

## Voirie - Rocade Nord-Ouest - Phase études-acquisitions - Convention avec l'État

**M. LE DÉPUTÉ-MAIRE, Rapporteur :** Dans le cadre du Contrat de Plan État/Région concernant l'amélioration de la voirie nationale, l'État et les différentes collectivités locales se sont mis d'accord sur le programme et le financement des opérations inscrites au Xème Plan.

Après les deux opérations ayant déjà fait l'objet de convention :

- la RN 73 : pénétrante Ouest de Besançon
- la RN 57 : voie des Mercureaux - 1ère tranche

il convient d'autoriser M. le Député-Maire à signer la convention se rapportant au projet de Rocade Nord-Ouest : tronçon de la voie de desserte et de contournement de Besançon, situé entre Beure et la RN 57.

Les frais d'études et d'acquisitions sont inscrits au Xème Plan, pour un montant de 15 000 000 F TTC.

La part de la Ville s'élève à 24,5 % de 15 000 000 F, soit arrondi à 3 700 000 F (pour mémoire, l'État participera à 27,5 %, la Région et le Département à 24 %).

Ce pourcentage de 24,5 % sera appliqué à toute réestimation éventuelle rendue nécessaire par l'évolution technique du projet ou par les circonstances économiques.

De plus, la Ville réitère sa demande déjà formulée lors du Conseil Municipal du 25 janvier 1988, à savoir :

- d'être associée à toutes les études,
- que soient prises en compte dans l'enveloppe financière les études complémentaires liées aux aspects de l'environnement : paysagés, architecturaux, bruits, particulièrement au droit de Planoise et dans le vallon des Montboucons.

Après avis favorable de la Commission n° 8, le Conseil Municipal est appelé à :

- autoriser M. le Député-Maire à signer la convention à intervenir avec l'État pour l'opération Rocade Ouest phase études et acquisitions,
- s'engager à financer dans les budgets à venir, chapitre 910.130.90015.30300, les sommes nécessaires suivant l'échéancier fixé par l'État.

**M. NACHIN :** Chaque fois qu'il s'agira de réaliser des équipements qui participent à une conception des déplacements dans les agglomérations qui datent d'une autre époque, j'interviendrai.

Cette convention avec l'État concerne donc la Rocade Nord-Ouest qui est le prolongement de la voie des Mercureaux qui j'espère ne se réalisera jamais (rires), et nous faisons tout en ce sens. La partie dont il s'agit ici qui est le prolongement par conséquent de la voie des Mercureaux qui va de Beure à Valentin, sera quoique certains prétendent, une véritable autoroute puisqu'elle consistera en deux fois deux voies avec un terre-plein central, avec sept échangeurs entre Valentin et le pont de Beure et pas de feux qui ralentissent la vitesse. Il s'agira d'une voie européenne, la voie E 23 sur laquelle le trafic évalué sera considérable. Cette voie va passer en bordure du plus grand complexe sportif de Besançon, le stade de la Malcombe, elle va passer au pied d'établissements scolaires comme le Lycée Victor Hugo, l'école primaire et maternelle Champagne, la Faculté de Droit, la Faculté des Sciences, l'École Nationale d'Ingénieurs, le Lycée Technique des Gravières Blancs, le CFA du bâtiment, le Centre Départemental de l'Enfance la Clairière. Cette voie autoroutière va passer au pied des résidences universitaires où habitent

et travaillent plus de 2 000 personnes étudiants et personnels du CROUS, à proximité du Foyer de la Charité de la Roche d'Or et en surplomb du quartier de Velotte dans son prolongement en direction des Mercureaux. Et puis cette voie autoroutière va passer au pied du quartier de Planoise qui sera coupé du centre de Besançon par cette autoroute. Enfin, elle va traverser le futur parc industriel technologique de Besançon dont toutes les futures constructions s'en trouveront à moins de 200 m. C'est donc plus de 20 000 personnes qui vont se trouver touchées par ce projet contre lequel d'ailleurs des milliers de pétitions ont déjà été signées.

Je disais que ce projet appartient à une conception archaïque de l'urbanisme des voies de communication, celle qui consistait dans les années 60 à faire passer les autoroutes à l'intérieur des villes et l'exemple le plus célèbre est celui de l'autoroute A6 qui traverse la Ville de Lyon. Depuis, les esprits ont évolué, sauf peut-être à Besançon...

**M. LE DÉPUTÉ-MAIRE :** Merci.

**M. NACHIN :** ...et l'on prend davantage en compte la préservation de la qualité de l'environnement et toutes les villes veulent être contournées. J'ai fait un petit sondage en interrogeant des habitants de Mamirolle pour leur demander s'ils étaient satisfaits du contournement de leur village, et je puis vous assurer qu'ils sont ravis et ils remercient le Maire de Mamirolle de l'avoir réalisé.

Je crois que le jour où les Planoisiens auront au pied de leurs immeubles, ou les gens de Montboucons auront dans le vallon des Montboucons une autoroute avec toutes les nuisances que ça entraînera, cela m'étonnerait beaucoup qu'ils félicitent le Député-Maire pour cette réalisation, si elle se fait un jour.

A Besançon, on trompe les gens en appelant voie de contournement une véritable voie autoroutière qui coupera la ville en deux. C'est ainsi que sur son parcours, la Nationale 57 de Vesoul à la frontière suisse évitera toutes les agglomérations sauf Besançon. Cette traversée de Besançon relève donc d'une conception dépassée de l'urbanisme tandis que nos voisins suisses à Neuchâtel en particulier, sont en train de mettre en œuvre un plan de protection des agglomérations traversées inconsidérément par les autoroutes il y a 15 ou 20 ans. Les Bisontins, eux devraient supporter les méfaits d'une traversée autoroutière de leur ville telle qu'on la concevait il y a 30 ans.

**M. LE DÉPUTÉ-MAIRE :** Je m'attendais à un long plaidoyer mais enfin l'essentiel a été dit et j'en ai retenu deux choses : à Besançon, on trompe les gens et on est sans doute parmi les plus bêtes du monde de vouloir aller dans le sens d'une voie indispensable au développement économique de la Ville. Bien sûr qu'une voie de contournement serait merveilleuse, elle se fera peut-être dans 20 ans, dans 30 ans mais dans l'immédiat c'était la seule solution qu'on puisse envisager, plus rapide c'est vrai et plus directement en prise avec le développement de tout ce quartier dont nous reparlerons d'ailleurs, le parc scientifique industriel, etc. Ce n'est pas à nos yeux une autoroute car s'il y a comme l'indiquait tout de suite André NACHIN sept échangeurs sur une dizaine de kilomètres, cela ne signifie pas que c'est une autoroute. Il n'y aura pas de péage que je sache, c'est une deux fois deux voies, nous continuerons à l'appeler voie de contournement et surtout de desserte de la Ville de Besançon.

**M. PIERLOT :** Au risque de surprendre certains, d'en étonner d'autres, les Alternatifs Rouge et Vert vont voter favorablement cette question et démontrer leur volonté d'être responsables. Nous ne voulons pas faire la politique du tout ou rien. Nous sommes pour le développement de Besançon et nous l'avons démontré en votant pour la création du parc scientifique, de la ZAC de Châteaufarine et celle de Saint-Laurent.

Dans notre esprit, la voie qui est soumise à notre approbation correspond à la voie de desserte de ces différents quartiers de Besançon. Il serait cohérent de vouloir le développement de l'activité de notre cité sans lui donner les voies d'accès nécessaires. Je crois également qu'il ne faut pas faire l'amalgame entre voie de desserte et voie de contournement qui est avant tout un problème politique et pas seulement écologique.

En effet, si on lit le rapport de la commission d'enquête concernant le projet de liaison routière reliant la RN 57 à la RN 273, les conséquences sur le milieu naturel sont négatives, quel que soit le projet, petit ou grand contournement. Si on ne se réfère qu'à l'écologie, tout route est discutable. C'est pourquoi nous restons très vigilants sur la réalisation de cette voie qui va de Beure à la RN 57 direction Vesoul.

En ce qui concerne la traversée de Besançon et en particulier là où elle est proche des habitations, vallée des Montboucons, Planoise, nous pensons qu'il convient d'avoir toutes les garanties pour que la voie soit enterrée. D'autre part, le rapport de la commission d'enquête attribue à la voie nouvelle le statut de déviation de route nationale à grande circulation ce en quoi nous sommes en désaccord. Elle rappelle que le but est de réduire le trafic routier dans la traversée de la ville, comme si le vallon des Montboucons, le parc scientifique ou Planoise ne faisaient pas partie de Besançon et seraient bons pour accueillir les nuisances. Il est regrettable qu'un événement aussi important que le PACT n'ait pas permis pour l'instant de geler le projet pour approfondir notre réflexion. En effet, dans ses conclusions, la commission d'enquête déplore page 32, d'une part que l'enquête n'ait porté que sur moins de la moitié, environ 6,800 km du contournement de l'agglomération de Besançon par la RN 57, d'autre part que l'étude d'impact n'ait pas également porté sur la contre-proposition de grand contournement pourtant émise au cours de la précédente enquête.

Nous persistons à dire que le tracé long sera nécessaire pour structurer l'agglomération bisontine dans le cadre du PACT mais nous nous refusons d'en rendre la Ville responsable. Tout le monde sait que pour réaliser le grand contournement, les centres de décisions se trouvent à l'Hôtel du Département et à l'Hôtel de Région. Ceci suppose que les partisans de cette solution impliquent les élus de droite qui font preuve de beaucoup de discrétion sur ce sujet, mais ils ne sont pas à une contradiction près (protestations).

Comment par exemple comprendre la position du Maire de Beure qui boude le PACT alors que c'est justement un des endroits privilégiés pour faire avancer cette idée de contournement de Besançon qui bénéficierait à toutes les communes. Le tunnel sous la Citadelle, la réalisation de la voie de desserte vont améliorer sensiblement la fluidité du trafic routier. Ce sont des réalisations nécessaires pour accompagner les différents projets que nous avons votés et permettre à notre ville de décoller économiquement.

Nous voterons donc ce projet de desserte avec les réserves que j'ai faites au début de mon intervention concernant la nécessité de prendre des garanties pour l'enterrement de la voie dans les secteurs sensibles.

**M. JACQUEMIN :** Monsieur le Maire, c'est une question pour information que je veux vous poser concernant la clé de répartition des financements. Il s'agit donc ici des études et des acquisitions. On voit que l'État y participe pour 27,5 %, la Ville 24,5 % et les deux collectivités Département et Région 24 %. C'est un financement dont on peut dire qu'il n'est pas désagréable pour la collectivité de Besançon. Ma question porte maintenant sur l'exécution des voiries par la suite ; est-ce que cette clé de répartition vaudra également pour les travaux de voirie ?

**M. LE DÉPUTÉ-MAIRE :** Ce sont des clés de répartition qui ont été établies pour la préparation du X<sup>ème</sup> Plan ; les études et les acquisitions sont au X<sup>ème</sup> Plan. On en rediscutera pour le XI<sup>ème</sup> Plan en partant peut-être de ces propositions et en souhaitant que l'État essaie d'en mettre autant, ce n'est pas garanti. Pour la tranche qui est là, c'est la clé de répartition en milieu urbain, péri-urbain.

**M. JACQUEMIN :** Je ne voulais pas dire que l'État était particulièrement généreux dans cette affaire.

**M. LE DÉPUTÉ-MAIRE :** Non, non.

**M. JACQUEMIN :** Ceux qui sont généreux, ce sont les deux collectivités Région et Département dans le financement, ce qui arrange la Ville de Besançon. Voilà ce que je voulais dire ; pour le reste il faudrait que l'État puisse participer davantage qu'à hauteur de 27,5 %.

**M. LE DÉPUTÉ-MAIRE** : Surtout quand on sait que c'est l'État qui va récupérer la TVA.

**M. JACQUEMIN** : Absolument.

**M. HUMBERT J.F.** : Monsieur le Maire, je n'avais pas l'intention d'intervenir, j'ai déjà donné ma position ici ou au Conseil Régional sur ce dossier mais quand on entend certaines affirmations venir de gens qui eux ont changé d'avis, je voulais simplement redire que je voterai contre ce rapport comme je l'ai fait au Conseil Régional et au Conseil Municipal déjà.

**M. LE DÉPUTÉ-MAIRE** : Je ne sais plus où vous en êtes dans ce dossier, mais enfin (rires) j'ai noté que vous étiez contre. C'est parfois difficile de s'y retrouver ; l'essentiel c'est que l'intéressé s'y retrouve et c'est vrai qu'il a plutôt été contre.

**M. NACHIN** : Je ne vais pas épiloguer sur l'attitude des uns et des autres, je pense que mon ami PIERLOT se sentira peut-être mal à l'aise maintenant au sein du collectif dont il faisait partie pour le contournement de Besançon. En tout cas, il aura peut-être du mal à expliquer et à convaincre ses partenaires de son changement de position.

**M. LE DÉPUTÉ-MAIRE** : C'est son affaire, ce n'est pas la vôtre.

**M. NACHIN** : On a évoqué tout à l'heure le grand contournement et le petit contournement. Je ne veux pas entrer dans le détail du rapport de la commission d'enquête car je pense qu'on aura l'occasion d'en rediscuter lorsqu'il sera nécessaire de reparler de la voie des Mercureaux à propos de la modification du POS. Toutefois, je voudrais attirer l'attention des membres de cette assemblée sur le gain de temps que représentera pour un automobiliste qui se rendra de Valentin au Trou au Loup le passage par Planoise, c'est-à-dire par le petit contournement, le gain de temps par rapport à celui que prendra le tracé que nous appelons le grand contournement. La commission d'enquête indique que le gain de temps sera de 8 minutes ; est-ce que pour 8 minutes ça vaut la peine de sacrifier la tranquillité de milliers de Bisontins ? Est-ce que pour 8 minutes ça vaut la peine de saccager d'une façon définitive la vallée des Mercureaux ?

**M. LE DÉPUTÉ-MAIRE** : Le problème vous le savez bien, n'est pas là. Ce qui nous intéresse, pour l'instant, c'est la desserte de tous les quartiers de Besançon, y compris l'Ouest, etc. pour tous ceux qui, venant du plateau ne veulent pas contourner Besançon mais pénétrer dans la ville. Cela représente pour l'instant 95 % du trafic routier sur cette voie, ces 95 % pour lesquels on préfère le petit au grand contournement comme vous l'appelez maintenant.

**M. BOICHARD** : Je voudrais m'associer pleinement aux paroles de M. NACHIN, tout au moins à certaines de ses paroles lorsqu'il a rendu un hommage appuyé à M. le Maire de Mamirolle, je voudrais lui rappeler que M. le Maire de Mamirolle n'est pas seulement celui qui a réalisé le petit contournement autour de sa commune mais il est aussi le Président du syndicat d'une multitude de communes qui sont tout à fait en accord avec la Ville de Besançon pour le projet qui est le nôtre et tout à fait contre le vôtre.

**M. RÉGNIER** : Je veux quand même répondre à ce que dit M. NACHIN. Il parle de 8 minutes mais pour combien de voitures ? Ce rapport de la commission d'enquête, il faut que tous les Conseillers le lisent car il est intéressant. On constate votre amertume Monsieur NACHIN face aux conclusions de ce rapport. La commission d'enquête a rendu son rapport sur la voie des Mercureaux, mais elle a fait son analyse sur le petit contournement de Besançon, c'est-à-dire sur le projet qui vous est soumis ce soir. Elle a analysé l'ensemble des flux, l'ensemble des attractions entre petit et grand. Je signale que les commissaires enquêteurs étaient étrangers à la région. Je prends quelques chiffres ; je ne veux pas entrer dans le détail, il est écrit dans la commission d'enquête : le grand contournement ne capte que 280 véhicules / heure alors que la voie des Mercureaux en attirera 1 155. Ces chiffres Monsieur NACHIN démontrent l'intérêt de cette voie de desserte et de contournement, le contournement ne représentant que 15 % du trafic, vous le savez bien.

Aussi, quand on vous voit aujourd'hui lancer une pétition, une carte postale que vous nous avez distribuée gratuitement, enfin vous nous l'avez mise là et vous nous demandez de vous la rendre à la sortie (rires), vous êtes franchement ridicule.

Vous lancez une opération alors que le commissaire-enquêteur a donné ses conclusions. Vous lancez une pétition que vous envoyez au Président de la République. Comment voulez-vous que le Président de la République prenne en compte vos positions, vos critiques alors que la commission d'enquête vient faire la démonstration que c'est le petit contournement qui est intéressant sur tous les points et a démolé tous vos arguments. On peut en discuter tant que vous voulez, on ne se mettra jamais d'accord, mais aucun de vos arguments ne sont retenus, alors...

**M. LE DÉPUTÉ-MAIRE** : Vous continuerez de dialoguer à la sortie car c'est vrai que Bernard RÉGNIER ne sera jamais convaincu par les quelques arguments qu'a énoncés M. NACHIN.

**M. RÉGNIER** : Et de loin.

**Mme BULTOT** : Là, nous votons pour une voie de desserte ? Je crois que Patrick PIERLOT a été bien clair, nous ne votons pas pour une voie de contournement. Je ne vois pas en quoi je me serais exclue ou je ne me sentirais pas à l'aise dans le collectif pour le grand contournement, étant donné que nous continuons à être toujours favorables et nous l'avons suffisamment dit et encore argumenté là, favorables au grand contournement.

**M. LE DÉPUTÉ-MAIRE** : Je crois qu'on est aussi tous d'accord pour le grand contournement mais on n'y mettra pas un sou, nous !

**Mme FOLSCHWEILLER** : Je vote contre avec un simple commentaire. Je crois que malgré tous les efforts qui sont déployés pour lutter contre ce projet, si malheureusement il se fait, je regrette et je me sens mal à l'aise d'appartenir à cette société riche qui a le privilège de pouvoir dépenser toujours plus d'énergie qu'il profite du déplacement individuel. Je voudrais rappeler simplement un seul chiffre, il y a un quart de la population mondiale qui se permet de dépenser les trois quarts de l'énergie disponible.

**M. LE DÉPUTÉ-MAIRE** : On le sait !

**Mme FOLSCHWEILLER** : C'est tout !

**M. BOICHARD** : C'est comme la forêt amazonienne !

**M. LE DÉPUTÉ-MAIRE** : M. NACHIN souhaiterait intervenir. Je suis au regret de lui dire que l'article 2 de notre règlement ne permet que deux interventions sur la même question, donc nous concluons.

La discussion est close.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, à la majorité (5 Conseillers votant contre, 1 s'abstenant), adopte les propositions du Rapporteur.