

Parc Automobile - Acquisition de véhicules propres pour le Parc de la Ville de Besançon

M. LE MAIRE, Rapporteur : De plus en plus, dans toutes les grandes villes, sont mis en évidence les problèmes de pollution due à l'ozone. Les transports sont à l'origine de 70 % des polluants : dioxyde de soufre, monoxyde de carbone, oxyde d'azote, plomb, ozone sont répandus dans l'atmosphère par l'ensemble des véhicules qui, chaque jour, sillonnent la Ville.

La loi sur l'air de décembre 1996 nous impose dans un délai bref d'acquérir ou d'utiliser lors du renouvellement de notre parc automobile, au moins 20 % de véhicules fonctionnant à l'énergie électrique ou au gaz (gaz naturel ou gaz de pétrole liquéfié).

La Ville de Besançon a la volonté de participer activement et résolument à la diminution des rejets polluants dus aux véhicules et d'aller au-delà des objectifs fixés par la loi sur l'air en proposant que le taux soit porté à 80 %, en remplaçant chaque fois que cela est techniquement possible un véhicule traditionnel (de type berline ou fourgonnette) soit par un véhicule à propulsion électrique, soit par un véhicule fonctionnant au GPL.

Afin de déterminer le potentiel global de véhicules propres, les services techniques ont réalisé une étude qui, en conclusion, représente 223 véhicules sur un parc global de véhicules légers de 262, soit 85 % de cette catégorie.

Afin d'atteindre cet objectif qui aurait pour effet de diminuer de 65 % les rejets polluants, il est nécessaire d'obtenir un budget complémentaire d'investissement de 450 KF par an, pendant 10 ans.

Cette action sera menée en partenariat avec EDF, dans le cadre de la charte signée entre la Ville et cette entreprise nationale (notamment par l'installation de bornes de recharge) et avec l'ADEME de Franche- Comté.

Elle sera accompagnée d'un projet de formation des personnels des garages qui devront obtenir la qualification et l'agrément nécessaires à l'entretien et au dépannage de ces «véhicules nouveaux».

Enfin, il est proposé que soit adoptée une mesure de portée symbolique consistant à accorder la gratuité du stationnement à tout véhicule dit «non polluant» qui, pour la circonstance, se verrait attribuer une vignette verte par les services de la Ville.

L'ensemble de ces propositions a été approuvé par les Commissions Environnement et Patrimoine réunies spécialement ensemble le 11 septembre 1997.

Le Conseil Municipal est invité à autoriser l'engagement de cette action.

«M. ROIGNOT : Je veux simplement souligner que l'enjeu de cette opération est finalement d'être incitateur et de montrer l'exemple en terme de protection de l'environnement et de réduction de la pollution due aux circulations de véhicules. Notre effort, volontariste, se fera pratiquement à budget constant si je lie investissement et fonctionnement : un peu plus de charges d'investissement au démarrage pour acquérir ces véhicules, compensées par les économies en fonctionnement dues à l'utilisation de ces énergies nouvelles.

Je souhaiterais également souligner que nous réfléchissons plus particulièrement avec le service Voirie sur les mesures d'incitation à prendre pour amener les Bisontins à utiliser ces véhicules nouveaux, soit sous forme de stationnement gratuit ou amélioré, soit sous forme de pastilles vertes permettant de circuler en ville dans des axes a priori interdits aux autres véhicules.

Naturellement, nous n'avons pas la prétention de réduire considérablement à nous seuls la pollution due à la circulation, mais je répète que c'est une mesure d'incitation et d'exemple auprès de nos concitoyens bisontins.

M. LE MAIRE : La Ville se doit de donner le bon exemple.

M. VOUILLOT : Les problèmes de pollution ne doivent pas être sous-estimés dans la mesure où ils empirent constamment, je crois qu'il faut vraiment considérer avec attention ce genre de proposition.

J'étais intervenu dans un précédent Conseil pour souligner d'une part le risque qu'il y avait à se contenter un peu rapidement des effets de mode, actuellement on est dans l'effet de mode du véhicule électrique, avant c'était un autre, peut-être que dans quelques années ce sera un autre encore, et puis pour rappeler s'il était nécessaire de le faire, qu'il ne fallait surtout pas prendre les véhicules électriques pour ce qu'ils n'étaient pas, c'est-à-dire des véhicules propres. Mes appréhensions se sont largement estompées à la lecture du rapport qui est soumis ainsi qu'à la suite de discussions que j'ai eues avec l'Adjoint et donc je suis parfaitement en accord avec la proposition qui est faite mais la question que je me pose, et qui se pose à nous c'est : comment fait-on pour aller plus loin ?

J'ai envie d'affirmer que si on souhaite agir globalement et penser localement, il nous faut à la fois élargir nos discours et compléter nos actions. Élargir nos discours, cela veut dire bien prendre en compte dans notre réflexion et dans nos discours l'ensemble des impacts environnementaux des décisions que nous prenons. Cela nous permet de constater et de rappeler que par exemple dans le cadre du véhicule électrique en matière d'impact environnemental, on est très loin de la panacée et on est plus près d'un véhicule que je qualifierais de véhicule à pollution réduite et déplacée que de véhicule propre. C'est important de le rappeler et c'est important de le garder à l'esprit. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut rien faire mais il faut le garder à l'esprit. Donc faire attention à ce qu'on dit et globaliser le discours, je dirais, et puis en terme d'action essayer d'aller plus loin.

Alors aller plus loin dans quel domaine ? Par rapport à la compétence d'une ville, je crois que deux champs d'investigation nous sont offerts. Le premier est celui qui a trait à la production d'énergie et l'objectif qui devrait être le nôtre dans le cadre d'une conception locale de la politique de déplacement, c'est essayer de produire localement l'énergie que nous consommons. C'est comme cela que ça marche si on veut obtenir quelque chose de durable. Par exemple pour les véhicules électriques, pourquoi ne pas imaginer, à terme, de produire localement l'énergie que ces véhicules vont consommer, ce qui serait quand même autrement plus intéressant qu'une production par le nucléaire tel que ça se fait actuellement, soit par les systèmes de ce qu'on appelle électro-solaire c'est-à-dire avec des bornes, des capteurs un petit peu à l'image de ce qu'on fait pour les parcmètres, soit avec de l'hydro-électricité, après tout on a sur Besançon 4 seuils naturels qui sont 4 barrages sur le Doubs. Actuellement, ces seuils-là ne sont pas du tout exploités. Il ne s'agit pas du tout de bétonner ou de refaire le grand canal, il s'agit de se poser la question : avec ces seuils-là comment fait-on pour produire de l'énergie ? C'est possible et ça serait peut-être même rentable, en tout cas il faut l'étudier. Autre possibilité qui marche bien à la chaufferie de Planoise : la cogénération avec une énergie de source qui est au gaz. Autre possibilité encore : le biogaz issu soit des stations d'épuration, soit d'un certain nombre de techniques qui pour certaines sont déjà un peu affirmées, pour d'autres sont en devenir. C'était le premier axe.

Le deuxième axe, bien sûr, c'est la politique générale de transports pour essayer de limiter les rejets de pollution. Bien sûr, toutes les décisions municipales en matière de transport, plan de circulation, amélioration du réseau de transports en commun ont une incidence importante. D'autres possibilités peuvent être envisagées, pour certaines elles le sont, pour d'autres ce ne sont que des idées que je verse au débat. La possibilité de promouvoir le système de véhicules en location ou en multi-propriété : le principe consiste à avoir un jeu de véhicules à la disposition de la population en fonction des besoins de chacun. Les gens viennent, louent le véhicule pour un temps donné, ensuite le remettent, ce qui évite d'avoir une acquisition du deuxième ou du troisième véhicule qui

écologiquement et économiquement pose des problèmes, donc en plus c'est rentable. Et puis la possibilité des véhicules hybrides qui est à l'étude actuellement pour les transports en commun, qui est probablement une des solutions les plus porteuses d'avenir en matière d'environnement et sur laquelle j'espère nous reviendrons.

Pour conclure, je dirais qu'avec cette proposition, une dynamique est lancée. Elle est parfaitement dans le droit fil de la tradition de Besançon à la fois d'être un petit peu à la pointe de l'innovation et puis de faire preuve du souci de l'environnement. Elle doit être pour nous l'occasion d'aller plus loin encore et de montrer l'exemple.

M. LE MAIRE : Merci Simon, pour les axes de réflexion donnés à la commission spécialisée.

M. RENOUD-GRAPPIN : Il ne faut pas rêver. Une voiture pour l'instant est toujours faite avec de la ferraille et il y aura toujours des problèmes pour la recycler, des batteries, etc. Donc il faut voir les choses comme elles sont et je crois que M. ROIGNOT les a bien vues. L'opposition municipale le suit tout à fait, depuis qu'il a présenté ce projet de dossier d'arriver à une bonne partie de véhicules «propres» sur la Ville de Besançon. J'espère que vous suivrez financièrement car même s'il a calculé pour que cela ne coûte pas trop cher, je pense qu'il y aura quand même quelques surcoûts qui devraient arriver en parcours. Néanmoins, je pense que c'est une bonne chose de marquer un point là-dessus et que la Ville de Besançon se place bien dans la lutte pour la sauvegarde de l'environnement.

M. NUNINGER : Je crois qu'il ne faut pas se gargariser au niveau du véhicule électrique. Je pense qu'on oublie qu'en France la production électrique est pour 60 à 70 % d'origine nucléaire, c'est l'éternel débat. Le véhicule électrique, c'est de la basse tension, des gros transformateurs, des gros câbles, c'est beaucoup de cuivre, c'est beaucoup d'isolement, c'est beaucoup d'infrastructures, beaucoup plus que pour de la moyenne ou haute tension. Ceci étant, plus il y aura de voitures électriques, plus on consommera de nucléaire et ça pose effectivement un problème de fond sur lequel il faudra réfléchir.

M. LE MAIRE : Ce que nous faisons les uns et les autres.

Mme WEINMAN : Je suis surprise de voir qu'il y a très peu de points de ravitaillement en GPL à Besançon et c'est dommage si on veut encourager ce type de consommation».

Après en avoir délibéré et sur avis favorable de la Commission du Budget, le Conseil Municipal, à l'unanimité, en décide ainsi.

Récépissé préfectoral du 13 novembre 1997.