

Chemin Français - Construction d'un pont au-dessus de la voie ferrée Viotte / Auxon - Demandes de subventions

Mme l'Adjointe WEINMAN, Rapporteur : Depuis 1981, le Plan d'Occupation des Sols (POS), puis le Plan Local d'Urbanisme (PLU) ont prévu la construction d'un pont permettant de relier le Chemin Français aux rues Francis Clerc et Henri Baigue.

Ce pont permettra de franchir une ancienne voie ferrée en tranchée qui doit être réhabilitée dans les prochains mois par Réseau Ferré de France, dans le cadre de la création d'une liaison entre la gare Viotte et la future gare LGV d'Auxon.

Cette réhabilitation de la voie, et notamment sa fermeture complète pendant plusieurs mois, constitue l'élément déclencheur pour la réalisation de ce pont, afin d'éviter des surcoûts de l'ordre de 30 % pour une construction sur une voie ferrée en exploitation.

Construction d'un pont réservé aux transports en commun et aux modes doux, conformément aux prescriptions du PDU

Cet ouvrage sera réservé aux transports en commun et aux modes doux. A cet effet, un contrôle d'accès par borne escamotable automatique sera installé pour éviter toute circulation automobile de transit sur la nouvelle voie. Seule une zone de stationnement sera maintenue le long de la rue pour conserver l'offre de stationnement existante.

Les objectifs recherchés pour les transports en commun sont :

- le gain de temps et de confort pour les usagers des lignes 31 et 32, en supprimant la descente vers la rue Nicolas Bruand et la remontée inconfortable par la rue du Chasnot ;
- la diminution des dépenses d'investissement (gain d'un bus) ;
- la suppression des contraintes de matériel dues au caractère «accidenté» du parcours (actuellement affectation de bus de gabarit réduit impérative).

Concernant les liaisons modes doux, cette nouvelle voie améliorera les conditions de confort en terme de profil en long Est-Ouest de la Ville. A l'échelle du quartier, le franchissement de la voie ferrée par ces modes doux sera également facilité et sécurisé. Elle permettra également le désenclavement de la cité Viotte, avec un accès facile au quartier des Cras-Chaprais, intégré dans un schéma global des cheminements «modes doux».

Planning

Cette opération sera réalisée en 2 tranches :

- une première tranche consistant en la construction de l'ouvrage d'art, à réaliser en 2009-2010 et avant la réouverture de la voie ferrée par RFF ;
- une seconde tranche comportant les travaux de raccordement de cet ouvrage aux voies et aux réseaux existants (2010-2011).

Estimation financière et financement

Le coût global de réalisation de cet ouvrage, avec raccordements des voiries et des réseaux, est estimé à 1 800 K€ TTC, qui se décomposent comme suit :

Pont Génie-civil :	800 000 € TTC
Ecrans acoustiques :	200 000 € TTC
Etudes techniques :	50 000 € TTC
Contrôle technique chantier :	10 000 € TTC
Voirie, réseaux divers :	350 000 € TTC
Carrefour à feux, contrôle d'accès :	200 000 € TTC
Frais annexes	
Etudes RFF	
Interventions sur propriétés privées	
Imprévus	190 000 € TTC

TOTAL	1 800 000 € TTC

Ce montant sera financé à hauteur de 680 000 € TTC par la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (CAGB), autorité organisatrice de transport, sur la base d'un fonds de concours accordé à la Ville de Besançon. Un projet de convention de partenariat est joint à la présente délibération. En fonction du coût réel des travaux, ladite convention pourra faire l'objet d'un avenant afin de faire évoluer la participation de la CAGB dans des conditions à définir entre les parties le cas échéant.

La Maîtrise d'Ouvrage et la Maîtrise d'Oeuvre des travaux seront assurées par la Ville de Besançon.

Un soutien sera sollicité auprès du Département du Doubs et du SYDED pour les dépenses d'éclairage public.

Propositions

Le Conseil Municipal est appelé à :

- approuver le projet de construction d'un pont chemin Français et de la voirie attenante
- autoriser M. le Maire à solliciter les aides du SYDED, du Département du Doubs ainsi que tout autre partenaire susceptible de participer à ces opérations, la Ville s'engageant à prendre à sa charge les financements non acquis
- autoriser M. le Maire ou l'Adjointe Déléguée à signer les marchés après mise en concurrence
- autoriser M. le Maire ou l'Adjointe Déléguée à signer la convention de partenariat avec la CAGB.

«**M. LE MAIRE** : Je vais passer la parole à Mme WEINMAN pour qu'elle rappelle un peu l'historique de cette affaire qui a déjà fait couler beaucoup d'encre.

Mme Nicole WEINMAN : Je rappelle simplement que ce projet était inscrit au PLU depuis fort longtemps, que je l'ai porté d'abord devant un collectif, je crois que c'était les premières personnes que j'ai rencontrées sous mon mandat, 4 fois. Nous avons présenté ce projet en assemblée plénière du conseil de

quartier de Saint-Claude, au conseil de quartier Cras/Chaprais. Pendant ces réunions, on a rencontré à peu près 120-140 personnes : avis positif, projet globalement bien ressenti. Le collectif s'interroge encore, ce que j'arrive à comprendre puisque c'est quand même une construction qui impacte forcément les maisons qu'elle traverse. On nous a demandé des précisions sur l'ouvrage que nous avons fournies, ensuite sur les cotes que nous avons fournies, puis des études acoustiques que nous avons fait faire et enfin on nous a saisi d'une contre proposition que, et je les en remercie, les services Grands Travaux et Voirie ont étudié à fond jusqu'à la chiffrer pour comparer la viabilité, l'impact, l'utilité des ouvrages comparés, des études comparées. Il en est ressorti que le projet que nous avons présenté devant les conseils de quartier, bien que légèrement plus coûteux que les services qui nous étaient demandés, en tout cas répondait parfaitement à l'usage qu'on attendait de lui, c'est-à-dire à un usage réservé aux modes doux et aux bus permettant un passage de 3 lignes : 31, 32, 34 de KEOLIS qui ne seraient plus obligés de tourner, de redescendre sur la rue Nicolas Bruand pour remonter ensuite sur le quartier par la rue du Chasnot, vers deux ponts extrêmement étroits et un pont très contraint en hauteur qui est celui de la rue Nicolas Bruand, petit pont au-dessus de la rue Henri Baigue. Donc un ouvrage qui permettra aux bus d'abaisser directement la borne, de traverser tout droit au-dessus de la voie ferrée, d'arriver au bout de la rue Francis Clerc, de déclencher un feu, donc de passer sans nuisance sonore dans le quartier et de desservir parfaitement les habitants qui sont à peu près 400 par jour à utiliser ces lignes, tout en assurant quand même une perméabilité permettant aux habitants de redescendre en modes doux ou à pied sur les Cras ou de remonter sur le boulevard Blum.

M. LE MAIRE : C'est effectivement un très vieux projet dont on parlait déjà en 1983. A l'origine d'ailleurs c'était un pont routier. J'ai rencontré des membres du collectif et leurs arguments m'avaient un peu touché. Je suis allé plusieurs fois sur place avec Nicole WEINMAN parce que je pense que c'était intéressant et c'est une dépense quand même importante et j'en ai parlé avec les membres du collectif mais aussi avec les membres du comité de quartier tant aux Cras qu'aux Chaprais, et avec la CTB parce qu'il y avait aussi le problème de la suppression d'un certain nombre de stations. C'est vrai que la solution qui était de passer sur l'autre pont était très compliquée et nécessitait en plus des acquisitions qui coûtent fort cher car il y a entre autres à cet endroit-là une usine, des activités industrielles, que j'avais visitées il y a quelque temps, je pense qu'elles y sont toujours. Donc ce projet n'est pas réalisable.

Je conçois bien que ça puisse apporter un certain nombre de craintes aux habitants de ce secteur. Je crois qu'il faudra qu'on soit vigilant pour qu'il n'y ait pas de nuisances sonores et on a pris un engagement en ce sens. Je précise que ce pont n'est plus un pont routier mais destiné uniquement aux bus, aux modes doux et ce sera d'ailleurs calculé de telle façon qu'il ne pourra pas être éventuellement un jour élargi à moins de le casser et de le refaire, ce ne sera pas un pont à double voie. Je pense qu'il faut le faire car s'il y a des craintes du côté d'un certain nombre d'habitants du secteur, que je comprends, il y a aussi une grande attente de la part de beaucoup d'autres. En fait le débat qu'il y a eu a été constructif dans le sens où il a permis d'améliorer le projet, de prendre en compte un certain nombre de données, de redire qu'il faut être vigilant sur les problèmes de bruit, de nuisances. C'est vrai qu'en plus il va passer des TGV, ce dont on peut se réjouir d'ailleurs je pense, alors qu'il y a très longtemps qu'il ne passait plus de train dans ce secteur.

Mme Nicole WEINMAN : La contrainte supplémentaire est effectivement d'avoir à intervenir pendant que la liaison ferrée est interrompue.

M. Philippe GONON : J'ai reçu un courrier de ce collectif et je vous en avais informé. J'en ai discuté un petit peu avec vous et j'ai été très étonné par le titre de l'Est Républicain : le pont de la discorde. Je ne savais pas qu'on était sur une discorde terrible à ce point-là. A partir du moment où on dit discorde, c'est vrai que c'est un peu gênant, il faut trouver des solutions pour faire tomber la pression sur ce dossier-là. Mais vous m'aviez dit Madame WEINMAN qu'il y avait une étude en cours. Alors simplement est-ce que la séparation entre le mode doux stricto sensu et le pont existant a un coût intéressant quand même à

signaler, est-ce que la disjonction des deux est plus intéressante techniquement ou pas, est-ce que faire circuler au même endroit des bus et des vélos c'est un risque comme le souligne le journaliste ou les gens du collectif ?

Mme Nicole WEINMAN : Ce serait nouveau.

M. Philippe GONON : Attendez, je ne veux pas polémiquer sur un pont mais simplement souligner que des gens s'inquiètent, un journaliste parle de discorde, c'est un mot fort quand même alors est-ce qu'il y a des raisons...

M. LE MAIRE : C'est le journaliste qui en porte la responsabilité !

M. Philippe GONON : Est-ce qu'il y a des vraies raisons d'utiliser ces mots-là ? Ne peut-on pas envisager une autre solution ? On a voté en CAGB des crédits, on vote ce soir des crédits, est-ce que c'est définitif, est-ce qu'il y a une possibilité encore d'évoluer ou pas ? C'est les questions que je voulais vous poser. Leur contre-proposition était intéressante quand même.

M. LE MAIRE : Monsieur GONON je comprends votre posture de ce soir. Au fond vous avez raison et je vous ai dit que je considérais que les arguments avancés n'étaient pas insensés, c'est pour cela que j'y suis allé plusieurs fois pour voir. Après, il y a l'intérêt général. Je comprends à la limite, quand vous habitez là, que vous préféreriez que le pont passe ailleurs. Mais quand on est maire, on doit aussi quelquefois prendre des décisions qui peuvent entraîner des mécontentements. Là on sait très bien qu'il y a une ligne de bus qui va aller tout droit, on va gagner du temps, de la vitesse commerciale d'une part et du confort aussi pour les habitants du secteur. L'engagement que je peux prendre, c'est qu'on fera en sorte que les nuisances, si nuisances il y a, soient particulièrement bien traitées. Il passe 130 - 135 bus par jour, et on s'est engagé à ce qu'il n'y ait pas de véhicules, pas de camions, que ce ne soit que des modes doux.

M. Philippe GONON : Est-ce que vous avez un chiffre pour évaluer juste la passerelle modes doux séparée de l'actuel pont, est-ce que vous avez chiffré ? C'est tout ce que je demande, je ne demande pas grand-chose, est-ce que vous avez chiffré ou pas ?

Mme Nicole WEINMAN : Nous avons fait une étude en fonction de ce qui nous a été demandé. Il y aura peut-être des variantes de couleur. En tout cas le pont tel que nous l'avons prévu, notre projet, vous en connaissez le montant puisque vous l'avez découvert à l'Agglomération. Le projet que nous a demandé d'étudier le collectif n'est pas vraiment comparable dans la mesure où il nous impose d'installer des feux, de modifier complètement 3 carrefours. Si on attend de cette solution qui se résume à une transformation du pont de la rue Baigue finalement, si on attend un fonctionnement normal tel que celui qu'on était en droit d'attendre de l'ouvrage qu'on propose, ça impliquerait de tels travaux qu'on arriverait à une fourchette à 1 M€ presque 2, donc moins cher que le projet voté à l'Agglomération sauf que là l'Agglomération ne nous accompagnerait pas, donc ça nous coûterait forcément plus cher.

M. LE MAIRE : S'il n'y a plus d'utilisation par les transports en commun, ce n'est plus pris en compte par l'Agglomération. Mais le problème ce n'est même pas uniquement cela, je crois qu'il a été déterminé qu'il y avait un besoin de faire passer des bus là et des modes doux.

Mme Catherine GELIN : J'ai bien lu également l'article du 23 mars dans l'Est Républicain.

M. LE MAIRE : Madame GELIN, lisez surtout les rapports du Conseil Municipal.

Mme Catherine GELIN : Ce que je retiens particulièrement c'est que malgré les réunions publiques sur le terrain et malgré les propositions de Mme WEINMAN, le collectif a l'impression de ne pas avoir été entendu, donc il y a sans doute un problème de communication. Ce que j'entends également,

parce que j'ai habité aussi ce quartier, c'est qu'il y a des transports qui ne passeront plus par les mêmes lieux qu'avant. Or il y a une forte déclivité dans ce quartier, ce qui fait que pour les personnes je vais dire vieillissantes ou ayant des enfants, le fait de remonter pour attraper un bus quelque part c'est quand même une difficulté, un moins pour l'autonomie. Et quand vous parlez d'être au plus près des personnes, il est peut-être souhaitable d'entendre aussi ce désir d'autonomie, de pouvoir avoir des services de proximité pour les utiliser. Vous dites je fais l'économie d'un bus, est-ce que sur l'aménagement de ces circuits on peut imaginer quelque chose qui facilite la vie des habitants du quartier ?

M. LE MAIRE : Madame, il y a eu des réunions là-bas ; une première réunion au comité de quartier de Saint-Claude, en fin d'année il y a eu une deuxième réunion au comité des Cras/Chaprais et de Saint-Claude, auxquelles environ 140 personnes ont assisté, les gens du comité de quartier de Saint-Claude qui sont là peuvent en témoigner, il y a eu des personnes qui se sont opposées au collectif, après chacun prend ses responsabilités. Madame GELIN, si vous ne souhaitez pas voter ce projet vous en avez tout à fait le droit, c'est-à-dire d'être en accord avec la proposition du collectif sachant qu'il y a aussi dans le quartier une très forte demande pour que ce pont existe. Je pense que l'intérêt du collectif était d'abord de faire étudier toutes les solutions et ensuite de faire en sorte qu'on prenne toutes les dispositions pour qu'il y ait le moins de nuisances possibles. Après chacun choisira, les positions sont publiques. Je connais la plupart des personnes qui sont dans le collectif, elles sont fort sympathiques mais quelquefois il y a l'intérêt général et puis il y a l'amitié et quelquefois ça ne va pas dans la même direction, mais chacun prendra ses responsabilités.

M. Jean-Claude ROY : Je voudrais confirmer que les riverains étaient déjà associés à ce projet au précédent mandat et nous les avons rencontrés de nombreuses fois.

M. LE MAIRE : Mais ils ont toujours dit qu'ils n'étaient pas d'accord quand même.

M. Jean-Claude ROY : Bien sûr mais je veux dire qu'on a essayé de répondre à leurs craintes et je pense qu'on avait apaisé un certain nombre de leurs inquiétudes par rapport au bruit, par rapport au contrôle d'accès, ça a été confirmé Monsieur le Maire vous l'avez dit, Nicole WEINMAN l'a dit aussi. C'est un dossier qui est inscrit dans les dossiers de la Ville depuis 1979 ; il y a eu deux enquêtes publiques sur le PLU, sur le PDU, il n'y a pas eu de remarques à l'époque. Donc il y a eu une approbation massive de trois conseils de quartier, on n'a pas parlé de Palente/Orchamps. C'est aujourd'hui 1 400 voyageurs qui bénéficieraient d'un trajet plus rapide et plus confortable, ce n'est pas rien que ces gens qui viennent du quartier de Saint-Claude, qui viennent de Palente/Orchamps, 1 400 voyageurs par jour qui bénéficieront d'un trajet plus rapide et plus confortable. Et puisqu'à différentes reprises au cours de cette soirée on a parlé chiffres et que vous êtes tous attentifs à ce qu'on économise un peu d'argent public, je rappellerai que dans le cadre des transports de la Communauté sur ces deux lignes qui ont été citées par Nicole WEINMAN, la 31 et la 32, on économisera en fonctionnement annuel 70 000 € + un bus moyenne capacité 200 000 €, ce n'est quand même pas rien. Il faut dire ces choses-là. Madame GELIN vous oubliez qu'il y a une troisième ligne qui dessert bien le quartier, c'est la ligne 34, donc on ne laisse personne sur le chemin, on prend en compte tous les besoins que vous évoquez, les personnes âgées, les enfants. Ce quartier est bien desservi, il le sera encore mieux d'une manière plus rapide et d'une manière plus confortable en économisant de l'argent et tout a été pris en compte, enfin le plus possible, pour apaiser les craintes. Quand on est en concertation, on essaie d'obtenir le consensus à tout prix bien entendu et la concertation a eu au moins pour effet de faire apparaître toutes les remarques de chacun, mais on a dégagé quand même l'intérêt général de ce projet et l'intérêt est de le réaliser rapidement car il y a une opportunité qui ne se renouvellera pas, c'est celle de faire les travaux hors circulation sinon on ne le fera plus. C'est l'opportunité qui déclenche le projet.

M. LE MAIRE : Ce que je voudrais dire quand même c'est qu'un certain nombre d'entre vous nous presse aussi de faire des économies. Là c'est une économie de 70 000 € + un bus, et 70 000 € mon cher Philippe GONON c'est quand même de l'argent que nous n'aurons pas à dépenser à l'Agglomération.

M. Philippe GONON : Tout à fait, d'autant que j'ai vu les résultats de KEOLIS qui sont très positifs ; elle gagne beaucoup d'argent grâce à nous.

M. LE MAIRE : C'est pour cela qu'on va leur serrer un peu plus la vis pour qu'ils en gagnent un peu moins. C'est ce que nous avons déjà fait, nous allons continuer. Mais j'aime mieux voir des sociétés qui gagnent un peu d'argent et je ne pense pas que vous allez me dire le contraire, plutôt que des sociétés qui sont en train de licencier. Je suis un peu surpris de votre remarque. Cela dit par rapport à la transparence, Jean-Claude ROY l'a dit, ce pont est inscrit dans le document d'urbanisme depuis 1979, soit depuis 30 ans. Donc ce n'est pas quelque chose qu'on a sorti comme ça d'un carton et qu'on a imposé, c'est-à-dire que beaucoup des riverains qui sont là, ont peut-être été mal informés mais lorsqu'ils ont acheté leur appartement, ce projet existait déjà.

Mme Nicole WEINMAN : Contrairement à ce que j'ai entendu, il n'y a pas de suppression d'arrêt, aucune, et dernière chose, je pense que sur ce dossier les services ont été parfaitement à l'écoute même si ce n'est pas le ressenti du collectif. On a échangé très régulièrement, on a écouté toutes leurs demandes, donc ça me peine un petit peu d'être accusée de ne pas avoir été assez à l'écoute parce que je crois qu'on a tous beaucoup travaillé.

M. LE MAIRE : Leur projet avait même été chiffré et le chiffrage transmis au collectif. Donc on a fait les choses correctement me semble-t-il».

Après en avoir délibéré et sur avis favorable unanime de la Commission n° 5, le Conseil Municipal, à l'unanimité des suffrages exprimés [10 abstentions : 8 du Groupe UMP et Apparentés (M. ROSSELOT, M. BONNET, Mme GELIN, M. OMOURI, M. SASSARD (+ procuration de Mme BRANGET), Mme PEQUIGNOT et Mme M. JEANNIN) et 2 du Groupe MODEM (M. GONON et Mme FAIVRE-PETITJEAN) a décidé d'adopter les propositions du Rapporteur.

M. le Maire n'a pas pris part au vote.

Récépissé préfectoral du 3 avril 2009.