



Extrait du Registre des délibérations du Conseil de Communauté

Séance du jeudi 30 juin 2011

Conseillers communautaires en exercice : 140

Le Conseil de Communauté, régulièrement convoqué, s'est réuni à la salle des séances de la CCIT du Doubs - 46 avenue Villarceau à Besançon, sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET

Ordre de passage des rapports : 0.1, 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5, 1.1.6, 1.1.7, 1.1.8, 1.1.9, 1.1.10, 1.2.1, 1.2.2, 6.1, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 10.1, 10.2, 10.3

La séance est ouverte à 18h15 et levée à 22h10

Étaient présents : Amagney : Thomas JAVAUX Arguel : André AVIS Audeux : Françoise GALLIOU Auxon-Dessous : Jacques CANAL, Jean-Pierre BASSELIN Auxon-Dessus : Serge RUTKOWSKI (jusqu'au 4.1), Geneviève VERRO (à partir du 1.1.2 et jusqu'au 2.4) Avanne-Aveney : Jean-Pierre TAILLARD Besançon : Hayatte AKODAD (à partir du 1.2.1), Eric ALAUZET, Frédéric ALLEMANN (à partir du 1.1.2), Nicolas BODIN, Pascal BONNET, Patrick BONTEMPS (à partir du 6.1), Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, Benoît CYPRIANI (à partir du 1.1.2), Emmanuel DUMONT (à partir du 1.1.2), Odile FAIVRE-PETITJEAN, Béatrice FALCINELLA, Jean-Louis FOUSSERET, Catherine GELIN, Jean-François GIRARD (jusqu'au 9.2), Jean-Marie GIRERD, Philippe GONON, Jean-Pierre GOVIGNAUX, Nicolas GUILLEMET, Lazhar HAKKAR (jusqu'au 9.1), Martine JEANNIN, Sylvie JEANNIN, Solange JOLY, Jean-Sébastien LEUBA (à partir du 1.2.1), Christophe LIME (jusqu'au 1.2.2), Michel LOYAT, Jacques MARIOT, Annie MENETRIER (à partir du 1.2.1), Carine MICHEL (à partir du 1.1.10), Frank MONNEUR, Nohzat MOUNTASSIR, Jacqueline PANIER, Danièle POISSENOT, Béatrice RONZI, Jean ROSSELOT (à partir du 1.1.2), Jean-Claude ROY, Joëlle SCHIRRER (à partir du 6.1), Marie-Noëlle SCHOELLER (à partir du 1.1.2), Catherine THIEBAUT, Corinne TISSIER (à partir du 6.1), Sylvie WANLIN Beure : Auguste KOELLER Boussières : Bertrand ASTRIC, Roland DEMESMAY Brailans : Alain BLESSEMAILLE Busy : Philippe SIMONIN (à partir du 1.1.2) Chaleze : Christophe CURTY (représenté par Roger GREMION) Chalezeule : Christian MAGNIN-FEYSOT, Raymond REYLE (jusqu'au 1.2.2) Champagny : Claude VOIDEY Champvans-les-Moulins : Jean-Marié ROTH Châtillon-le-Duc : Catherine BOTTERON (représentée par Annie POIGNAND à partir du 1.1.2), Philippe GUILLAUME (représenté par Denis GALLET jusqu'au 1.2.2) Chaucenne : Bernard VOUGNON (à partir du 1.1.2 et jusqu'au 1.2.2) Chaudfontaine : Jacky LOUISON (représenté par Gérard SERVETTE) Chemaudin : Bruno COSTANTINI Dannemarie-sur-Crête : Gérard GALLIOT (jusqu'au 1.2.2) Deluz : Sylvaine BARASSI (représentée par Fabrice TAILLARD) Ecole-Valentin : André BAVEREL, Yves GUYEN (à partir du 6.1) Fontain : Jean-Paul DILLSCHNEIDER Franois : Claude PREIONI Genes : Maryse MILLET Grandfontaine : François LOPEZ, Laurent SANSEIGNE La Chevillotte : Jean PIQUARD La Vèze : Jacques CURTY Larnod : Gisèle ARDIET (représentée par Hugues TRUDET à partir du 6.1) Mamirolle : Daniel HUOT Marchaux : Bernard BECOULET, Brigitte VIONNET Mazerolles-le-Salin : Daniel PARIS Miserey-Salines : Marcel FELT, Denis JOLY Montfaucon : Michel CARTERON, Pierre CONTOZ Montferrand-le-Château : Marcel COTTINY Morre : Gérard VALLET Nancray : Jean-Pierre MARTIN Noironte : Bernard MADOUX Novillars : Bernard BOURDAIS (jusqu'au 9.1) Pelousey : Catherine BARTHELET (jusqu'au 1.2.2), Claudé OYTANA Pirey : Robert STEPOURJINE Pouilley-les-Vignes : Jean-Michel FAIVRE (à partir du 1.1.2 et jusqu'au 2.4) Rancenay : Michel LETHIER Roche-lez-Beaupré : Stéphane COURBET (à partir du 1.1.2), Jean-Pierre ISSARTEL (représenté par Joël JOSSO) Routelle : Claude SIMONIN Saône : Alain VIENNET (à partir du 1.1.2) Serre-les-Sapins : Gabriel BAULIEU Tallenay : Jean-Yves PRALON Thise : Jean TARBOURIECH Torpes : Dominique GRUBER Vaire-le-Petit : Michèle DE WILDE Vaux-les-Prés : Bernard GAVIGNET (à partir du 1.1.4) Vorges-les-Pins : Patrick VERDIER (jusqu'au 1.2.2)

Étaient absents : Avanne-Aveney : Laurent DELMOTTE Besançon : Teddy BENETEAU DE LAPRAIRIE, Yves-Michel DAHOUI, Jean-Jacques DEMONET, Cyril DEVESA, Françoise FELLMANN, Didier GENDRAUD, Fanny GERDIL-DJAOUAI, Abdel GHEZALI, Valérie HINCELIN, Michel OMOURI, Elisabeth PEQUIGNOT, Françoise PRESSE, Edouard SASSARD, Nicole WEINMAN, Zahira YASSIR-COUVAL Beure : Philippe CHANEY Champoux : Thierry CHATOT Chemaudin : Gilbert GAVIGNET Dannemarie-sur-Crête : Jean-Pierre PROST Franois : Françoise GILLET Le Gratteris : Cédric LINDECKER Mamirolle : Didier MARQUER Montferrand-le-Château : Séverine MONLLOR Morre : Jean-Michel CAYUELA Nancray : Daniel ROLET Novillars : Philippe BELUCHE Osselle : Jacques MENIGOZ Pirey : Jacques COINTET Pouilley-les-Vignes : Jean-Marc BOUSSET Pugey : Marie-Noëlle LATHUILIERE Saône : Maryse BILLOT Serre-les-Sapins : Christian BOILLEY Thise : Bernard MOYSE Thoraise : Jean-Michel MAY Vaire-Arcier : Patrick RACINE

Secrétaire de séance : Gérard GALLIOT

Procurations de vote :

Mandants : P. CHANEY, T. BENETEAU DE LAPRAIRIE (à partir du 1.2.1), P. BONTEMPS (jusqu'au 1.2.2), Y.M. DAHOUI, J.J. DEMONET, C. DEVESA, F. FELLMANN, D. GENDRAUD (à partir du 1.1.2), F. GERDIL-DJAOUAI, A. GHEZALI, J.F. GIRARD (à partir du 9.3), L. HAKKAR (à partir du 9.2), V. HINCELIN, J.S. LEUBA (jusqu'au 1.1.10), C. MICHEL (à partir du 1.1.2 et jusqu'au 1.1.9), M. OMOURI, F. PRESSE, E. SASSARD (à partir du 1.1.2), J. SCHIRRER (jusqu'au 1.2.2), C. TISSIER (à partir du 1.1.2 et jusqu'au 1.2.2), N. WEINMAN, Z. YASSIR-COUVAL, R. REYLE (à partir du 6.1), S. MONLLOR, J.M. CAYUELA, D. ROLET, P. BELUCHE (jusqu'au 9.1), C. BARTHELET (à partir du 6.1), J.M. BOUSSET (à partir du 1.1.2 et jusqu'au 2.4), C. BOILLEY, B. MOYSE, J.M. MAY, P. RACINE

Mandataires : A. KOELLER, H. AKODAD (à partir du 1.2.1), S. JEANNIN (jusqu'au 1.2.2), B. RONZI, J.C. ROY, N. MOUNTASSIR, J. PANIER, M.N. SCHOELLER (à partir du 1.1.2), N. BODIN, D. POISSENOT, B. FALCINELLA (à partir du 9.3), S. JEANNIN (à partir du 9.2), E. ALAUZET, B. FALCINELLA (jusqu'au 1.1.10), E. DUMONT (à partir du 1.1.2 et jusqu'au 1.1.9), P. BONNET, C. THIEBAUT, J. ROSSELOT (à partir du 1.1.2), J.L. FOUSSERET (jusqu'au 1.2.2), B. CYPRIANI (à partir du 1.1.2 et jusqu'au 1.2.2), M. LOYAT, N. GUILLEMET, C. MAGNIN-FEYSOT (à partir du 6.1), M. COTTINY, G. VALLET, J.P. MARTIN, B. BOURDAIS (jusqu'au 9.1), C. OYTANA (à partir du 6.1), J.M. FAIVRE (à partir du 1.1.2 et jusqu'au 2.4), G. BAULIEU, J. TARBOURIECH, D. GRUBER, J.P. TAILLARD

Délibération n°2011/001410

Rapport n°6.1 - Projet de pacte pour une ambition partagée pour l'aménagement et le développement autour de la gare Besançon Franche-Comté TGV

Projet de pacte pour une ambition partagée pour l'aménagement et le développement autour de la gare Besançon Franche-Comté TGV

Rapporteur : Nicolas BODIN, Vice-Président

Commission : Prospective, Préparation et accompagnement des grands projets

Inscription budgétaire
Sans incidence budgétaire

Résumé :

La nouvelle gare Besançon Franche-Comté TGV sera mise en service le 11 décembre 2011. La gare TGV confère au secteur élargi autour de la nouvelle gare TGV, du Nord de Besançon au Sud Haute-Saône, un nouveau statut de porte d'entrée de la Franche-Comté et de sa capitale, Besançon. De ce fait, ce territoire est porteur d'enjeux majeurs en matière de rayonnement, d'aménagement et de développement. Le Conseil Régional de Franche-Comté, le Conseil Général du Doubs, la Communauté de Communes du Val de la Dame Blanche, le Grand Besançon, ainsi que les 7 communes directement impactées par la gare (Auxon-Dessous, Auxon-Dessus, Châtillon-le-Duc, Chevroz, Cussey-sur-l'Ognon, Devecey et Geneuille) ont souhaité traduire l'ambition portée par ce secteur dans un texte fondateur, le « Pacte pour une ambition partagée pour l'aménagement et le développement autour de la gare Besançon Franche-Comté TGV ».

I. Un projet de pacte pour une ambition partagée pour l'aménagement et le développement autour de la gare Besançon Franche-Comté TGV

La nouvelle gare Besançon Franche-Comté TGV sera mise en service le 11 décembre 2011. Dans cette perspective, des investissements massifs en matière d'infrastructures sont réalisés ou programmés : LGV, gare, ligne Auxon-Viotte, RDI et RN57.

Le secteur élargi autour de la nouvelle gare TGV, du Nord de Besançon au Sud Haute-Saône, bénéficie depuis plusieurs années d'un développement soutenu, que ce soit en matière d'habitat ou d'économie. Ce secteur est par ailleurs singulier par sa topographie, la qualité de ses paysages et sa richesse agricole et environnementale, autant d'éléments à préserver et à valoriser.

La mise en service de l'équipement structurant que constitue la nouvelle gare TGV et des infrastructures qui l'accompagnent ne fera que renforcer cette dynamique. Au regard des caractéristiques intrinsèques du territoire, cela se traduira par une pression accrue sur les espaces naturels et agricoles.

Plus encore, la gare TGV confère à ce territoire un nouveau statut de porte d'entrée de la Franche-Comté et de sa capitale, Besançon. De ce fait, l'espace élargi autour de la gare est porteur d'enjeux majeurs en matière de rayonnement (image / attractivité), d'aménagement (organisation territoriale / nouvelles centralités) et de développement (équipements structurants, zones économiques).

L'ambition de ce projet de territoire dépasse les dimensions locale et régionale et doit pleinement s'inscrire dans la France et l'Europe de la grande vitesse. Cette ambition trouve aujourd'hui sa traduction dans la rédaction du projet de pacte pour une ambition partagée pour l'aménagement et le développement autour de la gare Besançon Franche-Comté TGV joint en annexe.

Le Conseil Régional de Franche-Comté, le Conseil Général du Doubs, la Communauté de Communes du Val de la Dame Blanche, le Grand Besançon, ainsi que les 7 communes directement impactées par la nouvelle gare ont validé les principes contenus dans le Pacte.

Les 7 communes (Auxon-Dessous, Auxon-Dessus, Châtillon-le-Duc, Chevroz, Cussey-sur-l'Ognon, Devecey et Geneuille) ont souhaité porter une expression spécifique au Pacte dont le contenu est annexé au projet de pacte.

La position du Conseil Général de Haute-Saône sur le Pacte a été sollicitée par les partenaires susmentionnés. Le Conseil Général de Haute-Saône a souhaité associer les Communautés de Communes haut-saônoises impactées par la grande vitesse avant de se prononcer sur son contenu.

II. Un système de gouvernance se met progressivement en place pour permettre l'implication de toutes les collectivités concernées

A l'initiative du Grand Besançon et en partenariat avec les collectivités et acteurs concernés, un cadre spécifique de gouvernance a émergé dès 2005 avec la mise en place du Comité d'orientation TGV. Ce dernier réunit tous les acteurs du projet TGV : maîtres d'ouvrage de la LGV et de la gare (RFF, SNCF), Etat, Région Franche-Comté, Conseil Général du Doubs, Ville de Besançon, Communauté de Communes du Val de la Dame Blanche, Syndicat Mixte du SCoT, AudaB... En janvier 2009, le Comité d'orientation TGV s'est élargi au Conseil Général de Haute-Saône. Ce cadre de gouvernance a participé à la mise en cohérence des différentes opérations portées par les principaux partenaires que constituent Ville - Grand Besançon (ZAC d'Auxon, Pôle Viotte, haltes ferroviaires Nord), Département du Doubs (aménagement de la RDI), Région Franche-Comté (desserte par le réseau TER cadencé) et Etat (RN57).

Il apparaît nécessaire de renforcer cette dynamique au travers d'une double action :

- l'intégration plus forte des projets de développement en cours d'élaboration à toutes les échelles, depuis la proximité immédiate de la nouvelle gare TGV jusqu'à l'aire urbaine de Besançon élargie,
- le renforcement des outils de pilotage et de gouvernance opérationnelle soutenant et accompagnant la concrétisation de ces projets.

Il est ainsi proposé de construire un outil opérationnel qui pourrait prendre la forme d'un Syndicat mixte ouvert et dont le but serait de piloter un projet global de développement durable ambitieux sur un territoire élargi autour de la gare Besançon Franche-Comté TGV. La structure proposée vise ainsi à coordonner l'ensemble des initiatives publiques et privées afin de faciliter la mise en œuvre des opérations et d'en garantir la cohérence.

A la majorité, 11 Contre, 1 Abstention, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur le projet de Pacte pour une ambition partagée pour l'aménagement et le développement autour de la gare Besançon Franche-Comté TGV et son annexe relative à l'expression des 7 communes directement impactées par la gare TGV.

Préfecture de la Région Franche-Comté
Préfecture du Doubs
Contrôle de légalité
Reçu le



- 8 JUIL. 2011

Pour extrait conforme,

Le 1er Vice-Président Délégué,

Gabriel BAULIEU

Rapport adopté à la majorité :

Pour : 111

Contre : 11

Abstention : 1

Délibération du Conseil de Communauté du jeudi 30 juin 2011
Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

3/10

Projet de pacte pour une ambition partagée pour l'aménagement et le développement autour de la gare Besançon Franche-Comté TGV

La nouvelle gare Besançon Franche-Comté TGV, en complémentarité avec la gare de Besançon Viotte, accueillera ses premiers voyageurs lors de la mise en service du TGV Rhin-Rhône le 11 décembre 2011.

Dans cette perspective, des investissements importants en matière d'infrastructures sont d'ores et déjà réalisés ou programmés : LGV, gare, ligne Auxon-Viotte, RDI et RN57. A moyen et long termes, des investissements complémentaires seront encore réalisés dans ce domaine.

Autour de la nouvelle gare Besançon Franche-Comté TGV, le secteur élargi situé du nord de Besançon au sud de la Haute-Saône, des franges du Jura au Doubs central, bénéficie depuis plusieurs années d'un développement soutenu en matière d'habitat ou d'économie entraînant une forte pression foncière. Ce secteur singulier de par sa topographie, la qualité de ses paysages et sa richesse agricole et environnementale est actuellement en pleine mutation. Les évolutions à venir doivent être anticipées, concertées et organisées, afin de renforcer et structurer cette dynamique et d'accompagner la mise en service de l'équipement structurant que constitue la nouvelle gare TGV et des infrastructures qui l'accompagnent.

Plus encore, la gare TGV confère à ce territoire un nouveau statut de porte d'entrée de la Franche-Comté, de sa capitale Besançon, et des territoires desservis dans les trois départements du Doubs, de la Haute-Saône et du Jura. De ce fait, l'espace élargi autour de la gare est porteur d'enjeux majeurs en matière de rayonnement métropolitain (image/attractivité), d'aménagement (organisation territoriale/nouvelles centralités), de développement (équipements structurants, zones économiques), de dessertes et d'accessibilité.

L'ambition du développement et de l'organisation de ce secteur dépasse les dimensions locale et régionale et doit pleinement s'inscrire à l'échelle du sillon Rhin-Rhône, de Lyon à Strasbourg, afin de devenir réalité dans la France et l'Europe de la grande vitesse.

A un horizon de 50 ans, Besançon, capitale régionale, aura renforcé ses fonctions métropolitaines et son centre se sera élargi vers le nord. L'aire urbaine de Besançon aura renforcé son développement au-delà de l'Ognon. Besançon et toute sa zone de rayonnement bénéficieront pleinement de leur position concurrentielle située à mi-chemin entre Lyon et Strasbourg. Pour autant, l'histoire de ce développement, telle qu'on l'imagine, ne s'écrit pas toute seule.

Cette ambition et ce volontarisme sont indispensables à la construction de l'avenir de notre territoire. Toutes les collectivités et tous les acteurs économiques se rassemblent aujourd'hui autour de cette nécessité.

Il faut, pour en permettre la réalisation, porter une vision volontariste de l'avenir de ce territoire à construire, aux échelles de la Région, des départements du Doubs, de la Haute-Saône et du Jura, de l'agglomération de Besançon et des différents pôles desservis par la nouvelle gare.

Cette vision doit se décliner dans 3 dimensions :

- tout d'abord au travers d'une approche métropolitaine volontariste,
- puis d'un projet de territoire ambitieux (urbanisation, services, économie...),
- et enfin via un maillage d'infrastructures adaptées aux modes de déplacement de demain.

La complexité de ces enjeux, la reconnaissance de ces imbrications d'échelles d'intervention ne doit pas occulter l'importance de la démarche même de projet qui est à mettre œuvre.

La mise en place de nouveaux modes démocratiques, en lien plus étroit avec les habitants, sera un gage de partage de connaissance du territoire en même temps qu'une approche novatrice.

I. Un nouveau territoire est appelé à se structurer à partir de la nouvelle gare TGV et à participer au renforcement des fonctions métropolitaines de Besançon et du Centre Franche-Comté

En se projetant dans une dynamique de renforcement de l'attractivité du sillon « Rhin/Rhône » dans les décennies à venir, l'agglomération du Grand Besançon et les territoires adjacents du Doubs, de la Haute-Saône et du Jura peuvent dès à présent poser les bases d'un rayonnement renouvelé se positionnant comme une référence incontournable sur cet axe stratégique. Cette lisibilité nationale, voire européenne doit se rechercher au travers d'une valorisation renforcée des fonctions qui fondent l'identité de l'aire métropolitaine Besançon Centre Franche-Comté, appuyée sur les domaines de la culture, de l'enseignement supérieur, de la recherche ou encore de l'excellence économique, sans que cette liste ne soit exhaustive.

Cette ambition métropolitaine s'appuie aussi sur les complémentarités et les partenariats avec chacune des métropoles de l'axe Rhin Rhône, de Strasbourg à Lyon, et notamment au sein de la Franche-Comté.

Concomitamment à la structuration d'une politique avec une ambition métropolitaine, le projet pour le territoire comprend trois objectifs complémentaires :

- **Réussir la « greffe » de la nouvelle gare TGV avec le tissu urbain de proximité**

Cet enjeu est primordial et passe par une association forte des acteurs locaux de proximité (structures intercommunales, communes, habitants) pour ancrer les projets dans une réalité locale partagée.

Sur cette focale resserrée, l'anticipation et l'organisation du développement de l'agglomération de Besançon vers le nord est aujourd'hui nécessaire sans écarter la recherche d'un équilibre est/ouest dans l'aménagement urbain de demain.

De nouvelles formes d'urbanisation sont à rechercher dans ce secteur pour s'inscrire dans une dimension développement durable permettant une utilisation économe du foncier, valorisant les atouts environnementaux d'ores et déjà existants et répondant aux nouveaux besoins exprimés en termes d'habitat.

La réussite de cette greffe avec la LGV doit aussi être pensée au-delà du court terme, avec l'identification de secteurs stratégiques de développement pour un horizon à moyen terme, la constitution de réserves foncières doit être envisagée pour préserver le futur.

Cette greffe avec la LGV passe également par des outils comme le SCoT de l'agglomération de Besançon et l'élaboration notamment des PLU multi communaux des six communes du secteur de la nouvelle gare TGV pour déterminer les axes d'aménagement au nord de l'agglomération bisontine.

Des PLU sont également en cours d'élaboration dans le sud de la Haute-Saône et un SCoT envisagé autour de l'agglomération vésulienne. Une coordination rapprochée entre ces démarches et celles déjà engagées devra être mise en place.

Il importe aujourd'hui sur ces bases, de concrétiser une action commune, associant les enjeux d'aménagement du territoire de part et d'autre des rives de l'Ognon. Cela passe par :

- un schéma d'organisation du territoire à l'échelle interdépartementale aujourd'hui nécessaire,
- une approche foncière aux diverses échelles, en s'appuyant sur des outils communs.

- **Renforcer l'aire métropolitaine de Besançon en lien avec les territoires de proximité (Besançon Centre Franche-Comté)**

Le développement autour de la nouvelle gare Besançon Franche-Comté TGV doit s'attacher à conforter les fonctions métropolitaines de Besançon avec la programmation concertée et ambitieuse d'investissements et d'équipements publics, afin de conférer un effet vitrine et renforcer la notoriété et l'attractivité du pôle.

L'articulation de ce secteur avec le centre ville de Besançon, au travers de la liaison fer avec Viotte et les 3 haltes ferroviaires, en constitue un point d'appui.

Ce développement doit s'appuyer sur une réelle appréhension des enjeux partagés sur le long terme afin de considérer l'ensemble de l'espace, en allant au-delà des contraintes territoriales.

- **Ancrer l'aire métropolitaine de Besançon dans un territoire régional et interrégional**

Au-delà de la construction de l'aire métropolitaine bisontine, le confortement des relations avec les pôles de Vesoul, Dole, Pontarlier, les pôles intermédiaires proches : Rioz, Gray, Ornans, Baume-les-Dames, et les espaces plus éloignés situés en Haute-Saône et dans le Haut-Doubs est nécessaire pour maintenir une attractivité de ces territoires pour lesquels l'arrivée de la LGV n'est pas sans conséquences.

Pour « connecter » ces territoires au TGV et leur apporter une plus-value, de nouvelles modalités de liaisons se mettent en place, au travers :

- d'un renforcement des réseaux de transports pour irriguer les espaces ruraux et leur permettre une mise en relation optimisée avec l'infrastructure LGV,
- à cet effet, la mise en place du cadencement TER qui comprend également les dessertes interdépartementales par bus Livéo et départementales au travers de Mobidoubs, la réorganisation des dessertes bus Ginko vers la gare TGV et les adaptations de l'organisation des transports par les différentes AOT (Région, Départements, Agglomérations...) apporteront de nouvelles possibilités dès décembre 2011,
- d'une organisation de complémentarité entre ces espaces (en termes de produits touristiques, services, emplois) pour inciter les usagers de la ligne LGV à rayonner sur un territoire plus vaste au delà de l'espace de proximité de la future gare Besançon Franche-Comté TGV.

II. Un développement économique autour de la nouvelle gare s'appuyant sur la valeur et l'attractivité environnementale de cet espace de vie

Le développement économique dans ce secteur et pour le pôle de Besançon doit se prévoir dans une complémentarité active avec les agglomérations de la Métropole Rhin-Rhône et selon le génie propre de ce bassin d'emplois (microtechniques, médical, tertiaire, etc.). Les acteurs économiques y seront précisément associés (CCIR, CCIT, Agences...) permettant ainsi la mobilisation des outils existants et à venir (SRDE...).

A cet égard, un projet structurant sur diverses échelles doit être mis en perspective dès à présent, afin de donner du poids aux territoires desservis par la gare Besançon Franche-Comté TGV, de valoriser l'effet levier de la gare et de développer une visibilité à l'échelle interrégionale.

Cela passe par la volonté de :

- **Construire un quartier gare ambitieux et innovant, sur la base d'un urbanisme de clairière :**
Le développement du site aux abords de la gare doit s'appuyer sur une image de qualité et d'excellence et faire de l'enjeu de préservation des paysages et des milieux, un atout pour le valoriser sur la base des démarches engagées.
- **Renforcer l'accueil d'entreprises sur un périmètre élargi au-delà du Parc tertiaire situé à proximité immédiate de la gare :**
Il convient de mailler le territoire (secteur Doubs et Haute-Saône) de zones d'activités complémentaires à ce parc d'activités et susceptibles d'accueillir le développement d'activités endogènes (industrielles par exemple). Cette coopération doit se faire au travers d'un schéma de développement économique partagé et harmonisé (par exemple sous la forme d'un schéma interdépartemental des zones d'activités) s'appuyant sur un réseau organisé de services aux entreprises permettant à l'ensemble des territoires de conforter, sans concurrence exacerbée et stérile, leur développement économique.
- **Promouvoir le tourisme de court séjour :**
La rapidité des déplacements favorise les séjours de courte durée qu'il conviendra de capter en lien avec le centre de l'agglomération et les pôles touristiques régionaux au travers d'une offre touristique adaptée.
Les nouveaux schémas du tourisme (schémas régional et départementaux, schéma de la Ville et du Grand Besançon) permettront aux divers acteurs (CRT, CDT) d'assurer la promotion interdépartementale des offres en s'appuyant sur l'arrivée du TGV.
- **Travailler des projets s'appuyant sur un marché du travail élargi :**
La rapidité de transport permet d'étendre l'aire d'influence de cet espace économique et de recherche à de nouveaux acteurs économiques (recherche, innovation...) et de nouveaux projets d'excellence. Le bassin de recrutement, notamment des cadres, sera élargi par le TGV Rhin-Rhône et va opérer un rapprochement significatif entre les différentes agglomérations de la métropole Rhin-Rhône.

II. Un système d'infrastructures et de transport adapté aux diverses échelles du projet ...

A travers la déclaration de partenariat « de TEMIS » du 7 décembre 2007, les collectivités ont affirmé leur mobilisation pour assurer une desserte multimodale du secteur d'Auxon à l'ouverture de la gare, se répartissant les charges des infrastructures et des services à mettre en place.

Ces choix croisent les nouvelles aspirations de notre société en matière de mobilité et de vie urbaine ; le Grenelle de l'environnement a depuis lors défini un nouveau cadre pour les politiques de transport devant permettre de relever les défis environnementaux et énergétiques.

L'accent est porté sur le rééquilibrage en faveur des modes alternatifs à la route et à l'aérien et sur le soutien des évolutions technologiques et des nouvelles formes de mobilité. Pour autant, la route restera prépondérante parmi les modes de déplacement, y compris collectifs, à certaines échelles et son usage doit être optimisé.

Des décisions collectives sont nécessaires pour impulser ce développement ambitieux et maîtrisé, décisions qui devront prendre en compte les différentes échelles de mobilité suivantes :

... Pour irriguer la métropole Rhin-Rhône et la mettre en relation avec les autres pôles nationaux et internationaux

Les infrastructures du ressort national entrent principalement en ligne de compte et les transports collectifs jouent un rôle important : les trois branches de la LGV et les services à grande vitesse qui y circuleront, les liaisons avec les aéroports voisins, l'autoroute A36, la RN57. Les lignes ferroviaires classiques pour le fret et les liaisons à grande vitesse avec le Haut-Doubs et avec l'ouest de la Suisse interviennent en complément.

La réalisation des trois branches de la LGV Rhin-Rhône doit être poursuivie en intégralité, afin d'obtenir la totalité des effets recherchés et notamment inscrire la Franche-Comté et les territoires desservis par la gare Besançon Franche-Comté TGV dans le réseau Européen de transport à grande vitesse et les rapprocher de l'Allemagne et de la Suisse, ainsi que de Lyon et de la Méditerranée et des aéroports internationaux.

La mise à deux fois deux voies en totalité de la RN57 doit également être réalisée pour mieux relier notamment Pontarlier et la Suisse, mais également Vesoul et la Lorraine.

Ces actions passent notamment par un lobbying important auprès de l'Etat et de l'Europe.

... Pour accompagner l'évolution du bassin de vie autour de Besançon Centre Franche-Comté, intégrant le nouveau pôle majeur que représentera le site d'Auxon, ainsi que l'extension de sa zone d'influence sur les trois Départements du Doubs, du Jura et de la Haute-Saône. La multimodalité dans sa plus grande diversité est le support des déplacements à cette échelle. Pour cela, les projets suivants doivent être mis en œuvre :

- réalisation de haltes situées sur la liaison ferroviaire Auxon-Viotte,
- réseau Ginko desservant la gare TGV et système à deux gares articulé avec le futur tramway du Grand Besançon,
- les lignes de transport de voyageurs et de scolaires doivent également desservir la gare,
- accès routiers (RDI et à terme aménagement d'accès complémentaires par l'ouest et avec les territoires de la Haute-Saône),
- desserte de la gare par les modes doux,
- organisation du stationnement (abords de la gare et parkings relais), développement du covoiturage, de l'auto-partage.

Chacune de ces actions sera mise en œuvre dans le cadre des compétences de chacune des collectivités, après concertation et partage des objectifs par chacun des partenaires.

... Pour favoriser le développement de l'agglomération de Besançon

Des liaisons performantes et une desserte fine sont à organiser entre le nouveau pôle de développement du secteur de la gare Besançon Franche-Comté TGV et le centre ville de Besançon, ainsi qu'avec et les différents secteurs de développement économique, universitaires ou culturels de TEMIS, du secteur de la Bouloie, des Hauts de Chazal. Si la route assure une fonction importante de par la desserte fine qu'elle permet et qu'à ce titre, les infrastructures existantes sont à améliorer et leur usage à optimiser, l'approche multimodale est pertinente. A ce niveau, les déplacements s'appuient sur les lignes ferroviaires classiques et les services TER, les lignes régulières de transport collectif, les réseaux routiers, le covoiturage.

Le déploiement d'un tel système de mobilité autour de la LGV est d'ores et déjà envisagé, mais devra trouver à se renforcer à long terme, accompagnant ainsi la montée en puissance du développement urbain et économique, l'émergence de la fonction métropolitaine et l'ouverture sur l'Europe, tout en s'adaptant aux moyens publics mobilisables et à l'essor des nouveaux modes de déplacement.

A la hauteur des enjeux qui s'y rattachent, la préservation de l'environnement, tant naturel qu'humain, doit constituer une préoccupation permanente et centrale à tous les stades de la planification et des aménagements.

La solidarité, nationale et locale, apparaît comme une valeur fondatrice pour la construction de ce système de transport.

A ce titre, une attention particulière est à porter aux communes voisines de la gare TGV dont le contexte sera significativement bouleversé, mais également aux territoires sensibles plus éloignés qui ne doivent pas subir les contre effets d'un développement trop concentré (Haut Doubs, nord de la Haute-Saône).

IV. Un système de gouvernance se met progressivement en place pour permettre l'implication de toutes les collectivités concernées...

Grâce à la mobilisation des collectivités et acteurs concernés, un cadre spécifique de gouvernance a ainsi émergé dès 2005 avec la mise en place du Comité d'orientation TGV présidé par le Grand Besançon. Ce Comité réunit tous les acteurs du projet TGV : maîtres d'ouvrage de la LGV et de la gare (RFF, SNCF), Etat, Région Franche-Comté, Conseil général du Doubs, Grand Besançon, Communauté de communes du Val de la Dame Blanche, Ville de Besançon, Syndicat mixte du SCoT, AudaB...

En janvier 2009, le Comité d'orientation TGV s'est élargi au Conseil général de la Haute-Saône. Ce cadre de gouvernance a participé à la mise en cohérence des différentes opérations portées par les principaux partenaires que constituent Grand Besançon - Ville (ZAC d'Auxon, Pôle Viotte, haltes ferroviaires nord), Département du Doubs (aménagement de la RDI) et Région Franche-Comté (desserte par le réseau TER cadencé).

Il est ainsi proposé de construire, un outil opérationnel dont le but est de piloter un projet global de développement durable ambitieux sur un territoire élargi autour de la gare Besançon Franche-Comté TGV. La structure proposée vise ainsi à coordonner l'ensemble des initiatives publiques et privées afin de faciliter la mise en œuvre des opérations et d'en garantir la cohérence.

La structure pourrait se doter rapidement, au regard de l'analyse des projets, de compétences opérationnelles dans les domaines de l'aménagement et de l'intervention foncière. Elle pourrait également étendre ses compétences à la maîtrise d'ouvrage d'opérations et d'équipements reconnus d'intérêt syndical.

Avec au sein de la démarche de projet, la représentation garantie des 7 communes proches de la gare TGV : Auxon-Dessus, Auxon-Dessous, Châtillon le Duc, Chevroz, Cussey sur l'Ognon, Geneuille et Devecey, toutes rassemblées et déterminées afin que l'avenir de cet espace à fort enjeu puisse rester ouvert à des demandes réelles d'habitants, d'associations ...

En cela, il est proposé de faire de la « démarche même » un acte du « pacte », qui assure d'une réflexion essentielle sur le développement du territoire, et permette que l'engagement et l'engouement des citoyens restent possibles, voire parfois déterminants :

- en élargissant le champ du dialogue à plus de démocratie
Ouvrir les groupes de travail à des personnalités extérieures indépendantes, spécialistes ou profanes, et donner à la recherche, à l'inédit, au tâtonnement, à la controverse une force motrice
Communiquer en direction des habitants comme on partage une expérience
- en allant du local au global, de l'échelle communale aux enjeux supra-communaux, comme on va de l'individu à la société
Reconnaître en ce sens l'importance du rôle des « petites communes » et de leurs élus, en lien direct avec les habitants
Oser le déplacement du curseur des hiérarchies de décision et permettre la reconnaissance des personnalités tout aussi multiples que diverses actrices du projet, pour un partage enrichi
- en prenant le risque d'inventer la démarche
Eviter toute approche standardisée, vocabulaire banalisé / en matière de concertation et de participation
Forcer à la notion d'esprit plutôt qu'à une quelconque reconduction de modèle ou de méthode
Permettre l'étonnement et réactiver l'implication des habitants comme une exigence de l'individu dans la société, pour la société. Favoriser une démarche qui ne soit pas qu'affaire de procédure, mais qui relève bien d'une demande véritable.

Cette proposition n'est pas celle d'une gouvernance.

Elle engage entièrement l'humain, à tous les niveaux, pour tous les acteurs. Elle demande à ce que le politique se mobilise autrement, et défende avec vigilance l'espace des débats.

Cette requête est à la fois culturelle et sociale et ne pourra exister sans une ferme volonté politique.