

**Site des Prés de Vaux - Information sur la conclusion des études - Approbation du Schéma Général - Engagement d'une procédure de concertation préalable - Demandes de subventions**

**M. l'Adjoint ANTONY, Rapporteur :** Le Conseil Municipal lors de sa séance du 21 septembre 1998 a arrêté le principe d'une étude diagnostic - prospective sur un périmètre large du secteur des Prés de Vaux, incluant le Port Fluvial.

Après appel d'offres, cette étude était confiée aux cabinets HPC ENVIROTEC pour l'analyse environnementale et à BETURE CONSEIL pour l'élaboration de scénarii d'urbanisme.

Ce travail a été effectué de mars 1998 à septembre 1999.

Les études ont été cofinancées par l'Etat et la Région.

Un groupe de pilotage, constitué autour de la Ville, de l'Etat, la Région, la CCI, la Chambre de Métiers du Doubs, la DRIRE, le District, l'Association foncière, la DDE, s'est réuni à deux reprises pour examiner et orienter les travaux des chargés d'études.

La première partie, le diagnostic environnemental, retrace l'historique industriel du site, détermine les lieux susceptibles d'être pollués et la nature de ces pollutions.

Sur ce point particulier, le Cabinet HPC ENVIROTEC a travaillé en relation avec la Société RPT. Les conclusions établissent la nécessité de mise en place d'un dispositif de surveillance et la DRIRE a sollicité la Société RPT pour qu'elle complète le travail par des investigations sur les lieux repérés comme potentiellement pollués.

Un autre aspect du travail de HPC ENVIROTEC concernait l'estimation des démolitions des bâtiments industriels du site, dans la mesure où la Ville s'engagerait dans une opération d'aménagement avec maîtrise foncière de l'ensemble.

L'ensemble des démantèlements pourrait représenter 40 MF (environ 6 098 000 €).

La seconde partie, relative aux scénarii d'urbanisme, a été développée par BETURE CONSEIL après une phase d'analyse de l'état initial.

Dans le deuxième rapport «Scenarii de Développement», les chargés d'études conditionnent l'évolution des Prés de Vaux à la création d'un pont en prolongement du tunnel, mettent l'accent sur la relation à établir avec le centre-ville et la Citadelle et posent la question de l'évolution de la vocation du site. Cet important travail a permis d'apercevoir l'ampleur, l'ambition d'un projet aux Prés de Vaux dont la nécessité n'est plus à démontrer.

Le travail d'études a donc été poursuivi pour évaluer la malléabilité du foncier, confronter les options d'urbanisme avec les besoins qui peuvent ou pourront s'exprimer et enfin pour conserver à ce lieu important pour la Ville une capacité d'évolution dans le temps.

C'est ainsi que le schéma qui est proposé structure les Prés de Vaux en deux espaces, de part et d'autre de la Place Guyon :

- le premier au débouché du pont à construire dans l'axe du tunnel qui présente une urbanisation dense pour constituer un nouveau quartier d'habitations et d'activités de service,

- le second au-delà de la Place Guyon en direction de Chalezeule qui organise la transition entre l'espace urbain et l'espace rural.

La Place Guyon est confortée par des constructions dont la densité est dégressive en direction du parc de loisirs et sportif qui accueillera l'actuel stade de football, le futur stade nautique et des activités aquatiques et d'autres à imaginer et à rechercher.

De part et d'autre de la rivière, les berges seront réaménagées de façon à constituer des circuits adaptés aux modes doux de déplacement ; circuits qui seront concrétisés par la création et l'aménagement de franchissements : le nouveau pont, la passerelle de la Place Guyon et une nouvelle passerelle sur le barrage de la Malate.

Un projet de micro-centrale électrique, au droit du barrage de la Malate, favorisera la création du stade nautique par l'exploitation de la chute d'eau du barrage.

Le Port Fluvial est intégré dans l'étude. L'analyse a permis d'esquisser des pistes pour son aménagement parmi lesquelles : un parking en ouvrage, un aménagement paysager public, des équipements tertiaires et une structure permettant l'accostage et l'amarrage des bateaux hôtels.

Le potentiel constructible de l'ensemble du site pourrait dans une hypothèse élevée atteindre 80 000 m<sup>2</sup> de SHON (urbanisation dense prolongée jusqu'au terrain de sport).

La reconquête du site industriel des Prés de Vaux se réalisera sur le long terme. Elle doit à l'avenir être abordée à l'échelle d'agglomération, avec les partenariats déjà engagés et dans le cadre de l'Avenir du Territoire entre Saône et Rhin.

Le schéma préfigure une opération d'aménagement pour laquelle la Ville continuera à acquérir le foncier qui sera mis en vente, par exercice du droit de préemption et par la sollicitation d'une DUP de ce projet.

Il est proposé au Conseil Municipal d'engager dès à présent une concertation publique préalable aux opérations d'aménagement sur ce secteur, et d'en arrêter les modalités :

- affichage sur le site,
- registre et plans en mairie,
- réunions publiques,
- annonces dans la presse.

Le Conseil Municipal est appelé à :

- approuver le schéma d'urbanisme général,
- engager une concertation publique sur le devenir du secteur des Prés de Vaux, selon les modalités ci-dessus,
- réaffirmer le principe d'une DUP sur le site,
- autoriser M. le Maire à poursuivre les acquisitions de terrains à l'intérieur de ce périmètre,
- autoriser M. le Maire à solliciter des subventions auprès de l'Etat et des collectivités territoriales.

«**M. ANTONY** : Après deux débats en Municipalité, on vous propose un scénario d'aménagement, un schéma d'urbanisme sur les Prés de Vaux et sur le Port Fluvial. Je rappelle tout de même les objectifs très rapidement : il s'agit de requalifier l'entrée de la Ville de Besançon par la résorption d'une friche industrielle qui offre aujourd'hui une mauvaise image. Le schéma qui vous est proposé et qui est reproduit en noir et blanc dans la délibération et en couleurs dans la Salle des Pas Perdus présente ce qu'on peut appeler le préalable. Pour mettre en oeuvre le schéma d'urbanisme, le préalable c'est de construire un pont au débouché du tunnel sous la Citadelle. Avant d'ouvrir le site à de nouvelles constructions, il faut permettre au flux entrant des véhicules de traverser immédiatement la rivière pour aller en direction des Vaîtes et de Belfort. Ça permettra au flux sortant des véhicules d'être en sens unique et de limiter le trafic dans l'avenue Gaulard. C'est donc un préalable qui a un double intérêt.

Le premier ensemble depuis le pont que je viens d'évoquer jusqu'à la Place Guyon jouxtera la Mouillère. Pour la deuxième partie du site des Prés de Vaux, entre la Place Guyon et l'extrémité en direction de Chalezeule, on vous propose un espace qui serait organisé autour d'activités sportives, ludiques et de détente. C'est ainsi qu'il y a déjà le stade, on vous propose d'y implanter la piscine du Sport Nautique, ça reste à négocier avec eux, parce que si l'on crée une rocade en direction des Vaîtes, celle-ci va manger un petit peu de l'espace en bordure de la rivière. Et comme il y a un projet de micro-centrale au niveau du barrage de la Malate, le débit créé permettra de construire un stade nautique. En un mot vous avez compris que cet espace sera un espace de détente pour les habitants du centre-ville, qu'il sera plus particulièrement voué aux activités nautiques et de plein air. Comme d'un autre côté nous voulons réhabiliter toutes les berges de la rivière, des deux côtés du Doubs, y compris du côté du chemin de halage, nous allons pouvoir organiser des circuits pédestres et cyclistes en utilisant une partie du pont neuf à construire, l'actuelle passerelle qui se trouve en face de la place Guyon et une passerelle à construire au-dessus du barrage de la Malate. Donc vous avez compris que c'est un projet ambitieux parce qu'il faut acquérir le foncier nécessaire. Aujourd'hui la Ville possède déjà un certain nombre de réserves foncières puisqu'elle a acheté les terrains de Bolloré, de Burdin-Bossert, de la SNCF et de SUPERFOS mais il y a encore beaucoup à faire pour acquérir la maîtrise foncière totale.

Il faut aussi démolir et il faudra aménager un peu mieux les voiries et en particulier les voiries pour les transports en commun. C'est donc un projet de longue haleine qu'on fixe «à la louche» sur deux mandats, douze à quinze ans. Voilà ce qu'on se fixe mais on a besoin d'un schéma directeur pour savoir où l'on va et on procédera par acquisitions à

l'amiable comme on a déjà commencé de le faire, ou par expropriation, grâce à la Déclaration d'Utilité Publique qui sera demandée au Préfet et qui permettrait d'acquérir par exemple la société PHYSENTI qui est en liquidation judiciaire.

**Mme GUINCHARD-KUNSTLER :** Très rapidement, parce que je crois que Daniel ANTONY a dit beaucoup de choses sur ce projet. Effectivement, c'est un projet de longue haleine. C'est un projet important, à mes yeux, pour trois raisons : la première c'est le fait qu'effectivement il y a une verrue dans l'entrée de la ville qui est réellement gênante et je crois qu'il y a là un vrai travail à faire. Je crois que c'est aussi important de savoir à un moment donné tourner la page et faire en sorte que ce secteur redevienne à nouveau un secteur essentiel pour Besançon.

Deuxièmement, le projet qui nous est présenté là va nous permettre de faire un vrai travail de liaison entre la ville et des communes de l'agglomération et de nous réapproprier complètement le Doubs et à mes yeux ça me semble très important de l'accompagner. Et l'on voit bien que les phases concernant la partie nautique et la partie réappropriation des berges peuvent être faites très rapidement. Je souhaite qu'il y ait une consultation très importante qui soit menée avec les communes du secteur, que ce soit Montfaucon, Morre, Chalezeule, Chalèze, et à mes yeux le dossier nous permettra d'entrer dans cette fameuse vallée du Doubs qui est sûrement la vallée la plus importante, la plus belle du secteur jusqu'à Deluz. C'est me semble-t-il quelque chose qui peut être très intéressant.

Outre l'enjeu de la verrue, il y a un troisième objectif qui est de commencer à bien reconstruire toute la partie en direction des Vaîtes, toute la partie du secteur Est.

Mais ne nous faisons aucune illusion, nous n'arriverons à faire un travail de fond en particulier sur la partie de Besançon et tu l'as dit, Daniel, que si le pont est réalisé, c'est l'élément essentiel. Moi je souhaite que le travail sur le pont puisse aller relativement vite, étudier comment rapidement le réaliser, comment le faire et qu'en particulier des négociations commencent rapidement car quand il faut négocier avec les partenaires financiers, on sait le temps qu'il nous faut, que ce soit l'Etat, la Région, le Département ou l'Agglomération. J'insiste sur ce point-là, regardons au niveau de la Région, regardons au niveau de l'Etat, en particulier dans le programme Saône - Rhin, au niveau de l'agglomération si sur ce projet-là on pouvait se faire aider, mais soyons réalistes, il ne verra toute sa grandeur que le jour où le pont sera réellement lancé.

**M. LE MAIRE :** Ce Conseil Municipal est relativement long, mais je vous invite à ne pas discuter pendant que les collègues parlent, c'est très désagréable pour eux.

**Mme WEINMAN :** Daniel ANTONY soulignait le rééquilibrage des pôles ville à partir de l'hypercentre et sur ce dossier-là on voit enfin un rééquilibrage des zones de développement et je trouve que c'est très bien. Il faudra effectivement, à long terme, envisager l'utilisation des voies des berges. La route de la Malate est hyper fréquentée, elle est dangereuse encore mais on voit bien que c'est une nécessité pour le développement de la ville aussi de répartir les flux notamment commerciaux sur les deux pôles. Les études qui avaient été menées dans le cadre du SOCA (Schéma d'Orientation Commerciale et Artisanale) notamment, soulignaient bien qu'il fallait qu'on travaille davantage sur ces accès au Nord-Est. Je pense qu'on a là l'opportunité, à nous de la travailler mieux.

**M. DUVERGET** : Il s'agit donc d'un projet qui aujourd'hui s'inscrit dans Saône - Rhin, donc dans la durée, sans doute l'équivalent de deux contrats de plan, et dont le budget a été estimé l'année dernière à 230 - 240 millions de francs. Simplement et eu égard à ce qu'on a pu observer sur d'autres terrains à Besançon, va se poser sans doute le problème de la dépollution des sols. Quelles sont les études qui ont été faites, y a-t-il un coût pour l'instant qui est arrêté pour cette dépollution de façon à ce qu'on n'ait pas de surprises comme on a pu en avoir il n'y a pas si longtemps par exemple sur le PSI TEMIS ?

**M. GRAPPIN** : Simplement, Monsieur le Maire, aujourd'hui je suis bien content de constater que tout le monde est d'accord pour dire que le principal problème des Prés de Vaux, c'est l'accès. Et on est tous d'accord pour dire qu'avant de faire quoi que ce soit, il faut construire un pont. Il n'y a pas si longtemps, rappelez-vous Monsieur le Maire, lorsqu'on parlait d'un accès à la Citadelle avec un téléphérique, et qu'on vous posait les problèmes d'accessibilité justement, à cette gare de départ, il n'y avait pas de problèmes. Aujourd'hui l'avenir nous donne raison, il y avait quand même bien un problème d'accessibilité aux Prés de Vaux.

**M. LE MAIRE** : De toute façon, le projet de pont ne date pas d'aujourd'hui. On en avait parlé avec le Président du Conseil Général qui m'avait même dit dans sa grandeur : «j'en paierai la moitié». C'était une parole, mais lorsqu'on a fait la patte d'oie en face, on a préservé la possibilité de faire un pont et je crois qu'il faut passer le pont de temps en temps pour essayer d'aller du côté de l'ancienne Rhodia.

**M. JACQUEMIN** : C'est un projet là aussi qui tente d'apporter des réponses à des questions posées depuis déjà fort longtemps et ici nous avons regretté que des occasions aient été manquées par la Ville, notamment pour mieux maîtriser le foncier qui nous a causé bien des soucis, vous le savez mieux que quiconque.

**M. LE MAIRE** : Mais on était tombé sur un drôle d'oiseau, il faut le reconnaître !

**M. JACQUEMIN** : Je me réjouis que les choses avancent. Des études ont été menées, les problèmes de pollution on les connaissait un peu, je crois tout de même savoir que ce sera de toute façon in fine à Rhône Poulenc Textile à payer, c'est la loi. Ça risque de ne pas être très facile à obtenir mais je n'imagine pas que ce grand groupe ne fasse pas face à ses obligations.

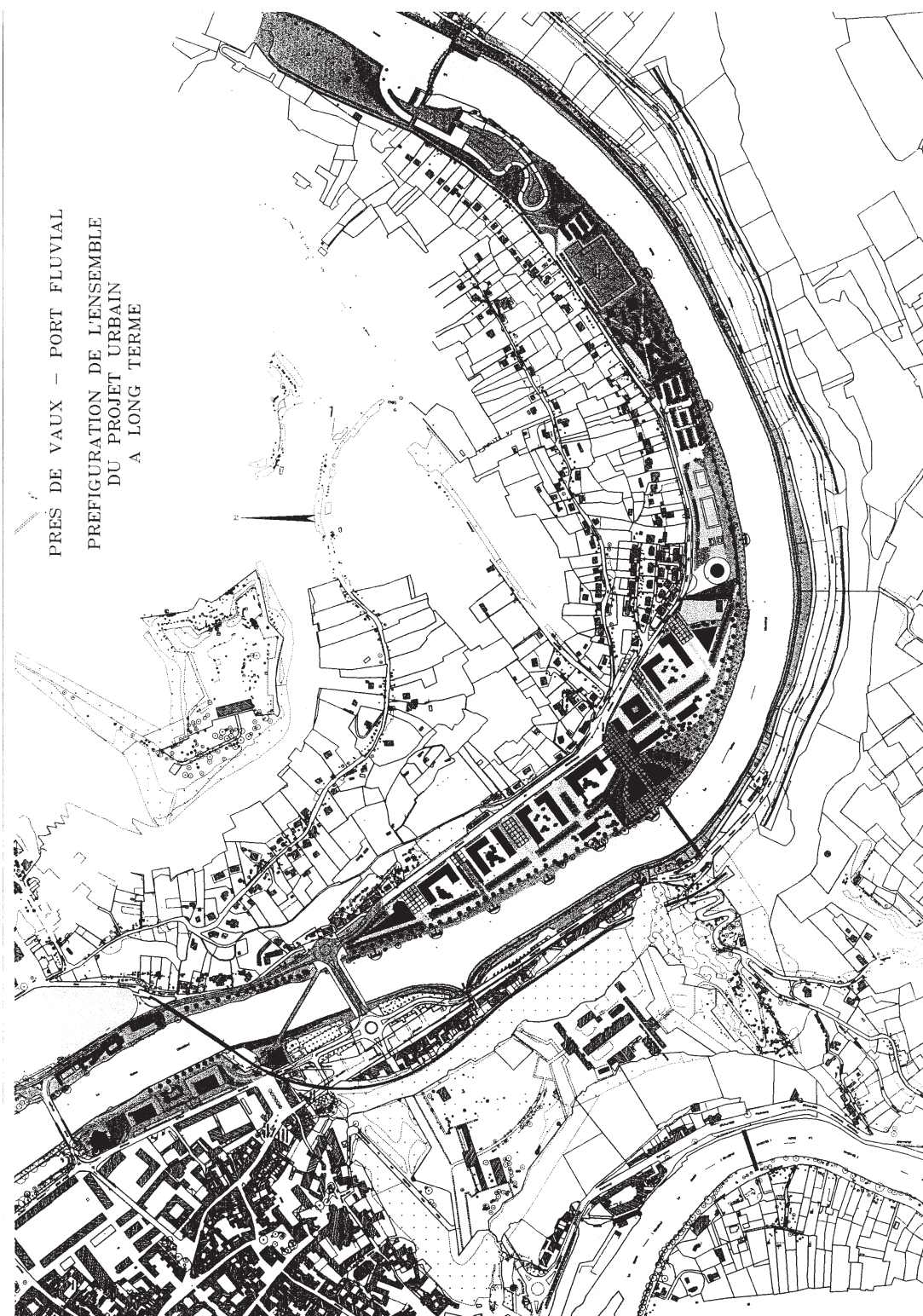
Ma prise de parole est pour poser une question en réalité. Il était prévu de très longue date qu'il y ait depuis Palente jusque dans le quartier du pont de Bregille, un boulevard qui a été ajourné et je ne sais pas bien s'il reste encore dans les cartons mais ce qui est sûr -et là vous m'en direz certainement plus que je n'en sais- c'est qu'il y aura à terme à traiter des flux, qu'on le veuille ou non, de l'Est, de Palente - Chalezeule vers le centre-ville et notamment le tunnel. Votre projet ne le mentionne pas, je ne sais pas s'il faut le faire ou pas, mais ce que je souhaiterais aujourd'hui c'est qu'on examine la question de savoir s'il n'est pas mieux de projeter à terme, 10 ans, 15 ans ou 20 ans, je ne sais pas, la possibilité de passer plutôt par les bords du Doubs que d'emprunter le trajet un peu difficile, il faut le reconnaître qu'est celui des Vaîtes. Alors est-ce que la question a été étudiée et si oui quels sont les arguments pour et les arguments contre ?

**M. LE MAIRE** : Le projet de la rocade Est demeure, c'est toujours dans nos dossiers, c'était le boulevard Est qui passait boulevard Diderot, etc., ça reste présent sur nos plans, oui. Peut-être qu'un jour effectivement on aura intérêt depuis Chalezeule à passer par cet endroit-là plutôt que faire tout le détour qu'on fait actuellement. Enfin, il reste du temps avant que cela se réalise.

**M. ANTONY** : J'avais fait une impasse sur le Port Fluvial, il n'y a pas de question, c'est donc que les gens sont satisfaits. Dans la délibération on explique les orientations possibles de ce site qui est en concession à la Chambre de Commerce jusqu'en 2011. Vous avez pu lire les possibilités de création sur ce site, la radiale Est ou la pénétrante Est figure au POS, elle figure dans le PDU, elle avait été présentée dans le projet urbain que nous avons adopté ici, donc ça existe toujours, il n'y a pas de problème. En ce qui concerne la pollution, on a pu mettre en évidence sur le site de Bolloré une pollution par les hydrocarbures, cela nécessite une surveillance mais il n'est peut-être pas nécessaire de creuser très profondément pour atteindre les couches polluées parce qu'on est là dans une zone qui est peut-être inondable, ou en tout cas la nappe phréatique n'est pas loin. Donc prudence et surveillance. En ce qui concerne Rhône Poulenc Textile, les pollueurs sont les payeurs et avec la DRIRE nous avons approfondi l'étude pour essayer de mieux cerner les zones à risques sur cet emplacement mais je peux dire que globalement l'étude menée par HPC ENVIROTEC n'a pas mis en évidence une très grande pollution sur le site».

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

*Récépissé préfectoral du 26 décembre 2000.*



PRES DE VAUX - PORT FLUVIAL  
PREFIGURATION DE L'ENSEMBLE  
DU PROJET URBAIN  
A LONG TERME