

Amélioration de la voirie nationale - Contrat de Plan État/Région (X^{ème} Plan) - Convention

M. l'Adjoint RÉGNIER, Rapporteur : Lors de la réunion du 28 juin 1989 organisée par M. le Préfet de Région sur le Contrat de Plan concernant l'amélioration de la voirie nationale, les différentes collectivités locales se sont mises d'accord sur les participations financières afférentes aux opérations figurant au X^{ème} Plan.

Il convient aujourd'hui d'autoriser M. le Député-Maire à signer les conventions se rapportant aux deux opérations suivantes :

1. RN 73 - Pénétrante Ouest de Besançon. Mise à deux fois deux voies de la route de Dole entre Châteaufarine et la Belle Étoile pour une estimation de travaux de 28 500 KF.

2. RN 57 - Voie de desserte et de contournement Sud-Ouest de Besançon - Voie des Mercureaux, pour une estimation d'une 1^{ère} tranche de travaux de 80 000 KF inscrite au X^{ème} Plan. L'opération globale est estimée à 414 000 KF.

La clé de financement retenue par l'État et les collectivités par nature du classement de la voie se résume ainsi :

Nature de la voie	État	Région	Département	Ville
Rase campagne	50 %	25 %	25 %	
Péri-urbain	42,5 %	27,5 %	27,5 %	2,5 %
Milieu urbain	27,5 %	24 %	24 %	24,5 %

A partir de cette clé de répartition et en fonction de la part des travaux en péri-urbain et en milieu urbain, la charge globale pour les différents partenaires sera par opération la suivante :

1. RN 73 - Pénétrante Ouest : entre Châteaufarine et la Belle Étoile

État	33,5 %	9 548 KF
Région	25,4 %	7 239 KF
Département	25,4 %	7 239 KF
Ville	15,7 %	4 474 KF
Total		28 500 KF

2. RN 57 - Voie de desserte et de contournement Sud-Ouest de Besançon - Voie des Mercureaux 1^{ère} tranche

État	32,5 %	26 000 KF
Région	25 %	20 000 KF
Département	25 %	20 000 KF
Ville	17,5 %	14 000 KF
Total		80 000 KF

Il est précisé que ces pourcentages seront appliqués à toutes réestimations éventuelles des opérations rendues nécessaires par les évolutions techniques des projets ou par les circonstances économiques.

Comme il avait été mentionné lors du Conseil Municipal du 25 janvier 1988 adoptant le tracé de la voie de desserte et de contournement, la Ville confirme notamment ses demandes :

- d'être associée à toutes les études à réaliser pour ces opérations,
- que soient pris en compte dans les enveloppes financières de ces opérations tous les aménagements liés aux aspects de l'environnement (paysagers, bruits, architecturaux, etc.).

Après avis favorable de la 8^{ème} Commission, le Conseil Municipal est appelé à :

- autoriser M. le Député-Maire à signer les conventions État-Région-Ville sur ces deux opérations aux conditions énoncées ci-dessus,

- s'engager à financer dans les budgets à venir les sommes nécessaires suivant l'échéancier fixé par l'État.

M. RÉGNIER : Je ne veux pas vous abreuver de chiffres, ils figurent, ainsi que les clés de répartition entre les diverses collectivités, dans vos dossiers ; les deux premiers surtout ont une importance capitale pour l'aménagement de notre ville. Si, sur la mise à quatre voies de la RN 73, de la Belle Étoile à Planoise, sur l'échangeur de Châteaufarine -ces deux projets doivent normalement être terminés fin 1991- et sur l'aménagement de la route de Dole en 1990, il y a à mon avis unanimité, par contre, sur la RN 57, voie de desserte et de contournement, il y a quelques avis qui divergent.

Le Conseil Municipal, en votant ce dossier, exprimera l'urgence qu'il y a à lancer ce projet. Au niveau de la circulation, l'ensemble des clignotants sont au rouge. La gestion centralisée des carrefours à feux dans un premier temps, le tunnel sous la Citadelle dans un second temps, l'extension des transports en commun en périphérie si ce projet voit le jour, nous apporteront quelques bouffées d'oxygène mais seront loin de résoudre tous les problèmes de circulation que connaît Besançon, comme d'ailleurs l'ensemble des villes, puisque l'ensemble des immatriculations automobiles augmente assez rapidement.

Quand on voit les réalisations que viennent de terminer nos amis suisses entre Lausanne et la frontière française, et que l'on voit le niveau du débat, bien souvent à ras des pâquerettes, sur le contournement, on se prend à rêver.

C'est pourquoi, chers collègues, j'espère que ce soir, pour affirmer la détermination, la volonté de la Ville d'aller au plus vite sur ce projet, une large majorité se fera jour. Et comme je sais que le débat dévié sur le tunnel, je vous donne quelques précisions. Ce projet a été classé dans les principales priorités de la Municipalité, nous avons prévu le financement à condition que les autres collectivités participent. Nous avons rencontré le Conseil Régional qui nous a donné son accord pour une prise en charge de 24 %, nous rencontrons le Conseil Général ce mois-ci, nous espérons son accord. Une fois obtenu l'accord des trois collectivités, nous irons au Ministère pour demander le déclassement de ce projet qui ne figure pas au Xème Plan, et le transformer en maîtrise de l'ouvrage Ville et négocié une aide. Tout cela pourrait être prêt dans l'année 1990. Nous pourrions alors lancer les acquisitions foncières et études complémentaires, il faut deux ans 1991 - 1992, lancer la réalisation, deux ans encore de travaux, 1993 - 1994 et si tout va bien, je le mets entre guillemets, ouverture possible en 1995, coût : entre 45 et 50 millions de francs. Quelques précisions encore, j'ai entendu divers discours et lu quelques écrits de divers horizons présentant le tunnel comme le remède à tous nos problèmes de circulation, voire le miracle pour la ville ; je pense qu'il faut être beaucoup plus réaliste, le tunnel nous permettra de supprimer le transit dans le centre-ville, ça c'est un fait, il dégagera une partie des problèmes de la rocade, je dis bien une partie des problèmes de la rocade, mais il ne règlera pas les problèmes du boulevard et de la rue de Vesoul. Il permettra tout simplement de patienter en attendant la voie de desserte et de contournement. Je pense qu'il fallait le préciser ce soir.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Merci Monsieur l'Adjoint. Je constate que votre commission a une vue à plus long terme que ce que certains indiquaient tout à l'heure à partir de certains dossiers.

M. NACHIN : Je crois que nous avons déjà eu l'occasion de parler du projet dit voie des Mercureaux. Il est bien évident que pour la première partie qui concerne l'aménagement du carrefour de Châteaufarine, nous sommes d'accord.

En ce qui concerne le projet de voie de desserte et de contournement, il faut rappeler qu'il s'agit là d'un problème qui se pose de manière urgente. Il y a un problème à résoudre d'urgence, c'est le problème de la traversée de Besançon, or il y a deux projets qui sont opposés, le projet défendu par Bernard RÉGNIER de voie de desserte et de contournement, dite voie des Mercureaux et le projet du collectif pour le contournement de Besançon qui utilise en partie le CD 108 et le CD 104. La voie des Mercureaux pour laquelle on nous demande aujourd'hui de nous engager pour un premier financement, c'est le projet qui va représenter sur le plan écologique, un gâchis absolument dément par le saccage du vallon des Mercureaux, par le saccage du site de Beure, par les nuisances qu'il va engendrer dans le quartier des Montboucons et de Planoise.

Ce sera un gâchis financier : il faut que les Conseillers Municipaux soient bien conscients de l'enjeu financier de ce projet, un financement qui a été évalué actuellement à 700 millions de francs, 414 millions uniquement pour la voie dite des Mercureaux entre le Trou au Loup et le pont de Beure, or on sait que dans cette voie, il est prévu la construction de plusieurs tunnels qui seront construits dans une zone très instable et il est à prévoir sans aucun doute des augmentations en ce qui concerne le financement. Je voudrais d'ailleurs donner un exemple de ce que pourraient représenter les surcoûts concernant la voie des Mercureaux, l'aménagement du carrefour de Châteaufarine est passé en 5 ans de 13 millions de francs à 33 millions de francs, c'est-à-dire qu'il a été presque multiplié par 3. Si le projet de la voie des Mercureaux qui est évalué actuellement à 700 millions est multiplié dans ce même ordre, cela va faire des sommes absolument faramineuses.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Cela n'a rien à voir.

M. NACHIN : Ce n'est pas du tout le même projet et il est vraisemblable -non mais RUEFF tu permets que je termine, c'est moi qui ai la parole-.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Non, je vous en prie, pas de remarques particulières, c'est moi qui donne la parole. Vous avez toujours la parole Monsieur NACHIN mais vous permettrez aux collègues de s'étonner quand même, de comparer le projet du carrefour de Châteaufarine qui est passé de 13 à 33 millions de francs parce qu'on a changé totalement le projet, mais totalement et un autre secteur avec d'autres travaux. Je ne pense pas qu'on changera de la même façon que ce carrefour de Châteaufarine, c'est très différent. Mais allez-y poursuivez, vous avez seul la parole.

M. NACHIN : Chacun sait très bien que s'il y a des surprises à avoir en ce qui concerne le financement d'un projet, les surprises seront encore plus grandes en ce qui concerne la voie des Mercureaux, sachant dans quel terrain vont être creusés les tunnels dans le vallon des Mercureaux qu'en ce qui concerne le carrefour dont il vient d'être question.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Je ne suis pas technicien, vous non plus, allez-y, continuez.

M. NACHIN : Non, mais enfin il y a des études qui ont été faites concernant la nature des sols. C'est un projet qui est irréaliste parce que actuellement, si l'on veut réaliser ce projet au coût des financements qui sont annoncés, il faudra 20 ans pour que la voie des Mercureaux soit réalisée.

Il y a un autre fait dont il faut tenir compte, c'est que le Tribunal Administratif, par une décision du 3 octobre 1989, vient de décider l'annulation de la déclaration d'utilité publique, ce qui va retarder les premiers travaux qui pourraient être engagés dans le vallon des Mercureaux, ce dont nous nous félicitons. Je propose que les crédits qui pourraient être réservés à ce moment-là, du fait qu'il n'y a pas lieu de les voter pour un projet qui ne va pas voir certainement un commencement cette année, peut-être même avant longtemps, que ces crédits soient affectés au tunnel sous la Citadelle. Je suis entièrement d'accord avec Bernard RÉGNIER, le tunnel sous la Citadelle, ce n'est pas le miracle à tous nos remèdes mais il s'agit d'un projet sur lequel tout le monde est d'accord, c'est un projet qui est relativement peu coûteux, on

a indiqué 45 à 50 millions de francs, c'est guère plus que le pont Denfert Rochereau, ce sera une solution à l'asphyxie du centre-ville et permettra également une circulation plus facile entre les communes périphériques entre elles, et entre les communes périphériques et la Ville de Besançon. Il permettra également de rendre possible la définition d'un nouveau plan de circulation.

Pour ces diverses raisons, nous souhaitons que le Conseil Municipal donne son accord pour la partie du Contrat État/Région concernant la mise à deux fois deux voies de la route de Dole entre Châteaufarine et la Belle Étoile, mais qu'il réserve sa décision concernant le financement de la voie de desserte et de contournement et que les crédits ainsi disponibles soient affectés au démarrage du creusement du tunnel sous la Citadelle.

M. FOUSSERET : Je voudrais tout d'abord dire à nos collègues Verts -vous pouvez remarquer je ne dis pas nos collègues Écologistes- parce que je crois qu'ici dans cette assemblée personne n'a le monopole de l'écologie, pas plus la droite que la gauche, que les Verts. Donc, je voudrais leur dire que -oui la droite même si elle est en partie absente pour l'instant, la droite est partie au vert effectivement- donc je voudrais dire ce soir...

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Ne soyez pas indiscret, ils peuvent partir où ils veulent...

M. FOUSSERET : ...je voudrais dire ce soir qu'il est bien évident pour nous tous que l'environnement c'est une chose que nous prenons en compte et je crois que la Ville dans le dernier mandat, l'a montré à de nombreuses reprises, je le rappelais encore ce soir. Nous serons bien sûr très attentifs à tous les problèmes d'environnement : en tant que Conseiller Général de Planoise par exemple, je sais que nous avons déjà évoqué ce problème et qu'il est bien certain que les services techniques, l'Adjoint à l'Environnement, l'Adjoint RÉGNIER, la Municipalité sont très attentifs à ne pas apporter des nuisances nouvelles et trop importantes à toutes les populations qui vont être concernées par cette voie de desserte. Cela c'est une chose ; mais je voudrais surtout revenir à une petite feuille verte qui nous a été remise.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Je ne l'ai pas lue... !

M. FOUSSERET : Moi non plus, je l'ai parcourue très rapidement. Une petite feuille verte qui m'a été remise ce soir, concernant la désignation d'un commissaire-enquêteur qui était à l'époque de sa désignation, Conseiller Municipal de Besançon, disant que l'on ne pouvait être à la fois juge et partie. C'est vrai on ne peut pas être à la fois juge et partie mais il faut quand même rétablir la vérité, et l'honnêteté intellectuelle voudrait que l'on dise que c'est ce même Tribunal Administratif qui aujourd'hui vient de casser, d'annuler l'arrêté du Préfet, c'est ce même Tribunal Administratif qui avait désigné ce commissaire. Alors l'honnêteté intellectuelle des Verts aurait certainement consisté à le noter dans cette petite feuille verte sans quoi je crois que là -cela t'a échappé !- c'est à mon avis un manque d'honnêteté intellectuelle que de ne pas donner tous les renseignements. Lorsque l'on veut informer, on informe totalement...

M. BOICHARD : C'est de la rétention d'information.

M. FOUSSERET : Oui c'est de la rétention d'information. Vous faisiez tout à l'heure le procès d'un journaliste. Monsieur NACHIN j'ai la parole donc je continue, merci... Vous faisiez tout à l'heure le procès d'un journaliste en disant qu'il avait des comptes rendus plus ou moins tendancieux. Moi je dis que votre petite feuille verte, elle est aussi plus ou moins tendancieuse parce qu'elle ne donne pas tous les éléments pour juger ; c'est le Tribunal Administratif qui a désigné ce commissaire-enquêteur ; à l'époque on avait fait remarquer -c'était notre collègue BRETON- qu'il était Conseiller Municipal de Besançon. Le Tribunal Administratif, en connaissance de cause, l'avait désigné et c'est ce même tribunal qui maintenant annule l'arrêté du Préfet. Donc je crois qu'il ne faut pas faire...

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Et pour cette seule raison.

M. FOUSSERET : Et pour cette seule raison on ne remet pas en cause l'ensemble du projet ; alors je crois qu'on veut bien assumer nos responsabilités mais juste nos responsabilités, pas celle des autres.

Mme BULTOT : Tout d'abord Monsieur le Maire, comme me semble le permettre le dernier alinéa de l'article 16, chapitre 4 concernant les votations, je vous demande concernant cette question, de dissocier les votes concernant les différentes opérations...

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : C'est ce que je me proposais de faire, de façon à avoir l'unanimité au moins sur l'une des deux questions.

Mme BULTOT : Si M. TOURRAIN était encore présent...

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Il n'est plus là.

Mme BULTOT : ...il se servirait à nouveau de l'intervention que je vais faire pour essayer de démontrer que la majorité municipale est divisée. Je tiens à préciser qu'il n'en est rien, la majorité municipale est composée de deux composantes au moins : la Majorité Présidentielle et la Nouvelle Gauche, il est donc normal que nos différences s'expriment. C'est aussi cela la démocratie. La démocratie s'exprime à l'intérieur de la majorité, quoi de plus normal. Aux Conseils Municipaux du 11 septembre et du 16 octobre 1989, les élus de Nouvelle Gauche Majorité Municipale ont rappelé les raisons de leur opposition à la voie de contournement sud-ouest de Besançon, voie des Mercureaux. Nous continuons de défendre l'idée du moratoire car ce projet nous paraît comporter un nombre de nuisances important pour les riverains, être économiquement dépassé compte tenu du développement prévisible de Besançon. Figé aujourd'hui le tracé de la future voie européenne va à l'encontre des ambitions affichées par Besançon capitale régionale à un niveau européen. Figé aujourd'hui ce tracé correspond à un repli de la ville sur elle-même alors que ce qui est à l'ordre du jour, c'est d'unir Besançon et sa périphérie sous une forme qui reste encore à déterminer. Nous maintenons que le projet de petit contournement doit être pensé sous l'angle d'une véritable voie de desserte des différents quartiers et non d'une autoroute urbaine. On nous demande d'autoriser M. le Député-Maire à signer la convention État/Région/Ville et à prévoir le financement dans les budgets à venir des sommes nécessaires suivant l'échéancier fixé par l'État. Or, nous nous trouvons actuellement en plein imbroglio juridique. Pouvons-nous nous comporter comme si la décision du Tribunal Administratif du 28 septembre 1989 d'annuler la Déclaration d'Utilité Publique n'existait pas ? Certes une première décision du Tribunal Administratif de sursis à exécution le 5 juillet 1989 a été, à titre provisoire, annulée par le Conseil d'État sur recours du Ministre le 27 juillet 1989, je dis bien à titre provisoire, jusqu'à ce que le Conseil d'État ait statué sur le recours aux Ministres du Logement, de l'Équipement, des Transports et de la Mer, au sursis à exécution. Peut-on ignorer que parallèlement une plainte contre l'État français a été introduite par l'Association de Défense du Site de Beure auprès de la Cour Européenne de Justice pour contester la décision du Conseil d'État qui, par ailleurs, je le répète, est provisoire ? Que disions-nous d'un citoyen qui continuerait imperturbablement à ignorer les décisions du Conseil d'État ou de la Cour Européenne de Justice alors que des recours sont introduits ? Une fois de plus ne mettons-nous pas la charrue avant les bœufs ? Nous pensons qu'il faut laisser sereinement la justice suivre son cours et donner toute la priorité au percement du tunnel sous la Citadelle. Le tunnel sous la Citadelle, avec la mise en trois voies de la route de Morre, permettrait d'être un des points forts pour débloquer la circulation qui descend ou monte sur le plateau. Avec la mise à quatre voies de la RN 73 et la création d'une voie de desserte, nous aurions là un dispositif rapidement fonctionnel nous permettant de réfléchir à un véritable contournement de Besançon qui ne soit pas obsolète avant d'être commencé. Outre le coût du projet de petit contournement pour le contribuable bisontin, l'imbroglio juridique risque de le retarder fortement. Personne ne peut avancer une date de fin de réalisation, ce sera de toute façon trop long, c'est pourquoi nous devons réfléchir à des solutions intermédiaires fonctionnelles rapidement. On ne peut circonscrire le problème de la route nationale 57 au contournement. En effet, l'essentiel de la circulation sur la RN 57 est dû au trafic de banlieue, par exemple les relations avec la zone industrielle de Valentin et les villages périphériques nord. Aucun contournement ne peut résoudre ce problème-là. Pour cela, il est urgent d'accélérer la mise en place d'un réseau de transport en commun suburbain.

Pour toutes ces raisons nous vous demandons la dissociation du vote car si nous sommes d'accord pour voter les autorisations demandées concernant la RN 73, nous refusons de le faire en ce qui concerne la RN 57 pour la partie du projet Besançon voie des Mercureaux.

M. MAILLARD : Monsieur le Maire, je voudrais revenir sur le projet des Mercureaux parce que c'est un dossier que j'ai eu l'occasion d'étudier dans le cadre du Conseil Régional il y a plusieurs années et en étudiant ce dossier, j'avais remarqué que bien sûr il est toujours difficile de porter un jugement objectif sur un projet d'aménagement de ce type-là, on a toujours des arguments pour, on a toujours des arguments contre. Mais on est obligé de constater aujourd'hui que ce projet qui date d'il y a pas loin de 15 ans dans sa phase initiale, est un projet qui a considérablement vieilli. Les études statistiques sur lesquelles on s'appuie encore aujourd'hui en terme de flux de circulation sont des statistiques qui datent de 1984 ou 1985 et qui n'ont pas été remises à jour et ce sont ces études-là qui nous permettent d'affirmer l'intérêt de ce contournement par les Mercureaux. Cela n'a pas diminué mais justement, cela veut dire qu'aujourd'hui le projet n'est plus adapté aux besoins. On a besoin aujourd'hui pour désenclaver Besançon, de pénétrantes et de routes de contournement mais il ne faut pas mélanger les deux ; or actuellement le projet des Mercureaux est un projet qui essaie de le faire, dans un souci sans doute d'économie, d'économie parce qu'il permet de capter des crédits d'État pour résoudre des problèmes de circulation au niveau de notre commune, c'est tout à fait louable, mais aujourd'hui on a besoin et il est indispensable, étant donné la situation d'engorgement de Besançon, de bien dissocier le rôle des pénétrantes et le rôle des voies de contournement. Ce sont deux approches qui sont totalement différentes et complémentaires mais qu'il ne faut pas mélanger. Or le projet des Mercureaux est un projet qui essaie de résoudre simultanément les deux choses et ce ne sera absolument pas possible puisqu'on va finalement ramener une grande partie de la circulation sur une zone urbaine qui est la zone de Planoise. Quels que soient les aménagements qui vont être réalisés aux alentours de Planoise, on aura du mal, dans quelques années, pas à court terme mais à long terme, à résoudre ce problème de circulation, d'engorgement qui va se poser sur cette zone. On a toujours tort quand on évoque un certain nombre d'arguments pour le contournement des Mercureaux de parler en terme de kilomètres, en terme de distance. Aujourd'hui, avec les problèmes de circulation qu'on rencontre, c'est en terme de temps qu'il faut parler et non plus en terme de distance et l'intérêt d'un grand contournement et non pas d'un contournement par les Mercureaux, d'un vrai contournement de Besançon permettrait sans doute de gagner du temps à toutes les personnes qui viennent travailler à Besançon ou à toutes les personnes qui souhaitent éviter la Ville de Besançon. Il me semble que l'intérêt aussi de ce grand contournement par rapport au projet des Mercureaux, c'est qu'il permettrait de résoudre deux choses simultanément -tout d'abord la pénétration dans Besançon, par la côte de Morre qu'on pourrait d'ailleurs aménager parce qu'il y a une part du flux qui devra continuer à circuler par la côte de Morre étant donné qu'il y aura ce tunnel sous la Citadelle qui va permettre donc de faire passer une certaine partie de ce flux- mais également de résoudre le problème du Comice où là il y a un point noir très important ; et si on fait le grand contournement on résout le problème du Comice, si on ne fait pas le grand contournement, on ne résout pas ce problème du Comice et le problème du Comice c'est une pénétrante, c'est l'amorce d'une pénétrante pour Besançon. Quand on a remis à jour ce projet il y a deux ans avec le Préfet de Région, on avait constaté qu'il y avait sur ce sujet un grand nombre de personnes qui étaient favorables au projet des Mercureaux il y a cinq ans ou six ans, qui l'étaient beaucoup moins, mais qui ne voulaient pas revenir sur une position de principe qu'ils avaient prise. Je crois qu'il faut savoir qu'un projet vieillit, en matière d'aménagement, et ne pas hésiter à le remettre en cause si un autre projet peut paraître meilleur sur le long terme. En terme de coût, il faut savoir que si on s'engage sur ce projet des Mercureaux, on n'aura plus la possibilité avant 10, 15 ans ou 20 ans, d'envisager un grand contournement parce que le coût de l'opération va être tel que c'est vraiment une opération définitive tout du moins à 20 ans, à long terme, pour régler les problèmes de contournement de Besançon. Donc je crois qu'il faut être prudent, il faut savoir peut-être écouter et étudier plus en détail ce projet. On nous avait dit en 1987 : dépêchez-vous parce que l'avantage de ce projet c'est que les études ont été réalisées et par conséquent on va pouvoir déposer un dossier au Ministère des Transports très rapidement et ainsi obtenir les fonds nécessaires pour démarrer les travaux. Eh bien, on s'aperçoit aujourd'hui que malgré toute la diligence qui a été faite par le Préfet de Région, eh bien l'État n'a pas répondu à ce projet et on n'a toujours pas les crédits de l'État pour lancer les travaux. Par conséquent est-ce qu'il ne serait pas souhaitable de se dire, après tout études à nouveau sérieusement ce projet, sans a priori, dans un contexte actuel et non pas dans le contexte du passé. Il vaut peut-être mieux

attendre encore un an ou deux ans parce que de toute façon il ne faut pas se leurrer, l'État ne débloquera pas les crédits tout de suite, passer deux ans à l'étude de ce dossier et réaliser quelque chose qui assurera à long terme un véritable contournement et qui résoudra peut-être ou qui contribuera à résoudre les problèmes de circulation de la ville.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Je voudrais me permettre de vous répondre Monsieur MAILLARD parce que vous êtes très au courant de ce dossier, que dans votre raisonnement il y a beaucoup de choses très justes mais il y a deux éléments que vous avez omis d'indiquer : le premier c'est que le grand contournement ne concerne plus du tout la commune de Besançon, c'est de la rase campagne. Donc si dans 10 ans, dans 15 ans on veut faire un grand contournement et c'est vrai que c'est une solution le grand contournement, ce sera fait mais en tout cas, pas par la Ville. Donc l'intérêt, pour la ville, de ce tracé des Mercureaux, c'est qu'il sert de desserte à 85 % du trafic pour la ville. Donc c'est intéressant que la Ville, plus que les autres collectivités, défende ce projet de voie des Mercureaux, c'est le premier point.

Le deuxième point, vous dites finalement cela fait 15 ans, mais ce dossier a été remis sur le métier maintes fois puisqu'au début c'était un viaduc, rappelez-vous, ensuite c'était contre la colline et maintenant on passe ailleurs ; si on attend encore 4 ou 5 ans, on va repousser mais le problème sera exactement le même dans 5 ans, il faudra choisir entre un grand et un petit contournement. Nous, nous avons choisi le petit parce qu'il intéresse la Ville et Besançon et la ville essentiellement.

Troisièmement vous dites : l'État ne s'engage pas. L'État s'est engagé au niveau du Xème Plan, il a inscrit 80 millions de francs dans son Xème Plan pour démarrer cette voie des Mercureaux, c'est vrai que ce ne sera pas terminé bien vite mais il faut quand même l'engager.

Alors je crois qu'il y a des raisons pour défendre un dossier, il y a des raisons pour défendre l'autre mais le Conseil Municipal de Besançon a bien plus de raisons de défendre la voie de desserte et de contournement mais de desserte essentiellement qu'est la voie des Mercureaux. Je comprends que Beure ait la position inverse, enfin il faut choisir entre les deux.

M. FERRÉOL : C'est une simple observation. On peut effectivement avoir des arguments pour ou contre le grand contournement mais sur la cohérence des arguments il y a une question toute simple que j'aimerais poser, en particulier à nos collègues du groupe des «Verts» parce que je n'ai jamais compris vraiment leur raisonnement sur ce point-là ; comment un tracé qui, pour sa grande partie est en zone verte sur des terres agricoles, qui va traverser des bois, qui va traverser des champs, qui est totalement en rase campagne, serait-il plus écologique qu'un tracé qui passe dans sa grande partie en ville ? Cette question toute simple, j'aimerais que quelqu'un un jour puisse y répondre.

M. PINARD : Je crois que ce qui vient de se passer est très important car M. MAILLARD vient du cabinet de la Région : cela veut dire que la droite est en train de basculer contre le dossier de la Ville qui, au Conseil Régional, avait été soutenu à l'unanimité à l'exception du parti communiste.

Depuis les temps les plus anciens, la valeur du site de Besançon venait de sa situation sur un axe majeur, celui qui va de Milan à Trèves. Aujourd'hui c'est l'axe de la Nationale 57. Des travaux importants de Nancy à Vallorbe font que d'ici peu, il ne subsistera qu'un verrou, celui de Valentin ou du Trou au Loup. C'est la rançon d'un site exceptionnel. Si ce verrou subsiste, c'est un énorme point noir pour notre ville et pour le Plateau. Je suis de ceux qui auraient le plus de raisons sentimentales, car l'irrationnel compte énormément dans ce type de dossier, pour parler des Mercureaux ; j'y suis passé des centaines de fois à pied quand j'allais au collège, de Fontain à Besançon, et mes ancêtres y ont cultivé la terre et y ont fait la contre révolution. Mais la raison après mûre réflexion m'amène à être net, il n'y a pas d'alternative crédible au tracé sur lequel l'État, le Conseil Régional à la quasi unanimité, le Conseil Général à la quasi unanimité, le Conseil Municipal à une forte majorité et la Chambre de Commerce à l'unanimité, se sont entendus. Il n'y a pas d'alternative. Je m'explique le fait que le Maire de Saint-Vit qui aime bien d'ailleurs les choses en grand veuille tirer la route à lui mais j'ai la profonde conviction que tout tracé long sera dissuasif et un grand nombre d'usagers fileront au plus court et notre ville sera de plus en plus asphyxiée, encombrée. On était déjà convaincu et puis un jour on m'a demandé d'aller aux Torcols. Je suis allé aux Torcols un samedi après-midi et j'ai eu peur puisque comme la route de Vesoul est un peu... est encombrée, eh bien

la plupart des gens savent trouver un cheminement, ils savent se faufiler. Si vous voulez faire passer les gens par Busy, vous les retrouverez dans la côte de Morre. Enfin ça paraît d'une évidence Monsieur MAILLARD ! Vous avez beaucoup travaillé sur le dossier du Cabinet mais tout à l'heure notre ami RÉGNIER disait au ras des pâquerettes mais je crois que si l'on prend les choses terre à terre, c'est comme ça qu'elles vont se passer.

Quant au site, au vu de ce que font les Suisses, je suis persuadé qu'il est possible de faire une réalisation qui ne soit pas traumatisante. Beure, nous y sommes allés, Robert SCHWINT est venu et je l'ai emmené 15 jours après sa première élection au Sénat : 1971. A ce moment-là c'était un viaduc, c'était inadmissible pour Beure. Nous avons soutenu Beure, nous avons soutenu la commune de Beure, maintenant il y a quand même eu des modifications extrêmement profondes qui ont été faites, on ne peut pas faire comme si on n'avait pas tenu compte des souhaits légitimes des gens de Beure. Quant au tunnel, il y aurait des zones très instables et sous la Citadelle il n'y en aurait pas, es-tu allé voir NACHIN ? On n'a pas d'études géologiques qui permettent de dire que sous la Citadelle on ne tombera pas sur des loupes de marne plus graves que sous les Mercureaux. Il ne faut tout de même pas diaboliser un projet de cette façon-là. Le tunnel sous la Citadelle nous réserve autant d'inconnues qu'un tunnel sous le bois de Peux. Il faut être raisonnable !

Sur ce dossier, ce qui me paraît grave, c'est que tous les responsables de l'État, tous, qui se sont succédé à Besançon, et qui se sont passionnés pour cette région, je ne parle pas des fonctionnaires de passage, qui disent : je «fous» mon projet là puis je m'en vais ; mais tous ceux qui se sont succédé, en partant nous ont dit, «nous sommes unanimes et nous ne comprenons pas qu'on lanterne tant sur une affaire comme ça». Ce ne sont pas tous des bétonneurs de principe car vous allez voir, au rythme où l'on va, les crédits ils vont -pardonnez-moi l'expression- ils vont «foutre le camp». Si les Bisontins ne sont pas à même de s'entendre là-dessus, on va nous dire : «eh bien écoutez, du côté d'Albertville il y a des besoins !». Et c'est vrai que la division est grande dans notre ville. Aux élections municipales, contre le projet, il y avait : le Front National, le PC orthodoxe, le PC dissident, les Verts et la coalition UDF-RPR et une fraction de la Nouvelle Gauche. Il y avait une sorte de cartel des NON, il n'est pas impossible d'ailleurs que le PC orthodoxe ait trouvé là un filon qui lui permette de contourner sur leur gauche les dissidents ! Cela fait partie du possible. Les choses elles se font comme ça, pour ceux qui ont l'habitude de la politique, ce sont des dimensions qui entrent en ligne de compte. Quand on veut refaire surface, il y a des moyens qui sont bons, ils n'ont peut-être pas tort, ils savent faire, ils sont très malins, vous verrez ils feront comme ça, moi j'en ai la certitude.

Si le Conseil Général a été quasi unanime, les deux Conseillers Régionaux UDF-RPR ont pris position contre. Les polémiques ne sont pas terminées et les conditions pour le moins surprenantes dans lesquelles il y a eu annulation de la procédure contribuent à renforcer la confusion. Mais attention, qu'on ne dise pas que quand il y a une annulation pour vice de forme c'est le problème de fond qui est en cause, comme on a tendance à le dire et comme inévitablement l'opinion a tendance à penser. Je vous avouerai que personnellement, chargé de faire de l'instruction civique et d'enseigner le respect de la chose jugée, je suis très gêné quand je vois dans quelles conditions certaines décisions sont prises et Jean-Louis FOUSSERET a eu raison de le dire et peut-être que nous ne l'avons pas dit assez haut et fort parce que quand même il faut avoir un minimum de jugeotte et un minimum de continuité. Si les choses ne se décantent pas, les crédits d'État échapperont à l'agglomération, les autorités parisiennes estimeront que les Bisontins doivent cesser de se chamailler. Besançon a perdu la bataille du rail au XIXème Siècle pour des raisons qui ne tiennent pas uniquement à des contraintes de relief mais qui ont été en grande partie liées à des conflits locaux d'intérêt. Moi j'ai peur que nous perdions un axe routier essentiel pour le devenir de l'agglomération et pour l'équilibre entre le plateau et le bas pays. Je n'ai pas voulu le dire mais quand on avait le dossier de la Chambre de Commerce sur l'attraction commerciale, vous avez vu quel était le secteur où l'attraction commerciale de la ville avait diminué ? C'est le secteur de Pierrefontaine, Vercel et c'est bien normal. C'est le seul secteur où il y avait eu un recul très net de l'attraction commerciale de Besançon. Je travaille depuis 4 ans au lycée Victor Hugo de Planoise, jamais je n'ai entendu la moindre remarque quant à d'éventuelles nuisances causées par la proximité de l'implantation de l'infrastructure actuelle. Or Dieu sait, et Jean BOICHARD le sait mieux que moi, que l'infrastructure actuelle avait provoqué des tollés qui nous ont fait retarder dans l'exécution de ce projet. Est-ce qu'on sera toujours une

ville où l'on retarde toujours, tout le temps ? Il y avait eu des contestations parce qu'on nous avait dit : vous mettez ce lycée Victor Hugo à côté d'une circulation intense. C'est tellement facile d'exploiter les craintes qu'inspire tout projet. Moi je crois qu'il faut rester correct, il faut rester terre à terre ; mais j'écoutais les ingénieurs, -je ne suis pas ingénieur et je me méfie parfois d'eux, il est arrivé qu'il y ait des erreurs, on le voit bien du côté de Valentin- enfin j'écoutais les ingénieurs, j'ai écouté tous les préfets qui se sont succédé, je peux dire, un peu accablés par notre indécision, -parfois ils font leurs confidences quand ils s'en vont mais enfin...-. Moi j'ai pris des responsabilités très lourdes dans le domaine du sauvetage du patrimoine depuis 1954. Cela fait déjà un peu vieux. Dimanche dernier, malgré un temps très médiocre, 1 300 personnes sont venues à la foire aux végétaux à Nancray. J'ai vu quantité de voitures immatriculées 70. J'ai rencontré bon nombre de personnes avec lesquelles j'ai bavardé, qui étaient venues du canton d'Audeux. Franchement, croyez-vous que ces gens iront passer à hauteur de Busy pour venir sur le plateau ? Croyez-vous ? Même si vous leur faites un machin sensationnel comme le voudrait le Maire de Saint-Vit, ils n'iront pas tourner à Busy pour venir sur le plateau, enfin ! Vous allez tous les retrouver à Rivotte et dans la côte de Morre et ce qui se vit à Nancray est bon pour la Chevillotte, il y a des tas de manifestations à la Chevillotte, qu'organisent les agriculteurs, etc. Cela vaut pour le Valdahon, il se passe des tas de choses à Orchamps-Vennes, Mamirolle, Pontarlier, Ornans.

Je me réjouis du fait qu'à l'initiative du Maire de Mamirolle, les gens se regroupent ; je crois que dans l'association, il y a Orchamps-Vennes, Pontarlier, et même Morteau. Voilà un bon groupe de pression et je suis bien content que ce groupe se forme pour faire contrepoids. S'ils viennent à 100 avec leur écharpe, je serai très content, qu'ils fassent le contrepoids à des bavardages sur des projets soi-disant déments.

Vous nous dites Monsieur MAILLARD : il faut parler en temps et non en kilomètres. C'est exact d'ailleurs entre parenthèses il faudrait bien qu'on voie avec la tarification du TGV, s'il passe un peu au Sud, s'ils tiennent compte du temps et pas uniquement des kilomètres, c'est peut-être un dossier important pour la ville. Il faut peut-être aussi parler en dépenses d'énergie ; enfin si l'on va tourner à Busy, il va y en avoir du carburant de gaspillé dans ce contournement énorme. Moi je crois que le projet n'a pas vieilli, il est de plus en plus urgent. Je ne sais pas si vous empruntez la côte de Morre, moi je vais à Nancray toutes les semaines, je monte, je descends, c'est vrai qu'on va vers une asphyxie grandissante et qu'on ne s'en sortira pas par une trois voies dans la côte de Morre, on ne s'en sortira pas par une quatre voies parce que la quatre voies elle est impossible. Moi je suis de ceux qui pensent que le projet n'a pas vieilli, il est de plus en plus urgent, il est temps que le bon sens l'emporte et je suis prêt moi à faire l'union sacrée mais pas contre nature avec le Maire de Mamirolle. Ce n'est pas parce que j'étais son adversaire au temps où il était le suppléant de M. TOURRAIN que je serai en désaccord avec lui, moi je souhaite qu'il y ait la pression maximum sur un dossier comme celui-là parce que c'est de l'intérêt de nos enfants qu'il y va, c'est de l'intérêt de la ville, sinon cette ville crèvera. J'ai encore voté au Conseil Général des tas de dossiers pour Saint-Vit, il y a un déséquilibre entre Saint-Vit et Saône qui devient énorme. L'aménagement du territoire d'une part, l'avenir de la ville d'autre part, exigent que nous avancions sur un dossier qui n'a pas vieilli et qui devient, à mon avis, de plus en plus urgent.

M. MAILLARD : Je voudrais simplement répondre à M. PINARD que la position que je prends ce soir est une position personnelle, je ne représente en rien la majorité du Conseil Régional qui effectivement d'ailleurs, à l'époque, avait pris une position très large pour le projet des Mercureaux et qui, je crois, a maintenu sa position.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Tout à fait.

M. MAILLARD : Il faut que cela soit très clair, ce n'est qu'une position personnelle.

M. PINARD : Il y a des rochers qui tombent sur la voie et ça commence à en faire beaucoup.

M. MAILLARD : D'autre part, simplement je voudrais dire que ce projet ne pourrait être intéressant que si on se dépêchait de travailler quand même sur le projet d'un grand contournement, c'est-à-dire en ne mettant en opposition les deux projets, comme cela s'est fait dans certaines villes : j'ai vu par exemple Dijon : on n'a pas hésité à faire plusieurs types de contournements successifs. Je crois qu'il serait bon de

s'engager peut-être à ce moment-là tout de suite, mais sans bien sûr la commune, sans la Ville de Besançon puisque vous l'avez très justement signalé, ce n'est plus un problème qui concerne la commune mais c'est un problème qui concerne le Département, la Région et l'État. Mais peut-être serait-il souhaitable malgré tout, et cela avait été d'ailleurs souligné au moment du vote du Conseil Régional, qu'une étude soit engagée très vite sur un grand contournement parce que je crois que l'engorgement est tel à Besançon qu'il est souhaitable qu'il y ait plusieurs niveaux en fait de contournement pour arriver à résoudre ce problème de circulation.

M. NACHIN : Je crois que l'inquiétude de Joseph PINARD est justifiée, qu'il y a en effet un basculement de la droite, d'une majorité de la droite, contre le projet de la voie des Mercureaux et je m'en félicite, je me félicite que MM. PICARD et d'autres soient contre la voie des Mercureaux, de même que Joseph PINARD se félicite que le Maire de Mamirolle et d'autres qui appartiennent également à la droite, soient pour le projet de la voie des Mercureaux. Je crois que ce n'est pas un projet qui doit opposer la droite et la gauche mais que c'est un projet qui doit opposer le bon sens à ceux...

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Où est le bon sens ?...

M. NACHIN : ...à ceux qui n'ont pas suffisamment de clairvoyance pour voir qu'il s'agit là d'un projet totalement dépassé.

Comment pensez-vous que la partie du projet qui va entre le pont de Beure et Valentin, qui est entièrement -comme vient de le dire M. le Maire- sur le territoire de la commune de Besançon, qui est estimé à 300 millions de francs mais qui comportera des ouvrages d'art considérables, il y aura 7 échangeurs entre le pont de Beure et Valentin, donc des ouvrages d'art considérables de l'ordre un peu de la même nature peut-être que ceux de Châteaufarine et qui seront également sujets à des surcoûts, comment pouvez-vous imaginer que la droite qui commence à devenir de plus en plus réticente dans les collectivités locales pour financer la voie des Mercureaux, secteur entre le Trou au Loup et le pont de Beure, sera prête à avancer des fonds énormes pour réaliser la partie entre le pont de Beure et Valentin entièrement sur le secteur de la commune de Besançon ? Je crois qu'il y a des illusions à se faire et je pense qu'il serait temps de faire confiance à son bon sens et de se rendre compte que la solution des problèmes n'est pas dans cette voie des Mercureaux.

Pour répondre à Marcel FERRÉOL, c'est vrai, pourquoi les Verts sont contre les autoroutes dans la campagne et pourquoi ne sont-ils pas pour les autoroutes à travers les agglomérations ? Il faudrait peut-être qu'il y ait des agglomérations partout pour qu'on puisse mettre entièrement les autoroutes dans les agglomérations (rires).

Mme FOLSCHWEILLER : Simplement...

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Ne vous laissez pas impressionner par votre voisin, voyons !

Mme FOLSCHWEILLER : Ce projet on en parle parce qu'il y a un problème d'engorgement au niveau du centre-ville et je crois que le réel problème c'est de trouver l'alternative, je reprends ce qu'a dit Martine BULTOT, je suis tout à fait d'accord avec elle, l'avenir est aux transports en commun, tout d'abord à cause des problèmes d'énergie et à cause des problèmes de danger permanent dû à l'automobile, voyez ce qui s'est passé le week-end dernier encore ! Je crois que c'est là la seule alternative, et là il est urgent de travailler avec les communes voisines pour penser aux transports en commun. C'est pour moi l'alternative la plus intéressante. Le choix entre le petit contournement, voie de desserte et le grand contournement, pour moi il se résume à une seule chose, enfin à une chose qui me paraît très importante, c'est qu'il faut préserver la qualité de la vie des gens et je crois que quand même aucun de nous n'aimerait habiter à côté d'une autoroute en plein centre-ville. De plus je voudrais simplement citer ce qu'a dit le PDG de Volvo il n'y a pas très longtemps, c'est que l'avenir de la voiture, c'est des centre-villes sans voitures.

M. BOICHARD : Je voudrais répondre un peu à ceux qui nous ont dit : il est urgent d'attendre, dans peu de temps, ou c'est peut-être déjà maintenant périmé, il faut que nous attendions donc qu'arrive à maturation le contournement fort éloigné. Je voudrais quand même que chacun se penche un peu sur nos

grandes villes et qu'est-ce qu'on voit sur nos grandes villes, quand on les observe, une série de contournements successifs. Ces contournements successifs ont été faits quand on en avait besoins. Ce sont les boulevards dans certaines grandes villes qui avaient des remparts que l'on a rasés, ce sont des contournements incomplets dans d'autres circonstances, que l'on regarde à Dijon, que l'on regarde à Lyon, que l'on regarde ailleurs ; on n'a pas attendu que les problèmes atteignent encore des maturations nouvelles. Moi je ne dis pas que dans une trentaine d'années il ne faudra pas aller au-delà. Il y a quelques mois, il y a quelques années, quand on a commencé ici à étudier ce problème du contournement de Besançon, que n'a-t-on pas dit sur le boulevard à Besançon : que le boulevard était dangereux, que le boulevard cisailait la ville... C'est vrai mais s'il n'avait pas été construit, ce boulevard, qu'est-ce qui se serait passé ? En un temps donné, il était parfaitement nécessaire, parfaitement obligatoire et il a rendu les services que l'on sait. Il est évident qu'aujourd'hui n'est-ce pas, il faut aller au-delà. Eh bien la voie que nous proposons à l'heure actuelle c'est celle qui correspond à la sagesse, à la nécessité du moment. Que dans un certain nombre d'années, si l'agglomération se développe comme certains le disent ou le pensent, eh bien pourquoi pas à ce moment-là une troisième voire une quatrième artère de contournement, il faut raisonner, n'est-ce pas avec le temps. Alors M. NACHIN a dit : «qui est-ce qui paiera ? La droite ne paiera pas». Mais Monsieur NACHIN vous savez très bien que dans une affaire comme celle-ci, les clefs de répartition, elles sont établies, elles sont imposées à tout le monde. Lorsque la voie de contournement se fera, chacun sait d'ores et déjà ce qu'il aura à payer, les collectivités elles, ne vont pas mettre la main à leur portefeuille : «à votre bon cœur messieurs mesdames !». C'est une affaire de législation et de réglementation et je pense que ces collectivités ne vont pas se mettre hors la loi.

M. RUEFF : La voie de contournement on pourrait en parler encore bien longtemps, elle n'est absolument pas contradictoire avec un développement des transports en commun et je crois que mon ami JUSSIAUX à côté de moi est en train d'y travailler très fortement de même qu'une étude est en train de se faire, de se terminer sur la liaison avec les transports en commun avec la périphérie. Seulement je crois qu'il faut bien voir une chose, c'est que si on veut que Besançon ne soit pas un nœud de blocage et sur la route et d'autre part qu'il y ait une possibilité de pouvoir aller d'un point à un autre sans bloquer totalement la ville, je crois que la voie de desserte et de contournement est absolument nécessaire. Alors on peut encore en discuter pendant des temps et des temps.

Je voudrais ajouter que la réponse tout à l'heure qui a été donnée à la question posée par Marcel FERRÉOL, moi je ne l'ai pas très bien comprise. Je ne sais toujours pas pourquoi un grand contournement en pleine nature, qui saccagerait peut-être de la forêt, qui prendrait peut-être des terrains agricoles, pourquoi cette voie-là serait plus écologique qu'une voie en bordure de ville ?

La discussion est close.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal adopte les propositions du Rapporteur : à l'unanimité pour la RN 73, à la majorité (11 Conseillers votant contre et 1 s'abstenant) pour la RN 57.