

2. La révision des schémas d'aménagement qui a suivi cette levée d'hypothèque foncière : exemple de Mulhouse et de Besançon

Suite à tous ces processus de revente des biens acquis sous le régime de la DUP, il était prévu que soient révisés les plans d'occupation des sols et les schémas directeurs pour effacer la DUP de ces derniers. Ces modifications devaient faire l'objet d'un financement par fonds de concours, selon les préconisations de la mission Villain : « *La Mission préconise que pour toutes les communes concernées par l'emprise du projet, l'Etat cofinance, au maximum à hauteur de 50 % du coût total, l'élaboration de nouveaux documents d'urbanisme.* »¹⁷⁹

Il n'a pas été possible dans le cadre de cette étude de s'assurer que tous les Plans Locaux d'Urbanisme étaient à ce jour mis en conformité, mais il est vraisemblable que cela soit effectivement le cas.

Puisque les agglomérations de Mulhouse et de Besançon faisaient également l'objet de recommandations spécifiques¹⁸⁰, il nous a paru intéressant de comparer deux approches urbaines.

2.1. La convention SORELIF et la révision des schémas d'aménagement

Interrogée en juillet 2004 sur la mise en œuvre de la recommandation de la mission Villain relative au cofinancement par l'Etat, via un fonds de concours, de l'élaboration des nouveaux documents d'urbanisme, Muriel JANEX, alors chargée de mission du SGAR Franche Comté, en charge du suivi du programme, m'a indiqué qu'il s'agissait du fonds SORELIF, reversé par la DATAR.

2.1.1. La convention Etat-SORELIF du 19 mars 1998

Cette convention Etat-SORELIF sur le *règlement de conséquences découlant directement de l'abandon du projet de la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin* détermine « *la nature, le montant global et les modalités de règlement d'une partie des dépenses afférentes aux conséquences directes de l'abandon des opérations relatives à la construction de la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin.* »¹⁸¹

Sept types de dépenses « *susceptibles d'être prises en charge par la SORELIF* » sont listées à l'article 2, pour un montant maximum de 28 millions de francs TTC¹⁸² :

1. études d'urbanisme des communes situées dans l'emprise
2. pré-études d'aménagement foncier des communes situées dans l'emprise et des communes périphériques « *dites "perturbées"* »¹⁸³
3. études d'aménagement des villes de Mulhouse, Montbéliard et Besançon
4. prise d'eau gravitaire de Kembs (68)
5. démolition des immeubles désignés dans un arrêté de péril au niveau de la commune de Fourbanne¹⁸⁴
6. indemnisation éventuelle de cas individuels
7. prise en charge des indemnités obtenues au contentieux dans un cas particulier¹⁸⁵

¹⁷⁹ cf. Bibliographie, document 305, page 33

¹⁸⁰ cofinancement par l'Etat, à hauteur de 50 % du coût total, de « *l'ensemble des études d'aménagement nécessaires au développement de ces agglomérations urbaines, au moyen du fonds déconcentré.* » (cf. Bibliographie, document 305, page 34) soit un montant estimé de 228 673,53 € (1 500 000 F) pour Mulhouse et 76 224,51 € (500 000 F) pour Besançon (cf. Bibliographie, document 305, page 53)

¹⁸¹ article 1 de la convention

¹⁸² 4,3 millions d'euros (cf. article 3)

¹⁸³ soit 167 communes, dont 108 incluses dans la DUP

¹⁸⁴ cf. annexe 7

¹⁸⁵ promesses de vente pour des parcelles non bâties du département du Jura

2.1.2. L'avenant du 26 octobre 2000 portant création du fonds de concours

Un avenant a dû être signé à l'automne 2000, en raison de la liquidation amiable de la SORELIF¹⁸⁶.

Par cet avenant, la CNR verse les 18 776 266,62 F non encore consommés¹⁸⁷ en vue de la création d'un fonds de concours rattaché à la DATAR¹⁸⁸.

Restent six types de dépenses susceptibles d'être prises en compte :

- 4 sont reprises in extenso de la convention initiale (points 1, 2, 4 et 5)
- une constitue une adaptation des points 6 et 7 précédents pour un cas particulier¹⁸⁹
- enfin, le point 3 précédent est repris au titre du « *solde des protocoles engagés par la convention Etat-SORELIF* »¹⁹⁰

2.1.3. L'utilisation de ce fonds de concours comme du FNADT classique

La mesure B.2.1, *Réalisation d'aménagements fonciers*, s'inscrit pleinement dans les dépenses pouvant être prises en compte par ce fonds de concours. Elle figure dans toutes les conventions locales, à l'exclusion de celle du territoire de la confluence Saône-Doubs.

Bien que la rubrique '*Critères généraux de sélection*' précise systématiquement que « *les aménagements fonciers doivent concerner les communes perturbées par le projet de canal à grand gabarit* », seule la convention relative à l'espace de projet Nord Jura liste les communes concernées. Ces dernières sont au nombre de 24. Au 31 décembre 2004, 11 d'entre elles étaient déjà prises en compte dans le cadre de l'un des six dossiers déposés sur cette mesure B1 par un unique porteur de projet, le Conseil général du Jura ...¹⁹¹ Le pourcentage de réalisation actuel est donc très faible sur cette mesure (8,42 %, hors crédits européens).

De la même manière, aucun dossier au 31 décembre 2004 n'était inscrit s'agissant de Mulhouse sur la mesure D.M.7.1. portant sur l'*organisation de la ceinture urbaine de Mulhouse et de l'accès à la gare centrale*¹⁹².

Heureusement, une clause particulière de l'avenant du 26 octobre 2000 prévoit « *[qu']en cas d'utilisation partielle des lignes arrêtées dans l'article 2¹⁹³, des crédits pourront être mobilisés pour financer des actions pour lesquelles un lien de causalité avec l'abandon du projet de canal à grand gabarit Saône Rhin est avéré.* »

C'est ce qui a permis d'étendre le bénéfice de ce fonds de concours à l'ensemble du programme, comme me l'a indiqué Muriel JANEX lors de notre entrevue de juillet 2004. Ce qui présente l'inconvénient, comme me le signalait Alban SOUCARROS, lors de notre entretien du 14 septembre 2004, de soumettre ces fonds SORELIF, désormais intégrés au FNADT classique, aux gels budgétaires.

Interrogé de nouveau à ce sujet le 24 janvier 2005, Alban SOUCARROS m'a apporté des précisions sur cette intégration du fonds SORELIF à la maquette du programme.

Pour la Franche Comté, le fonds de concours a été intégré au programme ATSR (toutes les mesures et non uniquement celles relatives aux dépenses initialement visées dans la convention), avec aval de la DATAR s'agissant de FNADT classique, une fois réglé les dossiers particuliers (e.g.

¹⁸⁶ point prévu à l'article 6 de la convention initiale

¹⁸⁷ 2 862 423,39 €

¹⁸⁸ FNADT, titre IV et VI

¹⁸⁹ « *bien non bâti DUCRUEZ, non pris en compte par la mission interministérielle VILLAIN* »

¹⁹⁰ 625 702,22 € sont ainsi concernés

¹⁹¹ cf. Bibliographie, document 347

¹⁹² ouvrages d'arts et dispositifs de franchissement du canal contribuant à la réalisation de la ceinture de Mulhouse ; les collectivités concernées considéraient que ces aménagements connexes auraient été financés par les aménageurs si le projet de grand canal avait été réalisé.

¹⁹³ qui fixe les dépenses éligibles

Fourbanne) et en l'absence de nouvelles demandes correspondant aux actions visées dans la convention. Il y avait ainsi début 2004, un reliquat de 900 000 € non fléchés. Ces derniers ont pu être intégrés à la maquette.

Le comité de programmation Franche-Comté du 25 novembre 2004 a été l'occasion de faire le point sur ces fonds FNADT-SORELIF :

- 981 978 € de titre VI ont été engagés sur trois opérations, deux projets d'assainissement et un projet d'aménagement de zone d'activité

- 44 601 € de titre IV ont été engagés sur trois opérations (documentaire de sensibilisation, étude de cœur de village et étude de réhabilitation d'une ferme dans le Nord Jura)

Les services du SGAR Franche Comté ont prévu de solder début 2005 les derniers dossiers classiques en cours sur ce fonds.

En 2005, l'Alsace devrait également faire disparaître les crédits du fonds SORELIF de sa comptabilité (cf. § III.2.2.3.2. ci-après).

2.2. Mulhouse ou la reprise des projets du SDAU de 1978

Selon un article paru dans *Le Moniteur* du 27 février 1998¹⁹⁴, « la mission interministérielle présidée par Claude Villain [avait] pour priorité, par ordre d'importance décroissante, la rétrocession du foncier [... puis] les difficultés d'ordre urbanistique [rencontrées par] les collectivités territoriales qui s'étaient préparées à accueillir la voie d'eau. » L'article poursuit en précisant que « Mulhouse a déjà pris toutes les dispositions pour restructurer une portion de sa voirie (voies sur berges et franchissements nord-sud). »

2.2.1. La stratégie choisie

Les terrains qui avaient été gelés par la DUP appartenaient toujours aux communes.

Quand elles en ont retrouvé la pleine maîtrise, elles auraient pu s'interroger sur la valorisation de l'artère fluviale, qui n'aura nécessairement pas la vocation économique attendue, ou sur l'aménagement des berges.

Au lieu de cela, les élus ont décidé de conserver tous les projets identifiés dans le cadre du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de 1978, et notamment celui de la voie sud, liaison routière parallèle au canal à grand gabarit.

Les collectivités locales avaient en effet toujours escompté que tout ou partie des frais liés à la mise en place de cette voirie parallèle à la voie fluviale serait pris en charge par la SORELIF¹⁹⁵.

Dès lors, la seule obsession des acteurs étaient de parvenir à utiliser tous les moyens disponibles pour réaliser le projet initial et l'adapter à la nouvelle situation urbaine et financière ...

Dans un premier temps, et comme me le confiait Jean-Roch KLETHI, directeur de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération mulhousienne le 7 mai 2004, des crédits¹⁹⁶ ont été débloqués pour réaliser un programme d'étude permettant de déterminer :

- comment réaliser les ouvrages prévus dans un contexte hors canal à grand gabarit
- comment prendre en compte l'évolution de la donne (insertion urbaine, développement, réflexion plus globale avec mise en compatibilité avec le Plan de Déplacement Urbain).

Ceci a permis de mettre sur pied un programme prenant mieux en compte l'environnement, assurant une meilleure répartition entre les divers modes de déplacements et une meilleure insertion urbaine.

¹⁹⁴ cf. Bibliographie, document 61

¹⁹⁵ Il s'agit a priori plus d'un espoir sur une opportunité que de réels engagements de la part de la société concernée.

¹⁹⁶ dans le cadre de la convention Etat-SORELIF

Le projet de voirie le long du canal permet d'éviter le centre ville. Il constitue l'amorce d'une rocade. Il dessert par ailleurs la gare de Mulhouse et réinsère cette dernière dans la ville puisqu'elle constitue également le terminus sud de la ligne de tramway, pour laquelle les procédures de réalisation sont en cours et qu'elle est aussi concernée par le projet de tram-train (en chantier actuellement) et par l'arrivée du TGV Rhin-Rhône¹⁹⁷.

Ajoutons pour terminer, que Mulhouse souhaite conserver la maîtrise sur les emprises, dans l'attente de pouvoir, tôt ou tard, éviter que le grand gabarit ne s'arrête à Niffer¹⁹⁸. Ainsi, les délaisés le long du canal font progressivement l'objet d'aménagements paysagers, comme me l'a indiqué Jean-Roch KLETHI.

2.2.2. L'aménagement de la voie sud et les projets connexes

Les informations ci-après sont extraites d'un document du bureau d'études BRACE ingénierie¹⁹⁹ qui constitue l'étude de programme sur la base de laquelle sera lancé le concours de maîtrise d'œuvre.

2.2.2.1. Les principes d'aménagement de la voie sud

Le projet est réalisé prioritairement pour compléter le barreau des voies d'évitement du centre. Au niveau de la gare, il doit préserver et compléter le pôle d'échange multimodal, en particulier en favorisant les accès aux parkings et à la desserte minute.

Cette voie sud, qui a les caractéristiques d'un boulevard urbain, doit donc répondre à de nombreux besoins :

- améliorer l'accessibilité du centre ville et y assurer la fluidité du trafic
- assurer le transit partiel Est-Ouest et Ouest-Est dans le sud de la ville
- offrir un itinéraire de substitution contournant le centre ville par le sud, compte tenu des restrictions de circulation imposées par la réalisation du tram train
- desservir les ZAC de la Fonderie, de Barbanègre et du Nouveau Bassin²⁰⁰
- faciliter l'accès aux grands équipements de l'agglomération (Clinique Saint Sauveur, lycée Leclerc ...)
- assurer un accès rapide et fluide à la place de la gare
- assurer le fonctionnement de l'intermodalité sur le parvis de la gare sans paralyser le trafic automobile
- assurer une fonction de relation inter quartiers et assurer la desserte des quartiers sud.

Ce barreau sud constitue la partie centrale de la liaison Est-Ouest intercommunale desservant la future gare TGV, qui reliera Brunstatt à l'entrée Ouest de l'agglomération, et Illzach et Rixheim, en suivant globalement le tracé du canal du Rhône au Rhin.²⁰¹

2.2.2.2. Les projets connexes

Le projet doit tenir compte de sept projets connexes, pour partie évoqués dans la partie précédente :

- l'aménagement du site de la gare, entre voie ferrée et canal (parkings de longue durée notamment)
- le projet de tram train²⁰²
- la mise en service du TGV

¹⁹⁷ cf. annexe 3

¹⁹⁸ entrevue du 21 septembre 2004 avec Jean-Claude BURCKEL, ancien Président de la SORELIF

¹⁹⁹ reçu par courrier électronique le 16/09/2004

²⁰⁰ cf. plan de situation en annexe 13, page 3

²⁰¹ cf. annexe 13

²⁰² déclaré d'utilité publique par décret du 11 octobre 2004, cf. Bibliographie, document 285

- l'aménagement d'un pôle multi-modal sur le parvis de la gare (tram-train, taxis, bus urbains et interurbains et différents stationnements)
- l'aménagement paysager de l'espace compris entre la voie et le canal, à l'est de la gare (requalification de site permettant la création d'espaces de loisirs)
- l'aménagement des trois ZAC de la Fonderie, de Barbanègre et du Nouveau Bassin
- le projet de véloroute Nantes-Budapest sur les berges du canal

2.2.2.3. Les travaux à mettre en œuvre et le calendrier prévisionnel

Pour la réalisation de cette voie, plusieurs ouvrages d'art sont à mettre en place :

- deux ponts, fixes ou mobiles, devront être réalisés, l'un en face de la ZAC de la Fonderie, l'autre en face de la rue de la Hardt. Ils assureront la liaison de la voie sud aux actuelles voies d'évitement du centre de Mulhouse, moyennant l'aménagement des carrefours à leur jonction. La mise en place du pont de la Hardt nécessite le déplacement de l'écluse 41.
- une tranchée couverte sera mise en place sous le parvis de la gare, elle permettra de traverser en souterrain le pôle de transports multimodal, où se superposent de nombreuses fonctionnalités
- un passage inférieur sera créé à l'arrière de la coulée du pont d'Altkirch
- cinq carrefours permettront de répondre aux différentes fonctionnalités de la voie sud
- deux carrefours externes aux ponts d'Altkirch et de Riedisheim permettront de reporter le trafic du centre ville sur la voie sud et ainsi de permettre aux usagers d'accéder aux fonctionnalités proposées
- deux giratoires internes, situés entre les ponts d'Altkirch et de Riedisheim, permettront de desservir les parkings de petite et longue durée, situés de part et d'autre du bâtiment de la gare proprement dit, et d'accéder à la desserte minute sous la gare.
- un giratoire sera mis en place en limite de commune de Riedisheim.

En ce qui concerne le tronçon du site de la gare, le démarrage des travaux est prévu dans le courant du deuxième semestre 2004 et la fin des travaux est envisagée pour le deuxième semestre 2005.

S'agissant de l'écluse 41, son déplacement vers l'amont nécessite que le bief soit approfondi sur 500 mètres. Les travaux de ce maillon primordial de la voie sud doivent commencer le 1^{er} novembre 2005 et s'achever pour le printemps 2006²⁰³. Le projet est porté par la ville de Mulhouse dans le cadre d'une convention d'occupation du domaine public.

La mise en service complète de la voie sud est prévue courant premier semestre 2006.

2.2.3. Un sujet encore délicat

Le peu d'interlocuteurs disposés à me fournir quelques informations en la matière manquait parfois cruellement d'objectivité ...

2.2.3.1. Des silences lourds de sens ?

Si les services de l'Etat (service de la navigation de Mulhouse, préfecture de département du Haut Rhin ...) ont toujours été prompts à me renseigner, la tâche a été plus ardue dès lors que je me suis adressée aux collectivités locales ...

Excepté le directeur de l'agence d'urbanisme et, dans une moindre mesure, l'ingénieur chargé de l'aménagement de cette voie sud, le recueil d'informations en la matière a été laborieux.

Sur les conseils du sénateur Daniel ECKENSPIELLER, j'ai ainsi adressé un courrier le 23 février 2004 à Monsieur RIEDWEG, premier adjoint au maire de Mulhouse, qui paraissait être la personne ad hoc pour évoquer ce dossier. Il est en effet notamment Président du comité de pilotage du

²⁰³ La période de chômage sur cette voie d'eau, exceptionnellement longue, s'étendra du 1^{er} novembre 2005 au 15 mars 2006. Une décision exceptionnelle dans la mesure où VNF, dans le cadre de son plan d'entreprises pour l'environnement, fait certifier ISO 1401, direction par direction certaines activités et que c'est précisément la gestion des chômeurs qui est concernée sur le canal Rhin-Rhône.

Plan de Déplacements Urbains, très impliqué dans l'élaboration de l'actuel Schéma de Cohérence Territoriale. Mais surtout, c'est le père du concept du système d'évitement du centre ville actuellement en voie de se concrétiser. Malgré plusieurs appels à son secrétariat²⁰⁴, je n'ai jamais eu l'occasion de m'entretenir avec lui.

Ce silence peut trouver son explication dans le contexte local qui, après une brève accalmie est de nouveau très tendu.

Dès l'annonce de l'abandon du projet, les réactions ont été très vives en Alsace et beaucoup d'élus considèrent, encore aujourd'hui, que rien ne pourra compenser la perte politique du projet.

Si les tensions étaient un peu retombées il y a deux ans, la fièvre tend de nouveau à monter. En effet, les possibilités d'extension du port de Mulhouse, aujourd'hui premier port fluvial de France, sont mises à mal car il n'y a pas de débouché sur le sud. Par ailleurs, et alors que cet engagement figurait dans le programme ATSR, Réseau Ferré de France ne souhaite plus mener les travaux alors annoncés sur la ligne Mulhouse-Bantzenheim, parce que les problématiques de fret ne lui paraissent pas prioritaires.

Or, comme me l'a précisé Julie WINGTON, chef du bureau de l'aménagement du territoire et des affaires européennes à la préfecture du Haut Rhin²⁰⁵, il y a une vraie sensibilité politique sur les problèmes de déplacement en Alsace, où la densité de population est très forte sur un territoire contraint entre Vosges et Rhin²⁰⁶. Avec à la clé de vrais problèmes de maîtrise foncière.

Dans ce contexte, Mulhouse rencontre de surcroît un gros problème de positionnement. C'est une métropole peu attractive. Pour preuve, la population alsacienne augmente partout, sauf à Mulhouse ... Ceci est lié à plusieurs critères. Au-delà des quartiers difficiles, qui sont sans doute la première raison qui vient à l'idée des personnes d'autres régions, la ville souffre beaucoup de l'attractivité de Bâle et de Strasbourg et de son économie, principalement industrielle. Mulhouse est une ville du XIX^{ème} siècle qui n'a pas réussi sa mutation. Elle demeure donc très dépendante des décisions de centres économiques éloignés, ce qui rend le contexte difficile pour la main d'œuvre peu qualifiée dans le contexte actuel de globalisation des échanges.

D'où les prises de position actuelles, sur le dossier de la restitution des emprises ou, comme nous le verrons dans le point suivant, la mise en œuvre du projet de voie sud.

2.2.3.2. Le financement de ces projets

L'ingénieur de la ville en charge du projet de voie sud assène que « *l'Etat avait promis d'aménager un projet de voie sur berge dans le cadre du dossier Rhin-Rhône* » et « *qu'à l'abrogation de la DUP la ville a dû porter seule le projet* ». La situation mérité sans doute d'être nuancée ...

L'agence d'urbanisme de la région mulhousienne avait effectivement été missionnée par la SORELIF pour établir un avant-programme canal.

Le document de 78 pages²⁰⁷ date de novembre 1997. Il précise la nature du projet et ses principales implications pour l'agglomération et recense les enjeux à intégrer au projet global et les exigences des communes. Une mention, en page 70, stipule que « *pour que la liaison fluviale s'accompagne d'une réelle dynamique de projets, il convient d'engager au moins quatre études complémentaires* » (développement économique, développement du tourisme fluvial, convergence des projets concernant le pôle gare et affirmation d'une nouvelle identité paysagère).

Cette étude ayant été rendue après l'arrêt du projet, il semble peu probable qu'il y ait eu des engagements financiers.

²⁰⁴ « *Il est fort occupé mais vous contactera dès que possible. Monsieur KLETHI, de l'agence d'urbanisme, pourrait néanmoins vous renseigner d'ores et déjà sur de nombreux points.* » (9 mars 2004)

²⁰⁵ entretien du 28 janvier 2005

²⁰⁶ « *Si l'on ne prend pas en compte les Vosges, notre densité de population égale celle de la région parisienne ...* »

²⁰⁷ cf. Bibliographie, document 191

Comme me le confiait M. KLETHI, « les élus ont donc obtenu un projet satisfaisant de leur point de vue, mais sans garantie financière (sauf à ce que nous n'ayons pas été informés de toutes les tractations, ce qui est possible) ». Et d'ajouter que ses services « s'interrogeaient alors sur la capacité des acteurs locaux à mener des négociations financières afin d'assurer la prise en compte des projets connexes dans des conditions satisfaisantes alors que le tracé même de la voie était en cours de définition ... ».

Outre le fait qu'il n'a sans doute jamais existé d'engagement écrit de l'état ou de la SORELIF en la matière, force est tout de même de constater que des financements ont été mobilisés pour appuyer la ville dans cette démarche²⁰⁸.

Des crédits ont été mobilisés au titre de la convention du fonds de concours SORELIF. L'avenant à la convention, du 26 octobre 2000, fait ainsi état d'un montant de 179 645,92 € restant à verser à la commune de Mulhouse. Les services de la préfecture de département, interrogé à ce sujet, m'ont indiqué qu'un versement de 225 000 € avait été effectué à la ville de Mulhouse pour « le programme d'étude d'aménagement de l'axe fluvial dans la traversée de l'agglomération mulhousienne. »

Des lignes budgétaires sont par ailleurs disponibles dans le cadre du programme ATSR, pour l'espace de projet « Agglomération mulhousienne » comme en témoignent les données ci-après²⁰⁹ :

Mesure	Sous-mesure	Montant de la sous-mesure	Etat		Région Alsace	Département du Haut-Rhin
			tot. ****	% d'int.	tot.	tot.
3 – Assurer le renouvellement urbain de l'agglomération	3.2 Réalisation d'opérations de renouvellement urbain : conversion de friches urbaines, opérations de restructuration urbaine	9 MF	2,7 MF	30 %	*	pas d'intervention
7 – Réorganiser les déplacements urbains dans l'agglomération	7.1 Organisation de la ceinture urbaine de Mulhouse et de l'accès à la gare centrale	30 MF	10 MF	33,3% * * *	pas d'intervention	3 MF **
	7.2 Réalisation d'équipements de voirie dans la partie sud de l'agglomération	70 MF	pas d'intervention		pas d'intervention	17,5 MF **

* intervention du Conseil régional envisageable, examinée au cas par cas selon la qualité et l'intérêt des projets

** intervention du Conseil Général plafonnée par action ; taux de subvention à définir

*** taux d'intervention donné à titre indicatif

**** l'affectation des crédits de l'Etat pour chaque mesure est précisée à titre indicatif, les crédits étant globalisés pour l'espace de projet

Source : Bibliographie, document 341

La consultation du tableau de suivi du programme ATSR au 31 décembre 2004²¹⁰ révèle que trois dossiers ont été programmés au titre de la mesure D.3.2 pour un montant de subvention Etat de 1 399 539,20 €. Bénéficiaire : la ville de Mulhouse avec deux dossiers portant sur l'aménagement de la ZAC de la Fonderie (réhabilitation de locaux pour accueillir un centre d'art contemporain et les archives municipales). Au total et selon les informations fournies par la préfecture de département le 28 janvier 2005, l'Etat a investi 6 millions d'euros pour que le site de cette ancienne friche puisse accueillir une faculté. Seul l'aménagement des abords de cette ancienne friche ne fait pas encore à l'heure actuelle l'objet d'un dossier de demande de financement.

Les trois dossiers en préparation actuellement pour la voie sud (réalisation des trois franchissements ; aménagement de la berge du canal et véloroute ; écluse 41) devraient consommer 3 millions de subvention Etat en 2005 sur l'axe D du programme ATSR. Le faible reliquat de crédits Etat disponible pourrait être consacré ensuite à l'aménagement des cheminements autour de la gare ou à celui des abords de la Fonderie.

²⁰⁸ Il n'a malheureusement pas été possible d'obtenir beaucoup d'informations en la matière (cf. paragraphe supra).

²⁰⁹ cf. Bibliographie, document 341, extraits du tableau en page 29

²¹⁰ cf. Bibliographie, document 347

S'agissant du dossier écluse 41, il bénéficiera également du solde de l'enveloppe SORELIF alsacienne et des 400 000 € dégagés par la revente des terrains de l'ancienne emprise. Le bouclage de ce plan de financement a été délicat à obtenir, dans la mesure où le projet était inscrit à la convention départementale d'application d'ATSR, mais sans crédit identifié, ce qui a nécessité une très forte mobilisation des services de l'Etat.

Lors de notre entretien du 28 janvier 2005, Julie WINGTON estimait ainsi que la ville de Mulhouse, pour ces seuls crédits ATSR territorialisés avait reçu 6,7 millions d'euros. La commune a également bénéficié de crédits sur la mesure Inondation (axe A) pour l'aménagement de bassins de rétention.

Par contre, et c'est un point commun avec Besançon, Mulhouse n'est pas parvenu à consommer les crédits 'Paysages urbains' (A.3.1.) qui prévoyaient 304 898,03 € pour la réhabilitation de la friche de la Fonderie (cf. annexe 16, page 10).

2.3. Besançon ou l'émergence de nouvelles réflexions en terme d'aménagement

S'agissant de Besançon, l'article du *Moniteur* du 27 février 1998, précédemment cité²¹¹, indique qu'il « *va falloir notamment retraiter deux friches industrielles et prévoir la reconversion de l'ancien port de commerce.* »

2.3.1. La révision du schéma directeur de 1974

Les réflexions sur la révision du schéma directeur avaient été lancées en 1993-1994 et facilitées alors par la mise en place d'un district. L'abandon du projet de canal Rhin-Rhône à grand gabarit a nécessité que des études complémentaires soient menées.

Le rapport de la mission Villain prévoyait ainsi que, pour l'agglomération bisontine, « *l'étude d'aménagement pourrait comprendre :*

- *l'étude de réhabilitation urbaine du secteur Tarragnoz-Casamène, entre la passerelle Mazagran et le pont de Velotte*
- *l'étude de réhabilitation urbaine du secteur des Près de Vaux (site de la friche industrielle de Rhône-Poulenc)*
- *l'étude stratégique en matière de tourisme fluvial dans la commune de Besançon*
- *l'étude préalable nécessaire à la reconversion du site du port de commerce fluvial.* »²¹²

Un autre article du *Moniteur*, en date du 23 octobre 1998²¹³ précise qu'une « *étude complémentaire à celle diligentée par l'Etat précisera dans le courant de l'automne les orientations concernant la partie urbaine du Doubs. Le pré-projet attire l'attention sur la vallée de l'Ognon « pour l'instant en partie préservée » et le marais de Saône, « dans une situation écologique critique.* » »

Des crédits ont bien été mobilisés dans ce cadre au titre de la convention du fonds de concours SORELIF. L'avenant à la convention, du 26 octobre 2000, fait ainsi état d'un montant restant à verser de 106 543,47 € à partager entre la ville de Besançon (18 293,88 €) et le District du Grand Besançon (88 249,69 €).

Après un réel démarrage des travaux en 1999, et malgré un changement de la donne sur le plan politique, le schéma directeur, qui concerne 68 communes, a été approuvé le 8 mars 2002²¹⁴.

Ce dernier insiste beaucoup sur le développement de l'axe Rhin-Rhône, comme corridor européen²¹⁵, précisant même que c'est l'autoroute A36 qui en « *constitue l'épine dorsale* »²¹⁶. Il

²¹¹ cf. Bibliographie, document **61**

²¹² cf. Bibliographie, document **305**, page 35 (cf. plan de situation en annexe 14, page 1)

²¹³ cf. Bibliographie, document **62**

²¹⁴ cf. Bibliographie, document **356**

²¹⁵ « *Le développement de l'axe Rhin-Rhône, à titre de corridor européen, constitue un enjeu fort pour le positionnement stratégique de l'agglomération bisontine.* » (cf. Bibliographie, document **356**, page 14) « *Un des*

demande également, au regard du retard du ferroviaire sur cet axe, l'augmentation du gabarit de la voie Dijon-Mulhouse.²¹⁷

Surtout, et à la différence de ce qui s'est passé pour Mulhouse, le schéma directeur fait également de « *la valorisation de l'axe récréotouristique de la vallée du Doubs [...] un élément fort du parti d'aménagement.* »²¹⁸

L'aménagement d'un cheminement piétonnier est ainsi prévu, au niveau du site de Prés de Vaux, l'autre rive du Doubs étant longé par la véloroute.

Au delà de la réhabilitation de la voie d'eau et des friches industrielles²¹⁹, le syndicat mixte a posé les bases du réseau des équipements fluviaux à développer²²⁰. La réalisation du port fluvial à Deluz permettra de doter l'agglomération d'un vrai port de plaisance et de réhabiliter par là même une friche industrielle. Cette armature fluviale devra, pour être pleinement efficace, s'appuyer sur un ensemble d'équipements et de services complémentaires (équipements touristiques, culturels et commerciaux notamment) pour assurer les liens vers la vallée.

Ces orientations sur le développement du tourisme fluvial rejoignent celles du schéma de développement du tourisme fluvial Rhône-Saône-Doubs (cf. annexe 14, page 4) et de manière plus générale la stratégie posée dans le cadre de la réflexion initiée dans le cadre du programme ATSR.

2.3.2. Une mise en application difficile

Si le rapport de présentation du schéma directeur²²¹ mentionne que « *le projet de canal à grand gabarit étant abandonné, les communes baignées par le Doubs pourraient voir leur attractivité renforcée grâce à l'émergence de nouveaux projets de développement* », il semble que dans les faits les choses se soient passées différemment.

Nathalie ETAHIRI, en charge de l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale à l'agence d'urbanisme de l'agglomération de Besançon m'a indiqué qu'un territoire pouvait se figer parce que les projets étaient mal déterminés ou qu'ils étaient trop ambitieux, voire parce que les décisions politiques qui les sous-tendaient allaient à l'encontre de la logique intrinsèque du territoire même.

Il ne me semble pas que ce soit le cas pour les partis d'aménagement évoqués précédemment. Mais les contraintes géographiques (la vallée du Doubs est inondable) et les hésitations politiques expliquent pour une large partie que les projets tardent à se mettre en place.

2.3.2.1. La difficile reconversion des friches situées en zone inondable

Le plan de prévention des risques naturels prévisibles prescrit pour la vallée du Doubs établit en effet que beaucoup de terrains de l'ancienne emprise sont situés en zone inondable. Or, « *afin de prévenir toute aggravation des risques d'inondation, le caractère inconstructible des terrains non bâtis dans les zones submersibles doit être maintenu.* »²²²

Au delà du fait qu'il n'y a à l'heure actuelle ni idée forte, ni parti pris d'aménagement pour le site de la friche de Prés de Vaux, cheminement piétonnier sur berge excepté, le PPRI constitue un blocage supplémentaire. Le schéma directeur prévoit en effet que « *dans le cas de restructuration des zones urbanisées comme les friches industrielles (Prés-de-Vaux, Casamène), les réalisations devront*

enjeux est de pouvoir renforcer son positionnement sur l'axe Rhin-Rhône tout en appuyant le développement de ce corridor européen. » (cf. Bibliographie, document 356, page 19)

²¹⁶ cf. Bibliographie, document 356, page 34

²¹⁷ La requalification de l'itinéraire parallèle à l'A36 et la mise au gabarit B1 de la ligne Dijon-Mulhouse font partie des actions soutenues par le programme ATSR (C.1. et C.2.3.).

²¹⁸ cf. Bibliographie, document 356, page 77

²¹⁹ La communauté d'agglomération a étudié quatre d'entre elles et leur remise à niveau (dépollution, viabilisation ...) est envisagée.

²²⁰ cf. annexe 14, pages 3 et 4

²²¹ cf. Bibliographie, document 356, page 15

²²² cf. Bibliographie, document 356, page 115

concilier aménagement urbain et risques d'inondation. »²²³ Une équation d'autant plus difficile à résoudre que la réhabilitation, «*dans un souci de mixité urbaine* »²²⁴ doit mêler activités, habitats et équipements ... Néanmoins, des travaux devraient y être entrepris avant la fin du mandat de l'équipe municipale²²⁵.

La mesure D.5.1., *Espace de projet « Agglomération de Besançon », requalification des friches urbaines* du programme ATSR avait permis, au 31 décembre 2004, de soutenir cinq dossiers :

- un sur la commune de Deluz (première phase de travaux de mise en sécurité et en valeur de la friche industrielle) avec une aide Etat de 165 600 €

- quatre sur la commune de Besançon, dont deux bénéficiant de subventions de l'Etat pour un montant cumulé de 608 583 € (acquisitions de bâtiments sur des friches et déconstruction de divers bâtiments situés dans le secteur de Casamène)

Aucun dossier majeur portant sur une réhabilitation importante de site n'est pour le moment programmé. Pourtant, au delà des crédits de l'espace de projet, la mesure A.3.1. prévoyait une subvention Etat de 762 254,09 € pour la reconversion de la friche des Prés de Vaux.

2.3.2.2. La mise en œuvre du plan de développement du tourisme fluvial en suspens

Alors que l'agence d'urbanisme a effectué un gros travail, s'agissant du développement du tourisme fluvial, l'ancien animateur ATSR de l'agglomération bisontine²²⁶ regrette que «*cela ne prenne pas au niveau des élus* ». Un point de vue nuancé par l'agence d'urbanisme pour qui la frilosité des élus locaux s'explique par le fait qu'ils veulent disposer de garanties quant à la réussite du projet avant de se lancer.

La réhabilitation de la friche en cours sur Deluz (cf. paragraphe supra) constitue néanmoins le point de départ de l'aménagement du port d'agglomération.

Pour le reste, deux dossiers seulement étaient inscrits au 31 décembre 2004 sur la mesure D.5.4., *Espace de projet « Agglomération de Besançon », aménagements d'équipements pour le tourisme fluvial, vert et ludique* du programme ATSR. L'Etat s'est ainsi engagé à hauteur de 400 621,31 € pour des travaux au niveau du musée de Nancray²²⁷ et de la citadelle de Besançon.

Xavier DEGOIS m'a également indiqué, lors de notre entrevue du 19 juillet 2004, que pour ce territoire, désormais, toute l'enveloppe ATSR était bloquée, préemptée par la communauté d'agglomération, qui doit donner son aval aux autres projets alors même que les crédits lui sont nécessaires pour les projets qu'elle met, elle, sur pied. Il est donc vraisemblable en la matière que les crédits encore disponibles²²⁸ seront plutôt affectés aux opérations de restauration des friches, sur lesquelles la communauté d'agglomération a déjà travaillé.

²²³ cf. Bibliographie, document 356, page 115

²²⁴ cf. Bibliographie, document 356, page 122

²²⁵ Source : entrevue du 19 juillet 2004 avec Nathalie ETAHIRI

²²⁶ Xavier DEGOIS, qui travaille désormais au cabinet du Président du Conseil Général du Doubs

²²⁷ musée des maisons comtoises, ouvert depuis 1983, qui a entrepris un programme d'extension sur plusieurs années ; cette seconde tranche concerne la réfection des cheminements, l'aménagement des placettes devant les maisons et la modernisation des réseaux d'assainissement

²²⁸ Le tableau de suivi financier du programme au 31/12/2004 fait état de soldes disponibles de 1 945 134,87 € pour l'Etat, 778 500,49 € pour le Conseil Régional Franche Comté et 2 388 851,47 € pour le Conseil Général du Doubs