

Développement de l'agglomération de Besançon - Position du Conseil Municipal sur les infrastructures d'intérêt d'agglomération

M. LE MAIRE, Rapporteur : La Région de Franche-Comté, et dans son périmètre l'agglomération bisontine, sont le siège de réflexions d'aménagement :

* déclinant le Schéma National d'Aménagement du Territoire devant être rendu public sous peu,

* prenant en compte les nécessités de développement et d'équilibre régional et les leviers concourant à ceux-ci,

* orientant certains aspects du Schéma Directeur d'Agglomération en cours de révision.

Dans ce contexte, il est important que le Conseil Municipal prenne position sur les infrastructures d'intérêt d'agglomération avec le District du Grand Besançon et le Syndicat Mixte du Schéma Directeur et transmette celle-ci à l'Etat, aux collectivités et organismes chargés de l'organisation territoriale par les infrastructures.

Bien située dans l'espace géographique franco-suisse (l'Arc Jurassien) entre Rhin et Rhône, l'agglomération bisontine doit bénéficier des infrastructures :

* concourant à son développement et aux fonctions d'échanges,

* plaçant l'agglomération à une convergence des communications,

* renforçant son rôle d'agglomération capitale de la région de Franche-Comté,

* permettant un élargissement de sa reconnaissance et son attractivité nationales et internationales.

Infrastructures routières et autoroutières

La stratégie de développement de l'agglomération passe par la prise en compte des problématiques suivantes :

I - Placer Besançon à la convergence des flux matérialisés :

* par l'axe Nord-Sud reliant les métropoles du Nord de l'Europe via l'aire urbaine Lorraine Metz-Nancy à l'aire Lausannoise et plus loin au bassin Nord - Italien par le Grand Saint-Bernard,

* et par le couloir de liaison Rhin-Rhône parfaitement desservi par l'A36.

Pour ce faire, il est impératif et urgent que l'axe Nancy - Besançon - Vallorbe/ Lausanne soit reconnu comme Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (GLAT) et à ce titre, conçue et aménagée à 2 x 2 voies sur toute sa longueur, ce qui n'est pas le cas actuellement dans la reconnaissance :

- entre Remiremont et Vesoul,

- en déviation Est de Vesoul,

- entre Etalans et la frontière de Vallorbe (dont la déviation de Pontarlier).

Reconnue comme Grande Liaison d'Aménagement du Territoire, la partie franc-comtoise de cet itinéraire RN 57 devrait bénéficier d'une accélération des crédits d'Etat et régionaux.

A ce titre, compte tenu de la superposition du projet autoroutier Langres - Aire Urbaine et de l'aménagement de la RN 19 dans la traversée Haute-Saône, il est souhaitable que les crédits mobilisés pour l'aménagement de cette RN 19 soient réaffectés à l'aménagement prioritaire de la RN 57 en 2 x 2 voies.

II - Contribuer au développement harmonieux et équilibré de l'agglomération

Le développement harmonieux et équilibré de l'agglomération doit être une de nos préoccupations prioritaires, notamment à l'Est ; l'ouverture de l'échangeur Est - Chaudfontaine y contribuera.

A ce titre, mais également afin d'éliminer de la zone urbanisée dense un transit inutile, la rocade Est doit être reconnue d'intérêt national par la prise de maîtrise d'ouvrage de l'Etat. Cette décision devra être formalisée dans le cadre du Schéma Directeur.

III - Irriguer la région et l'agglomération à partir de l'étoile autoroutière de Langres

Compte tenu de la position centrale de l'Agglomération Bisontine dans la région, et de l'intérêt de l'étoile autoroutière de Langres, la route départementale 67 via Gray, doit devenir un axe structurant fort de la région, son statut et sa géométrie étant à préciser.

Cette réalisation permettrait également :

- de contribuer au développement de cette zone Haute-Saône,
- de lier fortement le bassin de Gray à l'agglomération bisontine.

IV - Par ailleurs

Dans le parallèle barreau Autoroutier Besançon / Poligny et aménagement RN 83, ni l'un ni l'autre ne sont à exclure à situation connue aujourd'hui, mais à débattre au sein du Syndicat Mixte du Schéma Directeur :

* s'il doit contribuer au développement de l'agglomération et au renforcement de notre position de capitale régionale, l'inscription au Schéma Autoroutier Besançon Ouest/ Poligny est à soutenir, plaçant ainsi Besançon à un carrefour d'autoroutes,

* l'aménagement de la RN 83, vital pour les populations riveraines, notamment jusqu'à l'éclatement jurassien vers Mouchard et vers Salins est à réclamer avec insistance, même si le barreau Besançon - Poligny est inscrit au Schéma Autoroutier national :

- notamment par l'aménagement des déviations les plus urgentes des communes de Larnod, Samson en poursuite de ce qui s'engage à Quingey,
- parce qu'il contribuera au développement de l'agglomération proche.

V - Enfin

La formulation des intentions régionales et jurassiennes actuelles de voir inscrire au Schéma Autoroutier un itinéraire Poligny - Vallorbe ne doit pas organiser une concurrence à la reconnaissance et la réalisation rapide d'une Grande Liaison d'Aménagement du Territoire 2 x 2 voies Besançon - Vallorbe.

Infrastructures ferroviaires

Ces infrastructures concernent le réseau TGV, le réseau national du fret, le réseau régional et le réseau local.

I - En ce qui concerne le T.G.V. Rhin - Rhône

Le Conseil est appelé par ailleurs à délibérer sur l'APS - 1^{ère} phase Mulhouse - Dijon, d'un enjeu considérable pour :

* rapprocher Besançon des grands pôles européens de décision, de développement et faciliter les échanges,

* conforter l'agglomération comme capitale régionale et développer son identité.

Seules sont abordées ici :

* l'urgence de la réalisation, donc la nécessité de préparation du plan de financement afin de tenir le calendrier qui envisage une mise en service 2005 / 2007,

* si celui-ci montrait la nécessité d'un découpage de la réalisation de la première phase et deux tranches, la première tranche opérationnelle devra être Mulhouse - Besançon, tronçon susceptible de raccourcir la distance temps de manière significative.

II - La réalisation du TGV Rhin - Rhône et les lignes actuelles

Elle ne doit pas être faite au détriment des voies actuelles Dijon - Belfort et Besançon - Lyon à conforter, mais **complémentairement** :

* afin d'assurer un trafic de fret accru en portant les lignes citées au gabarit B + (augmentation des gabarits et tonnages admis),

* afin qu'elle s'intègre dans un réel réseau européen de transport intermodal permettant un report du transport de marchandises de la route vers le rail,

* afin que Besançon Viotte devienne un pôle principal de l'intermodalité des transports de l'agglomération.

III - Sur les branches Sud et Ouest du TGV

Il est souhaitable que la poursuite du projet complet branche Ouest (prolongation de la branche Est vers Paris) et branche Sud (vers Lyon) s'accélère avec :

- l'inscription des 3 branches au Schéma Ferroviaire du Schéma National d'Aménagement et de Développement du Territoire,

- la mise à l'étude des branches Sud et Ouest en vue de leur classement en Projet d'Intérêt Général (PIG).

Parmi les options de la branche Sud du TGV (rapport CHASSANDE), c'est celle qui correspond aux meilleurs intérêts du développement régional qui est à retenir.

IV - La ligne Dole - Lausanne

Afin d'assurer un équilibre régional, il y a lieu de définir parmi les priorités nationale et régionale une programmation d'amélioration de la ligne afin qu'elle accepte une desserte par le prometteur TGV pendulaire.

V - Compte tenu de la position centrale de l'agglomération dans la région, Besançon Viotte doit devenir un pôle de captage et d'irrigation principal du réseau ferroviaire régional à mettre en place (la mise à l'étude du rétablissement de la liaison Besançon - Vesoul étant à envisager dans le cadre du Schéma Directeur et du Schéma des Infra-structures Régionales).

VI - Une fonction importante du réseau ferré dans le Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération est à étudier, notamment les axes Est-Ouest (Novillars, Saint-Vit), Nord-Sud (Valdahon, Devecey). A ce titre, la création d'une halte ferroviaire dans le secteur Ouest de la Ville (Planoise + Pôle Santé) est certainement nécessaire.

Voies aériennes

La stratégie de développer doit s'organiser autour des deux pôles non concurrentiels :

I - L'aérodrome de la Vèze qu'il est souhaitable de voir reconnaître comme aérodrome d'affaires et de tourisme, en assurant un allongement de la piste et son équipement pour la navigation aérienne améliorée.

II - Dole - Tavaux : à améliorer et conforter dans le cadre d'un Schéma Régional, voire interrégional Bourgogne - Franche-Comté.

Voies fluviales

Le Conseil Municipal doit être ferme sur son opposition au grand canal, projet d'un autre âge et catastrophe écologique et paysagère.

Il est demandé à Voies Navigables de France de porter ses efforts de manière significative afin que cette belle rivière qu'est le Doubs devienne un axe touristique majeur de la navigation de plaisance continentale.

Sur proposition des Commissions Urbanisme, Voirie-Transports, le Conseil Municipal est appelé à adopter ces propositions.

(Voir débat commun avec la question suivante de l'ordre du jour).

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal adopte à l'unanimité les propositions relatives aux infrastructures routières et autoroutières, aux infrastructures ferroviaires, aux voies aériennes et se prononce favorablement à la majorité contre le grand canal (trois Conseillers ayant voté pour et deux s'étant abstenus).

Récépissé préfectoral du 15 avril 1997.