envie de dire, de manière peut-être un peu malicieuse, qu'il pose de très bonnes questions mais que cela fait des années que nous y répondons, même si ce n'est pas de manière tout à fait satisfaisante. La question que vous posez sur le devenir du centre-ville est à l'origine de tout notre travail sur ce dossier-là. Quel compromis entre qualité de vie et accessibilité ? C'est vraiment les questions que nous nous sommes posées tout au long de nos travaux. Alors dites-moi Monsieur DUVERGET que nos réponses ne sont pas bonnes, ça je suis capable de l'entendre, par contre vous me vexez et cela m'ennuie un peu plus si vous nous dites que nous ne nous sommes pas posé ces questions-là.

Et Monsieur JACQUEMIN quand vous plaidez pour le plan de déplacements urbains, je voudrais quand même humblement vous rappeler que, depuis 20 ans à Besançon et même 23 ans maintenant, les équipes municipales successives n'ont jamais travaillé autrement que par une approche de plan de déplacements urbains incluant donc tous les modes de déplacement et dans une approche globale. Alors ce que vous nous dites, c'est que la nouvelle loi va demander aux villes de plus de 100 000 habitants de formaliser ce plan à travers notamment une procédure et un document ; nous ne sommes pas pris de court, la réflexion a toujours été menée, elle est prête et les propositions que M. le Maire a rappelées ce soir, élaborées en mai, en septembre et aujourd'hui, se sont toujours inscrites dans une réflexion globale en matière de déplacements urbains. Je vous remercie de votre attention.

M. VUILLEMIN : Trois réflexions en forme de réponse à quelques intervenants précédents.

Mme WEINMAN a dit qu'il faut attirer au centre-ville. C'est vrai qu'il faut attirer mais la bonne question est de savoir ce qui attire. Ce qui attire, c'est l'événement, c'est l'animation, j'en veux pour preuve ce qui se passe les jours de samedi piétonnier. Hier si les rues du centre-ville étaient pleines de monde, c'est bien parce qu'il se passait quelque chose au centre-ville. Donc moi j'ai envie de dire notamment aux commerçants : il faut qu'on réfléchisse ensemble sur des animations, etc. Il ne suffit pas d'installer un parking quelque part pour attirer. Ce qui attire, c'est l'innovation, c'est le mouvement, ce n'est pas l'immobilisme.

Deuxième réflexion, on a beaucoup parlé de cohérence du projet. Une cohérence s'apprécie par rapport à des objectifs, par rapport à une perspective et la vraie question qu'a rappelée Gérard JUSSIAUX avec raison, c'est quel centre-ville voulons-nous ? On n'apprécie pas un projet simplement à un moment donné, à une étape ou par rapport au maintien ou à la suppression d'un arrêt ici ou là, c'est un petit peu court comme appréciation. Il faut replacer cela dans une perspective et cette perspective j'ai envie de dire qu'elle est déjà en route. Faut-il rappeler ici le projet de la Place du Marché qui a quand même bien pour objectif premier de redynamiser et de redonner de la vie au centre-ville. En ce moment, que se passe-t-il Place Granvelle avec le Marché de Noël ? C'est bien là aussi un événement qui contribue à dynamiser le centre-ville et à y attirer la population.

Est-ce qu'il ne conviendrait pas d'avoir une réflexion sur la vocation des trois places du centre-ville ? On vient de parler de la Place du Marché, de son projet et de la Place Granvelle. S'agissant de la Place du 8 Septembre, Gérard JUSSIAUX a évoqué la place du village avec l'église et la mairie qui se font face, il ne manque que l'école pour être tout à fait complet. Ce que je veux dire, c'est que quand une association, quand des personnes veulent s'exprimer, faire connaître un point de vue, etc. où vont-elles ? Place du 8 Septembre précisément. Il y a donc peut-être là une vocation pour une place et je dirais que c'est une chance pour une ville, pour une cité d'avoir une place comme cela qui peut servir de lieu de rencontres, d'animations, d'échanges. Je crois que les mesures que nous vous proposons aujourd'hui s'inscrivent tout à fait dans cette perspective générale de redynamisation du centre-ville d'une part et dans la définition des vocations des principales places du centre-ville d'autre part.

M. REGNIER : Je vais être bref, Monsieur le Maire, je crois que beaucoup de choses ont déjà été dites. J'ai entendu poser des questions par M. DUVERGET et M. JACQUEMIN entre autres, mais je n'ai pas entendu de solutions ou de réponses concrètes. On s'est déjà posé la question des problèmes de circulation en général au mandat précédent et quand on a pris la décision de construire le tunnel, beaucoup d'entre nous étaient déjà élus à cette époque. On avait réfléchi à la hiérarchisation de ces problèmes de déplacements avec les investissements nécessaires. On avait dit qu'après l'ouverture du tunnel, il faudrait réaliser des aménagements à l'intérieur de la Boucle. Vous ne pouvez pas dire le contraire. Nous réfléchissons depuis des années à l'ensemble des problèmes, qu'ils soient de transport ou de stationnement. Ce qu'on peut regretter, c'est que nombre de collègues de l'opposition ne participent pas à toutes ces réunions pour avoir les renseignements nécessaires.

Vous ne pouvez pas non plus dire qu'on n'a pas pris en compte le problème des stationnements. Cela est d'ailleurs exposé dans le rapport qui vous a été transmis. En plus on l'a expliqué aux commerçants il y a peu de temps et ils savent très bien ce qu'on veut faire. Je vous signale enfin que cela fait maintenant 7 ans qu'on a mis en place un groupe «technique de déplacements urbains» qui travaille sur tous ces problèmes de déplacement, quels qu'ils soient, transport en commun, voitures, vélo et piétons.

M. BONNET : Je voudrais déjà répondre à M. REGNIER qu'on ne peut pas tous aller à la commission qu'il préside. On ne va pas squatter des commissions dont on ne fait pas partie. Donc c'est ici qu'on en parle quand on n'en est pas membre. Je sais que Jean-Paul RENOUD-GRAPPIN y est assidu. J'ai été surpris tout à l'heure car j'ai cru comprendre qu'il fallait presque municipaliser les Monts Jura (rires). C'est vrai que le Jospin nouveau est arrivé, c'est peut-être cela !

Quand vous parlez des bus électriques en disant qu'il y a des expérimentations ailleurs, pourquoi n'y en aurait-il pas à Besançon ? On était une ville pilote il y a 20 ans, on ne l'est plus. Vous parliez de votre intelligence, Monsieur le Maire, on ne doute pas de votre intelligence, on la connaît bien, on sait qu'elle vous permet souvent de rebondir, on espère d'ailleurs qu'elle vous permettra d'écouter les suggestions de Michel JACQUEMIN...

M. LE MAIRE : J'écoute attentivement.

M. BONNET : ...d'en tenir compte et de les appliquer. On doute par contre de l'efficacité des réflexions que vous menez depuis des années lorsqu'on voit le résultat. Par contre, vous doutiez de ma mémoire. J'ai des défauts mais j'essaie d'avoir un peu de mémoire et je vous renvoie au compte rendu du Conseil Municipal de mai qui portait sur la politique économique : il n'était pas question de débattre du plan de circulation à cette occasion. On a eu des informations, on n'a pas eu de débat et je me souviens, lorsqu'il a été question de la Place du Marché, avoir souhaité parler en général du centre-ville puisqu'il était question globalement de redynamisation du centre-ville et que vous m'avez proposé de parler uniquement de la Place du Marché. Dans le cas contraire, il m'était proposé de me taire.

M. LE MAIRE : On connaît bien vos arguments. On parle de la Place du Marché, vous voulez parler du centre-ville, c'est normal, dans l'opposition on essaie de dévier le débat, on connaît cela par expérience.

Pour nous résumer, je vous demande de voter sur la motion présentée par Michel JACQUEMIN au nom du groupe «Une force, une volonté pour Besançon» et du groupe RPR, M. JACQUEMIN vous l'a lue tout à l'heure puis sur le rapport qui vous est présenté sachant -je l'ai indiqué tout à l'heure, ce n'est pas la peine de voter là-dessus- que la commission spéciale municipale chère à M. JACQUEMIN sera mise en place.

La discussion est close.

Avant de passer au vote, M. le Maire a précisé qu'une commission extra-municipale élargie sera créée afin d'émettre un avis sur les dispositions en matière de déplacements au centre-ville.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal :

- a repoussé à la majorité, 10 Conseillers votant pour et 2 s'abstenant, la motion suivante présentée par le Groupe «Une Volonté, une Force pour Besançon» et le groupe RPR :

«Le «Plan Bus» apparaît comme un réaménagement de la desserte du centre-ville par les transports urbains, sans plan précis de modernisation du parc d'autobus et sans mesure nouvelle permettant de mieux maîtriser le trafic automobile par une meilleure offre de places de parking et de stationnement.

Le «contrat de modernisation» avec l'Etat n'apparaît pas comme un engagement sur une politique d'ensemble mais comme une subvention à de simples aménagements de voirie.

Il est urgent, avant que ne s'engagent de nouvelles dépenses publiques, que les objectifs poursuivis à long terme précisant les enjeux de la revitalisation du centre-ville, la pollution de l'air, la maîtrise du trafic automobile, l'organisation du stationnement de la dimension régionale de la cité soient clarifiés.

Le 22 novembre dernier, l'Assemblée Nationale a adopté en deuxième lecture le projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Ce texte qui vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, donne obligation aux agglomérations de plus de 100 000 habitants et donc à Besançon d'élaborer un plan de déplacements urbains dans un délai de deux ans.

Les orientations du plan de déplacements urbains portent principalement sur :

- 1) la diminution du trafic automobile ;*
- 2) le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements les moins polluants et notamment l'usage de la bicyclette ;*
- 3) l'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie et souterrain et les conditions de sa tarification ;*
- 4) le transport et la livraison de marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement.*

Considérant que les mesures du plan de circulation qui nous est proposé ne sont pas cohérentes et compatibles avec les orientations de la loi, le Conseil Municipal surseoit à la présente délibération et engage la réflexion pour l'élaboration du plan de déplacements urbains de Besançon.

Pour faciliter la concertation qui seule peut faire aboutir le projet, le Conseil Municipal souhaite, comme le lui permet l'article 28.2 de la loi, la création d'une commission spéciale municipale conduite à la diligence du Maire et élargie à l'ensemble des acteurs de la vie de la cité pour présenter ce projet à la population».

- a adopté, à la majorité (11 Conseillers votant contre), le rapport qui lui a été soumis, dont les dispositions seront appliquées à compter du 30 juin 1997.

Récépissé préfectoral du 14 janvier 1997.