

Tunnel sous la Citadelle - Transfert de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre - Lancement de l'opération et demandes de subventions

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE, Rapporteur : Le projet de tunnel sous la Citadelle est un dossier que la Ville de Besançon avait accepté lors du Conseil Municipal du 25 juin 1984, pour son inscription au programme cofinancé du IX^{ème} Plan concernant l'amélioration de la voirie nationale.

A partir de ce moment, les premières études ont été menées par la DDE et les services techniques municipaux pour aboutir au dossier d'étude d'impact de décembre 1986, tout cela sous maîtrise d'ouvrage de l'État.

L'État n'ayant plus inscrit cette opération dans les plans à venir pour donner la priorité à la voie de desserte et de contournement de la commune, la Ville de Besançon a pris l'initiative de réaliser ce projet pour son propre compte.

Cette orientation de l'État, en accord avec la Ville, ne remet donc pas en cause le schéma d'aménagement routier du X^{ème} Plan.

La nécessité d'améliorer rapidement les problèmes de transit urbain a en effet conduit la Ville à remettre ce dossier à l'ordre du jour ; il a notamment été examiné lors des réunions de Municipalité du début de mandat du 27 mai et du 3 juin 1989.

Puis, cette importante réalisation a été retenue dans le cadre du Conseil Municipal du 16 octobre 1989 sur les orientations budgétaires 1990 et des années suivantes.

Rappelons qu'en matière de voirie, la position de la Ville est la suivante : le Conseil Municipal, lors de la séance du 6 novembre 1989, a adopté le programme de cofinancement État-Région des investissements routiers inscrits au X^{ème} Plan et dans lequel figure la réalisation de la 1^{ère} tranche de travaux de la voie de desserte et de contournement.

Pour la commune, l'intérêt de cet axe de circulation est primordial puisqu'il permettra d'assurer :

- le transit des voiries nationales et départementales,
- les échanges avec les communes voisines,
- la desserte des quartiers périphériques,
- le développement économique de la Ville.

Cette rocade, proche de la ville, allégera donc le trafic automobile dans les quartiers et, en particulier, sur le boulevard Nord qui assure actuellement cette double fonction de desserte et de contournement.

Le projet de tunnel sous la Citadelle vient compléter le dispositif du schéma de voirie urbaine, mais ne permettra pas d'améliorer la fluidité de circulation d'accès à la Ville de Besançon des véhicules venant de Pontarlier.

Les objectifs essentiels de cet ouvrage seront donc :

- de réaliser la dernière partie de la rocade urbaine autour du centre-ville.

Ce bouclage permettra, par l'interdiction de tout transit par le centre, de poursuivre la réalisation du plan de circulation et d'achever le réaménagement des voiries du centre-ville avec, en particulier, la piétonnisation de nouvelles voies et l'amélioration des conditions de circulation des véhicules de transport en commun qui se fera essentiellement en site propre ou sur voies semi-piétonnes.

- de fluidifier la circulation au pourtour du centre-ville et de favoriser l'accès aux usagers (commerces, administrations, résidents, etc.) par l'utilisation des parkings situés en bordure de la rocade du centre-ville tout en assurant la fonction de desserte des quartiers situés à proximité.

Cette amélioration revitalisera l'attractivité du centre ancien pour les Bisontins, mais également pour les habitants des communes voisines.

- d'assurer, en attente de la réalisation de la voie de desserte et de contournement, la liaison directe entre la RN 57 (direction Pontarlier - Suisse) et la RN 83 (direction Lyon).

Le tunnel sera, de plus, une alternative pour la desserte Est - Ouest de la ville entre les quartiers de Planoise - Montrapon et Rivotte - Bregille.

Pour cette opération, il convient de transférer la maîtrise d'ouvrage à la Ville de Besançon qui assurera, avec ses services techniques, la maîtrise d'œuvre de l'opération.

Ces services seront assistés, dans leur mission, par des services de l'État tels que le Centre d'Études des Tunnels (CETU) et la Direction Départementale de l'Équipement du Doubs.

Le projet se caractérise essentiellement par les éléments suivants :

** Construction d'un tunnel de :*

- 400 mètres de longueur,
- 4,55 mètres de gabarit,
- 9 mètres de largeur roulable : 2 voies de 3,50 m et 2 bandes d'arrêt d'urgence de 1 m,
- 2 trottoirs de 1,30 m de largeur.

** Mise en place de réseaux eau potable, assainissement (EU et EP), éclairage public et EDF.*

** Aménagement architectural et paysagé des têtes d'ouvrage.*

** Raccordement en sortie de tunnel sur les RN par aménagement des carrefours giratoires, de voiries et de parcs de stationnement.*

L'ouvrage sera interdit aux piétons, cycles et aux véhicules transportant des matières dangereuses.

Le coût global de l'opération est évalué, en valeur janvier 1990, à la somme de 68 000 000 F (TTC) qui se décompose de la manière suivante :

| | |
|-------------------------|---------------------|
| - études - honoraires | 1 500 000 F |
| - acquisitions | 6 000 000 F |
| - tunnel | 30 000 000 F |
| - tête d'ouvrage : | |
| * Rivotte | 3 750 000 F |
| * Tarragnoz | 2 000 000 F |
| - voirie : | |
| * Rivotte | 6 500 000 F |
| * Tarragnoz | 4 500 000 F |
| Total (HT) | 54 250 000 F |
| - imprévus (5 %) | 2 712 500 F |
| Total (HT) | 56 962 500 F |
| Arrondis à (TTC) | 68 000 000 F |

Pour le financement et dans le cas du transfert de la maîtrise d'ouvrage de l'État à la Ville de Besançon, des contacts ont été pris avec les collectivités territoriales.

Un accord de principe a été conclu pour une participation financière du Département du Doubs et de la Région de Franche-Comté à un taux qui reste à déterminer. Mais une subvention de 24 % de ces collectivités est à espérer, ainsi qu'une aide de l'État dans le cadre du changement de compétence, la Ville de Besançon assurant le solde du financement.

Si la maîtrise de l'opération est obtenue par la Ville dans le courant du premier semestre 1990, le planning prévisionnel de réalisation pourrait être le suivant :

1990 - 1991

- Élaboration du projet :

- * études de circulation,
- * études géologiques,
- * études archéologiques.

- Enquête publique,

- Acquisitions foncières - DUP,

- Mise au pont du dossier technique et de consultation des entreprises.

Fin 1991 : Exécution du tunnel et des têtes d'ouvrages.

1993 : Réalisation des voiries et des parkings en extrémité du tunnel.

La Commission n° 8 a émis un avis favorable à l'unanimité.

Le Conseil Municipal est donc appelé :

1. - à adopter le principe de construction du tunnel,

- à autoriser M. le Député-Maire à solliciter le Ministère de l'Équipement pour obtenir les transferts de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre respectivement en faveur de la Ville et Besançon et des services techniques municipaux,

2. - sous réserve des transferts de compétences :

- à engager les études préliminaires dont le financement est prévu au budget primitif 1990,

- à retenir le Centre d'Études des Tunnels (CETU) de Lyon et la Direction Départementale du Doubs pour assistance technique au maître d'œuvre, et à autoriser M. le Député-Maire à signer les conventions à intervenir à cet effet avec ces derniers,

- à solliciter la participation financière de l'État, de la Région et du Département pour cette opération,

- à procéder à la modification du POS Centre,

- à autoriser M. le Député-Maire à engager les négociations en vue des acquisitions de terrains,

- à autoriser M. le Député-Maire à engager la procédure conjointe d'enquête publique au titre de la loi du 12 juillet 1983 et de son décret d'application du 23 avril 1985, ainsi que l'enquête publique de procédure de modification du POS,

- au cas où les acquisitions amiables n'aboutiraient pas, le Conseil Municipal autorise dans cette hypothèse M. le Député-Maire à solliciter M. le Préfet du Département du Doubs, afin qu'il engage la procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Cette enquête préalable peut valoir enquête publique pour l'ouvrage public (loi de 1983). Cette enquête peut également porter sur la mise en compatibilité du POS, dans le cadre de l'article L 123.8 du Code de l'Urbanisme.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Une programmation en calendrier vous a été donnée, c'est le calendrier maximum. Nous espérons aller un peu plus vite sur la première partie des études qui ont été prévues pour 1990 et 1991. En tout cas, c'est le départ de ce dossier souhaité par tous.

M. PIERLOT : Le mouvement Alternative Rouge et Vert, ex-Nouvelle Gauche pour l'information de M. TOURRAIN, va voter des deux mains un projet pour lequel il a fait campagne non sans quelques désagréments.

En effet, il ne s'agissait pas pour nous d'agir contre la Ville mais avec elle pour s'assurer que ce projet ne serait pas une nouvelle fois différé. Il ne s'agissait pas pour l'Alternative Rouge et Vert d'agir contre le Maire et sa majorité, puisque les élus Alternative sont la seconde composante de cette majorité, même s'ils ont du mal à faire intégrer cette idée.

Nous n'avons toujours pas compris pourquoi l'on se scandalise quand le mouvement Alternative Rouge et Vert, les Verts et quelques élus de droite se mobilisent pour le tunnel. Avons-nous crié au scandale, à la mésalliance quand les élus de la composante majorité présidentielle - majorité municipale se sont alliés à la droite pour voter le petit contournement ? Non, car nous comprenons que la meilleure garantie pour un projet est de recevoir l'adhésion la plus large possible.

Cette réalité que nous pouvons tous constater sur des points ponctuels ne doit pas être à sens unique. Pourquoi ce qui est bon pour les uns au niveau des alliances larges autour d'un projet, serait-il interdit aux autres ? Vous auriez pu, Monsieur RÉGNIER et Monsieur JUSSIAUX, faire l'économie du dessin affligeant paru dans BVV de décembre.

Pour le reste, qu'il me soit permis de penser que notre contribution, ajoutée à toutes les autres, a permis que ce tunnel sous la Citadelle, maintes fois annoncé et remis, soit réalisé au cours de ce mandat municipal et par la majorité à laquelle j'appartiens !

M. JACQUEMIN : Chacun ici se réjouit de ce projet, mais je voudrais faire quelques réflexions précises auxquelles je me suis déjà livré d'ailleurs quelque peu à la Commission du Budget.

Vous avez fait allusion à l'instant, à un délai qui me paraît un peu long : 1993 ; je crois que c'est l'avis généralement répandu et je suis persuadé, quand on analyse en détail le planning qu'il semble possible de gagner sinon un an, du moins plus de six mois et nous pourrions fixer comme échéance la mi-1992 si vous le voulez bien.

Par ailleurs j'aurais souhaité, -je ne sais pas si cela a été fait, on n'a pas répondu très précisément à la question que j'avais posée en commission- savoir si on était décidé à évaluer rapidement le surcoût de l'éventualité d'un trois voies au lieu de deux voies. C'est une question qui n'a pas été débattue semble-t-il mais elle mérite de l'être car lorsqu'on fait un travail comme ceci, le surcoût peut être faible aujourd'hui mais serait bien plus important si l'on réalisait une troisième voie lorsque l'ouvrage sera terminé.

Enfin, vous nous proposerez je crois un débat économie et urbanisme, mais puisqu'il faut gagner du temps sur ce planning de tunnel, je crois qu'il faut se poser tout de suite la question de savoir s'il est compatible avec un pont, même s'il n'est pas d'actualité brûlante, qui viendrait désenclaver la rive droite du Doubs des Prés de Vaux. Nous avons tous le souci qu'à terme les Prés de Vaux trouvent une solution d'activités. Certains essais sont en cours et nous savons très bien que c'est un point difficile pour la Ville puisque c'est d'abord un patrimoine industriel dur à réaménager, dont la situation géographique est délicate puisque l'on n'est pas sur un axe de circulation.

Il convient donc de réfléchir pour l'avenir à ce qu'il y ait compatibilité entre le tunnel et la possibilité de traverser le Doubs et cela m'amène peut-être presque un peu plus loin, Monsieur le Maire, mais nous aurons l'occasion d'en reparler, c'est que tout cela sous-entend qu'une réflexion nouvelle se fasse et s'instaure, mais dès maintenant je crois, sur le réaménagement de ce quartier.

Il y a trois grands domaines dans cette partie Est de Besançon dont la destination est aujourd'hui incertaine ; il s'agit des Prés de Vaux, je viens d'en parler à l'instant, il s'agit vous le savez très bien, du retrait de la SERNAM sur les vastes terrains de la Mouillère et il s'agit, sur la rive gauche, des très grands terrains du Port Fluvial qui sont actuellement sous concession de l'État à la Chambre de Commerce. Cet ensemble, quand on regarde une vue aérienne de Besançon, est d'une très grande importance stratégique pour le développement de notre ville.

L'occasion du tunnel doit être compatible avec les ambitions, pour reprendre le terme qui nous est cher, que nous nourrissons pour notre ville. Voilà, Monsieur le Maire, les quelques réflexions que je voulais vous faire ici.

M. NACHIN : Je me félicite de vos déclarations, en particulier celles que vous avez faites en Commission Économique où vous avez dit que vous trouviez le planning un peu large, qu'il fallait aller plus vite, et que tout le monde serait content.

Je m'en félicite d'autant plus que je vous ai interpellé le 3 juillet dernier sur le problème du percement du tunnel sous la Citadelle et que vous m'aviez répondu à ce moment-là : «ce n'est pas aujourd'hui qu'on va demander, alors qu'on vient de boucler le X^{ème} Plan, d'y réinscrire le tunnel sous la Citadelle, on verra dans quelque temps» et vous aviez ajouté aussi à une question que je posais : «il était inscrit au IX^{ème} Plan pour des études, il n'a pas été confirmé pour le X^{ème} où nous avons mis en priorité la desserte et le contournement de Besançon, donc il n'est plus au Plan».

Je me félicite de cette évolution et je souhaite que dans d'autres domaines vous évoluiez de la même façon et que vous preniez en compte les propositions que vous avez rejetées tout à l'heure et que j'ai formulées lors du dernier Conseil Municipal.

J'ai une dernière question à poser : le montant actuel du tunnel sous la Citadelle est évalué hors taxes à 56 962 500 F ; je souhaiterais savoir quelle avait été l'évaluation de ce projet en 1986 lorsque les études étaient déjà bien avancées ? Je me souviens de chiffres qui étaient considérablement inférieurs.

M. MOUROT : Voilà enfin un sujet qui nous réunit tous. Tout le monde est content, c'est bien. Je crois qu'il faut le noter. Ce qui me permet aujourd'hui de poser une question à nos techniciens concernant les entrées et les sorties de ce tunnel. Vous avez, je crois, envisagé des échangeurs sous forme de rond-points ; je me suis posé cette question toute simple : les échangeurs sont intéressants quand il y a beaucoup de directions qui en partent, c'est probablement ce qu'il y a de moins cher, mais cela a un inconvénient sûrement, c'est que cela ralentit le flux et la circulation. Est-ce que dans cette affaire, et en gardant toujours l'idée de faire quelque chose de tout à fait esthétique, comme vous l'avez imaginé dans le projet, on ne pourrait pas envisager 3 accès sur 2 niveaux avec des dégagements latéraux ? C'est une question technique à laquelle on répondra peut-être simplement ultérieurement.

Mme BULTOT : «Pour voir la fin du tunnel, construisons-le», c'était le mot d'ordre inscrit sur la banderole des «Rouge et Vert» au rassemblement de Rivotte le 22 novembre. Le projet qui nous est soumis aujourd'hui répond donc à notre attente.

Cependant, le percement du tunnel sous la Citadelle ne résoudra pas tous les problèmes de circulation à Besançon. Les divers projets de contournement, s'ils se réalisent, pourront difficilement être mis en service avant l'an 2000 et ils ne résoudront pour l'essentiel que le problème du transit dans la traversée de Besançon.

Il semble donc impératif que le percement du tunnel sous la Citadelle aille de pair avec l'amélioration des transports en commun qui en sont le complément indispensable. Nous devons donc développer les transports en commun à trois niveaux.

Dans la Ville de Besançon il faut augmenter la capacité du réseau en créant un nouveau moyen de transport en site propre, en voies réservées. La Commission Transport de l'Alternative Rouge et Vert travaille actuellement sur ce sujet. Nous vous remettrons bientôt ce projet et nous le rendrons public dans une prochaine conférence de presse. La réalisation de parkings à l'entrée de la ville s'intègre bien entendu dans cette politique.

Avec la périphérie, il est indispensable de créer un véritable réseau de transports collectifs reliant la ville aux communes de la périphérie non desservies par la SNCF. Pour le réaliser, il est nécessaire qu'une véritable coopération intercommunale se mette en place entre Besançon et sa périphérie, au-delà des vieux clivages ville-campagne et des rivalités politiques.

Sur le réseau SNCF, il est indispensable de multiplier les dessertes sur toutes les lignes de l'étoile ferroviaire de Besançon. Il conviendrait de créer de nouveaux points d'arrêt, aussi bien en ville, à Planoise que dans les communes périphériques : Grandfontaine, Thise, Chalezeule... Il est important que toutes ces dessertes s'arrêtent à la fois à la Viotte et à Planoise comme il est important que le futur TGV s'arrête à Besançon, Planoise pouvant être indiqué.

Seules ces mesures diminueront l'entrée des véhicules dans le centre saturé de Besançon et permettront l'amélioration de l'accès à la ville et à ses services par les Bisontins et les habitants de la périphérie. Cela permettra la limitation des embouteillages qui sont toujours importants et donc de diminuer les pertes de temps et le coût écologique et énergétique.

M. RÉGNIER : Je vais essayer de répondre à quelques questions. Tout d'abord à M. PIERLOT qui s'étonne de l'article de BVV, je répondrai que les réunions de Municipalité du début de mandat, 27 mai et 3 juin, avaient bien décidé d'inscrire ce projet rapidement, que le Conseil Municipal du 16 octobre 1989 sur les orientations budgétaires 1990 et des années suivantes incluait donc bien le début du tunnel le plus rapidement possible.

Sur le problème des délais, prévoir la fin des travaux pour la mi-1992, Monsieur JACQUEMIN me paraît être un peu optimiste. Si l'on peut mettre le tunnel en service dans le premier semestre 1993, ce sera déjà bien. Mais peut-être n'aurons-nous que des bonnes surprises tout au long des travaux.

Sur le surcoût des trois voies, je crois que l'on peut vous répéter ce qui a été dit à la commission : l'étude des flux va être réalisée en 1990 et devrait nous apporter une réponse. Nous verrons alors si on peut réaliser une troisième voie, mais il faut quand même savoir que de toute manière de chaque côté on va ressortir sur une voie, ce qui va créer énormément de problèmes. Mais je crois que l'étude va quand même nous permettre de nous rendre compte des modifications qui vont être introduites dans les habitudes des gens, par exemple les gens de Bregille qui vont aller sur Palente ou l'Hôpital... Il faut que l'étude chiffre et détermine tout cela pour que l'on sache les modifications à apporter. Pour ce qui concerne le coût soulevé par M. NACHIN, je crois que dans la première évaluation de la DDE il y a quelques années au moment du lancement du projet...

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : En 1986.

M. RÉGNIER : Il était je crois de 45 millions. Alors à l'époque évidemment, dans l'étude qui avait été faite par la DDE, les problèmes d'environnement n'étaient pas repris au même niveau que maintenant. Vous êtes à la commission Monsieur NACHIN. Vous savez très bien comment on veut aménager les deux têtes de ponts, et les surcoûts que cela entraîne. De plus, les acquisitions foncières : 6 millions de francs, n'étaient pas prévues, ni le surcoût pour le pont SNCF. Il faut en effet recréer le pont pour soutenir la voie ferrée, et toutes ces modifications n'avaient pas été prises en compte dans les estimations de la DDE.

En ce qui concerne les passages pour éviter les rond-points, effectivement on pourrait toujours lancer des études pour savoir s'il faut créer un passage inférieur pour les circulations. Mais dès que l'on descend on se retrouve directement en zone inondable, mais toute proposition peut être étudiée. Je crois qu'on a déjà travaillé pour maintenir son niveau architectural à ce quartier ; on va démolir un bâtiment, le recréer en avancée pour piéger le bruit ainsi que les pollutions. Sur les problèmes de transports en commun périphériques, je pense que M. JUSSIAUX pourrait répondre.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Entre temps, M. NACHIN s'est inscrit.

M. NACHIN : Pourriez-vous m'indiquer si les 45 millions sont hors ou taxes comprises ?

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Hors taxes.

M. NACHIN : C'est hors taxes. Il y a quand même un surcoût important. Je pense que lorsque vous évaluez le coût de la voie de desserte et de contournement, il faudra bien réfléchir au surcoût que vous envisagez, surtout si vous la faites au ¾ souterraine comme vous l'annoncez mais c'est vraiment une grande nouvelle parce que jusqu'à maintenant on n'en a pas beaucoup entendu parler.

(Protestations).

M. JUSSIAUX : En étant bref, je crois qu'on ne peut qu'être d'accord pour souhaiter le développement et l'intensification des transports en commun dans notre ville mais je voudrais qu'on n'oublie pas qu'il y a des gens qui travaillent sur ce sujet, notamment dans une commission, et que l'axe lourd, même si l'on n'en parle pas dans la presse, n'est pas tombé aux oubliettes.

Je voudrais simplement faire remarquer que le projet qui a été présenté en commission puis en Municipalité est celui qui répond le mieux à la fois aux critères de fiabilité, de rapidité de réalisation et de légèreté du coût (légèreté étant mis entre guillemets) et que tout ce que l'on pourra nous proposer d'autre de plus cher, notamment toutes les formules de type métro, Val, etc., sera d'emblée hors jeu pour de pures raisons financières.

Alors on peut avoir des débats in abstracto sur les vertus de tel ou tel mode mais il y a quand même un moment où il faut regarder ce que l'on peut réaliser concrètement, et c'est ce qu'a fait la commission. On ne lancera pas un débat d'ordre philosophique sur ce sujet et je ne crois pas d'ailleurs que ce soit très utile aujourd'hui.

Concernant le développement des transports en commun avec la périphérie, là aussi il y a un travail qui est en cours, auquel participent à la fois la Ville et le Département mais je voudrais qu'on n'oublie pas que chaque personne transportée représente un coût, une dépense et qu'il n'y a jamais d'équilibre quel que soit le prix demandé à l'usager sauf si l'on pratique des tarifications totalement dissuasives. Donc dès à présent on est obligé de se poser la question suivante : «si nous développons demain des transports en commun avec les communes de la périphérie, qui paiera» ? A l'heure actuelle, les moyens budgétaires n'existent pas et personne ne se précipite chez des partenaires potentiels, par exemple du département pour dire : «nous, nous sommes prêts à honorer la facture qui se présentera à ce moment-là». Et puis deux mots sur le TGV, sans entrer dans le détail d'un dossier technique qui par ailleurs ne relève pas directement de ma compétence, mais je crois qu'il faut qu'on arrête d'imaginer qu'un TGV pourra s'arrêter à Chouzelot, à la Viotte, à Planoise, à Dannemarie-sur-Crète, etc. Il y aura une station TGV ; nous ferons en sorte qu'elle soit le plus proche possible de Besançon et ce sera vraisemblablement sur le site de Miserey. Il y aura techniquement des possibilités de desserte rapide et d'accès pratique pour tous les usagers mais il me paraît un peu enfantin de prévoir une halte TGV à Planoise et je regrette cette démarche.

Mme BULTOT : Je parlais d'une gare à Planoise, gare TGV à Planoise plutôt qu'à Miserey si cela était possible. Autrement je pense bien sûr que le TGV doit aller le plus vite possible et ne pas être un omnibus.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : On parlait tout à l'heure d'une forte unanimité ! Le seul regret que je puisse avoir concernant le rassemblement des élus du 22 novembre, c'est que dans ce cas-là vous jouez un peu la mouche du coche.

A quoi sert un rassemblement ? A faire pression. Pression sur qui ? Sur vous, sur nous. C'est-à-dire que vous vous réunissez, vous élus du Conseil Municipal pour faire pression sur notre propre assemblée communale, pour décider d'aller plus vite alors que vous savez que nous en avons parlé, que nous l'avons inscrit dans nos orientations budgétaires, que cela va se faire et cela ne dépend pas de nous. Alors faire pression sur qui ? Ni sur le Préfet qui n'y est pour rien, ni sur le Département, ni sur la Région, tout cela a été fait et préparé.

J'aime bien quand les gens se réunissent, portent des banderoles, etc. ça peut parfois les amuser ou les ennuyer ; il faut que cela se fasse, nous sommes dans une démocratie mais lorsque cela se fait au niveau interne, ce n'est pas tellement logique. C'est ce que nous avons dit sur ce sujet. Néanmoins vous pouvez encore vous réunir demain matin place du 8 Septembre pour réclamer le tunnel sous la Citadelle, nous n'y voyons aucun inconvénient mais alors dites aux gens en même temps que cela va se faire. M. NACHIN a déjà parlé deux fois sur ce sujet ; je ne lui donnerai donc plus la parole. Je vous demande de voter.

Mme FOLSCHWEILLER : Puisque M. NACHIN n'a plus le droit de parler, moi je répète ce qu'il a dit tout à l'heure parce que je trouve que c'est un peu fort ! Je relis ce qui a été dit le 3 juillet, votre réponse Monsieur le Député-Maire...

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Je la connais ma réponse, ce n'est même pas la peine de la relire. Je vous ai dit à ce moment-là que cela n'était plus inscrit au X^{ème} Plan, qu'il ne fallait pas confondre les genres et que jamais je ne demanderais au X^{ème} Plan l'inscription du tunnel sous la Citadelle. Vous vouliez faire croire à l'opinion que finalement le tunnel sous la Citadelle arrangerait les choses pour votre grand contournement. Alors j'avais dit à ce moment-là, et je m'en rappelle très bien, je n'ai pas dit le contraire de ce que je dis actuellement, que nous avons demandé au moment voulu, sous le Préfet THEYS, de mettre sous le boisseau le dossier tunnel pour faire avancer le contournement de Besançon, mais nous l'avons repris à notre compte maintenant, hors du Plan sinon il n'avait aucune chance d'aboutir ; de plus, cela aurait bouleversé le X^{ème} Plan. Voilà ce que nous avons dit, maintenant vous pouvez le répéter, allez-y !

C'est grâce à notre constance, Monsieur TOURRAIN, que nous avons obtenu, enfin que nous obtiendrons la maîtrise d'ouvrage, que le Département et le Conseil Régional que je remercie, ont accepté de financer à hauteur de 24 %, c'est vrai, mais la décision nous appartient ; c'est nous qui serons maître d'ouvrage et maître d'œuvre.

La discussion est close.

Après en avoir délibéré et sur avis favorable de la Commission du Budget, le Conseil Municipal, à l'unanimité, adopte les propositions du Rapporteur.