

**Plan de circulation et transports publics - Question orale de M. DUVERGET au nom du Groupe RPR**

**M. DUVERGET :** Cette question orale est née d'un constat, des réactions bien sûr des usagers bisontins par rapport à deux séries de décisions de la Ville, d'une part le plan de circulation et d'autre part le plan bus. On a vu tout à l'heure à travers le plan de stationnement un troisième élément. Ces trois éléments sont essentiels dans la vie quotidienne. Il nous semble, à regarder, à écouter les différentes catégories d'usagers, que ce soit les habitants qui viennent au centre-ville, les riverains qui habitent les rues du centre-ville ou les commerçants, qu'il y a eu à plusieurs reprises insuffisance de la méthode et des erreurs psychologiques. Et c'est pourquoi le groupe RPR souhaite se faire l'interprète de ces Bisontins qui l'assaillent quotidiennement de questions comme celles-ci : pourquoi s'obstiner à rendre la place Saint-Pierre déserte, pourquoi utiliser des rues étroites pour un trafic intense de bus urbains, pourquoi faire circuler dans la Boucle les encombrants bus à soufflets ?

Le dernier épisode est celui de la place Granvelle où nous avons été alertés par le fait que visiblement les riverains n'étaient au courant de rien et que tout s'est fait très rapidement, suscitant des réactions multiples au moment où dans la vie des quartiers, à travers les conseils de quartier vous préconisez la démocratie directe, la participation. Je conclus par cet élément qui n'est pas un conseil mais peut-être une piste de travail que la concertation préalable est toujours plus efficace que la concertation à rebours. Merci.

**M. LE MAIRE :** Je vais essayer de rappeler brièvement notre politique en matière de transports notamment de transports en commun. Vous me posez la question : pourquoi s'obstiner à rendre la place Saint-Pierre déserte ? Si la place Saint-Pierre devient une place piétonne, elle ne sera pas déserte. Si vous avez l'occasion, venez un samedi, notamment lors des samedis piétons et vous verrez l'animation dans une place qui sera désertée par les bus et les voitures mais occupée par les piétons. Le but de toute l'opération, le point de départ a été d'étendre le plateau piétonnier notamment à la place du 8 Septembre de façon à redonner cet espace aux piétons. Cela va d'ailleurs dans le sens de la plupart des villes qui sont polluées par tous les gaz d'échappement, parfois par le vacarme de tous les transports et donc nous avons souhaité, et c'est la question préalable que j'ai posée aux services, faire en sorte que le plateau piétonnier soit plus grand en commençant par la place du 8 Septembre, en poursuivant du côté de la place du Marché et nous avons établi comme cela un plan d'ensemble.

C'est pour répondre à ce souci déjà que nous avons décidé de creuser un tunnel sous la Citadelle pour y faire passer 10 000 à 15 000 voitures qui fréquentaient le centre-ville et sa proche périphérie. En passant par le tunnel on soulageait déjà la circulation au centre-ville. On a continué dans cette voie en établissant un plan de circulation des voitures avec des poches étanches, enfin plus ou moins étanches, limitant encore l'accès des voitures en ville. Nous l'avons fait progressivement, mais pas en comité restreint. Je crois que notre «missi dominici» auprès de la population bisontine, Bernard REGNIER en sait quelque chose, il pourrait vous dire combien d'heures il a passées ainsi que nos services, Francis CAUCHETEUX etc. à expliquer à la population le sens de ce petit bouleversement qu'on voulait faire au centre-ville à la fois pour les voitures, pour le stationnement, on vient d'en reparler, et enfin pour les bus. Et tout cela était très cohérent.

Vous me dites aussi : pourquoi faire circuler dans la Boucle les encombrants bus à soufflets ? C'est vrai, on ne voulait plus les faire passer au centre-ville. J'étais réticent il y a quelque dix ans, quand on a voulu mettre ce type de véhicule, mais pour la CTB il est plus rentable d'avoir un bus à soufflets rempli que deux bus qui se suivent : cela fait un seul chauffeur et des économies d'échelle. Il y a des bus à soufflets d'ailleurs dans toutes les villes qui se respectent et nous avons fait cela consciencieusement.

Nos services ont bien réfléchi sur ces projets, nous nous sommes concertés et avons fait réunion sur réunion. Aussi, quand on me dit qu'il n'y a pas eu de concertation, je vous demande : qu'appellez-vous concertation ? Concertation ne signifie pas forcément être d'accord, je pense par exemple aux commerçants, mais ce sont des échanges. Nous avons un plan d'ensemble qu'on modifie au fil des concertations. On a ainsi modifié un certain nombre de choses et je crois que nous avons fait le maximum dans ce domaine-là.

Alors pourquoi avons-nous échoué ? Nous avons échoué dans le plan bus, c'est vrai, parce que nous avons imaginé qu'il fallait faire retourner 300 bus quelque part pour qu'ils puissent repartir dans les zones à desservir, sans traverser le centre-ville. Ce retournement, où pouvait-il se faire ? On a pensé à la place Saint-Jacques. Il était possible d'y faire un retournement de ces 300 bus mais alors il n'y avait plus d'arrêt place Granvelle pour tous ceux qui sont au centre-ville et au-dessus de la Grande Rue, etc. tous ceux qui fréquentent la Faculté de Lettres. Pour les jeunes, ce n'était pas un problème mais les personnes âgées qui viennent au Kursaal ou au Théâtre devaient aller place Saint-Jacques si elles voulaient prendre le bus pour remonter du côté du Nord, ce n'était pas possible. Commercialement non plus, et Bernard l'a rappelé tout à l'heure, si c'est une chute d'un, deux, trois points dans la fréquentation c'est 1 MF, 2 MF, 3 MF de plus. Donc économiquement nous ne pouvons pas faire retourner les bus place Saint-Jacques.

Autre possibilité de retournement : la place Granvelle. J'ai hésité aussi car place Granvelle il fallait couper quelques arbres, au maximum 5, mais on en replantait 4, on étendait la surface de la place Granvelle, + 400 m<sup>2</sup>, on la réaménageait. Sur 92 arbres il en restait 91 dont 5 plus petits. Nous avons travaillé avec les services déconcentrés de l'Etat sur cette aire de retournement, c'est-à-dire que nous avons associé à toute cette réflexion son représentant qualifié, l'Architecte des Bâtiments de France avec lequel nos services ont travaillé et nous avons eu, je l'ai ici dans mes dossiers, un courrier de M. WATTEL expliquant que c'était la solution la moins mauvaise et acceptant donc ce projet.

Seulement ce dossier a été repris au niveau supérieur par le Secrétaire Général de la Préfecture, puisque nous sommes dans le secteur sauvegardé. Le dossier avait déjà été envoyé à la Préfecture, dossier établi par les services et par l'Architecte des Bâtiments de France et le Secrétaire Général en a conclu que ce n'était pas possible. Il a fait changer d'avis l'Architecte des Bâtiments de France parce que nous avons reçu 10 jours après un second courrier de M. WATTEL disant : non pour l'instant. La Direction Départementale de l'Équipement consultée également a déclaré que ce n'était pas possible, que nous faisons du défrichage, le terme était «défrichage». La Direction de l'Environnement a dit non car nous coupions quelques arbres. Donc il y avait trois non des services de l'Etat, ce que souhaitait le Secrétaire Général de la Préfecture pour refuser. Je n'ai plus eu l'occasion de converser ni avec le Secrétaire Général, ni avec le Préfet qui arrivait et qui ne pouvait que suivre ses services et son Secrétaire Général. Il m'a été dit : on va vous faire une proposition.

Alors si vous êtes mieux placé que nous qui avons tout essayé, toujours avec Transitec, le Cabinet suisse et Philippe BLANC qui est un vrai spécialiste et qui sait de quoi il parle ! Ils ont trouvé à substituer à notre sorte de retournement la proposition de tourner de la rue Mégevand à la rue de la Préfecture, à angle droit. On a dit que c'était difficile car les bus ont besoin d'un rayon de braquage supérieur à celui d'une voiture ou d'un vélo. Mais nous allons étudier cette possibilité car nous sommes des gens conscients : les propositions qui nous ont été faites consisteraient très certainement, même sûrement, à casser l'angle du bâtiment qui se trouve en face et qui appartient à la Caisse d'Épargne, pour que les piétons puissent passer dessous. Vous supprimez le trottoir et c'est vrai qu'on gagne du terrain. Est-ce que ce sera suffisant ? Est-ce qu'il ne faudra pas revoir aussi l'angle de la maison qui se trouve de l'autre côté ? Nous

allons nous efforcer de faire tourner les bus à droite, c'est la seule condition pour qu'on puisse poursuivre ce plan bus sur lequel nous avons déjà investi et sur lequel on a eu un avis défavorable alors qu'on était arrivé à la date de commencement des travaux. Les marchés avaient été passés, les notes de services avaient été données aux entreprises et on allait démarrer. C'est dommage et je constate simplement qu'en matière de décentralisation il reste encore beaucoup à faire.

C'est l'exemple qui suit d'ailleurs presque directement celui du fameux téléphérique mais vous savez que nous sommes têtus, que le téléphérique nous n'avons pas fini d'en parler, parce que nous avons envoyé aux services de la Direction du Patrimoine un très gros dossier que j'ai ici avec 5 propositions sur lesquelles ils peuvent faire leur choix : un téléphérique c'est notre choix, un ascenseur, c'est leur choix avec avantages, inconvénients chiffrés, un funiculaire même, un deuxième funiculaire et puis cinquième et dernière proposition, on continue de passer par la rue des Fusillés. Donc depuis six mois, les services du Patrimoine ont cela entre les mains. Je crois qu'une mission doit venir sur place pour qu'on étudie ensemble avec nos propres services si on ne peut pas faire passer les 120 000 visiteurs de la Citadelle par un accès plus intéressant que la rue des Fusillés où ils doivent aller à pied. C'est un deuxième exemple qui montre qu'il serait bon qu'on songe un petit peu à décentraliser.

Troisième et dernier exemple, je l'ai d'ailleurs vu dans la presse ce matin, sur les aires de jeux. Nos services ont étudié le décret du 18 décembre 1996 adoptant de nouvelles normes pour tous les jeux d'enfants qui y sont implantés. On a un bon nombre d'aires de jeux, en tout 147 sur lesquelles se trouvent 476 unités de jeux, des toboggans, des tourniquets, des balançoires, des cabanes. Ce décret stipule que six mois après sa parution, c'est-à-dire le 28 juin de cette année, tous les jeux qui ne sont pas conformes doivent disparaître. Il y en a en gros la moitié, soit 250 jeux, qu'il faudra enlever d'ici le 30 juin, coût de l'opération : 350 000 F. Ce n'est pas grave car le Premier Adjoint trouvera les crédits dans son budget supplémentaire. Il faut le faire puisqu'à partir du 1<sup>er</sup> juillet nous sommes responsables des accidents qui pourraient survenir sur des jeux qui ne sont plus conformes. Mais après il faudra remplacer ces jeux parce que dans une école maternelle quand vous aurez tout enlevé, les parents d'élèves, les enseignants vont en demander d'autres car on ne joue plus aux billes maintenant dans les cours de récréation, c'était mieux mais tant pis. Le coût total de l'opération se chiffre à un peu plus de 10 MF. Voilà le résultat d'un décret qui sort des services du Ministère, pondu par des spécialistes sans doute, experts en matière de sécurité et qui imposent des normes telles que finalement toutes les collectivités sont touchées, l'Office d'HLM comme nous, et dans un délai plus que réduit. On est tenu de le faire comme on est tenu d'arrêter le plan bus, comme on est tenu d'attendre le bon vouloir des services du Patrimoine pour essayer d'avoir un nouvel accès à la Citadelle.

Voilà ce que je voulais dire à propos de la question de M. DUVERGET ; excusez-moi d'avoir un petit peu dérapé mais je tenais à le faire aujourd'hui car je crois qu'ici et depuis longtemps, nous nous tenons au courant de tout ce qui se passe. Ce décret qui était déjà un peu dans la moulinette, nous le connaissions et dans les derniers achats que nous avons faits, nous avons demandé au constructeur de respecter ces normes. Si on achetait un toboggan, on le prenait aux nouvelles normes. Un maire voisin me disait : «je viens d'acheter un toboggan qui m'a coûté 10 000 F mais il n'est pas conforme. Combien va coûter un toboggan aux nouvelles normes ? Au moins 15 000 F ou 20 000 F».

Pour en revenir à notre plan bus, c'est vrai qu'il ne faut quand même pas employer de trop grands mots : ayatollah, intégrisme, incohérence. J'ai trouvé cela dans des courriers ou dans les textes des journaux et si on a été Adjoint à la circulation à une certaine période, on sait très bien que la solution n'est pas d'avoir des bus qui font le tour de la ville et puis des minibus qui vont pénétrer parce qu'il y a rupture de charge là et cette rupture de charge correspond à une chute de la fréquentation des transports en commun ; c'est garanti, on le voit partout là où les essais ont été faits. La solution n'est pas de dire qu'il n'y aura plus de bus au centre-ville. Nous essaierons d'avoir encore quelques lignes mais il faudra, c'est vrai, s'arranger pour que les bus puissent tourner à droite, de la rue Mégevand à la rue de la Préfecture.

Dont acte.