

Aménagement du pôle d'échanges multimodal de Besançon Viotte - Étude de faisabilité pré-opérationnelle - Convention avec les partenaires

M. l'Adjoint LOYAT, Rapporteur : Le site de Besançon Viotte a fait l'objet en 2001 d'une étude qui a permis de définir les grands principes d'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal (Conseil Municipal du 28 février 2000).

Les objectifs de cette étude ont été atteints :

- améliorer le fonctionnement,
- implanter une multimodalité entre les différents modes de déplacements,
- réinscrire le site dans la ville et dans son agglomération.

En partenariat avec la CAGB, le Département du Doubs, la Région de Franche-Comté, la SNCF et Réseau Ferré de France, la Ville a eu en charge la maîtrise d'ouvrage de cette démarche.

Riche d'un scénario dégagant les principes généraux d'aménagement et d'un échéancier privilégiant la réalisation rapide de l'ouverture Nord et de la gare routière définitive, la Ville et ses partenaires souhaitent engager aujourd'hui une réflexion de faisabilité pré-opérationnelle.

Le cahier des charges de cette étude, élaboré conjointement par les partenaires, définit les objectifs suivants :

- définir précisément les programmes partiels et les modalités de conduite du dossier afin, notamment, d'engager une concrétisation à court terme de la gare routière et d'une ouverture Nord de la gare,
- apporter les conditions optimales (techniques, juridiques, partenariales, économiques,...) pour un pilotage général du projet.

Les résultats attendus de l'étude sont :

- disposer d'un schéma d'aménagement de référence définissant les emprises et vocations des différentes composantes ;
- à partir du schéma d'aménagement de référence, disposer de l'ensemble des modalités nécessaires.

Après une analyse technique des offres par les partenaires, le choix d'une équipe pluridisciplinaire pourra être proposé à la Commission d'Appel d'Offres courant septembre et permettra d'envisager l'étude en octobre.

Une convention partenariale fixera le montage des participations financières et l'organisation du suivi de l'étude.

Le montant de cette étude a été fixé à 107 000 € TTC maximum. La Ville, en tant que maître d'ouvrage, prendra en charge 20 % du montant total HT (soit 18 000 € maximum). Elle assurera le paiement des différents acomptes et sollicitera, à la fin de l'étude, les subventions des partenaires.

Afin de permettre d'engager cette seconde phase, le Conseil Municipal est appelé à :

- adopter les orientations du cahier des charges de l'étude ;
- accepter la maîtrise d'ouvrage de l'étude ;
- autoriser M. le Maire à signer le marché d'étude, une fois le bureau d'étude choisi, ainsi que la convention partenariale ;
- pré-financer l'étude sur les crédits inscrits au BP 2003 au chapitre 90.824.2031.3603.30100 ;
- solliciter les participations financières des partenaires précités ;
- inscrire ces participations par décision modificative au budget de l'exercice courant, à réception de la convention signée, en recettes au chapitre 90.824.1321/1322/1323/1325/1328. 03603.30100.

«M. Michel LOYAT : Il s'agit d'une étude de faisabilité qui est dans la suite logique de l'étude menée en 2000 et en 2001 et qui avait abouti au choix d'un scénario donc d'intervention. Je vous rappelle les grands éléments de ce schéma d'intervention, une démarche d'aménagement basée sur un partenariat étroit -rappelons qu'il y a 7 partenaires avec le pilotage de la Ville, il y a bien sûr la SNCF, RFF, l'État et 3 collectivités : le Département, la Région, la Communauté d'Agglomération- des principes d'aménagement et des éléments de programmation définis fin 2001 -c'était un comité de pilotage dont les différentes collectivités ont validé le choix, un scénario qui répond à deux grands enjeux, les enjeux urbains et les enjeux de déplacement. Les enjeux urbains, c'est implanter de nouvelles activités sur le site. Il y a un foncier disponible important ou qui peut le devenir en centre-ville, à proximité de la boucle et qui est très peu utilisé. Il peut y avoir bien sûr un pôle tertiaire près de la gare, près de ce pôle multimodal. Deuxième enjeu urbain, il s'agit de l'ouverture du site sur les quartiers environnants et de faciliter les liens entre quartiers parce qu'une gare c'est à la fois un pôle d'échanges mais aussi bien souvent une rupture dans le tissu urbain. Donc là il s'agit de créer des liens entre ce qui est au Nord de la gare et ce qui est au Sud et cela passera notamment par le prolongement du souterrain et une entrée Nord, c'est-à-dire une entrée de la gare du côté de la rue de Vesoul. Troisième enjeu urbain, c'est la valorisation du site et des espaces environnants, c'est notamment le lien entre la gare qui a un atout qui est d'être en situation de balcon sur la ville ancienne, le lien donc entre cette gare et la boucle notamment par les Glacis avec cette qualité d'espace. Autre enjeu, c'est celui bien sûr des déplacements et des transports ; vous savez que le schéma directeur, le PDU a conforté la gare Viotte comme pôle multimodal. Un pôle multimodal, comme son nom l'indique cela signifie qu'il regroupe les différents modes de transport. Cela passe notamment par la gare routière qui sera dans le prolongement du bâtiment voyageurs, également l'accessibilité avec les différents modes. Je vous rappelle que la gare Viotte est bien sûr une gare TGV et restera une gare TGV mais les différents modes ce sont aussi les transports en commun, accessibilité pour les voitures particulières, accessibilité par les modes doux, et cela passe par une réorganisation du site. Là il s'agit du schéma qui a été retenu fin 2001 avec je dirais la présentation qui est propre au schéma, c'est-à-dire que les bâtiments que vous avez et qui sont dessinés ne sont en rien les futurs bâtiments. Cela indique en tout cas qu'il y a un potentiel pour un programme immobilier important, particulièrement donc pour du tertiaire mais également de l'habitat.

Les éléments principaux vont être développés dans les vues suivantes. Ici nous voyons tout d'abord le lien entre le Nord et le Sud, c'est-à-dire le prolongement du parking souterrain avec une ouverture Nord et place haute. Ouverture Nord, c'est-à-dire du stationnement, c'est un accès pour les transports en commun et pour les véhicules particuliers, donc une véritable entrée qui permettra une amélioration fonctionnelle pour cette gare. Au Sud sera réalisé un parvis bas, c'est-à-dire qu'il y aura une autre entrée sur la gare, à la hauteur de l'avenue de la Paix. Nous voyons également la gare routière dans le prolongement du bâtiment des voyageurs qui est d'ailleurs en travaux, comme vous avez pu le constater. Vous voyez là l'espace qui peut être complètement remodelé pour un programme immobilier et de manière à ce que la gare soit au-delà du pôle multimodal, tout simplement un pôle urbain. Nous avons ici une vue qui permet de comprendre les circulations, qu'il s'agisse des transports en commun, donc sur le parvis haut, de la circulation des voitures particulières, donc parvis bas et la desserte concernant l'ouverture Nord. Nous voyons à gauche du monument aux morts une passerelle car il est important de mieux relier avec les Glacis, dans le prolongement donc du parvis haut et là vous comprenez mieux, je pense, le parvis bas, c'est-à-dire que vous constatez que les voitures passeraient sous cette passerelle et seraient bien à la hauteur de l'avenue de la Paix.

Nous revenons maintenant à l'étude de faisabilité qui doit permettre de définir les conditions de réalisation globale du programme et ce qui est souligné ici, c'est nos deux priorités : l'ouverture Nord dans les quelques années qui viennent et la gare routière, sachant que d'autres éléments du programme seront beaucoup plus étalés dans le temps. Entre fin 2001 et aujourd'hui, il y a eu un travail important de la SNCF pour mieux définir ses besoins. Il reste encore un certain nombre de choses à définir notamment l'emprise des futures voies pour l'accès TGV viendront d'Auxon et arriveront sur la partie Nord de la gare. Vous avez d'autres éléments dans le rapport.

M. LE MAIRE : Merci Michel pour ce projet qui est vraiment un projet d'avenir.

M. Éric ALAUZET : Je vais être très rapide. C'est un projet qui a une valeur en soi, gare Nord ou pas gare Nord de toute façon. Donc évidemment on le soutiendra.

M. LE MAIRE : Ça a été plus fort que toi !

M. Éric ALAUZET : Il a été très bien jusqu'à la fin...».

Après en avoir délibéré et sur avis favorable unanime de la Commission Urbanisme, le Conseil Municipal, à l'unanimité, décide d'adopter les propositions qui lui sont soumises.

Récépissé préfectoral du 17 juillet 2003.