

Infrastructures ferroviaires - Électrification de la ligne Franois/Saint-Amour - Contrat avec la SNCF - Participation de la Ville de Besançon

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE, Rapporteur : La modernisation avec électrification de la ligne Franois/Saint-Amour a pour objectif d'améliorer la desserte ferroviaire de la région de Franche-Comté. L'utilisation de locomotives électriques et l'affectation de voitures Corail permettront d'offrir au cours du service d'hiver 1995 sur les relations existantes, une desserte présentant de bonnes caractéristiques de capacité, de confort, de fiabilité et de rapidité.

Cette modernisation qui concerne le dernier maillon non électrifié entre Strasbourg et Lyon améliorera la desserte du Sud de la Franche-Comté et sera bénéfique pour toutes les agglomérations situées sur la ligne Strasbourg - Lyon via Besançon - Lons-le-Saunier. Elle favorisera en outre les échanges des habitants de la grande agglomération bisontine par utilisation de ce type de transport en commun.

Pour le fret, l'électrification de la ligne permettra d'augmenter, grâce à la plus grande puissance des locomotives électriques, les charges remorquables et ainsi d'y faire circuler certains des trains transitant actuellement par Dijon.

Cet accroissement de potentialité du fret apparaît important pour Besançon et la Franche-Comté en fonction des perspectives d'évolution des transports multi-modaux au niveau européen.

Le programme d'aménagement des installations fixes comprend :

- l'électrification des tronçons de ligne Franois - Arc et Senans et Mouchard - Saint-Amour en courant alternatif monophasé 25 kV,
- la mise en câble souterrain des circuits de télécommunications actuellement assurés par des nappes aériennes de fils incompatibles avec l'induction électromagnétique résultant de l'électrification,
- l'automatisation du système d'espacement des trains, le block manuel de voie unique actuel étant également incompatible avec l'électrification,
- les travaux d'adaptation du plan de voies des gares et la télécommande de postes d'aiguillages,
- des travaux de voie permettant le relèvement de la vitesse des trains.

La SNCF, maître d'ouvrage et maître d'oeuvre, est chargée de l'étude et de la réalisation des travaux d'installations fixes.

Le délai minimal séparant la date de signature de cette convention de celle de la mise en service des nouvelles infrastructures est de 4 ans et 3 mois.

Le montant total de l'opération est de 519 MF HT (valeur juin 1989) se décomposant comme suit :

- | | |
|----------------------------|-----------|
| - travaux d'infrastructure | 360 MF HT |
| - matériels roulants | 159 MF HT |

Une négociation entre la SNCF et les collectivités territoriales a abouti à une participation de ces dernières, au financement de l'opération par le versement d'une subvention d'équipement de 144 MF, montant qui sera réévalué comme l'indice de prix annuel du PIB Marchand (PIBM).

Cette dernière, exonérée de TVA et en valeur juin 1989, sera exigible le 1^{er} juillet 1992. Son montant sera réévalué comme l'indice de prix annuel du PIB Marchand (PIBM).

Une répartition appropriée a été proposée. Elle serait la suivante :

Région de Franche-Comté	60 MF
Département du Jura	45 MF
Département du Doubs	15,5 MF
Département de Saône et Loire	5 MF
Ville de Besançon	8 MF
Ville de Lons-le-Saunier	9 MF
Villes d'Arbois, Cousance, Cuiseaux, Mouchard, Poligny, Saint-Amour	1,5 MF

Le Conseil Municipal est donc appelé :

- à décider de participer à hauteur de 8 MF (valeur juin 1989) à cette opération,
- à autoriser M. le Député-Maire à signer le contrat à intervenir et lui donner mandat de négocier avec la SNCF l'étalement dans le temps de cette participation,
- à s'engager à inscrire le financement de la participation de la Ville aux budgets primitifs 1992 et suivants.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : C'est un dernier maillon entre Strasbourg et Lyon qui n'est toujours pas électrifié, qui ne l'aurait pas été si la Région n'avait pris en main ce problème-là, s'était investie sérieusement mais entraînant dans sa course le Département du Jura, c'est normal, le Département du Doubs, les Villes de Besançon, de Lons, le Département de Saône et Loire et quelques petites villes traversées, Arbois, Cousance, Cuiseaux, Mouchard, Poligny, Saint-Amour. Si nous acceptons de participer, c'est aussi par souci de solidarité régionale avec les départements concernés et les villes même qui n'appartiennent pas à notre département, qui attendent avec impatience, je pense à Lons-le-Saunier, que se réalise cette électrification. Je crois tout de même que les circuits entre Lons en particulier et Besançon seront bien améliorés et qu'il peut avoir des retombées notamment au niveau de l'Université par une meilleure approche de Besançon, ce qui n'est pas le cas actuellement. Mais là-dessus, je crois que Bernard RÉGNIER a des commentaires à faire, c'est le cheminot de l'assemblée.

M. RÉGNIER : Étant pour l'électrification des voies ferroviaires en général et par solidarité avec la Municipalité, je voterai ce dossier mais seulement je tiens à dire que le montage financier ne me satisfait pas.

Avec ce projet, il s'agit de terminer l'électrification d'un axe Lyon - Strasbourg, axe saturé au niveau voyageurs et assurer avec du matériel les turbotrans qui arrivent en bout de course. A qui va profiter cette modernisation ? Aux voyageurs de Lyon, Strasbourg, Mulhouse, Belfort, Bourg, Besançon, du Jura, je rappelle que le gain de temps sera d'environ 10 minutes sur le trajet. Toujours est-il que seule une partie participe au montage financier, les Strasbourgeois, les Mulhousiens, les Belfortains qui vont à Lyon y gagneront autant que les Bisontins et vice versa pour les Lyonnais, seulement ils ne mettent pas un centime dans l'opération alors que les Bisontins régleront pas loin de 10 MF en fin d'opération. Quand je pense que certains se permettent de critiquer le manque d'investissements de la capitale régionale pour le développement de notre région, on peut se poser des questions.

Pour ma part, ces 10 MF me restent en travers de la gorge. La moitié de la moitié aurait été une contribution honorable de la capitale régionale à une telle opération. Je pense que la Région a mal négocié ce dossier. Au lieu de se bagarrer sur l'amélioration de l'axe Lyon - Strasbourg et du développement interrégional indispensable, je pense à Lyon et à Strasbourg, évidemment les deux extrémités, elle s'est contentée d'apaiser les esprits jurassiens après l'annonce de la construction du TGV

Rhin-Rhône, on a vu le tollé que cela a fait, en enfermant le dossier au niveau franc-comtois et cherchant à ce niveau seulement le règlement financier, la Région passant de 30 à 45 MF puis à 60 MF contraignant les autres collectivités à suivre. Il y a d'autres aspects c'est sûr, mais l'essentiel est là. Il est vrai que les pressions étaient fortes et multiples. On a par exemple entendu dire avec force que soit on électrifierait, soit la ligne fermailt. La SNCF s'est bien gardée de démentir, faisant par là-même monter la pression.

Je rappelle simplement que c'est un axe saturé au niveau voyageurs et que si cet axe fermailt c'est plus de la moitié du réseau français qu'il faudrait fermer. C'est surtout le Jura qui a fait la plus grosse pression, toutes tendances politiques et syndicales confondues, un vrai consensus. Je comprends les Jurassiens qui craignent, à juste titre d'ailleurs, l'arrivée du TGV Rhin-Rhône mais électrifié ou pas, est-ce que cela va changer quelque chose pour Lons une fois Rhin-Rhône en service ? Là, je dis non ! Les turbotrans ou corails qui assurent actuellement les dessertes de Lyon - Strasbourg en passant par Lons, passeront par la ligne nouvelle. Les dessertes nationales et internationales, idem alors que restera-t-il ? les trains omnibus et les trains régionaux que l'on voudra bien conventionner, c'est-à-dire se payer pour desservir Besançon - Lons ou Lons - Bourg et les correspondances avec les TGV. Voilà la réalité.

Quant au fret, penser que le chemin de fer va prendre des parts de marché à la route à Lons parce que c'est électrifié est tout simplement une utopie ; d'ailleurs les dessertes marchandises se font toujours par diesel même si les lignes sont électrifiées, je vous citerai à titre d'exemple Dole - Besançon. D'ailleurs, quand on lit le texte de la convention : «pour le fret, l'électrification de la ligne permettra d'augmenter, grâce à une plus grande puissance des locomotives électriques, des charges remorquables et ainsi d'y faire circuler certains trains transitant actuellement par Dijon» je crois que c'est clair. Par cette opération, la SNCF va gagner 50 km pour ses trains qui remontent de l'Espagne ou du Midi vers l'Est et l'Allemagne et qui, pour l'instant, transitent par Dijon. J'emploierai le langage cheminot «ils monteront tout debout», Lyon Strasbourg en passant par Besançon. En fin de compte c'est le grand canal ferroviaire qu'on va faire puisqu'on nous dit bien que les péniches vont passer «tout debout» sans s'arrêter dans la Franche-Comté, c'est exactement cela qu'on fait mais je dirai qu'il n'y a rien de changé car c'est ce qui se fait à l'heure actuelle, les trains vont «tout debout». Le grand gagnant dans l'opération c'est la SNCF qui, avec la modernisation de cet axe, va supprimer quand même pas mal de postes, je pense à terme. C'est pourquoi je soumetts Monsieur le Maire une motion ce soir, adressée à la SNCF pour préserver ou tout au moins développer les emplois parce que je rappelle que les trains qui remontent du bas ou qui viennent du haut sont desservis par 4 dépôts SNCF : Lyon, Strasbourg, Belfort et Besançon et que sur ces villes, seule Besançon capitale régionale investit une somme importante. Il serait donc normal que la SNCF tienne compte des deniers des Bisontins pour favoriser l'emploi sur le dépôt de Besançon et c'est le but de la motion que je vous soumetts ce soir. Donc je vous la soumetts : «La Ville de Besançon, par l'effort financier considérable qu'elle consent sur ce projet, démontre l'intérêt qu'elle porte au développement régional et interrégional.

L'électrification et la modernisation de la ligne Franois/Saint-Amour, dernier maillon non électrifié entre Strasbourg et Lyon, améliorera la desserte ferroviaire en Franche-Comté, en favorisant les échanges entre les villes du Département du Jura et la capitale régionale et en facilitant le transport des marchandises.

En contrepartie de cet effort de solidarité régionale, la Ville de Besançon demande instamment à la SNCF :

- que la gestion de la télécommande des postes d'aiguillage, l'entretien des caténaires et des voies soient effectués en Franche-Comté,
- que la conduite et le contrôle des trains qui circuleront sur cet axe soient assurés par des agents du dépôt et du contrôle de Besançon».

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Merci Bernard RÉGNIER. Il paraît tout à fait logique de demander une contrepartie. Je mettrai toutefois un bémol à ce que tu as dit car si le TGV Rhin -Rhône était pour demain, immédiatement, il servirait à peu de choses d'électrifier Franois/Saint-Amour. Mais il faut considérer que c'est un projet qui va être inscrit au schéma directeur des réalisations de TGV, qui ne se réalisera que

dans un temps pendant lequel on aurait toujours entre Franois et Saint-Amour un tacot pour nous conduire. Alors je pense que dans l'attente du TGV Rhin-Rhône, il était bon de finir cette électrification. Je regrette comme toi que la SNCF impose ses vues et que les discussions difficiles qu'on a menées avec la SNCF et avec la Région, ont fait en sorte qu'il nous a fallu lâcher du lest au fil des heures de discussion. Tu as raison de dire que la grande gagnante de l'opération est la SNCF bien qu'elle investisse 519 millions sur cette opération, car c'est, après tout, son rôle d'investir sur des lignes qu'elle va ensuite régler et administrer.

M. BOICHARD : Jeudi dernier, à la Commission des Finances, lorsque nous avons examiné cette question, M. le Député JACQUEMIN nous a fait part de son étonnement de voir qu'on n'avait pas sollicité, lors des négociations, une ville comme Bourg-en-Bresse qui se situe dans une situation à peu près comparable à la Ville de Besançon, face au segment d'électrification de Saint-Amour à Franois et il est certain que les commissaires qui étaient là ont pensé que c'était un oubli qui pourrait peut-être être partiellement réparé. C'est pourquoi je vous propose une motion, un additif qui serait le suivant :

«Le Conseil Municipal de Besançon -je reprends donc tout à fait à mon compte cette réflexion qui avait été faite à la Commission- demande avec insistance à M. le Président de la Région de Franche-Comté de négocier avec la Ville de Bourg-en-Bresse une participation substantielle aux travaux d'électrification de la ligne Saint-Amour/Franois, cette participation venant en déduction de la contribution demandée à la Commune de Besançon» et ce serait justice...

M. RÉGNIER : Cela confirme ce que je dis, cela a été mal négocié.

M. TOURRAIN : Je me suis inquiété effectivement de savoir pourquoi Bourg-en-Bresse n'avait pas été sollicitée et j'ai eu une explication qui vaut ce qu'elle vaut. La Ville de Bourg-en-Bresse était beaucoup moins, si vous voulez, concernée en fait que Besançon, compte tenu de la distance qu'il y a entre Saint-Amour et Bourg-en-Bresse d'une part, et d'autre part le département de Saône et Loire a apporté sa contribution au niveau de 5 millions et demi de francs et Bourg-en-Bresse s'est donc trouvée un petit peu déchargée au point de vue de son obligation de solidarité par la participation de la Saône et Loire. J'ajouterai que la discussion n'a pas été menée seulement par la Région, M. le Maire faisait état tout à l'heure des conversations qui ont eu lieu à différents échelons et je veux bien que la motion que vous voulez présenter s'adresse à M. FOURNIER, Président de la SNCF de la même façon que celle de M. RÉGNIER mais je ne vois pas pourquoi la Région serait appelée à intervenir constamment dans cette affaire. La Région a été une locomotive, fournissez le matériel qui est derrière.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Monsieur TOURRAIN, je pense que le raisonnement n'est pas tellement solide parce que Bourg-en-Bresse n'est pas dans le département de la Saône et Loire...

M. TOURRAIN : C'est dans l'Ain.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : C'est dans l'Ain, oui. J'y étais récemment ; j'y ai vu le Maire et je me suis permis de le joindre aujourd'hui au téléphone, M. MORIN, j'avais passé 3 jours à Bourg-en-Bresse récemment et il m'a dit ne pas être du tout défavorable à une discussion. Il ne s'est pas engagé du tout mais il m'a répondu qu'il n'avait pas été sollicité, que s'il l'était, cela pourrait se discuter. Donc pourquoi pas ? Est-ce qu'il faut adresser cela au Président de la SNCF ou au Président du Conseil Régional ? Peut-être aux deux.

M. TOURRAIN : Je vous transmets ce qui m'a été indiqué par le fonctionnaire régional qui a mené les discussions ; je lui téléphonerai demain pour lui dire que son information était incomplète. Moi-même qui connais bien Bourg-en-Bresse et l'Ain et M. MORIN, je me ferai un plaisir, en tant que Conseiller Régional, d'intervenir auprès de lui afin qu'il participe.

M. BOICHARD : C'est bien !

M. HUMBERT J.F. : Simplement, Monsieur le Maire, j'ai écouté attentivement M. l'Adjoint RÉGNIER tout à l'heure, d'abord lorsqu'il nous a expliqué qu'en fait la Région s'était fourvoyée dans un dossier dans lequel elle n'avait rien à faire. J'ai quand même enfin compris à la fin qu'il attaquait un tout

petit peu la SNCF et surtout ce qui m'a surpris, c'est qu'il nous a expliqué pendant dix minutes que l'engagement de l'ensemble de ces collectivités n'allait servir à rien, que cela n'allait pas l'améliorer, que le trafic était saturé, pour ensuite dans un paragraphe de sa motion, mais comme il ne l'a lue qu'une fois et qu'on n'a pas le texte sous les yeux, je parle sous son contrôle, nous expliquer qu'au contraire cela allait très nettement améliorer le trafic, etc. etc. Alors je crois qu'il faut, quand on présente une motion dire la même chose que ce qui est écrit dans la motion. On ne peut pas d'une part dire que cela ne servira à rien et ensuite faire voter une motion dans laquelle il y a un paragraphe expliquant tout le bien-fondé de l'opération en question.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Je ne pense pas qu'il y ait contradiction entre ce qu'a dit tout à l'heure Bernard RÉGNIER et le texte même de la motion, alors on relit cette motion.

M. RÉGNIER : Je n'ai pas dit que la Région s'était fourvoyée, j'ai dit qu'elle avait mal mené le dossier et qu'elle l'avait enfermé dans un débat régional au lieu de mener un débat interrégional, c'est différent. L'axe ferroviaire il est Lyon - Strasbourg, l'intérêt de la ligne c'est Lyon - Strasbourg, ce n'est pas Besançon - Lons, cela n'a rien à voir une ligne Besançon - Lons. C'est cela qu'il faut avoir en tête et je pense que la Région a mal mené le débat. Je relis : «La Ville de Besançon, par l'effort financier considérable qu'elle consent sur ce projet, démontre l'intérêt qu'elle porte au développement régional et interrégional.

L'électrification et la modernisation de la ligne Franois/Saint-Amour, dernier maillon non électrifié entre Strasbourg et Lyon, améliorera la desserte ferroviaire» -je n'ai jamais dit le contraire-.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : On a dit qu'on gagnait seulement 10 minutes, il n'y pas contradiction. Nous passons maintenant au vote.

La discussion est close.

Après en avoir délibéré et adopté à la majorité, 6 Conseillers ayant voté contre et 1 s'abstenant, la motion suivante présentée par M. l'Adjoint RÉGNIER :

«La Ville de Besançon, par l'effort financier considérable qu'elle consent sur ce projet, démontre l'intérêt qu'elle porte au développement régional et interrégional.

L'électrification et la modernisation de la ligne Franois/Saint-Amour, dernier maillon non électrifié entre Strasbourg et Lyon, améliorera la desserte ferroviaire en Franche-Comté, en favorisant les échanges entre les villes du Département du Jura et la capitale régionale et en facilitant le transport des marchandises.

En contrepartie de cet effort de solidarité régionale, la Ville de Besançon demande instamment à la SNCF :

- que la gestion de la télécommande des postes d'aiguillage, l'entretien des caténaires et des voies soient effectués en Franche-Comté,

- que la conduite et le contrôle des trains qui circuleront sur cet axe soient assurés par des agents du dépôt et du contrôle de Besançon».

ainsi qu'à l'unanimité moins 2 abstentions, la motion présentée par M. le Premier Adjoint BOICHARD :

«Le Conseil Municipal de Besançon demande avec insistance à M. le Directeur Général de la SNCF de négocier avec la Ville de Bourg-en-Bresse une participation substantielle aux travaux d'électrification de la ligne Saint-Amour/Franois, cette participation venant en déduction de la contribution demandée à la Commune de Besançon».

L'Assemblée Communale, sur avis favorable de la Commission du Budget, adopte à la majorité, 1 Conseiller ayant voté contre et 8 s'étant abstenus, les propositions du Rapporteur.