

Pôle gare Viotte - Engagement de la concertation préalable et définition des modalités

M. l'Adjoint LOYAT, Rapporteur : La mise en œuvre de la LGV Rhin-Rhône s'accompagne, sur le périmètre du Grand Besançon, de la définition d'un territoire de projets organisé à plusieurs niveaux d'échelle autour du principe de gare TGV bicéphale. Dans ce système à deux gares, l'arrivée du TGV Rhin-Rhône à Viotte en 2011 et la mise en place de navettes TER en liaison avec la gare TGV nouvelle construite à Auxon positionnent la gare historique, porte d'entrée de la ville, comme un enjeu de réaménagement urbain de premier plan, à l'articulation de plusieurs grands projets qui en amélioreront sensiblement l'accessibilité :

- le développement du cadencement du TER qui renforcera le positionnement du pôle de Besançon Viotte au cœur de la Région ;
- la mise en service du TCSP dans l'agglomération du Grand Besançon à l'horizon 2014, entre le pôle de compétitivité des Hauts du Chazal et la zone commerciale des Marnières via le centre-ville, comprenant un débranchement au Nord vers la gare Viotte et son prolongement ferré en direction d'Auxon ;
- l'intégration du Pôle Viotte à la politique d'élargissement du centre-ville qui fait de l'inscription des terrains devenus inutiles à l'exploitation ferroviaire dans un projet urbain métropolitain un véritable enjeu de territoire.

La nécessité d'aménager le site de la gare Viotte et l'importance de l'enjeu urbain se sont fait ressentir très rapidement ; les premières tentatives d'élaboration d'un projet global remontent à 2001. La discussion engagée portait alors sur l'accessibilité globale du site mais également sur les aménagements, les reconquêtes urbaines, susceptibles de le dynamiser en articulation avec les autres pôles de développement de l'agglomération.

Les difficultés à coordonner les intérêts des divers partenaires autour d'un projet partagé n'ont cependant pas permis d'aboutir à un schéma d'intervention opérationnel. Les premières approches de réinterprétation du site, adossées à des études spécifiques, ont toutefois permis d'identifier les grands éléments de cadrage consistant notamment à :

- organiser un pôle d'échanges multimodal (PEM) efficient, intégrant la première ligne du TCSP et articulant l'interface entre tous les modes de transports : TGV, trains grandes lignes, TER, TCSP, bus urbains, cars interurbains, arrêts et déposes minutes, stationnement longue et courte durée, auto-partage, vélos et piétons. Le traitement des continuités modes doux, la lisibilité des cheminements avec la Boucle et les quartiers, la lisibilité de la gare dans la ville et son fonctionnement, la qualité de l'accessibilité aux transports en commun feront partie intégrante de la problématique d'aménagement du PEM.
- ouvrir la gare vers le Nord : le prolongement du souterrain doit permettre une meilleure accroche de la gare dans la ville et renforcer significativement les conditions d'accessibilité depuis le Nord bisontin en proposant une desserte en transports en commun ou en taxi, une offre de stationnement longue et courte durée, des possibilités confortables de dépose minute...
- aménager un quartier doté d'une mixité de fonction, module de l'arc tertiaire urbain et ainsi conforter Besançon dans son statut de métropole régionale.

Afin d'aboutir dans les meilleurs délais à la réalisation de ce projet ambitieux, la Ville de Besançon a mandaté le Cabinet AREP pour une mission pré-opérationnelle axée sur l'urbanisme et les déplacements en juillet 2008. Dans la logique dégagée par les études préalables, l'objectif alloué au cabinet d'étude consiste à définir pour le pôle gare Viotte un programme urbain ambitieux qui sache articuler l'enjeu global de mobilité à organiser autour du PEM et l'enjeu urbain et métropolitain. Ce projet, qui devra être partagé par les différents partenaires intéressés, sera ensuite traduit en termes opérationnels.

A ce stade du projet, il est opportun d'accompagner la réflexion par l'engagement d'une phase de concertation de la population et des usagers concernés, conformément aux dispositions de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme.

Cette concertation sera organisée selon les modalités suivantes :

- un registre et un dossier seront tenus à la disposition du public en mairie,
- l'information du public sera assurée par la publication d'articles dans le journal municipal,
- une ou des réunions publiques seront organisées selon les étapes de la démarche d'étude,
- des rencontres d'informations et d'échanges seront proposées aux Conseils Consultatifs des Habitants et aux associations concernés.

Propositions

Le Conseil Municipal est invité à :

- approuver les modalités de la concertation préalable décrites ci-dessus,
- engager la concertation relative à l'aménagement du Pôle gare Viotte.

«**M. Michel LOYAT** : Quelques mots de présentation, vous l'avez vu, cette délibération n'est pas une délibération qui demande d'approuver un projet, c'est une délibération qui propose le lancement de la concertation préalable et qui définit les modalités de cette concertation. Une concertation d'abord qui est réglementaire comme pour l'ensemble des projets, c'est défini par le code de l'urbanisme, pour laquelle nous avons défini des modalités que l'on peut qualifier de minimalistes, c'est-à-dire que nous ferons très probablement plus, voire même peut-être beaucoup plus que ce qui est indiqué, mais il est important de ne pas faire moins que ce que l'on indique dans une délibération parce qu'il y aurait alors fragilité. C'est la raison pour laquelle nous ne donnons pas le nombre maximum de réunions, nous indiquons une ou des réunions, etc. Une concertation qui peut paraître tardive puisque cela fait depuis plusieurs années que nous parlons de l'élaboration de ce projet mais cela correspond en fait à la maturation de la démarche partenariale. Nous sommes arrivés maintenant avec les partenaires à des intentions, sinon claires mais suffisamment consistantes, quand je dis les partenaires ce sont la SNCF, RFF, la Région, l'Etat, donc des intentions qui sont suffisamment consistantes et qui paraissent partagées, c'était le cas au comité de pilotage, pour que nous puissions passer vraiment à une concertation importante avec la population.

Et il nous reste naturellement à passer des intentions à un projet partagé porté collectivement et quand on dit porté collectivement, ce n'est pas uniquement naturellement en terme d'orientation mais c'est aussi financièrement parce que nous avons conscience, et nous ne pouvons avoir que cette conscience-là, que ce projet ne peut se faire qu'avec un partage financier tout à fait équitable, sachant d'ailleurs que ce projet va se traduire par plusieurs maîtrises d'ouvrage avec à la fois la SNCF, la Communauté d'Agglomération et d'autres. C'est une concertation importante sur un projet particulièrement stratégique à la croisée d'au moins trois grands projets structurants. Il y a bien sûr l'accueil de la grande vitesse, ça va être le système des deux gares, je ne vais pas développer davantage ici car cela l'a été assez largement à la Communauté d'Agglomération. C'est aussi l'élargissement, le confortement du centre-ville de Besançon, une des orientations fortes qui avait été développée dans Besançon 2020 et également dans le projet d'aménagement de développement durable, et puis c'est la

mise en place du TCSP comme levier d'une mobilité durable et aussi comme levier d'un aménagement urbain, et là ça touche de plein fouet, je dirais que ça participe complètement à la transformation de ce quartier.

A partir de là, on voit bien qu'il y a des enjeux qui sont très importants, des enjeux en matière de déplacements avec un nouveau pôle multimodal. Il existe déjà ce pôle multimodal mais il faut passer à un autre cran. Il faut lui donner une efficacité beaucoup plus grande avec des objectifs d'accessibilité. Un des enjeux c'est naturellement l'accessibilité au Nord avec le prolongement du souterrain, c'est-à-dire une gare traversante finalement avec cette nouvelle accessibilité, l'accessibilité en transport en commun avec le TCSP au Sud, c'est aussi l'intermodalité plus efficace, beaucoup plus systématique avec les transports en commun urbains, avec les lignes routières qu'il s'agisse de l'IVE ou d'autres lignes routières, avec l'ensemble des modes doux, avec aussi toute la palette, on va parler d'autopartage par exemple, c'est aussi les taxis, etc. c'est aussi l'offre de stationnement, ça fait partie de l'intermodalité. Une gare c'est aussi une offre de stationnement et là l'offre de stationnement sera profondément remaniée avec beaucoup plus de stationnement au Nord et en lien avec un passage souterrain. Il y a là tout un travail et lors de la concertation on comprend bien il y aura des interventions assez nombreuses sur cette question du stationnement. Tout cela se traduira par une lisibilité beaucoup plus grande des différentes échelles.

Et puis enjeu de recomposition urbaine, le Maire en a parlé tout à l'heure en réponse à une question, et c'était évoqué également dans le compte administratif et dans le premier dossier, c'est cette perspective d'un pôle tertiaire avec les services de l'Etat. Il n'y aura pas que des services de l'Etat mais ce sera en quelque sorte une locomotive et là on voit bien la synergie entre un pôle tertiaire et un pôle multimodal, c'est effectivement quelque chose de très important. Donc on passe à un véritable quartier gare avec de l'habitat, avec des commerces et cela correspond aussi à la nouvelle orientation de la SNCF pour ses gares qui deviennent de véritables lieux de vie, et plus uniquement un pôle pour des déplacements. Là on a les deux atouts finalement d'une centralité : c'est une gare de centre-ville, et elle sera de plus en plus perçue comme la gare de centre-ville, et puis en même temps cette intermodalité systématique, et puis un site qui est quand même assez remarquable, un site en balcon sur la Boucle et en prolongement de Battant. Cette qualité de site c'est des personnes extérieures qui parfois l'apprécient le plus.

Cela dit, nous ne nous le cachons pas, les difficultés sont présentes. Elles ont été importantes dans les années passées pour arriver techniquement à se mettre d'accord. Ça n'a pas été simple avec la SNCF, c'est aussi compliqué pour elle-même, ça n'a pas été simple dans ce travail partenarial. Donc il y a eu des progrès importants et là nous sommes assez optimistes, sans être euphoriques, sur l'avancement de ce projet, d'autant qu'il y a des éléments de contexte favorable, c'est la création de Gares et Connexions par la SNCF. Il nous semble qu'il y a des interlocuteurs mieux désignés et plus volontaires, en tout cas c'est comme cela que nous le ressentons. Un travail de qualité aussi, de grande qualité même est mené par le Bureau d'Etudes AREP, M. MOUTARD qui porte le travail comme architecte, et puis ce que l'on indiquait sur la position de l'Etat, c'est quand même assez remarquable parce que la position initiale de l'Etat était de faire ce regroupement dans un lieu où du stationnement serait facile mais pas dans un lieu de centralité et pas dans un lieu forcément bien desservi par les transports en commun. Donc là je crois que l'optique en terme de développement durable s'est affirmée en quelque sorte.

Compte tenu du caractère stratégique de ce projet, il faut une concertation qui corresponde bien, à la fois une concertation à une échelle large, l'échelle de l'agglomération mais aussi avec le quartier, et puis une concertation importante avec les associations, je pense particulièrement aux associations d'usagers. Nous avons d'ailleurs été sollicités dans ce sens par l'ATMO ; la concertation sera engagée rapidement avec cette association ou plutôt cette fédération regroupant plusieurs associations notamment à Besançon.

M. LE MAIRE : C'est vrai que ça se passe bien avec Gares et Connexions. J'ai eu l'occasion de rencontrer à plusieurs reprises la Directrice et il y aura 20 gares en France qui vont être un peu examinées de très très près entre autres sur leur mode de gestion. J'ai demandé à Guillaume PEPY que Besançon soit une de ces gares, ce qui sera le cas, et on va travailler ensemble sur ce projet. C'est quelque chose d'intéressant, on a vraiment en l'occurrence deux bons interlocuteurs et une bonne interlocutrice à savoir la Directrice de Gares et Connexions.

M. Jean ROSSELOT : Un programme urbain ambitieux, écrivez-vous, très bien. Ouvrir la gare vers le Nord, c'est très bien mais il faudrait l'ouvrir aussi vers l'Ouest. Un programme urbain ambitieux parce qu'au fond une gare place Leclerc, c'est là le véritable débouché innovant de...

M. LE MAIRE : Quand on dit ouvrir la gare vers le Nord, cela veut dire que le souterrain va traverser sous la gare.

M. Jean ROSSELOT : Le mot ouvrir peut revêtir un sens large aussi et le véritable débouché touristique qu'Yves KRATTINGER cherche encore, il est là, il est dans une combinaison d'un aménagement de la gare proprement dite tel que c'est prévu, on n'est pas contre la concertation, pas du tout, avec une ouverture stricto sensu pour être clair, avec une liaison avec ce bâtiment dont on a déjà parlé du jardin botanique place Leclerc. Là est une véritable stratégie d'accueil touristique pour les visiteurs de nos fortifications. Je ne suis pas spécialiste, je ne suis pas cabinet d'études et je ne suis pas 10 personnes à la fois qui sont spécialisées en ça mais je dis que si vous n'englobez pas en même temps la perspective de l'emploi, de l'utilité du bâtiment de la place Leclerc en terme d'accueil, de réception des générations de touristes étrangers qui viendront à Besançon, vous ne voyez pas assez loin. Voilà ce que j'ai à vous dire et pour cela on s'abstiendra si le rapport est voté, si vous ne le retirez pas, pour l'élargir, pour l'ouvrir».

Après en avoir délibéré et sur avis favorable (2 abstentions) de la Commission n° 3, le Conseil Municipal, à l'unanimité des suffrages exprimés (8 abstentions du Groupe UMP et Apparentés : M. ROSSELOT (2), M. BONNET, M. SASSARD, M. OMOURI, Mme M. JEANNIN (2), Mme GELIN) a décidé d'adopter les propositions du Rapporteur.

Récépissé préfectoral du 22 juin 2009.