

## XI<sup>ème</sup> Plan - Infrastructures de communication - Financement

**M. LE MAIRE, Rapporteur :** Le Conseil du District du Grand Besançon du 12 mars 1994 s'est prononcé favorablement sur le cofinancement des infrastructures routières inscrites au XI<sup>ème</sup> Plan, tel qu'il ressort du Contrat de Plan élaboré conjointement par l'État et la Région de Franche-Comté.

Selon le courrier de la Préfecture du 21 janvier 1994 et le document de la Région du 28 janvier 1994, les opérations retenues au XI<sup>ème</sup> Plan sont les suivantes :

XI <sup>ème</sup> Plan	Montant	État	Région	Département	District
<b>1) Achèvement des opérations engagées au X<sup>ème</sup> Plan</b>					
* RN 57 - sortie Nord «Valentin»	8 200 KF	2 854 KF (34,8 %)	1 993 KF (24,3 %)	1 993 KF (24,3 %)	1 361 KF (16,6 %)
* Carrefour de Châteaufarine	1 500 KF	275 KF (18,34 %)	138 KF (9,17 %)	544 KF (36,245 %)	544 KF (36,245 %)
<b>Total 1</b>	<b>9 700 KF</b>	<b>3 129 KF</b>	<b>2 131 KF</b>	<b>2 537 KF</b>	<b>1 905 KF</b>
<b>2) Opération «voie de desserte et de contournement</b>					
* Secteur des Montboucons	335 500 KF	92 263 KF (27,5 %)	80 520 KF (24 %)	80 520 KF (24 %)	82 198 KF (24,5 %)
* Carrefour de la Grette «Micropolis»	(1) 15 000 KF	-	3 600 KF (24 %)	-	11 400 KF (76 %)
	15 000 KF	4 125 KF (27,5 %)	3 600 KF (24 %)	3 600 KF (24 %)	3 675 KF (24,5 %)
* Secteur des Mercureaux	150 000 KF	48 750 KF (32,5 %)	37 500 KF (25 %)	37 500 KF (25 %)	26 250 KF (17,5 %)
<b>Total 2</b>	<b>515 500 KF</b>	<b>145 138 KF</b>	<b>125 220 KF</b>	<b>121 620 KF</b>	<b>123 523 KF</b>
<b>Total District</b>					<b>125 428 KF</b>

(1) en 1988, sur un montant de 15 MF, la Ville de Besançon avait pris l'engagement de prendre en charge 76 % de cette dépense, soit 11 400 KF.

Pendant la réalisation d'un plan, les appels de fonds de l'État ne peuvent pas être déterminés et varient significativement dans le temps ainsi que les montants.

Pour respecter les orientations d'investissement du District dans ce domaine et maintenir sa fiscalité la plus constante possible, la Ville de Besançon propose de supporter la part excédant le montant des appels de fonds annuels supérieurs à 19 MF (valeur 1994), cela pour la durée d'exécution du XI<sup>ème</sup> Plan.

Par ailleurs, toujours dans le respect des engagements pris antérieurement à la création du District, la Ville de Besançon prendra en charge une somme de 11,4 MF correspondant à 76 % d'un montant de travaux de 15 MF pour l'opération du Carrefour de la Grette «Micropolis».

**M. LE MAIRE :** Je souhaite qu'on ne renouvelle pas les nombreux débats qui ont eu lieu depuis un certain nombre d'années dans cette assemblée où chacun a pu s'exprimer, où les décisions ont été prises en parfaite connaissance de tous ces dossiers. On a même échangé des arguments par presse interposée, mon collègue M. VIALATTE et le «papy» qui vous dirige.

Essayez donc d'être brefs dans vos interventions. Je commence par M. ALAUZET qui est le plus jeune.

**M. ALAUZET :** Vous aviez dit gamin !

**M. LE MAIRE :** Je ne sais pas si je vous ai déjà qualifié...

**M. ALAUZET :** Si, il y a quelques semaines.

**M. LE MAIRE :** C'est un terme très amical de ma part.

**M. ALAUZET :** Ce que vous nous demandez là est un véritable chèque en blanc car les sommes qui peuvent être appelées annuellement sont tout à fait imprévisibles et peuvent entraîner la Ville de Besançon à des dépenses excessives. Les dérapages financiers existent pour plusieurs raisons, des appels de fonds imprévus et irréguliers et des dépassements quasi inévitables dans ce type de projets longs et complexes.

Pour n'en donner qu'un exemple, je vous citerai quelques éléments du rapport du Professeur Maurice DREYFUS qui expliquait que les trajets empruntent les plus mauvais terrains et fondations de la région, que les inconvénients ont certainement été sous-estimés et il dit «je ne serais pas surpris que les dépenses d'exécution sur ces secteurs soient multipliées par deux ou trois. A plus long terme, les frais d'entretien pourraient être importants de par les risques de glissement de terrain majoré par le passage des camions ainsi que l'entretien lié à l'exposition au Nord». La proposition que vous nous faites n'est pas propice à responsabiliser l'ensemble des partenaires à cette opération aux conséquences de leur choix en rejetant les surcoûts essentiels sur la Ville de Besançon. A l'évidence les craintes de certaines communes et la difficulté de faire jouer réellement la solidarité intercommunale révèlent le malaise de bon nombre d'entre elles, adhérentes ou non au District, qui ne ressentent pas ce petit contournement comme un intérêt collectif et acceptent mal que l'essentiel du budget investissement du District soit consacré à cette réalisation au détriment d'un véritable plan de développement équilibré de l'agglomération.

Pour les Verts et pour une bonne partie de la population de Besançon, c'est ainsi que débute la lettre ouverte que nous vous avons adressée aujourd'hui Monsieur le Maire «Le débat sur le contournement n'est pas tranché. Cela provient en particulier des conditions dans lesquelles la prise de décision pour un petit contournement a été réalisée». A ce propos, quelques remarques s'imposent : la décision du Conseil Municipal de Besançon, en 1988, a été prise sans réelles bases de discussion (réactions)...

**M. LE MAIRE :** Vous n'étiez pas là !

**M. ALAUZET :** ...sur des données financières totalement erronées, l'évaluation du coût étant alors la moitié de ce qu'elle représente aujourd'hui, et avec l'idée de capter des financements de l'État qui ne sont plus au rendez-vous aujourd'hui. Cette décision du petit contournement est intervenue dans un contexte de compétition entre Besançon et les communes périphériques pour l'implantation des entreprises. Or, la logique de coopération intercommunale que manifeste le District aujourd'hui rend désormais cette motivation caduque. Il n'y a eu aucune étude sérieuse des alternatives, ni pour le transit des véhicules, un vrai contournement, et encore moins pour la desserte.

Le tracé de contournement proposé est un vieux projet. Les zones où passerait cette autoroute se sont urbanisées, ou sont en voie de l'être, et les nuisances pour les populations vont être considérables. Ce projet ne correspond plus aux besoins actuels de l'agglomération bisontine, en particulier en matière de desserte. L'augmentation très forte du trafic pendulaire entre Besançon et sa périphérie nécessite aujourd'hui de mobiliser des financements importants pour mettre en place un système performant de transport en commun en site propre avec parking de transfert de intermodalité. Nous vous proposons :

- premièrement que la Ville de Besançon et le District, en partenariat avec les autres collectivités locales, fassent réaliser deux études, l'une concernant un contournement de Besançon réutilisant des voies existantes, par la mesure de l'impact sur le trafic, des nuisances, du coût, des délais de réalisation et des conséquences pour le développement de l'agglomération ; l'autre concernant un système de transport en commun en site propre avec liaisons intermodales pour le trafic pendulaire entre Besançon et sa périphérie. Ces études pourront s'appuyer sur une réflexion concernant un schéma des déplacements sur la grande agglomération bisontine et aurait le mérite de se mettre en conformité avec la loi d'orientation des transports intérieurs,

- deuxièmement que durant ces études, par exemple de juin 1994 à juin 1995, un moratoire soit observé sur le petit contournement,

- troisièmement qu'un référendum soit réalisé à l'issue de ces études, par exemple à l'automne 1995, ce qui lève tous les obstacles juridiques à la tenue d'un tel référendum. Monsieur le Maire de Besançon, Président du District, comme des exemples récents le montrent, il faut savoir revenir sur des projets quand il s'avère qu'ils ne sont pas en phase avec le réel.

**M. LE MAIRE** : Merci, Monsieur ALAUZET.

**M. NACHIN** : Je constate que le débat une fois de plus revient sur cette question et qu'on en parlera encore longtemps.

**M. LE MAIRE** : Tant que vous serez là, on en parlera souvent.

**M. NACHIN** : Je constate avec plaisir que le débat est redevenu serein, voire même humoristique et j'ai apprécié l'humour des uns et des autres qui se sont exprimés les jours derniers dans la presse. Je crois que c'est très bien de voir les choses de cette façon-là, même si c'est un projet qui est important pour l'avenir de notre agglomération et pour les contribuables qui devront payer un tel projet. Ce que je voudrais dire, Monsieur le Maire, c'est que si nous reprenons ici de nouveau pratiquement les mêmes arguments, c'est parce que nous avons confiance dans le bon sens de nos collègues du Conseil Municipal. Je dis que ce projet n'est pas un projet politique. Ce projet de voie de desserte et de contournement n'est pas un projet de gauche ou un projet de droite, ce n'est pas un projet politique. Je dirais que le collectif pour le contournement de Besançon comporte depuis son début des gens qui appartiennent à la gauche comme Gilbert CARREZ qui est ancien Conseiller Régional communiste, qu'il y a eu à une certaine époque au moins un socialiste, qu'il y a des gens de droite qui font partie de ce collectif et qu'il est ouvert à tous ceux qui souhaitent défendre le projet d'un vrai contournement de Besançon.

Jusqu'à maintenant, il y a eu dans cette assemblée une unanimité de votre majorité pour ce projet, une unanimité sans failles. Je souhaite qu'un jour ou l'autre, comme M. TOURRAIN l'a fait remarquer tout à l'heure, votre majorité ne soit pas sans failles ; je trouve que c'est très bien que les majorités ne soient pas sans failles et que les gens qui ont du sens critique puissent s'exprimer. Un jour viendra où parmi les membres de cette majorité il y en a un certain nombre qui diront : c'est un projet qui est complètement aberrant et il faut qu'on change cela, il faut qu'on revienne au bon sens. Alors

c'est pourquoi, on va les uns et les autres certainement reprendre non seulement cette fois-ci mais sans doute encore plusieurs fois avant la fin de notre mandat, les arguments en faveur d'un vrai contournement de Besançon qu'il est urgent de réaliser. Les habitants des secteurs qui sont particulièrement exposés, les gens de la rue de Vesoul, les gens de l'avenue Gaulard, de la Cassotte, du boulevard bien sûr, attendent que l'on supprime une partie importante du trafic qui cause des nuisances considérables. Il faut faire un vrai contournement de Besançon et non pas transporter les nuisances qui existent actuellement dans d'autres quartiers, ce qui est tout à fait inadmissible. Vous avez dit Monsieur le Maire et c'est votre droit, vous l'avez répété tout de suite, que les choses sont décidées, que toutes les collectivités locales se sont prononcées. C'est vrai vous avez entièrement raison, mais je dis que rien n'est décidé. Nous avons introduit devant le Conseil d'État un recours concernant le projet de la voie des Mercureaux. Le Conseil d'État peut très bien dire que ce projet n'est pas acceptable. Concernant la voie des Montboucons, le projet de voie Nord-Est, rien n'est décidé à moins que vous ayez des informations que je ne possède pas, car la commission d'enquête n'a pas encore donné son avis. Et après avis de la commission d'enquête, vous savez très bien que le Préfet devra se prononcer et qu'ensuite nous avons de très nombreux arguments que nous pourrions utiliser pour présenter un recours devant le Tribunal Administratif et devant le Conseil d'État éventuellement, c'est-à-dire que rien n'est encore joué et je dirai tant mieux pour vous Monsieur le Maire parce que vous avez encore la possibilité, vous et votre majorité, de revenir sur un projet qui n'est pas bon.

C'est un projet qui n'est pas bon du point de vue écologique, du point de vue économique et du point de vue financier. Je vais passer très rapidement parce que ce sont des arguments auxquels certains d'entre nous ici n'ont peut-être pas été suffisamment attentifs sinon ils auraient été convaincus. Faire passer une autoroute avec une circulation de 90 000 véhicules par jour au pied de la Bouloie, dans le vallon des Montboucons, au pied de Planoise dépasse le bon sens. Du point de vue économique, vous savez parfaitement, puisque vous êtes l'un des responsables du développement économique de Besançon vers l'Ouest que le projet que nous proposons passe par Châteaufarine et va tout à fait dans le sens du développement économique de Besançon vers l'Ouest. Du point de vue financier, j'ai indiqué dans un document que vous avez tous reçu ainsi que les maires du District de Besançon le coût prévisible de ce projet : 1 500 000 000 F, une somme absolument fantastique. J'ai indiqué comme élément de comparaison le coût de quelques réalisations récentes soit en cours, soit en projet : le pont Denfert-Rochereau, 20 MF -je sais qu'il a coûté environ 40 MF si l'on considère les aménagements annexes-, le tunnel sous la Citadelle 90 MF, la patinoire de Planoise, 43 MF, la piscine de Planoise qu'on n'a pas pu faire parce qu'on n'a pas actuellement l'argent pour la faire, est estimée à 40 MF. C'est vraiment des sommes dérisoires comparées à ce qu'on va demander aux collectivités locales, à la Ville pour ne pas faire un vrai contournement.

**M. LE MAIRE :** On ne demandera rien à la Ville.

**M. NACHIN :** Si, mais c'est le District qui paiera.

**M. LE MAIRE :** Seulement au-delà de 19 MF on demandera quelque chose à la Ville.

**M. NACHIN :** Mais les contribuables bisontins vont bien payer l'impôt districte, donc nous allons payer. Je pense qu'on peut encore revenir sur un projet comme celui-là. J'entendais récemment Jean-Louis FOUSSERET dire «mais tu te rends compte un viaduc pour traverser le Doubs, cela va être horrible, c'est absolument inacceptable du point de vue de l'environnement». On peut dire aussi que les ponts ne sont pas très jolis, le pont Denfert-Rochereau est horrible (réactions). Je ne vois pas pourquoi un viaduc qui aboutirait à Larnod serait horrible pour l'environnement alors que le pont Denfert-Rochereau est quelque chose de tout à fait remarquable. Je dis, réfléchissons, les jeux ne sont pas faits et il est possible encore que le bon sens puisse l'emporter. Nous sommes tous capables ici de faire preuve de bon sens.

**M. LE MAIRE :** Merci Monsieur NACHIN. Je voudrais simplement vous demander un peu de bon sens. Je vous présente sur ce plan la voie de desserte et de contournement et votre projet de grand contournement. Ce qui nous intéresse c'est que le transit, soit 15 % du trafic ne passe plus rue de Vesoul ou sur le pont Denfert-Rochereau car il y a 85 % de ces 90 000 véhicules qui viennent en ville, qui ont besoin d'aller au parc scientifique, à Planoise, à l'Hôpital ou ailleurs et qui eux, n'emprunteront pas le grand contournement, ce n'est pas possible. Vous m'expliquerez Monsieur VIALATTE que, venant de Mamirolle et pour aller à Planoise ou à la Clinique Saint-Vincent, l'automobiliste empruntera ce grand contournement, et qu'il faudra construire des radiales, des pénétrantes à partir de ce grand contournement pour venir en ville. Je pense que c'est là fondamentalement ce qui nous oppose. Je ne suis pas opposé à un grand contournement mais il n'intéresse pas actuellement la Ville de Besançon. Il intéresse l'État, la Région, peut-être un peu le Département, en tout cas pas la Ville. Parce qu'il ne passe pas sur la ville, il n'intéresse pas les personnes qui viennent travailler en ville ou qui repartent de la ville. Faites le grand contournement, je n'y suis pas opposé, mais faites-le avec l'État, ce n'est pas du tout à la Ville de supporter les frais d'une route destinée au transit, soit 15 % de la circulation. La Ville est intéressée par la voie de desserte et de contournement car le transit ne passera plus au centre-ville. Elle est également intéressée car cette voie dessert l'ensemble des quartiers à partir du plateau, à partir de Valentin, etc. Cela va nous permettre de faire le parc scientifique avec une grande pénétrante, c'est intéressant, mais ce n'est pas pour cela Monsieur VIALATTE qu'on a choisi cette voie. Vous l'écriviez quelque part en disant «cela permet simplement au Maire de financer sa voie de desserte du parc scientifique et industriel». Absolument pas et je dis que tout cela est très secondaire car ce qui nous intéresse, c'est de débloquent le centre-ville en faisant passer le transit au-delà du centre, de la rue de Vesoul et puis deuxièmement de permettre à tous ceux -demandez aux Maires du plateau- descendant sur Besançon de ne plus pénétrer dans la boucle. Voilà, je crois fondamentalement ce qui nous oppose.

Vous disiez tout de suite qu'il est encore temps. Mais enfin, l'État a pris position, la Région a pris position, le Département a pris position, le District l'a fait ; tous disent le XI<sup>ème</sup> Plan est maintenant en route et il faut le réaliser. Comment voulez-vous que la Ville dise que cela ne nous intéresse plus ; je précise que cette compétence n'appartient plus à la Ville mais au District où nous sommes minoritaires. Si la Ville pouvait revenir en arrière, les Maires du plateau diraient que nous sommes tombés sur la tête. Alors, vous êtes bien gentil Monsieur NACHIN, vous nous rappelez toujours les mêmes choses, nous les avons bien comprises mais nous ne les avons pas admises dans notre raisonnement de bon sens qui consiste à aérer le centre-ville et à permettre à tous ceux qui veulent venir en ville de pénétrer dans ces différents secteurs sans passer par les axes principaux qui traversent la ville. Voilà pourquoi nous sommes toujours favorables à cette voie de desserte et de contournement de la Ville de Besançon qui n'est pas une autoroute.

**M. TOURRAIN :** Mes chers collègues, c'est un projet qui remonte maintenant à 1973. A l'époque d'ailleurs, un certain nombre de gens avaient pris position, je convie d'ailleurs mes collègues du parti socialiste à reprendre la presse socialiste de l'époque. 20 ans de discussion, c'est quand même un peu long ! En 1987, les maquettes nous ont été présentées sur trois solutions du petit contournement qui, toutes les trois d'ailleurs, se ressemblaient assez étrangement mais jamais, alors que cela avait été demandé, aucune solution n'a été étudiée pour le grand contournement. Ce que demandent les gens, ce n'est pas la lune, c'est qu'on leur dise que l'étude faite pour le grand contournement ne marche pas au point de vue de la circulation, comme vous en parliez tout à l'heure, au point de vue des Bisontins, au point de vue financier.

Rappelez-vous Monsieur le Maire, que dans la salle du Conseil Régional, celle du bas -à l'époque celle du haut n'était pas encore terminée- quand on a demandé au Préfet s'il y avait une autre possibilité, il a répondu catégoriquement non et si elle n'est pas retenue, l'État ne financera pas. Rappelez-vous de cette forte parole de M. SILBERZHAN, l'homme de la piscine. De toute façon, ce

que je reproche, c'est que les collectivités aient cédé devant ce terrorisme d'État qui impose sa solution à travers les études faites par la Direction Départementale de l'Équipement et non à travers des études normales. Je ne supporte pas cela, je connais quand même le secteur, je suis de Larnod, je sais que d'autres de Fontain, de Beure connaissent bien le terrain et sont tellement opposés à votre solution, qu'on peut avoir des doutes profonds sur les conditions techniques de réalisation et sur les conditions financières. Tout à l'heure on était à 1 500 000 000 F, peut-être dans de bonnes conditions. Si les conditions sont moins bonnes et qu'on ajoute quelque chose, on retrouvera le problème du parking.

Je n'ai pas suivi les travaux du District de très près puisque j'ai laissé à mon ami GRAPPIN le soin d'y siéger, mais j'ai lu dans la presse des comptes rendus dans lesquels il était dit que vous aviez fait au District, pour emporter l'adhésion du District, un certain nombre de concessions sur le plan financier de façon à ce que cela puisse se réaliser sur deux plans et non pas sur trois plans. Alors, je voudrais savoir les concessions que vous avez faites. J'ai lu ici qu'il y avait quelques aménagements qui avaient été apportés ; j'aimerais que vous puissiez nous dire ce que vous avez décidé de faire qui aille, je ne dirai pas à l'encontre, mais qui dévie de la position première que vous aviez prise.

**M. LE MAIRE :** Je n'ai pas eu de position première, je n'ai fait aucune concession. Dans ce projet qui coûte en principe entre 15 et 20 MF par an au District, j'ai songé simplement aux finances du District, au budget et à la fiscalité du District en disant aux membres du Conseil de cette assemblée que les simulations prévoient une somme de 17 MF par an pour le financement des infrastructures routières. Or, avec les derniers chiffres qui nous ont été communiqués, avec tout ce qu'ont fait les parlementaires, l'Association pour la 57, etc., pour réaliser en deux plans plutôt qu'en trois, on risquait d'être au-delà des 17 MF par an pour le District. J'ai proposé au conseil districte de prendre en charge une dépense annuelle maximale de 20 MF et la prise en charge par la Ville de la part excédant ces 20 MF. Les discussions ont eu lieu et un accord est intervenu, sur proposition du Député Claude GIRARD, de ramener de 20 à 19 MF le maximum annuel qu'aurait à payer le District sur ces fonds d'investissements avec une participation de la Ville si les appels de fonds étaient une année supérieurs à 19 MF. C'est tout ce que nous avons dit à propos de cette voie de contournement, non pas pour emporter la décision mais pour faire en sorte que le budget du District dans les années qui viennent soit équilibré sans augmentation considérable de la pression fiscale. Voilà ce qui a été fait Monsieur TOURRAIN pour répondre à votre demande.

Je ne reviendrai pas 20 ans en arrière pour relire la presse. J'ai relu simplement dans le bulletin officiel de la commune de Besançon datant de 1990, quelques-uns de vos propos et vous nous disiez «c'est un cas vraiment typique -le cas du contournement- cela fait 15 ans qu'on en parle. Maintenant, les trois collectivités sont d'accord, qu'est-ce qu'on attend ? C'est décidé, faites-le vite si vous considérez que c'est l'intérêt de Besançon». Vous allez donc nous aider à le faire vite, je vous en remercie.

**M. TOURRAIN :** Effectivement, c'est ce que j'ai dit d'ailleurs à tous mes amis qui viennent tirer ma sonnette à ce sujet, puisque les collectivités : État, Région, Département sont d'accord pour le faire et depuis déjà longtemps, qu'elles le réalisent. Mais comme vous n'avez pas le moindre financement pour le faire ni l'État parce que vous avez vidé les caisses (réactions), ni la Région parce que sa situation n'est pas brillante non plus, ni le Département, vous reportez toujours à plus tard. Et qu'est-ce que cela donne deux plans ? Cela donne un petit peu plus de 10 ans. Donc finalement ou bien vous faites cela tout de suite, cela pourrait se concevoir puisque les décisions ont été prises, ou bien vous ne le faites pas tout de suite et à ce moment-là vous accédez à la demande qui vous est faite de poursuivre les études et de voir plus loin et mieux.

**M. LE MAIRE :** Si on suit le raisonnement de certains, on va se mettre à étudier cette fois le grand contournement dont ne veut pas l'État. C'est vrai, vous avez raison, ce souvenir de M. SILBERZHAN

je l'ai très bien en mémoire. J'ai fait avec le Préfet SILBERZHAN et le Directeur de l'Équipement le tour du grand contournement en hélicoptère. Connaissant les deux tracés, l'État a dit que ce serait le petit contournement ou rien. C'est vrai, vous avez parfaitement raison. Alors si vous repartez sur un grand contournement, on est reparti pour des études et des enquêtes, on est parti vers un refus de l'État et vous n'aurez rien. De plus si pour le grand contournement on utilise le tracé actuel de certaines voies, il y aura plainte des riverains. Joseph PINARD, qui est allé sur place, le disait tout à l'heure. En élus responsables, vous ne pouvez pas vous opposer plus longtemps au projet retenu, d'autant plus qu'il s'agit d'un combat d'arrière-garde.

**M. PIERLOT :** Sur cette question, Monsieur le Maire, je demande pour le vote la disjonction des crédits du secteur dit des Mercureaux. Je ne reviendrai pas sur les arguments en faveur ou en défaveur du petit ou grand contournement, cela a été fait de nombreuses fois, cependant je crois utile d'apporter quelques précisions. L'AREV n'a jamais voulu, au travers de ce problème de contournement, asphyxier la ville comme certains le laissent entendre et c'est pourquoi elle a toujours été favorable à la voie de desserte qui va des Montboucons à Planoise. Bien sûr, nous nous posons la question de l'intérêt d'une deux fois 2 voies pour cette voie de desserte mais nous voterons les crédits du secteur des Montboucons et du carrefour Micropolis tout en insistant sur le fait de réfléchir à une liaison des quartiers de Besançon traversés par cette voie.

Des éléments nouveaux sont intervenus. D'abord le tunnel sous la Citadelle : à ce jour nous ne pouvons pas connaître les réactions des automobilistes et leur comportement quand le tunnel sera ouvert. C'est pourquoi nous avons demandé un moratoire sur le secteur des Mercureaux, c'est-à-dire la suspension des travaux afin de pouvoir connaître les habitudes des automobilistes et analyser les différents flux une fois le tunnel sous la Citadelle mis en service. D'autre part, nous nous sommes inscrits dans la logique de construction du District ; pour nous il est évident que cette mise en place du District passe par le grand contournement qui pourrait être, comme nous l'avons déjà dit, l'épine dorsale du District. Notre réflexion n'est ni électoraliste, ni tacticienne. Nous avons en tant que groupe politique, réfléchi avec des experts, des géographes, des personnes compétentes au meilleur développement de l'agglomération bisontine. Plusieurs thèses sont en présence et pour ma part, je ne dirai pas que telle ou telle personne est irrationnelle ou irresponsable parce qu'elle n'a pas le même avis que moi, alors je demande qu'il en soit de même à l'égard de l'AREV. On peut très bien comprendre que telle position concernant tel ou tel tracé ait pu être prise à telle époque en fonction des rivalités villes - périphéries entretenues par la droite mais je n'arrive pas à comprendre la persistance des rigidités alors que nous, nous sommes dans un contexte totalement différent de construction du District. Quant aux arguments sur l'urgence d'un tel événement comme ceux de M. BRENET, Maire de Mamirolle, il faut quand même le relativiser quand on pense que ce projet aura mis au moins 25 ans entre la première programmation et sa réalisation si un jour elle est effective. Je vous remercie.

**M. LE MAIRE :** Merci Monsieur PIERLOT.

**M. VIALATTE :** Monsieur le Maire, je vous ai beaucoup écrit ces temps-ci, donc je ne voudrais pas donner le sentiment de...

**M. LE MAIRE :** Je vous répondrai.

**M. VIALATTE :** Je vous en remercie. Je ne veux pas donner le sentiment de redire ici ce que j'ai déjà consigné par écrit dans plusieurs lettres que je vous ai adressées. La discussion que nous avons eue ce soir pour être longue et sereine me réjouit car je crois que c'est un sujet qui le mérite quelles que soient les positions des uns et des autres sur quelque banc que nous soyons et même si nous appartenons à la même famille politique sur un sujet qui est déterminant pour l'avenir de l'agglomération. Il est normal que nous ayons, c'est le rôle d'une assemblée comme celle-ci, le droit

de discuter, d'émettre des opinions. Je suis au regret de vous le redire ce soir Monsieur le Maire, sur des sujets de cette importance, alors même que des enquêtes publiques sont en cours, il n'est jamais trop tard pour que la discussion se poursuive, d'autant plus et vous l'avez rappelé vous-même, que cette discussion et les choix qui ont été faits sont fondés sur une analyse qui a été faite il y a 7 ans par un Préfet de Région, personnage dont je ne conteste pas le brio, les qualités d'analyse et de prospective, mais qui pour des raisons probablement trop pragmatiques, j'y reviendrai, et en l'absence de véritables études sur le grand contournement, a imposé aux collectivités publiques une décision qui, à l'évidence aujourd'hui, est extrêmement contestée dans l'opinion publique. Il y a un mouvement d'opinion, c'est l'évidence, qui se dessine depuis déjà un certain temps sur cette affaire dans la Ville de Besançon sur le tracé de la rocade Nord-Ouest aujourd'hui.

Dans mes interventions récentes, c'est au Maire de Besançon que je me suis adressé d'abord et avant tout, au moment où s'achevait l'enquête publique sur une rocade qui ne concerne que le territoire de l'agglomération bisontine. En effet, j'ai le droit d'émettre un certain nombre d'inquiétudes qui sont le fruit de l'analyse du dossier d'enquête publique que j'ai comme beaucoup d'autres ici attentivement étudié et qui soulèvent un certain nombre de questions que je vous ai posées et sur lesquelles je souhaite obtenir les réponses de M. le Maire de Besançon. Car en choisissant le tracé que vous avez choisi, vous, Maire de la Ville, vous vous êtes engagé pour l'avenir certes de l'agglomération puisque vous êtes Président du District, mais pour l'avenir de la Ville elle-même et de nombreux quartiers qui vont être traversés par cette voie.

Alors, ces questions je ne les répéterai pas ce soir, mais certaines d'entre elles concernent directement l'enjeu financier du contournement et je ne prendrai qu'un exemple, c'est le coût des dépenses d'environnement dans le projet de rocade Nord-Ouest. Je l'ai déjà soulevé, je souhaite y revenir parce que cela me paraît un exemple tout à fait caractéristique des risques que nous encourons sur ce dossier comme sur beaucoup d'autres qui sont venus devant ce Conseil Municipal en matière d'investissement. Les coûts des travaux d'environnement, si l'on comptabilise les travaux environnementaux eux-mêmes de 29 MF et la tranchée couverte au droit de Planoise de 69 MF, représentent un petit cinquième du montant estimé actuel dans le dossier d'enquête publique de l'opération. Je souhaite en débattre avec vous parce que chacun sait, à commencer à la Direction Départementale de l'Équipement, qu'en zone urbaine ou qui va s'urbaniser avec la révision du Schéma Directeur de l'Agglomération et la révision des POS, que ces proportions sont sensiblement inférieures à ce qui se fait sur de grands projets de voies urbaines aujourd'hui dans un certain nombre de grandes villes de France. M. JUSSIAUX aime les comparaisons ; je lui en fournirai sur ce plan. On engage la Ville à assurer, c'est ce que vous nous proposez aujourd'hui, de prendre en charge le dépassement éventuel au-delà des 19 MF ; je souhaite qu'on dise aux Bisontins aujourd'hui que ce dépassement est certain. Ce n'est même plus une probabilité, c'est une certitude, vous le savez vous-même. S'agissant de la rocade Nord-Ouest, quand on va en venir au dossier d'exécution, c'est-à-dire quand le maître d'ouvrage, l'État, va boucler le projet, on aura des surcoûts par exemple liés au traitement des questions d'environnement qui sont certains. Vous avez donc pris sur le plan financier une responsabilité qui est la vôtre, qui est tout à fait respectable, mais dont je considère qu'elle vous expose à de gros risques parce que le dossier de la rocade Nord-Ouest, techniquement, n'est pas fini, n'est pas bouclé. Je voulais prendre cet exemple et j'en viens si vous voulez en quelques mots à une réflexion de portée plus générale et puis ensuite à un appel que je voudrais quand même lancer aux habitants des communes du District et notamment du plateau.

Vous parlez de contournement sur la magnifique carte que vous avez fait préparer pour le Conseil Municipal de ce soir. Contournement de quoi Monsieur le Maire, de Besançon ou du centre-ville ? Le mot contournement, FR3 l'a bien dans sa caméra, figure sur le document. Oui le grand contournement est un contournement. Vous êtes enseignant, les mots ont un sens. Le projet



que vous défendez, ce que j'appelle le projet Schwint, il porte votre nom (réactions), c'est un projet de desserte urbaine, mais oui on est dans la Ville de Besançon avec la rocade Nord-Ouest.

**M. LE MAIRE :** Pas de personnalisation.

**M. VIALATTE :** Ce projet-là est un projet de desserte urbaine. La desserte urbaine est nécessaire, personne n'ira à l'encontre de la réalisation de voies nouvelles dans des quartiers appelés à un développement mais vous ne pouvez parler de contournement. Nous étions ensemble Monsieur le Maire il y a 10 jours devant le Comité de Quartier Rosemont - Saint-Ferjeux dont les habitants sont concernés par le tracé puisque l'échangeur de Saint-Ferjeux les touche. Les dirigeants de ce Comité ont publié un document tout à fait intéressant dans lequel ils disent que ce projet de rocade Nord-Ouest ne les concerne pas directement, qu'ils seront attentifs au positionnement de l'échangeur de Saint-Ferjeux et qu'il faudra, dans 15 ans, faire le grand contournement dont les études doivent être lancées dès maintenant. Voilà ce qui se dit dans la Ville aujourd'hui, le projet actuel a vieilli prématurément, chacun le sait, il sera achevé dans une dizaine d'années dans le meilleur des cas mais très probablement d'ici une quinzaine d'années et la fluidité du trafic au moment de sa mise en service ne sera plus la même.

J'en viens Monsieur le Maire pour terminer, à l'appel que je voudrais lancer aux populations notamment du plateau dont on sent bien que les représentants élus s'émeuvent des risques de dérapage dans le temps de cette opération. Je leur dis aujourd'hui et j'en ai la conviction intime, que dans 15 ans quand cette voie sera terminée, la fluidité du trafic n'y sera plus convenablement assurée et qu'alors on regrettera les choix qui ont été faits aujourd'hui car l'intérêt des habitants du plateau, les intérêts des habitants de Morre, de Saône, c'est de pouvoir accéder dans 10 ans, dans 15 ans, c'est cela notre horizon, avec fluidité en raisonnant non point en kilomètre mais en temps, au cœur de la vie économique de la Ville qui sera à hauteur de Châteaufarine et qui sera aussi sur le parc scientifique et industriel, c'est cela l'enjeu et c'est là où je considère que le débat n'est pas clos ni sur le plan financier, ni sur le plan des choix techniques, ni pour l'avenir de l'agglomération.

**M. LE MAIRE :** Vous avez choisi de défendre le grand contournement, je ne reviendrai pas là-dessus. Vous dites qu'il n'est jamais trop tard mais cela fait déjà 15 ans qu'on tergiverse sur ce projet. Dans 15 ans s'il faut faire un grand contournement, on le fera je ne suis pas contre. Mais, dans l'immédiat, dans les 15 années qui nous séparent de ce but-là, il faut quand même permettre à tous ceux qui veulent venir à Besançon de pouvoir y pénétrer et de desservir tous ces quartiers en éloignant les 15 % de trafic du centre-ville, ces 15 % n'empruntant pas votre grand contournement. Ce sont des positions que vous exprimez, c'est parfaitement votre droit. Je voulais vous poser une question : pourquoi avez-vous pensé au référendum Monsieur VIALATTE ? Le fond de pensée, allez-y.

**M. VIALATTE :** C'est que manifestement, même dans vos rangs on le sent bien, il y a dans l'opinion l'attente d'un véritable débat de fond. Quelle est la meilleure formule pour consulter la population sinon la procédure référendaire ? Honnêtement Monsieur le Maire, vous m'avez très habilement objecté un alinéa d'un article du Code des Communes que je connais bien évidemment, m'indiquant que dans l'année précédant l'élection municipale, le référendum n'était pas possible. Mais reconnaissez que dès 1989 avec Jean-François HUMBERT qui était ici à la place de Jean-Claude CHOMETTE, on avait demandé par une délibération dont j'ai trace ici l'organisation de la procédure référendaire bien avant le vote de la loi qui l'a autorisée et que nous avons cité deux exemples pour ce sujet et parmi ceux-ci figurait déjà le contournement. Alors c'est vrai, je dirais que vous profitez de cette opportunité du décret d'application de la loi Joxe/Marchand pour me dire aujourd'hui que ce n'est pas possible. Au fond, vous pensez dans votre esprit «chic, vous arrivez trop tard». Mais moi je vous répondrai qu'il n'est jamais trop tard pour consulter le peuple sur un choix fondamental pour son avenir à Besançon comme ailleurs, cela aussi ça fait partie de mes convictions politiques. Donc

puisque ce n'est pas possible aujourd'hui, cela le sera peut-être demain mais en tout cas puisque ce n'est pas possible aujourd'hui, acceptez le débat, acceptez de l'élargir, allez à la rencontre des populations, des quartiers (réactions). Eh oui, voilà je vous le propose et je vous ai même invité par écrit à cette démarche.

Et puis, permettez-moi de vous dire aussi que parmi les questions qui se posent à l'esprit de chacun aujourd'hui sur le financement qui est quand même capital, qui va nous entraîner nous, contribuables, pendant une quinzaine d'années à mettre la main à la poche d'une manière ou d'une autre, on se demande bien pourquoi aujourd'hui dans ce grand projet, alors que cela se fait dans d'autres agglomérations et là aussi je peux vous citer des exemples, personne dans les collectivités publiques n'a pensé ici, à commencer par M. le Préfet SILBERZHAN, à solliciter l'aide de la Communauté Économique Européenne. Je m'en étonne parce qu'on ne peut pas comme cela jouer avec les financements publics de notre pays alors même que nous sont ouvertes les voies de financement sur de grands projets d'intérêt international de la Communauté Européenne. Je le regrette, c'est pourquoi je vous dis le débat n'est pas clos, il reste trop d'incertitudes et trop de questions que je vous pose.

**M. LE MAIRE :** La Ville n'est pas le maître d'ouvrage, vous vous adressez toujours au Maire, mais enfin la maîtrise d'ouvrage c'est l'État et vous me dites il y aura des financements importants sur des fonds européens. Vous pensez que s'il y a des financements très importants, l'État pourra abonder, la Région pourra abonder une année ou une autre, doubler ce qui est prévu ? Il y a les autres collectivités qui sont dans le même état financier, même pire, que la plupart des villes. Donc je crois que du côté du financement, il n'y a pas à craindre, l'État ne va pas doubler la mise, d'ailleurs il y a des crédits qui sont prévus au XI<sup>ème</sup> Plan et cela m'étonnerait que l'État fasse plus. En général, il fait plutôt moins et il faut encore deux années supplémentaires pour terminer les travaux prévus au Plan. Je n'ai jamais vu dans un Plan l'État qui a pris des engagements à une certaine hauteur, ce sont les chiffres que nous avons cités, subitement faire plus. Cela risque de durer plus longtemps que deux plans, c'est vrai, ce sera peut-être 12 ou 15 ans, mais je pense qu'il est grand temps d'arriver à cela. Vous allez faire peut-être des effets de retardement, des recours, comme vous l'avez fait du côté des Mercureaux. Cela n'arrangera pas les choses et je crois que c'est aller vraiment à l'encontre de tout ce qui est le bon sens des gens que de refuser ce petit contournement. Moi aussi je veux un grand contournement, mais je veux déjà maintenant le plus vite possible une voie de desserte et de désengorgement du centre-ville, c'est pour cela que nous ne sommes pas tellement d'accord.

**Mme BULTOT :** Notre position qui consiste à voter les crédits pour la voie de desserte à condition qu'elle ne soit pas surdimensionnée et que toutes les mesures soient prises pour atténuer les nuisances est bien connue. Nous jugeons nécessaire, tant d'un point de vue économique qu'écologique, la voie de desserte des Montboucons. S'il n'y a pas de solution parfaite, l'immobilisme ne fait qu'aggraver la situation. Personne ne nie que la voie de desserte apportera quelques nuisances aux riverains. Le problème qui nous est posé, c'est de ne pas être chiches des crédits consacrés aux mesures de protection de l'environnement et par conséquent de ceux alloués à la protection des riverains, que ce soit les personnes ou les biens, les patrimoines. Je comprends donc bien les préoccupations des élus qui soulèvent ces problèmes pour s'opposer à la voie de desserte mais vous ne pouvez ignorer Mesdames et Messieurs indépendamment du tracé grand ou petit contournement, la situation difficile des habitants des cantons Ouest et Nord-Est, en particulier les riverains de la rue de Vesoul et du boulevard. Ces secteurs sont saturés plusieurs fois par jour, c'est le principe des artères qui se bouchent -ceci dit sans jeu de mots de la part d'un médecin- et des dérivations afférentes qui se mettent en place et qui amplifient à l'intérieur même du canton Ouest les nuisances jusqu'à avoir des répercussions sur le secteur des Montboucons que vous prétendez défendre.

La voie de desserte contribuera incontestablement à améliorer la voirie interne de Besançon et je pense que toute autre majorité à notre place aurait fait de même. Seule la RN 73 en direction de

Dole a fait l'objet de travaux conséquents pas encore totalement terminés, travaux auxquels une partie d'entre vous, et je parle aux Verts, s'étaient opposés et qui, incontestablement aujourd'hui, s'avèrent comme la pénétrante de référence. Je suis convaincue que la voie de desserte jouera un rôle identique et qu'elle aura des effets écologiques importants pour les milliers de riverains de la rue de Vesoul et du boulevard ainsi que pour les habitants des communes environnantes et du centre-ville : moins de bruit, moins de gaz d'échappement, circulation moins dangereuse, gain de temps mais également sécurité pour les piétons qui ne seront plus confrontés aux automobilistes qui, pour éviter les bouchons, utilisent les circuits de délestage par des routes, je ne cite que les Torcols, qui ne sont pas prévues pour cela. Donc nous voterons les crédits pour le tronçon correspondant à la voie de desserte et nous ne nous en considérons pas moins comme écologistes pour autant.

En ce qui concerne les Mercureaux pour lesquels Patrick PIERLOT a demandé la dissociation, je ne reviendrai pas sur une argumentation qui est maintenant bien connue. Je dirai simplement à ceux qui l'auraient oublié ou qui ne le sauraient pas dans la majorité municipale que sur ce point précis un accord est intervenu entre Robert SCHWINT et nous-mêmes au moment de la constitution de la liste municipale, les uns et les autres nous nous y tenons, il n'y a pas à épiloguer là-dessus, il s'agit du respect des engagements pris les uns envers les autres.

A l'inverse, ceux qui comme nous, s'opposent au massacre du site des Mercureaux, généralement pour des raisons différentes, je voudrais leur dire qu'ils ne gagneront pas cette bataille parce qu'ils sont animés d'un esprit politicien. Je crois qu'il convient de dénoncer l'opération politicienne de Michel VIALATTE qui consiste au sein du RPR à se partager les rôles dans la perspective des municipales. M. VIALATTE sait très bien que s'il veut un grand contournement de Besançon, il doit affronter ses amis politiques qui dirigent le Département dont il est Conseiller Général. Il doit affronter ses amis politiques qui dirigent la Région de Franche-Comté et il doit affronter la majorité qui dirige l'État. M. VIALATTE se garde bien de s'en prendre à ses amis et ses amis se gardent bien de s'en prendre à M. VIALATTE, ce qui veut dire que l'objectif visé n'est pas de gagner le grand contournement mais de gagner la Mairie de Besançon (rires) en laissant croire que Robert SCHWINT est la cause de tous nos maux en matière de voies de communication alors que ceux qui crient très fort en la matière mais qui pourraient s'ils en avaient la volonté politique infléchir la position vers un grand contournement, ce sont bien vos amis, Monsieur VIALATTE. Donc en matière de contournement, je doute de votre sincérité et je pense que les écologistes feraient bien de marquer leur défiance à votre égard en ne se laissant pas bercer par le chant de sirène que vous leur fredonnez. Je suis convaincue que tout le bruit que vous faites autour de cette question n'a pour objectif que de gagner le soutien des courants écologiques à votre liste au deuxième tour des municipales. En la matière, vous n'innovez rien d'ailleurs puisqu'en 1983, sur une question qui tenait beaucoup à cœur et qui tient toujours beaucoup à cœur des écologistes qui est la question du grand canal, moyennant une prise de position contre ce projet et un crédit de 60 000 F pour faire une étude sur la question, la liste Besançon Écologie avait soutenu la majorité de Robert SCHWINT. Je vous crois suffisamment habile pour penser que dans un contexte très affiché du ni-ni, vous soyez suffisamment optimiste pour penser que vous allez bénéficier du retour du balancier.

Pour gagner la bataille du grand contournement, il faut mener une action politique sur tous les fronts en commençant pas interpellier vos amis qui ont le pouvoir décisionnel en la matière. Non seulement nous ne nous prêterons pas à une opération de récupération de ce genre mais nous profitons de cette tribune pour dénoncer ce qui nous paraît être la ligne de fond qui guide votre démarche. Avec cette stratégie, vous pourrez peut-être compter pour les prochaines municipales sur le soutien de cet écologiste membre du PS en 1988 puis des Verts, puis écologiste indépendant véritable RPR du grand contournement (rires) mais vous ne pourrez pas compter sur le soutien de notre courant, cela va sans dire mais cela va encore mieux en le disant et nous espérons que vous ne pourrez pas compter sur les autres courants que sont Génération Écologie et les Verts.

**M. TOURRAIN** : Elle est télécommandée !

**M. LE MAIRE** : Monsieur TOURRAIN, vous n'avez pas la parole.

**M. TOURRAIN** : Mais je la prends parce que j'ai de l'ancienneté.

**M. LE MAIRE** : Vous savez pour télécommander Martine BULTOT, il faudrait être plus fort que vous.

**M. FOUSSERET** : Je ne veux pas faire une intervention technique, je pense que d'autres vont le faire mais ce qui me choque dans le débat de ce soir, c'est la formidable opération de désinformation, voire de mensonge, qui est enclenchée. Désinformation lorsque vous dites que la majorité municipale peut changer ce projet. Tout le monde sait bien ici dans cette salle et vous les premiers que c'est un projet d'État que la Région, le Département ou la Ville ne pourront pas changer. Et je vais dans le sens des propos de Martine BULTOT, c'est vrai que, Monsieur VIALATTE, au Conseil Général vous êtes beaucoup plus discret sur ce dossier-là et que vous vous êtes vertement fait rabrouer par le Président du Conseil Général, votre ami le Président GRUILLOT, qui vous a dit que vous meniez un combat d'arrière-garde. Je crois que vraiment c'est de la désinformation, comme vous l'avez fait tout à l'heure Michel VIALATTE, de dire que ce projet est le projet Schwint. Ce projet n'est pas plus le projet Schwint que le projet Gruillot ou Chantelat, c'est le projet de l'État mais vous voulez pour une récupération politicienne faire porter le poids de ce projet à Robert SCHWINT. Et cela je crois que c'est totalement inacceptable.

Action de désinformation également lorsque vous dites, avec d'autres dans cette salle, qu'une autoroute va traverser Planoise ; vous savez bien qu'au droit de Planoise la voie sera enterrée et qu'elle apportera beaucoup plus de sécurité pour les habitants de Planoise, alors qu'il y a déjà eu des accidents graves à cet endroit, et beaucoup moins de nuisances. Donc, continuer à faire croire qu'une autoroute va traverser Planoise, c'est de la désinformation mais c'est aussi du mensonge. Et je voudrais aussi dire qu'une des raisons supplémentaires que j'ai pour voter ce rapport, c'est la prise en compte du carrefour de Micropolis et du souterrain de la Malcombe. C'est vrai qu'il y a un problème de sécurité à cet endroit-là où circulent quotidiennement des milliers de voitures et où sont scolarisés plus de 1 800 élèves du Lycée Victor Hugo et du Lycée d'Enseignement Professionnel. C'est donc une raison supplémentaire pour aller dans ce sens.

Ce que vous dites, c'est de la désinformation et du mensonge et l'on veut faire croire, mais vous l'avez dit à plusieurs reprises, qu'il y a un grand mouvement d'opinion. Mais sur quoi vous basez-vous pour dire cela ? Que les habitants des Montboucons se posent des questions, je crois que c'est tout à fait légitime et nous devons continuer comme on le fait déjà à expliquer ce projet. Nous sommes toute la semaine sur le terrain, nous rencontrons ces habitants et nous continuerons à le faire. Comme cela a déjà été dit dans le cadre de ce débat, nous ferons en sorte qu'un maximum de soins soient apportés à la protection sonore pour éviter les nuisances. Mais ne nous faites pas croire n'importe quoi et arrêtez de faire croire à la population ce que vous voulez bien lui faire entendre.

**M. JACQUEMIN** : Monsieur le Maire, chaque fois qu'on revient au schéma d'infrastructures on connaît les mêmes passions. Je souhaiterais qu'on profite de l'enquête actuellement en cours...

**M. RÉGNIER** : Elle est finie.

**M. JACQUEMIN** : Le rapport n'est pas rendu Monsieur RÉGNIER.

**M. RÉGNIER** : Cela va se faire dans les jours qui viennent.

**M. LE MAIRE** : N'anticipez pas.

**M. JACQUEMIN** : L'examen est fait actuellement dans le respect des textes qui ont d'ailleurs amélioré toutes les procédures d'enquête. On sait aujourd'hui qu'il est très difficile de concilier, de faire accepter par la population les grands projets d'aménagement parce qu'effectivement notre société est de plus en plus attentive aux problèmes des nuisances. Ceci est une évolution contre laquelle on ne peut pas s'inscrire. Je demande que dans le cadre de cette enquête et du rapport qui sera fait, on veuille bien porter un jugement sur les chiffrages car le projet doit effectivement prendre en compte les soucis de notre population et de la société. Je souhaiterais qu'on ait une réponse claire et que l'assurance soit donnée à notre Conseil Municipal que les précautions environnementales soient bien prises et que leur estimation soit bien faite car il serait désagréable de se trouver devant des surprises financières.

Ceci étant dit, parce que le débat qu'on le veuille ou non n'est pas clos, il faut trouver une solution pour tous ceux qui, chaque jour, viennent travailler dans l'Ouest bisontin qui est en plein développement. C'est une solution qui améliore la qualité de la vie pour cette population, qui aussi améliore la sécurité des déplacements. Il faut tout à la fois réussir à apporter une solution de desserte urbaine de l'Ouest et puisque vous nous proposez une politique d'agglomération équilibrée, penser à des solutions pour l'Est de Besançon ; il y a là aussi des Bisontins. Il y a là une réflexion pour la desserte urbaine de l'Ouest qui se développe. Quoi de plus naturel que de relier la sortie Nord de l'autoroute au parc scientifique, à l'Hôpital, au parc des expositions, à Planoise qui est un gros réservoir de populations, il nous faut bien avoir une solution, chers collègues, à apporter à la population. Cette voie structurante en est une mais il faut que nous ayons des garanties sur sa qualité, c'est-à-dire que nous sommes en droit de nous poser des questions sur les chiffrages, comme l'a fait Michel VIALATTE. Je ne mets pas en cause le principe de cette desserte urbaine, je demande à avoir l'assurance que pour la population la qualité de cette structure urbaine de communication soit bien au rendez-vous des exigences de notre société aujourd'hui.

**M. LE MAIRE** : Comment voulez-vous, Monsieur JACQUEMIN, que dans une ville qui est classée deuxième au niveau de la qualité de la vie et des équipements, on ne soit pas exigeant afin de contraindre l'État qui a la maîtrise d'ouvrage de respecter les contraintes d'environnement dans l'emprise de cette voie. Le coût de ce projet est celui que nous ont communiqué les représentants de l'État, la Direction Départementale de l'Équipement. Vous avez cité plusieurs fois 1 500 000 000 F, le chiffre que les services de l'État m'ont communiqué est de 1 200 000 000 F. Mais que M. BRENET dise ce qu'il voudra, moi je vous dis simplement les chiffres qui me sont donnés par les représentants de l'État qui ont la maîtrise de cet ouvrage, donc il ne faut pas du tout anticiper sur d'autres chiffres.

**M. HIRSCH** : Monsieur le Maire, assez brièvement sur deux aspects de ce problème : un aspect que je qualifierai de politique et un aspect que je qualifierai de technique.

Je dois dire que sur le plan politique je ne suis pas du tout satisfait de l'allure qu'ont pris les débats non seulement dans cette assemblée mais dans un certain nombre de polémiques qui ont précédé notre débat de ce soir, parce qu'à vouloir trop prouver je crois qu'on diminue son argumentation et on l'amoindrit et on l'affaiblit. Je veux dire par là que le projet que je soutiens et qui est celui de ce petit contournement que je préférerais personnellement appeler voie de desserte urbaine, ne peut pas avoir tous les défauts à la fois et au bout du compte je crois qu'il a une qualité majeure qui est d'entretenir une certaine agitation et de servir certes à un goût d'une publicité personnelle. On ne peut pas à la fois avoir un dossier qui est mauvais sur le plan économique, un dossier qui est mauvais sur le plan écologique, ce n'est pas possible, nous aimerions savoir finalement si ce dossier comporte encore au moins une qualité et à mon sens il en a plusieurs. Il a le mérite d'exister et d'avoir un financement qui est prévu et, nous l'avons déjà dit à plusieurs reprises, je préfère un projet réel même incomplètement satisfaisant à un rêve qui serait merveilleux. J'ajouterai que sur le plan de la logique, on sait très bien aussi que dans les trop grands contournements, la

circulation y resterait fluide extrêmement longtemps parce que ces contournements ne seraient sans doute pas employés.

Je n'aime pas non plus l'écologie incantatoire ; on me parle de sécurité, j'ai relu un certain nombre de textes, on me parle de pollution visuelle, sonore, atmosphérique, encore que je ne sais pas très bien où commence et où finit l'atmosphère. Pour quitter le domaine du débat général, je voudrais en revenir à un certain point qui concerne les charges que vous avez bien voulu me confier. Je crois en particulier que ce contournement ne peut être que bénéfique à la population bisontine. Je ne sais pas si la perfection est de ce monde ; actuellement nous n'avons pas des taux de pollution qui sont inquiétants mais il est bien clair que les taux de pollution au centre-ville ne peuvent être que réduits par une déviation d'une large partie du trafic. Il faut souligner également que la vitesse des véhicules doit être prise en compte et nous savons pertinemment que les bouchons, les ralentissements auxquels ceux qui vivent à Besançon la semaine assistent malheureusement trop souvent, favorisent l'augmentation de cette pollution atmosphérique à laquelle il est fait référence et qu'il vaut bien mieux avoir une vitesse de rotation qui tourne autour des 50-60 km par heure que nous préconisons dans notre cité. Quant au bruit, il est bien évident que nous sommes extrêmement vigilants dans cette collectivité, nous avons prévu d'actualiser la carte sonore de Besançon, nous avons prévu également et, d'autres l'ont dit, d'aller sur le terrain pour juger des problèmes spécifiques qui pourraient se poser. Pour toutes ces raisons, je crois que pour une fois on fait peut-être beaucoup de bruit pour rien ou plutôt beaucoup de bruit contre la Ville de Besançon et contre ses habitants et je le répète encore une fois c'est sans état d'âme que je soutiendrai ce projet.

**M. PINARD** : C'est un sujet important, on en a déjà beaucoup parlé. Des sujets similaires ont agité beaucoup de villes, je me souviens du temps où à Nancy le Député SOUCHAL avait démissionné pour une affaire de desserte, ce fut le moment où fut lancé par l'Est Républicain Jean-Jacques SERVAN-SCHREIBER.

Je suis allé spécialement à Nancy étudier la façon dont cette campagne, qui préfigurait celle de BERLUSCONI, avait été menée. Je me demande si je suis vraiment normal car cela fait je ne sais pas combien d'années que je me bats pour la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine de cette région en créant des emplois et pourquoi je serais pour un projet qui a vraiment toutes les calamités possibles et imaginables. Je voudrais dire à M. JACQUEMIN qu'il faut nous dire franchement «tu veux ou tu veux pas». Je n'ai jamais fait état dans cette enceinte de ma profession, peut-être nostalgie de retraité aujourd'hui, cela fait 20 ans que je suis élu, j'ai enseigné la géographie, j'ai été chargé de la formation des professeurs de géographie et il y a des malhonnêtetés intellectuelles que je n'admets pas. Je suis historien et géographe, j'ai passé une licence d'histoire et géographie, l'agrégation et à l'École Normale Supérieure nous avons les meilleurs géographes de France.

Quand j'entends dire et que je lis qu'aucune étude sérieuse n'a été faite pour les alternatives et qu'en même temps on nous dit que le grand contournement coûterait deux fois moins, de qui se moque-t-on ? On n'a aucune étude sérieuse sur les alternatives et on nous assure dur comme fer que le grand contournement coûterait deux fois moins cher. On nous dit, enfin je lis : l'essentiel des voies de contournement sont déjà tracées pour 75 %. Et c'est là qu'il faut que je m'efforce de demeurer calme parce que c'est là que la malhonnêteté dépasse. Je suis allé samedi et ce matin aux Clairons où il y a une association de défense présidée par un homme -sonnez, sonnez toujours clairons de la pensée- (rires) où il y a une association de défense présidée par Roland JEANNERET, l'ancien secrétaire du comité d'entreprise de Rhodia-Ceta devenu responsable du comité inter-usines de Rhône-Poulenc. Enfin, aux Clairons, il y a 14 maisons dont certaines seraient détruites -pardon, Monsieur TOURRAIN venez avec moi on va les compter (rires), je les ai comptées ce matin, à mi-chemin entre Larnod et Fontain, là on sera vraiment sur la ligne de partage-. Le vrai problème, c'est le fameux collectif qui n'y est jamais allé et c'est cela que je trouve lamentable. Ils n'y sont jamais allés malgré les invites de M. JEANNERET, ils n'ont jamais mis les pieds là-bas. M. PICARD, Conseiller

Général qui lui, veut tout attirer du côté de Saint-Vit et que je comprends très bien dans sa logique, y est allé, en disant que le contournement n'emprunterait jamais le CD 104, mais passerait à travers les champs, mais c'est trop facile. Tout tracé provoque des ennuis, alors on repasse le mistigri à ceux d'à côté, mais on ne va pas discuter avec ceux d'à côté. Eh bien je suis désolé, je discute avec les gens qui sont sur la voie de desserte et de contournement mais je discute aussi avec ceux qui seraient menacés par votre autre tracé.

Je n'ai pas tout étudié mais j'ai étudié le tracé de la RN 83 jusqu'au Trou aux Loups. De l'autre côté, du côté de la double écluse, il faudrait qu'on aille un peu voir, parce qu'on raconte des histoires aux gens. A Fontain, je suis mal placé pour en parler car c'est mon village natal, mais enfin avec votre tracé, ou on fait sauter la station d'épuration et l'usine qui a été construite il y a trois, quatre ans, ou on passe sur le pipe-line en zone inondable ou on rase la motte féodale qui est inscrite à l'inventaire des monuments historiques. Parmi tous ceux qui sont pour le grand contournement, combien y en a-t-il qui connaissent ces problèmes ? Qu'ils soient honnêtes, qu'ils lèvent la main pour nous dire qu'ils connaissent la motte féodale. On nous parle du Professeur DREYFUS, malhonnêteté, le Professeur DREYFUS s'est prononcé sur un tracé qui de fait était inacceptable, c'est le fameux tracé du viaduc. C'est vrai qu'au départ, dans l'optique de ce qu'était la logique des trente glorieuses, les techniciens -j'allais dire les technocrates mais je serais aussi démagogue que certains- avaient prévu en venant de Planoise emprunter le pont qui est déjà préparé (il y a les piles pour doubler le pont, tout cela est préparé), et aller tout droit en massacrant Beure. Robert SCHWINT, 15 jours après son élection de Sénateur en 1971, est allé sur ma demande repérer les lieux, on lui a dit «ce n'est pas acceptable», il s'en souvient très bien.

**M. LE MAIRE :** Je suis allé voir sur place.

**M. PINARD :** On a regardé les choses, tout le monde s'est bagarré, il n'y a plus de projet de viaduc et l'étude du Professeur DREYFUS portait sur ce site-là. Qu'on ne nous raconte pas des histoires, la géologie est aussi pourrie aux Mercureaux qu'elle est pourrie à la double écluse et c'est le même gruyère sur le CD 104. J'ai gardé les vaches à Fontain jusqu'à la fin de la troisième, je me souviens encore du jour où un de mes petits copains berger était affolé parce qu'il y avait une vache d'Edgar VOUILLOT qui était tombée dans un abîme, là où vous voulez passer. Des dolines, il y en a à 10 mètres de l'axe du CD 104. Il ne faut pas me dire pour diaboliser un projet -Ah bien mon cher Monsieur VIALATTE, vous aurez une invitation de M. Roland JEANNERET et puis vous irez lui faire vos petites racontotes- et puis je vous invite à venir à Fontain vous expliquer. On nous propose de faire financer deux études nouvelles, mais enfin ce sont les mêmes qui protestent contre le fait qu'on fait trop d'études, qui nous demandent de financer l'étude alors que c'est de la responsabilité de l'État.

Écoutez, je suis un peu un vieux de la vieille, je ne radote pas, je ne raconte pas des racontotes, mais des Préfets j'en ai connu 6 ou 7, tous étaient pour, des Directeurs Départementaux de l'Équipement, il y en a eu au moins 6 ou 7 -je me souviens de MOISSONNIER- tous étaient pour. Alors je veux bien qu'on dise, parce que cela se dit et cela fait partie du climat irrationnel de l'époque -car quand M. NACHIN utilise contre leur gré les franciscains, cela fait partie du caractère irrationnel et passionnel- que bien sûr ces gens-là sont pour le projet de petit contournement parce qu'il sont payés. J'ai entendu une personnalité importante du monde économique dire cela samedi sur la place Saint-Pierre. Il nous faut toujours deux regards, il faut le regard de la base et puis il faut des audits de l'extérieur. Enfin, par quelle aberration tous les gens qui se sont succédé, ayant la responsabilité du service public, étant des grands commis de l'État, se seraient tous mis le doigt dans l'œil. Je n'ai jamais vu, Dieu sait que sur d'autres projets j'en ai vu, des fonctionnaires venir nous dire attention, vous allez commettre une erreur. Et puis il faudra quand même qu'on mette M. BOSSON au pied du mur quand il aura réglé son affaire d'Air France. Il y a eu une constante de la politique de l'État dans cette affaire.

Ce que je n'aime pas non plus, j'allais dire Avoriaz contre Super Avoriaz, c'est l'exploitation du danger qui existe partout. On nous dit que des bombes roulantes circuleront aux Montboucons, mais que s'est-il passé au mois de janvier quand un camion chargé d'acide a eu un énorme pépin sur le pont Denfert-Rochereau et qu'il a fallu bloquer la circulation pendant 4 heures ? Si nous voulions être des gens qui se servent de l'inquiétude, on aurait mobilisé les parents d'élèves de l'Helvétie, les parents d'élèves du collège Lumière car les bombes roulantes passent et avec vos manœuvres de retardement, elles passeront pendant des années et des années à la verticale des fenêtres de ces établissements. Je vais demander qu'au plan municipal on insiste sur cette affaire qui nous est tombée dessus malencontreusement mais elle était parfaitement démonstratoire si je puis dire ; ce camion venait de Dijon, il avait effectué une livraison dans la zone des Tilleroyes et avait à livrer à Pontarlier. Où fallait-il qu'il passe tant qu'il n'y a pas de voie de desserte ?

Je veux bien qu'on dise moratoire, mais avec votre moratoire on va continuer à mourir dans la côte de Morre. Je ne dirai pas comme le Conseiller Général du canton de Besançon Sud que vous êtes responsables des morts de la côte de Morre, car il l'a dit. Dans l'exploitation du macabre, vous êtes des chefs. Dans le rapport de la commission d'enquête, je relève qu'entre 1983 et 1988 il y a eu 10 blessés graves et 2 morts dans la côte de Morre. Vous dites que je suis immoral, dites qu'il y a immoralité de la part des membres de la commission d'enquête car je constate que jusqu'à présent, personne ne s'est référé à cette commission d'enquête. Je rappelle qu'il y a eu une première commission d'enquête qui a été annulée à la demande du Tribunal parce que notre collègue BRETON y avait participé. Je rappelle qu'il y a eu une deuxième commission d'enquête et les chiffres que je cite je ne les ai pas inventés, je les lis dans le rapport de la commission d'enquête. Je rappellerai d'ailleurs que dans l'état actuel des choses, on ne peut améliorer la côte de Morre et pour cela il faut la fermer une fois tous les deux ans. Je rappellerai que la femme d'un certain préfet a vu ses convictions amplifiées parce qu'un jour elle a récolté un caillou qui tombait de la paroi en montant la côte de Morre.

Si vous voulez dans ce domaine-là parler de bombe roulante, on peut y aller. C'est un Préfet que vous aimez beaucoup qui vous a mis la main à l'étrier, vous avez travaillé sous ses ordres mais malheureusement il a été battu dans les Côtes du Nord à une élection en 1980. Mais enfin, le hasard électoral a voulu que je remonte la rue de Vesoul côté droit, l'autre côté étant un autre canton, le samedi après-midi fin des vacances de mardi gras quand les Parisiens et les Nordistes rentraient. C'était dingue pare-chocs contre pare-chocs avec les skis sur les bagnoles, cela va-t-il encore durer longtemps ? J'ai vu un garagiste qui m'a dit, écoutez, moi cela me fait éventuellement de la clientèle, mais quelle idée se font-ils de Besançon ? Et de retardement en retardement, cela peut continuer comme cela encore longtemps.

Au plan écologique, je rappellerai que la voie de desserte fait 15 km, cela représente 12 minutes à 75 km à l'heure et que le grand contournement fait 25,500 km. Je prie Allah que le baril de pétrole n'augmente pas parce que cela fait quand même pour un usager qui l'utilise, c'est dans la commission d'enquête, 4 500 km supplémentaires par an. Cela en fait de l'énergie gaspillée. Cela fait 20 minutes à 75 km à l'heure -non, Monsieur VIALATTE, à 75 km à l'heure on met le même temps pour faire un kilomètre avant ou après 1974- (rires).

Pour que le grand contournement soit attractif, il faut qu'il soit à deux fois 2 voies, jamais les partisans des grands contournements nous ont dit où il y aurait des passages dénivelés. Si on veut faire une deux fois 2 voies, il faut des passages dénivelés. Où ferez-vous passer les vaches de Michel JEANNEROT ? Où ferez-vous passer les tracteurs ? Il faut autant de passages dénivelés dans votre affaire qu'il n'y en a de l'autre côté. Écoutez, c'est terre à terre, non c'est sympathique mais c'est très terre à terre. Allez à Fontain, vous verrez les gens.



Au plan économique, on dit avoir poussé la voie de desserte, je cite, pour implanter l'essentiel de l'activité à Besançon. Grand Dieu, comment se fait-il alors qu'à une écrasante majorité, les gens du District et pas simplement sur le plateau, soient d'accord avec nous.

On va voir s'il y a une logique au Conseil Général ; M. VIALATTE a dit j'émets des réserves sur le contrat de plan État / Région, j'émets des réserves sur le Musée du Temps et sur le contournement. Ceci étant, je le vote. J'appelle cela moi voter oui avec un préservatif (rires). On vote oui ou on vote non mais juridiquement il n'y a pas 36 solutions. Je crois qu'il faut être concret, imaginez ces milliers de gens qui viennent à Besançon à la Foire Exposition le jour de l'Ascension. Vous croyez, s'ils viennent du plateau de Maîche, de Valdahon, de Suisse car il en vient de Suisse pour admirer nos vaches et nos chevaux, vous allez les faire passer par Busy pour aller à Micropolis ? Les lycéens de Victor Hugo habitant le plateau, vous allez les faire passer par Busy pour aller à Planoise ? De même pour les gens qui vont à la zone industrielle ? Le long de cette desserte, il y aura notre future caserne des pompiers ; imaginez quelqu'un qui ait un malaise à Saône, à Bouclans, à Valdahon, les ambulances vont aller passer par Busy et par quel cheminement vont-elles rejoindre le CHR ? C'est quand même une question de voie de desserte. Je rappelle que l'Hôpital est quand même le principal employeur de la Ville. Allez voir les véritables cheminements de fourmis de ces 2 000 personnes du plateau qui viennent travailler à Besançon, par où passent-elles ? Par Fontain, par Beure, c'est comme aux Torcols, chacun se faufile pour trouver son petit cheminement en l'absence de cette voie de desserte. Je crois que cette ville a besoin d'une telle voie, je suis sans doute ici celui qui a le plus de raisons sentimentales d'être attaché aux Mercureaux.

Pas plus tard que ce matin l'architecte VARIN que je considère comme un des meilleurs architectes de la place et qui a fait le pont Denfert-Rochereau, m'a dit qu'à Morez on photographiait les viaducs. Enfin, les Suisses ont fait des viaducs qui sont des viaducs de qualité. Il y a moyen de faire quelque chose qui ne soit pas le massacre des Mercureaux et pour moi, la motte féodale compte tout autant que les salamandres. Je crois qu'il y a possibilité de faire quelque chose de correct, je suis tout à fait d'accord pour qu'on regarde d'une façon extrêmement précise tout ce qui concerne les problèmes des Montboucons. Je fais d'ailleurs remarquer que c'est à la demande du Conseil Général, pour son futur Hôtel du Département, qu'on doit faire un échangeur tout près des cités universitaires. Je pense que là-dessus, cela mérite étude et qu'on peut y revenir, mais ce qui me paraît grave, c'est de tergiverser sans arrêt. Je songe à ce qui s'est passé au Département, où à un moment donné les gens de Montbéliard nous ont dit écoutez, mettez-vous d'accord, mais en attendant on ramasse tout l'argent du XI<sup>ème</sup> Plan. On a eu une séance spéciale du Conseil Municipal en 1988, on a délibéré à nouveau ensuite. C'est normal qu'on fasse des études, c'est normal qu'on tienne compte des évolutions mais vouloir sans arrêt revenir sur des décisions qui ont été prises par toutes les assemblées alors qu'on sait pertinemment que le maître d'ouvrage c'est quand même l'État et que l'État ne changera pas, que le Gouvernement soit à gauche ou à droite. J'estime que c'est contribuer à l'asphyxie de cette ville, que c'est anti-écologique et je le ne souhaite pas. D'ailleurs, qui peut discerner celui qui est écologiste de celui qui ne l'est pas, les gens de Génération Écologie sont aussi sérieux que les autres, je me considère aussi écologiste que les autres.

**M. ALAUZET** : Je crois que finalement il n'est pas utile de réaliser l'étude sur le grand contournement parce qu'elle vient d'être faite par Joseph PINARD.

**M. LE MAIRE** : Vous pouvez vous adresser à Joseph PINARD pour compléter votre étude.

**M. ALAUZET** : Je crois qu'il aura convaincu tout le monde sur l'inutilité de ce grand contournement. Plus sérieusement, je crois que l'erreur qui est commise dans ce dossier-là et vous l'avez exprimée quand vous étiez debout avec la carte et que vous nous expliquiez comment il fallait se déplacer à Besançon, c'est de mélanger tous les problèmes : le problème du transit, le problème de la desserte, le problème du développement. A chacune de ces questions, s'impose une réponse

particulière et personnalisée. Je crois qu'au problème du transit, la réponse du grand contournement est tout à fait adaptée. A la réponse de la desserte et pour l'ensemble des déplacements sur Besançon et l'agglomération, ce n'est bien évidemment pas cette rocade Nord-Ouest qui répondra. C'est en revanche une véritable politique de développement des transports en commun sur la Ville de Besançon et sur l'agglomération en s'appuyant sur les réseaux existants, qui peut y répondre ; malheureusement le réseau TGB est tout à fait une caricature de transports en commun actuellement. Dans le rapport qui va suivre, vous nous faites part de votre volonté de développer les transports en commun sur l'agglomération, pour l'instant on n'a pas vu venir cela notamment au niveau du District. C'est tout à fait regrettable.

**M. LE MAIRE :** Ce sont les compétences districales de toute façon.

**M. ALAUZET :** Oui, enfin vous annoncez cela dans le contrat de ville comme axe de développement. On peut mettre en valeur un certain nombre de voies existantes notamment de voies ferrées, s'appuyer sur ces voies ferrées dans les deux axes Nord-Sud et Est-Ouest et c'est réellement à partir de là qu'on pourra favoriser les échanges pendulaires entre Besançon et la périphérie, bien mieux que par la rocade Nord-Ouest. Sur le problème du développement, vous nous parlez aussi dans le rapport qui va suivre du contrat de ville, d'un développement équilibré de l'agglomération. Malheureusement, les projets que vous nous avez proposés ces dernières années n'allaient pas du tout dans ce sens-là. Je veux dire que la zone d'aménagement de Châteaufarine est surdimensionnée et crée une attraction tellement importante, notamment pour les gens du plateau, qu'ils ont évidemment le besoin de venir sur cette zone-là. Il serait bien plus légitime de donner à chaque zone, à chaque espace de vie, une autonomie de façon à diminuer les déplacements.

Si on prend 15 % de diminution de circulation, soit le transit empruntant le grand contournement, si on table sur un développement important des transports en commun qui certes ne touchera pas chacun d'entre nous mais qui pourra répondre à certains besoins de déplacements, si on table aussi sur un développement équilibré de l'agglomération avec une diminution à terme des besoins d'échanges individuels, ce n'est pas 15 % c'est bien plus de diminution de trafic qu'on peut envisager et on sait bien que c'est les 20 % derniers qui créent la saturation. Or je pense que c'est par une vision globale qu'il faut envisager ce problème et non par une vision étriquée qui ne voit les déplacements que sous forme individuelle.

**M. LE MAIRE :** Monsieur ALAUZET, cela fait beaucoup de si dans votre démonstration. Vous parliez tout à l'heure d'un site propre pour tous les transports en commun de la périphérie. Je ne sais pas si vous connaissez le prix d'un kilomètre de transit en site propre. Là vous dépassez toutes les mesures. On peut effectivement mettre comme cela beaucoup de si les uns au bout des autres et avec tout cela évidemment on ferait des choses extraordinaires.

**M. ALAUZET :** On peut s'appuyer sur des structures existantes qui limitent évidemment le coût en regard des sommes considérables qui seront investies dans le grand contournement, je crois qu'on peut explorer cette piste-là. Mais c'est vous-même qui définissez la politique de transport sur l'agglomération et le développement équilibré de Besançon comme des priorités dans le point qui va suivre.

**M. LE MAIRE :** Bien sûr ce sont des priorités avec la voie de contournement.

**M. ALAUZET :** La proposition qui a été faite tout à l'heure de rocade Nord-Ouest en préservant la vallée des Mercureaux est tout à fait illogique. On sait très bien que la rocade Nord-Ouest telle qu'elle est conçue aujourd'hui n'a de sens que si elle se prolonge par la voie des Mercureaux. Donc c'est tout à fait illogique de proposer un vote séparé sur ces deux plans. Et je crois qu'on ne peut pas ne se déterminer que par rapport à l'infarctus de M. BRENET, je crois qu'il faut être un peu plus

sérieux. Ce n'est pas la rapidité d'accès de Morre ou de Saône à l'Hôpital qui doit déterminer la voie de contournement.

**M. HINTZY :** Pour ne pas abuser de votre patience, je serai assez laconique et j'insisterai simplement sur trois points puisque M. VIALATTE et M. ALAUZET ont l'intention de maintenir leur idée de référendum ; je leur soumetts très amicalement trois réflexions qui sont un peu les conditions, les conséquences de cette initiative. D'abord nous avons des voisins suisses que nous avons cités à l'occasion de deux dossiers ce soir qui pratiquent, et même abusent du référendum. Le résultat de cette opération, c'est que le taux de participation aux élections municipales est de 30 %, c'est-à-dire qu'on arrive à la situation paradoxale où c'est la formation politique qui perd le moins de voix qui emporte l'élection. On arrive presque à une situation de « victoire à la Pyrrhus » où on en est à compter les morsures de terrain. C'est déjà une première observation. Deuxième observation à laquelle je tiens beaucoup, nous sommes dans une démocratie représentative où la constitution de 1958 que vous connaissez bien a prévu pour le renouvellement de chacun des élus des moments d'élection, des périodes électorales, donc de toute façon les élus auront à rendre compte devant le corps électoral à la fois de leur mandat, de leurs propositions, de leurs actions. Pourquoi dans ce cas-là multiplier les référendums ? D'autant plus, et c'est ma troisième observation, quelquefois les initiateurs de référendum voient le procédé se retourner contre eux et c'est l'illustre fondateur de votre mouvement qui l'a éprouvé en 1969. Vérifiez quand même ce genre d'argument, il me semble très dangereux d'en venir au référendum.

**M. NACHIN :** J'aurais beaucoup de choses à dire mais je vais être bref. Je crois qu'on a passé un bon moment, je crois que nous avons maintenant notre Madeleine PROUST originaire de Fontain qui nous a bien fait rire. Je constate une chose, je croyais que Joseph PINARD était un démocrate, qu'il était un rationaliste ; en fait je constate qu'il n'accepte pas la démocratie puisqu'il dit l'État ne changera pas, or il y a une commission d'enquête. Si la commission d'enquête dit non on ne veut pas, on ne doit pas faire la voie des Montboucons, M. PINARD dira de toute façon comme l'État dit, on continue. Je croyais qu'il était un démocrate, il ne l'est pas. Je croyais que c'était un rationaliste, en fait il fait appel à ce qu'il y a de plus irrationnel dans les arguments qu'il utilise et je ne vais pas passer en revue tous les arguments qu'il a utilisés mais cet appel à l'irrationnel m'a frappé ce soir. Lorsqu'il dit que j'utilise contre leur gré les franciscains, j'ai publié le texte qu'ils m'ont adressé. Et quand il dit qu'on ne peut pas améliorer la côte de Morre, c'est une profession de foi, c'est la profession de foi de Joseph PINARD. Pourquoi ne peut-on pas améliorer la côte de Morre ? Je vais terminer là-dessus, je ne sais pas s'il a bien compris la portée de sa conversation avec l'architecte VARIN, un des meilleurs architectes, je ne le connais peut-être pas bien, qui lui a dit qu'on pouvait faire des viaducs de qualité ; j'en suis absolument convaincu et je dis qu'on peut traverser le Doubs à la hauteur de Larnod pour rejoindre ensuite Châteaufarine par un viaduc de qualité tout à fait remarquable. Donc cela va à l'encontre de certains arguments que m'opposait Jean-Louis FOUSSERET il y a quelque temps en disant que cela serait quelque chose d'horrible.

Je crois que ce débat a eu lieu dans la bonne humeur, je crois qu'une fois de plus on a opposé les arguments des uns et des autres. Je répondrai à Martine BULTOT qu'effectivement je ne suis pas un homme de parti, je suis un homme de conviction et que lorsque quelqu'un me donne son accord pour un projet que je défends depuis de nombreuses années, que ce soit Michel VIALATTE ou Jean-Claude GRAPPIN ou quelqu'un d'autre, je dis bravo. J'ajouterai que si l'on veut établir des convergences, qu'en aucune façon je n'ai téléguidé Martine BULTOT pour lui faire tenir les mêmes propos que le Député JACQUEMIN ; il y a des convergences qui sont évidentes lorsque M. JACQUEMIN dit qu'il faut veiller à ce que les crédits pour la protection de l'environnement soient importants, c'est un vœu pieux qui était tout à l'heure exprimé par Martine BULTOT parce qu'on sait très bien que ce sont les crédits destinés à la protection de l'environnement qui seront en priorité réduits.

Je pense qu'on aura l'occasion d'en reparler et d'opposer encore nos arguments, mais je crois que ce qui est important c'est de prendre en compte l'intérêt des Bisontins. Joseph PINARD défend les intérêts des habitants des Clairons pourquoi pas c'est son droit. Moi, en tant qu'élu de Besançon, je considère que je dois en priorité défendre les intérêts des Bisontins et l'intérêt du Bisontin n'est pas de faire passer une autoroute dans la vallée des Montboucons et au pied de Planoise.

**M. LE MAIRE :** J'ai encore deux ou trois orateurs inscrits, alors restez sérieux quand même quelque temps ; c'est un bon moment c'est vrai de vous écouter mais cela ne changera rien au problème. Mais il était intéressant quand même que démocratiquement une fois de plus à ce Conseil Municipal on écoute les arguments des uns et des autres.

**M. MEUNIER :** Très rapidement car on en a parlé longuement au District, où je fait partie de la commission compétente et je suis quand même quelque peu surpris de l'attitude des Rouges et Verts ; en effet, M. PIERLOT faisant partie de cette commission districale, a voté les crédits. Je pense, Monsieur le Maire, qu'il faut faire un choix clair, qu'il n'y a pas d'équivoque à avoir, on est pour ou on est contre mais on ne peut pas être pour la moitié. Je crois qu'il faut être clair et je demande que le vote se fasse en une fois et ne soit pas partagé en deux.

**M. LE MAIRE :** Le vote ne pourra pas être partagé, je vais vous faire voter simplement tout à l'heure sur les 19 MF de plafond, c'est-à-dire sur la part de la Ville au-delà de 19 MF correspondant au versement annuel plafond du District. Je ne vais pas vous faire voter sur le plan ni sur la voie, nous l'avons déjà fait, chacun s'est exprimé par des votes.

**M. RÉGNIER :** Je vais essayer d'être bref. Cela me rappelle un peu le Conseil Municipal du 19 janvier 1988 où nous avons eu connaissance de tous les arguments qu'on a entendus ce soir ; j'ai sous les yeux le discours de M. NACHIN qui n'était pas élu à l'époque mais qui a fait une intervention au nom du collectif d'une dizaine d'associations. Le discours n'a que peu évolué, le projet par contre, lui, a bien évolué et vous savez, chers collègues, que depuis le début je suis un fervent partisan de ce projet. Je me suis battu et je me battrai encore pour qu'il avance le plus vite possible car je pense qu'on a perdu déjà de nombreuses années pour le développement de notre ville et de notre agglomération. Je crois que si le District a vu le jour, c'est notamment grâce à cette voie qui est un des grands projets et qui a fait l'unanimité, qui a amené l'ensemble des communes à s'associer pour réaliser plus rapidement cet axe que j'appelle colonne vertébrale du District en espérant qu'il se continue vers l'Est. On peut regretter qu'il ait été présenté par l'État en deux parties. Il ne faut pas oublier qu'il y aura quand même une troisième partie qui est la rocade Nord-Est indispensable pour le développement de la Ville de Besançon et de l'agglomération. Je suis un de ceux qui se battent pour faire aboutir ces projets. Quand on regarde de près une carte, on s'aperçoit que tous les grands équipements futurs, le parc scientifique, les cliniques s'installent ou cherchent à s'installer le plus près possible de la future voie de contournement. C'est dire l'intérêt important de cette voie pour l'agglomération et depuis le début, la Ville a fait tout ce qu'il fallait pour que ce projet soit réussi.

On nous dit, c'est un projet vieux des années 70. Effectivement il était au SDAU et il y a eu des réservations au niveau du Plan d'Occupation des Sols de la Ville ; mais quand on examine le projet des années 70 et qu'on voit la réalisation -ce qui sera fait en phase finale-, c'est un projet qui est complètement différent. Je rappelle que la Ville, dès 1988, avait écrit à la Direction Départementale de l'Équipement pour réaliser des études complémentaires, que ce soit au niveau de l'environnement, au niveau de l'insertion dans le site qui depuis sont devenues obligatoires suite à des lois adoptées par les précédents gouvernements. Une étude sur le bruit, conformément à la loi, a été prévue sur tous les secteurs traversés par cette voie. C'est vrai que le projet tient compte déjà dans sa structure de toutes ces évolutions. Alors quand M. VIALATTE dit pourquoi l'État met 5 % pour l'environnement ? C'est déjà un effort, jusqu'à il y a encore 2 ou 3 années, l'État ne mettait que 1 %, mais ce que l'État compte comme crédits consacrés à l'environnement, c'est simplement les

aménagements, les espaces verts, c'est-à-dire ce qu'on a réalisé -vous écoutez s'il vous plaît. Cela ne l'intéresse pas, c'est vrai qu'il préfère faire du vent place Saint-Pierre-.

**M. LE MAIRE :** Un peu d'attention aux derniers propos de Bernard RÉGNIER.

**M. RÉGNIER :** Les 5 % ; c'est l'habillage, c'est les arbustes et les plantations, comme on a fait rue de Dole. Dans cette rue, l'État ne mettait alors que 1 %. Il a fallu qu'on se batte pour que l'État investisse plus dans l'environnement. Ce crédit de 5 % n'a rien à voir avec l'insertion dans le site et les problèmes de bruit ; tout cela a déjà été réalisé et les modifications ont été proposées dans les plans successifs et après les réunions de concertation comme lors de la pré-enquête publique aux Montboucons qui a rassemblé 120 personnes. Je pense que la Ville fait le maximum et je pense que ce sera un grand projet pour Besançon indispensable pour le développement économique de notre ville et de notre agglomération. Et ceux qui se battent contre en ce moment, comme ceux qui se sont battus contre les Mercureaux font des batailles d'arrière-garde et travaillent contre la Ville de Besançon, c'est clair.

Alors M. VIALATTE nous dite ne pas avoir vu les études sur le grand contournement, effectivement, cela a été dit clairement depuis le début, il n'y a jamais eu d'étude, il n'y a jamais eu de choix entre deux projets et encore heureusement. Je vais même plus loin que le Maire de Besançon, en disant que le grand contournement ne sera absolument à rien. Ce n'est pas un choix sans joie Monsieur VIALATTE. Vous, vous pouvez peut-être travailler pour l'agglomération, moi je suis élu bisontin, je travaille et je me bats pour Besançon en priorité et maintenant on est élu avec 37 communes dans le District et je me bats pour ces 37 communes. Si les autres veulent des améliorations, elles viennent dans le District, c'est ma position. Par contre, les chiffres ont été publiés dans le résultat de l'enquête publique des Mercureaux, je ne sais pas si M. VIALATTE en a pris connaissance. J'ai sous les yeux tous les chiffres complets tronçon par tronçon qui y sont inscrits et je crois que le commissaire-enquêteur a bien pris en compte ces estimations fournies par la Direction Départementale de l'Équipement pour la réalisation d'un grand contournement. Comme pour tout grand projet, on fait des estimations sur des études de coût suivant la situation géologique du terrain et les ouvrages à réaliser. Je crois qu'il est clair et le commissaire-enquêteur d'ailleurs l'a bien rappelé à plusieurs reprises qu'en prenant en compte le coût des pénétrantes, le grand contournement serait plus cher. J'étais entièrement d'accord avec le Préfet SILBERZHAN à l'époque et avec la Direction Départementale de l'Équipement qui ont débattu, qui ont expliqué, dans des réunions auxquelles je participais.

Je ne vois pas l'intérêt pour l'agglomération, pas que pour la Ville, d'aller dépenser la même somme pour faire une route qui capterait 15 % du trafic pénétrant en ville.

On nous dit qu'il y a un élan bisontin contre la voie de desserte. Je crois qu'on ne doit pas aller dans les mêmes quartiers. Effectivement, je suis allé aux Montboucons ; il y avait 120 personnes dans la salle, le seul qui soit vraiment monté au créneau c'était M. NACHIN mais cela n'a pas duré longtemps parce que ses arguments n'étaient pas convaincants. Je n'ai pas entendu une opposition. C'est vrai que les gens sont inquiets et je crois que les plus inquiets habitent le quartier des Montboucons et je suis entièrement d'accord avec eux. Aujourd'hui ils ont leur maison sur la colline, il y a encore les vaches dans les pâturages au pied de la colline, mais demain il y aura le parc scientifique avec des entreprises, on va construire des routes en les intégrant le mieux possible au site et il y aura la voie de contournement. Je comprends que les gens soient inquiets. Les personnes qui habitent ce secteur-là ont tout intérêt à ce que la voie de contournement se fasse. Aujourd'hui que font-elles ? Elles n'arrêtent pas de me téléphoner, de venir me voir. Qu'est-ce que le grand contournement apportera aux habitants du chemin de Valentin ? Rien, au contraire la circulation va continuer de s'accélérer comme dans la rue de Vesoul.

Il y a peu, j'ai reçu des pétitions que j'ai étudiées ; en général je ne regarde pas trop les pétitions parce qu'on sait que c'est facile de faire signer une pétition. Il y avait d'abord les gens du Collectif Sécurité Planoise avec 831 signatures demandant qu'on se dépêche de faire la voie couverte près de Planoise et le rond-point de Micropolis. J'en ai reçu une autre avec 1 447 signatures, j'ai pris le soin de les compter, contre la voie de desserte et de contournement. En fin de compte dans cette pétition, on trouve 540 Bisontins, 730 non-Bisontins qui habitent dans le département du Doubs où on retrouve l'ensemble du département, 85 hors département, 51 étudiants dont je ne peux pas localiser le domicile et 41 illisibles. J'ai approfondi et parmi les Bisontins, il y avait à peu près une quarantaine de signatures de personnes que je considère touchées par le projet, c'est-à-dire principalement les gens des Montboucons. Je ne veux pas dire que les autres n'ont pas le droit de signer une pétition, les gens sont libres d'être pour ou d'être contre, ce n'est pas mon problème mais en fin de compte il n'y avait qu'une quarantaine de signataires directement concernés par le projet de rocade. Je me suis dit qu'il était important de répondre à ces personnes et ne pouvant prendre en compte que les adresses lisibles, j'ai envoyé 450 lettres. Dans la semaine qui a suivi, 136 sont revenues par suite de fausses adresses, les voilà elles sont à votre disposition et ce n'est pas fini. C'est quand même déjà important et on voit tout de suite l'intérêt d'une pétition. Il y a encore plus grave parce que dès le lendemain du premier envoi, -je n'ai pas fait faire par les services, j'ai tout fait le travail- des gens ont commencé à venir dans mon bureau, à me téléphoner, à m'écrire pour me dire qu'ils n'avaient jamais signé cette pétition. Encore ce soir M. le Directeur Adjoint des Services Techniques a reçu deux personnes qui n'ont pas signé cette pétition et qui pourtant, y figurent. Je tiens l'ensemble de la pétition à votre disposition. Les signataires de la pétition ont reçu un courrier où je leur explique le projet et l'intérêt de cet ouvrage pour la ville. Je reçois des appels téléphoniques parfois agressifs. Aux habitants de Velotte qui craignent le bruit, je leur dis d'aller à Port Douvot et de constater qu'on n'entend pas les camions empruntant la route nationale située à 10 ou 20 mètres au-dessus du niveau de la station d'épuration. Je connais bien puisque j'ai été Adjoint à l'assainissement et que je me rendais à la station tous les deux jours et que je n'ai jamais entendu de bruit. Alors on commençait à discuter et expliquer qu'à Velotte la route nationale sera à 100 mètres au-dessus de Velotte. Je suis encore allé plus loin, j'ai recherché les noms, les numéros de téléphone et j'ai téléphoné aux gens, principalement à Velotte et aux Montboucons, je n'ai pas fait toute la pétition parce que je n'avais pas le temps. Mais c'est quand même intéressant de discuter. Personnellement, je ne crains pas, Monsieur VIALATTE, le mécontentement ; d'ailleurs vous n'avez jamais réussi à créer, ni vous, ni les Verts, un gros rassemblement pour s'opposer à quoi que ce soit. Que vous vouliez épater les mécontents, j'allais dire c'est un peu votre boulot politique, vous voulez essayer de nous coincer. Mais moi personnellement Monsieur VIALATTE je vais faire pareil. J'attends le résultat de l'enquête publique sur la voie des Montboucons. Dès qu'elle sera publiée, on va aller dans les quartiers. On ne va pas faire des grosses réunions avec 200 personnes, cela ne sert à rien, on va aller faire des petites réunions rue par rue avec des plans et discuter concrètement avec les gens et parler environnement. Je me vois à Planoise, il y a 23 000 habitants, quand je vais présenter aux Planoisiens la voie de contournement couverte avec passage inférieur qu'ils réclament et je vais dire de l'autre côté il y a les Verts et M. VIALATTE, qui veulent maintenir la situation actuelle avec des milliers de voitures et des camions, on verra. Et je me fais fort d'aller dans les autres quartiers expliquer la proposition.

**M. PIERLOT :** Juste pour répondre à M. MEUNIER, je n'ai pas bien compris ce qu'il a dit mais apparemment il a les plombs qui disjonctent. On était trois au District à s'être abstenus sur le budget du District : il y avait Martine BULTOT, Patrick PIERLOT et Éric ALAUZET, entre autres sur les infrastructures et il vient de dire le contraire. Il n'est pas normal qu'il y ait des attitudes comme cela.

**M. LE MAIRE :** Vous réglez vos problèmes.

**M. MEUNIER :** En général, je ne saute pas les plombs facilement mais ceci étant, j'ai parlé de la commission et non du vote au District.

**M. RÉGNIER** : Une dernière précision (protestations).

**M. LE MAIRE** : Mais je vous en prie enfin ! C'est la deuxième fois qu'il prend la parole.

**M. RÉGNIER** : Puisqu'on parle des mouvements écologistes, je peux vous dire que Génération Écologie dont je suis membre, après avoir bien étudié le terrain et s'être rendu sur place, à l'unanimité de notre assemblée générale, a pris position pour la voie de desserte et de contournement.

**M. LE MAIRE** : Monsieur VIALATTE vous êtes désagréable ce soir. Quand vous parlez on vous écoute, laissez parler les autres même si c'est parfois difficile de les entendre. Écoutez-les quand même, je crois que c'est utile pour tout le monde. Quant aux personnes qui sont au fond de la salle, je crois qu'il n'est pas nécessaire de manifester, vous êtes là comme citoyens invités très librement, très largement, il n'est pas dans les droits du public de pouvoir manifester d'une façon ou d'une autre quels que soient les propos qui sont tenus ici. Nous en avons maintenant terminé dans cette discussion.

En conclusion générale, il y a à mon avis un seul argument que je vous ai montré par la carte qui est là et il y a un projet qui règle tout ; il s'agit des 15 % de transit et les 85 % de circulation qui pénètrent dans les quartiers, il y a un projet plus important, plus coûteux, qui ne va jamais régler les deux problèmes à la fois. Pour nous l'essentiel c'est la santé des Bisontins de la rue de Vesoul, des Torcols et d'ailleurs, et je crois que c'est fondamental. Mais enfin, comme je le disais tout à l'heure, c'est un rapport qui nous informe de la décision du District sur laquelle notre assemblée doit se prononcer. Le District participera annuellement aux frais des infrastructures pendant la durée d'exécution du XI<sup>ème</sup> Plan pour une somme maximale de 19 MF, la Ville prenant en charge la part supplémentaire sollicitée par l'État. Quels sont ceux qui sont défavorables à cette proposition que je viens d'énoncer le plus clairement possible ? 7. Quels sont ceux qui s'abstiennent ? 5. Tous les autres membres sont favorables. On retrouve un peu ce type de vote chaque fois qu'on a parlé de ce problème de voie de desserte et de contournement.

La discussion est close.

Après en avoir délibéré et sur avis favorable de la Commission du Budget, le Conseil Municipal, à la majorité (7 Conseillers votant contre et 5 s'abstenant), adopte les propositions ci-dessus et autorise M. le Maire à signer la ou les convention(s) avec le District nécessaire(s) aux règlements de ces participations.