

Pôle de Besançon Viotte - Convention d'études et de travaux avec Réseau Ferré de France (RFF) pour la réalisation du passage souterrain et du débouché Nord - Demandes de subventions

M. l'Adjoint LOYAT, Rapporteur : Les différentes études réalisées depuis 2001 autour de l'émergence du pôle Besançon Viotte ont toujours mis en avant la nécessité d'ouvrir la gare vers le Nord.

Après une première campagne d'étude engagée en 2001, le Conseil Municipal concluait le 10 juillet 2003 à la nécessité d'une ouverture vers le Nord pour améliorer le fonctionnement de la gare, permettre de développer l'intermodalité et favoriser une meilleure inscription du site Viotte dans la Ville et l'Agglomération de Besançon. La satisfaction de ces objectifs préalables ouvrait la voie, pour la Ville et ses partenaires, à une démarche de faisabilité pré-opérationnelle visant à faire émerger un schéma d'aménagement de référence, à évaluer les emprises à mobiliser et à identifier les modalités nécessaires à la phase de réalisation.

Sur la base de ces éléments d'étude, afin d'anticiper le calendrier de mise en œuvre de la LGV Rhin-Rhône et son échéance de décembre 2011, le Conseil Municipal réaffirmait le 9 mars 2006 le caractère prioritaire et essentiel de l'ouverture Nord de la Gare Viotte pour le développement urbain et intermodal du site. Une étude de faisabilité de cet ouvrage était engagée avec RFF pour dégager un programme technique, un estimatif de travaux et une ébauche de calendrier de réalisation. Menée à bien, cette étude ne trouvait cependant pas de traduction effective, butant sur la difficulté à arrêter des modalités globales d'intervention sur le site avec la SNCF.

Conscient du caractère stratégique du pôle Viotte dans l'articulation territoriale des projets déployés pour accueillir et tirer parti de la LGV Rhin-Rhône, le Conseil Municipal en réaffirmait le 10 mai 2007 les enjeux en terme de métropolisation, de confortement urbain de la ville centre et de son cœur historique ainsi que d'organisation et de développement des déplacements en articulation avec le projet de TCSP porté par le Grand Besançon.

Les études pré-opérationnelles ainsi engagées se fondent sur la mise en œuvre d'un pôle d'échanges multimodal efficient, calé sur les jalons de la LGV Rhin-Rhône et du TCSP, ainsi que sur un renouvellement urbain progressif des emprises ferroviaires désaffectées ; elles sont encore en cours. Elles entretiennent l'espace de dialogue progressivement construit avec la SNCF et permettent d'avancer vers la production d'un projet partagé. La clarification de la gestion des projets urbains complexes au sein de la SNCF, intervenue par la création de la direction Gares et Connexions courant 2009, y contribue également.

Parallèlement à ces études pré opérationnelles, la construction de la LGV Rhin-Rhône amène RFF, de son côté, à entreprendre des opérations lourdes d'amélioration de l'infrastructure entre la gare de Besançon Franche-Comté TGV et la gare Viotte où des travaux sont en cours depuis plusieurs mois déjà (mise en accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite, nouveau pont ferroviaire rue Nicolas Bruand, reconfiguration du 3^{ème} quai...). Les interventions de RFF s'achèveront, à l'horizon 2011-2012, par la réalisation d'un nouveau programme de travaux, dédié au prolongement du souterrain et à la construction d'un quatrième quai, pour lesquels les études de maîtrise d'œuvre s'engagent.

Pour mener à bien l'objectif d'ouverture de la gare au Nord, la Ville de Besançon a en conséquence souhaité intégrer des aménagements complémentaires au programme de travaux RFF. Une étude programme sommaire du prolongement du souterrain au-delà du quai n° 4 et de la préfiguration du débouché Nord a ainsi été transmise à RFF, qui a accepté d'intégrer ce programme complémentaire à son programme de travaux initial et sous sa maîtrise d'ouvrage.

La phase d'engagement des études de maîtrise d'œuvre étant imminente pour rester dans l'épure du calendrier de la LGV Rhin-Rhône, il est nécessaire à présent de préciser les modalités d'exécution de ce programme complémentaire dans une « convention d'études et de travaux avec RFF pour la réalisation du passage souterrain et du débouché Nord ».

Dans un souci d'efficacité, la Ville de Besançon s'engage, par cette convention, à financer l'étude et la mise en œuvre du programme complémentaire de travaux qui sera établi pour répondre à ses préconisations et intégré au programme de base de RFF. Les études préalables évaluent le montant de cette opération, toutes dépenses confondues, à 3 403 K€ HT. Cette dépense sera imputée en subvention d'équipement au chapitre 204.11.20417.3603.30100 aux budgets 2010 et suivants.

Une convention de gestion et d'usage des ouvrages sera établie dans un second temps.

Le plan de financement prévisionnel de cette opération pour la Ville s'établit comme suit :

- part Union Européenne (FEDER)	600 000 €
- part Communauté d'Agglomération du Grand Besançon	475 000 €
- part Région de Franche-Comté (Fonds Régional en faveur de l'Aménagent Urbain)	400 000 €
- part Ville de Besançon	<u>1 928 000 €</u>
TOTAL HT	3 403 000 €

La Ville de Besançon s'engage à prendre en charge les financements non acquis.

Propositions

Le Conseil Municipal est invité à :

- valider le principe de l'intégration du programme complémentaire, souhaité par la Ville pour la réalisation du débouché Nord, au programme de travaux à réaliser par RFF et sous sa maîtrise d'ouvrage dans le cadre de la LGV Rhin-Rhône

- autoriser M. le Maire ou l'Adjoint Délégué à signer la convention de financement des études et travaux à intervenir avec RFF et tout document s'y rapportant

- approuver le plan de financement prévisionnel de l'opération et autoriser M. le Maire ou l'Adjoint Délégué à solliciter des subventions auprès de l'Union Européenne, du Grand Besançon, de la Région Franche-Comté et de tout autre partenaire susceptible d'intervenir dans le financement de cette opération.

«M. Michel LOYAT : Nous n'en sommes pas à l'étape de la présentation du projet du pôle Viotte et du quartier Viotte, qui n'est pas encore suffisamment finalisé pour être soumis au Conseil Municipal mais là c'est une étape importante puisque nous passons vraiment à la réalisation avec le prolongement du souterrain, et quand on dit prolongement du souterrain c'est en fait l'objectif qui est affirmé depuis des années par la Ville de Besançon d'avoir un autre accès pour la gare, d'ouvrir la gare sur la rue de Vesoul, et bien sûr ce moyen c'est le prolongement du souterrain qui a aussi un rôle dans le fonctionnement de la Ville, dans le fonctionnement urbain. Tous les préalables ont été levés et certains dernièrement. Il y a par exemple le transfert du quai militaire nous avons eu l'accord de RFF il y a huit jours à peu près, il fallait naturellement l'accord de la Défense. Donc c'est l'aboutissement d'un travail engagé depuis 2001 sur le pôle Viotte parce que ce que nous voulons c'est naturellement un projet global. Ce n'est pas juste réaliser le prolongement du souterrain, c'est le faire dans le cadre d'un projet global pour le pôle d'échanges multimodal et là il y aura une transformation on peut dire quasiment radicale ou en tout cas extrêmement profonde du fonctionnement de la gare. Imaginons, et quand je dis imaginons c'est parce que maintenant les grandes lignes du projet sont définies, elles restent à finaliser dans le détail mais elles sont définies, Jean-Marie DUTHILLEUIL, l'architecte, les a présentées il y a à peu près trois semaines au Maire et Président de la Communauté d'Agglomération et Guillaume PEPY huit jours après affirmait effectivement qu'il avait une ambition, une vraie ambition pour le pôle Viotte et également pour la transformation du quartier. Imaginons l'ouverture vers le Nord avec le prolongement du souterrain, un passage qui sera aménagé, un passage de qualité qui rejoindra la rue de Vesoul. C'est également une transformation complète au Sud, c'est-à-dire la gare telle qu'on la connaît, la déconstruction du parking souterrain permettra d'avoir un parvis, d'avoir l'arrivée du tramway sur le parvis également et ce parvis sera au

même niveau que les Glacis et là on retrouvera finalement ce qui a été pendant des années et des années ce qui était la gare.

Le parking qui sera déconstruit sera naturellement reconstitué, parce qu'il faut bien du stationnement de l'autre côté c'est-à-dire au Nord des voies ferrées, avec un parking en ouvrage et un parking en surface et avec même possibilité ultérieurement d'accroître d'une centaine le nombre de places, en plus de ce qui existe actuellement au Sud. Donc au Nord et au Sud c'est vraiment le développement de l'intermodalité mais particulièrement au Sud notamment avec le tramway. Je ne développe pas sur l'amélioration également pour les piétons, pour les cycles, etc. Donc un pôle d'échanges multimodal complètement transformé et pour qu'il y ait cette transformation c'est aussi celle du bâtiment gare. Pour ce bâtiment, nous en sommes justement au stade des esquisses mais le prolongement du souterrain va s'accompagner d'un prolongement du bâtiment de la gare, d'un prolongement important avec notamment des surfaces commerciales, ça sera plus de 2 000 m² de surfaces commerciales et une façade. La façade de la gare sera complètement revue pour qu'il y ait à la fois deux niveaux à la gare, le niveau au parvis et le niveau supérieur.

Voilà en quelques mots je dirais l'inscription de ce prolongement du souterrain dans le pôle d'échanges multimodal, sachant qu'il y a actuellement des travaux en cours, c'est la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite de tous les quais avec des ascenseurs et ça aussi sera une amélioration très importante dans le cadre du programme TGV Rhin-Rhône, également la création d'un quatrième quai, l'élargissement du quai n° 3, beaucoup en voient les difficultés lorsque l'on descend notamment du TGV il y a un entonnoir en quelque sorte, c'est nettement trop étroit. Donc c'est une gare profondément transformée et ce qui est important c'est naturellement qu'autour de la gare il y ait également un quartier gare à la place des friches que l'on connaît, à la place de la SERNAM, à la place de terrains qui sont on peut dire très peu utilisés pour être dans le centre-ville, je pense au terrain de tennis. Là c'est un quartier avec très probablement, en tout cas c'est la volonté de l'Etat, le regroupement d'administrations, c'est un véritable pôle administratif d'Etat, et le chiffre qui nous a été donné encore récemment, c'est un peu plus de 1 000 emplois de fonctionnaires dans ce pôle administratif. Alors naturellement ça ce sera la locomotive. A côté, il y aura certainement développement de services hôteliers, développement également d'habitats parce qu'il est important dans un quartier qu'il n'y ait pas que des administrations, qu'il n'y ait pas que des bureaux qui naturellement sont fermés le soir.

Donc voilà les grandes lignes d'un changement. C'est certainement un des projets les plus stratégiques pour la Ville de Besançon et là il y a deux échéances. Première échéance c'est décembre 2011, ça sera peut-être plutôt début 2012, janvier 2012 et ça sera notamment le prolongement du souterrain qui coïncidera avec l'arrivée du TGV Rhin-Rhône, la construction de la LGV et la gare nouvelle de Besançon Franche-Comté et la deuxième échéance pour laquelle les travaux devront bientôt commencer dans la suite de la décision du 30 juin c'est le tramway.

M. LE MAIRE : Je te remercie, tu l'as dit c'est effectivement quelque chose de capital et là je crois qu'on a été un petit peu entendu par les services de l'Etat qui au début voulaient tout regrouper sur le site de Clemenceau et j'ai fait valoir au Préfet de l'époque que Clemenceau ce n'était pas vraiment un bon site puisqu'il n'y avait quand même pas beaucoup de transports en commun près du centre de tri, pas de commerces, pas de restaurants et je pense qu'un centre administratif de l'Etat sur une gare, un pôle d'échanges multimodal avec des TER, des TGV, le tram, auto cité, vélocité, les bus départementaux c'est un bon plan. Je crois que c'est un bon projet.

Contrairement à ce que j'ai vu ou j'ai lu, Jean-Marie DUTHILLEUIL n'a pas fait la gare de Pékin, mais celle de Shangai. C'est aussi une très grande gare à Shangai, peut-être plus grande que celle de Pékin. Monsieur SASSARD on ne va pas chinoiser et comme l'a dit Michel d'ailleurs ça va être une vraie locomotive. Cela dit dans une gare comme dirait Benoît CYPRIANI une locomotive ce n'est pas innocent.

M. Edouard SASSARD : Je ne rentre pas du tout dans un point de détail justement mais ce que vous disiez en introduction, pour le moment ce n'est pas du tout la présentation de la totalité du pôle Viotte, etc. reste que ça fait du bien quand même d'en entendre parler, d'avoir quelques précisions, et je voulais savoir en terme de timing quand est-ce qu'on pourrait justement visualiser ce projet que vous expliquez à

l'oral, car il y a une petite frustration de notre part de ne pas vraiment se rendre compte. On nous en parle d'ailleurs, on nous pose des questions et vraiment c'est très compliqué pour nous de répondre.

M. LE MAIRE : Pour l'instant, il y a des discussions, des difficultés avec la SNCF, RFF. Il y a des comités de pilotage qui se réunissent depuis trois ou quatre ans avec la Région, le Département et en fait toutes les solutions qui avaient été présentées conduisaient à une gare sans grande dimension pour Besançon, et avec Michel LOYAT nous nous sommes battus pour qu'il y ait là une gare qui soit digne d'une capitale régionale puisqu'il y arrivera entre autres des TGV. Et nous avons à plusieurs reprises renvoyé l'architecte à ses planches à dessins, amicalement d'ailleurs. Nous lui avons expliqué ce que nous souhaitions et il est revenu avec des propositions intéressantes. Aujourd'hui les choses sont en train de se décanter avec la SNCF. J'ai reçu Guillaume PEPY qui m'a dit que lui aussi était attentif à ce dossier qui doit bientôt passer en comité d'engagement au niveau national comme toutes les opérations de ce type. Donc on a l'assurance que le président lui-même suit ce dossier avec ceux qui voient cela, la directrice, la présidente de Gare et Connexions, filiale de la SNCF qui suit les problèmes de gare. On peut penser, Michel, qu'on pourra présenter aux alentours du mois d'octobre une étude un peu plus aboutie sachant, je le confirme que ce sera avec le tram une des grandes opérations de ce mandat puisqu'il y aura la gare, le passage souterrain, du tertiaire et certainement du logement, une grande opération qui va totalement changer la physionomie de la gare. Pour l'instant on n'a pas les études définitives. Ce qu'on a vu c'est déjà bien et je pense qu'il est normal que lorsque nous aurons un avant-projet nous le présentions ici peut-être même avant de le présenter dans les quartiers.

M. Michel LOYAT : Pour ce genre de projet, ça fait partie des difficultés de présentation, on pourrait multiplier les présentations d'étapes mais avec beaucoup de flou. Il y a eu naturellement une présentation plus détaillée et avec quelques vues en commission parce que les commissions permettent davantage que le Conseil Municipal de faire ces présentations d'étapes. De la même manière nous avons fait une présentation d'étapes mais en insistant sur ce caractère d'étapes aux conseils consultatifs d'habitants, également à des associations d'usagers. Pour le Conseil Municipal il me semble qu'il fallait avancer encore un peu plus mais effectivement à l'automne, enfin certainement au mois d'octobre ou novembre il pourrait y avoir cette présentation».

Après en avoir délibéré et sur avis favorable unanime de la Commission n° 3 (1 abstention), le Conseil Municipal, à l'unanimité des suffrages exprimés, décide d'adopter les propositions qui lui sont soumises.

Récépissé préfectoral du 29 juin 2010.