

Trans Europe TGV - Adhésion de la Ville à la Société d'Economie Mixte Rhin-Rhône - Désignation d'un délégué

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE, Rapporteur : Le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse a été adopté par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 14 mai 1991.

Ce schéma est constitué d'un réseau de 4 700 km environ de lignes nouvelles à grande vitesse.

Seize projets ont été retenus dont celui du TGV Rhin-Rhône : interconnexion entre l'axe nord-sud français Lille-Paris-Marseille d'une part, et les réseaux allemands et suisses dans l'axe rhénan d'autre part.

Le projet de TGV Rhin-Rhône est aussi cité par les instances communautaires comme maillon-clé du schéma directeur européen des liaisons ferroviaires à grande vitesse. A ce titre, il recevra une participation de la CEE.

Mais le schéma directeur n'est en aucun cas un document de programmation. Or, le taux de rentabilité interne de la première phase du TGV Rhin-Rhône, soit Mulhouse-Dijon/Dole, figure parmi les meilleurs des différents projets. Le taux de rentabilité socio-économique du projet complet est au 5^{ème} rang des 16 projets du schéma directeur français.

Cette future liaison ferroviaire, en raison de sa situation géographique, s'inscrit dans une communauté d'intérêts entre plusieurs pays, France, Allemagne, Espagne et Suisse, qui peut servir de support à son développement : études détaillées, financement, construction.

L'Association Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée qui regroupe déjà de nombreuses collectivités territoriales de France (dont la Ville de Besançon), d'Espagne, de Suisse et d'Allemagne, milite activement pour la construction d'une ligne TGV Rhin-Rhône.

Sous son impulsion, il a été décidé de créer une société d'économie mixte dont la mission principale sera d'apporter les financements nécessaires aux études SNCF et, le cas échéant, à la réalisation de la première phase du projet TGV Rhin-Rhône : Mulhouse-Dijon/Dole, soit 190 km sur 425 km.

L'importance de la réalisation de cette liaison ferroviaire à grande vitesse apparaît primordiale pour le développement de la capitale régionale.

Or, les échéances de réalisation semblent encore lointaines.

Pour accélérer la réalisation de ce projet, il est donc demandé au Conseil Municipal de se prononcer sur la participation éventuelle de la Ville de Besançon au capital social de la société d'économie mixte à mettre en place.

Cette participation correspondrait à l'acquisition de 18 actions d'une valeur de 1 000 F chacune, soit 18 000 F (sur un total de 400 actions) et permettrait à la Ville de participer au Conseil d'Administration dont le délégué reste à désigner (voir en annexe 1 la proposition de répartition du capital social).

Le Conseil Municipal est appelé à se prononcer sur cette proposition, et en cas d'accord, à prendre la délibération suivante :

Le Conseil Municipal,

Vu le Code des Communes,

Vu la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 modifiée sur les sociétés commerciales,

Vu la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions,

Vu la loi n° 83-597 du 7 juillet 1983 relative aux sociétés d'économie mixte locales,

Vu le décret n° 85-491 du 9 mai 1985 pris pour l'application de l'article 8 de la loi n° 83-597 du 7 juillet 1983 et relatif aux modalités de représentation des communes, des départements, des régions et de leurs groupements au Conseil d'Administration ou au Conseil de Surveillance des sociétés d'économie mixte locales,

Vu le projet de statuts de la société d'économie mixte dénommée «Société d'Economie Mixte Rhin-Rhône),

1) approuve le projet de statuts de la Société d'Economie Mixte Rhin-Rhône,

2) décide de donner par la présente tous pouvoirs et autorisations à M. le Maire à l'effet, au nom et pour le compte de la Ville de Besançon :

- de participer à la fondation de la société d'économie mixte dénommée Société d'Economie Mixte Rhin-Rhône,

- de souscrire à dix-huit actions de 1 000 F chacune correspondant à la somme de 18 000 F,

- de financer cette opération par un prélèvement sur le compte des dépenses imprévues et en conséquence procède au transfert de 18 000 F du chapitre 922/29.00516.20200 au chapitre 925.5/267.92030.00400 et en conséquence de signer tous statuts, déposer toutes pièces à toutes administrations, signer toutes déclarations de souscription,

3) désigne M. le Député-Maire pour représenter la Ville de Besançon au Conseil d'Administration et aux assemblées de la Société d'Economie Mixte Rhin-Rhône.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Nous vous proposons d'adhérer à la Société d'Economie Rhin-Rhône pour le Trans Europe TGV et il s'agit de désigner un délégué qui pourrait être votre serviteur si vous n'y voyez pas d'inconvénient. Il faut souligner l'effort qui est fait par cette association, qui deviendra une Société d'Economie Mixte, pour le projet TGV Rhin-Rhône soit réalisé dans les meilleurs délais. Il est déjà inscrit, c'est vrai, au plan directeur mais il faut se battre encore pour obtenir satisfaction.

M. NACHIN : Je souhaiterais présenter un amendement. Il est bien évident que, les Verts l'ont déjà fait savoir, ils sont favorables aux transports collectifs et sous certaines réserves, à la création de nouvelles lignes de TGV. Mais je pense que nous sommes en train de nous engager dans des choix sur lesquels il n'y a pas eu de débat et je souhaiterais par conséquent proposer l'amendement suivant :

«Le Conseil Municipal souhaite que lors d'une de ses prochaines réunions, un débat soit organisé sur le projet de TGV Rhin-Rhône».

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Nous avons eu un tel débat mais c'était avec l'ancienne formation municipale. On est parti de là. Il y a eu beaucoup de tergiversations mais on peut prochainement, c'est vrai, faire le point sur le travail de cette association et puis le rôle que doit jouer la Ville de Besançon, partie prenante. Je crois qu'on est tous d'accord là-dessus. Y a-t-il des réticences ?

M. NACHIN : Il faut que l'on en discute !

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : On est là pour cela.

M. NACHIN : C'est pourquoi je propose cet amendement.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Quel amendement, je n'ai pas noté ?

M. NACHIN : Je vais le relire : «Le Conseil Municipal souhaite que lors d'une de ses prochaines réunions, un débat soit organisé sur le projet de TGV Rhin-Rhône».

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Il n'y a pas besoin d'amendement. On prévoit de le faire, ma parole doit vous suffire.

M. NACHIN : Bien sûr !

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Très bien, bonne note est prise par les services et on organisera cela lors d'une prochaine séance. On aura d'autres occasions de se revoir aussi sur des grands projets.

M. VIALATTE : Monsieur le Maire, ce rapport est, à mon sens, important car l'adhésion d'une ville comme la nôtre à une Société d'Economie Mixte dont le rapport nous dit qu'elle est susceptible de réaliser, pour le compte de la SNCF, des études de faisabilité puis, et c'est ce qui me paraît capital et méritait qu'on passe quand même quelques minutes sur ce dossier, la réalisation de la première phase du projet TGV Rhin-Rhône, c'est-à-dire 190 km sur 425, soit en réalité et probablement une participation importante au financement de ces travaux d'infrastructure qui sont considérables. Cela nécessite probablement quelques compléments d'information et que nous portions notre réflexion sur ce point.

Le projet de TGV Rhin-Rhône est une affaire dont nous avons déjà discuté soit dans cette enceinte, soit en commission, soit dans le cadre de commissions du CCGB et cela à de nombreuses reprises. J'ai retrouvé récemment un bilan des actions menées par le Service Relations Extérieures de la Ville en 1990 et qui faisait déjà état des réflexions sur l'impact du TGV Rhin-Rhône au niveau de l'agglomération bisontine. Vous-même, Monsieur le Maire, dans votre journal de parlementaire en février 1991, vous évoquiez les incertitudes sur la gare de l'agglomération bisontine. Vous évoquiez à l'époque Devecey ou Châtillon-le-Duc et on voit bien que l'État, en rendant public le 1^{er} avril dernier -ce n'est pas un poisson- le décret portant approbation du schéma directeur national des TGV, a, d'une manière manifestement autoritaire et avec une très insuffisante concertation avec les collectivités concernées, arrêté un schéma directeur qui mécontente beaucoup d'élus dans de nombreuses régions. Ce qui m'amène à dire que l'approbation de ce schéma directeur national tel qu'il est, en l'état où il est, fait peser des incertitudes encore plus lourdes que naguère sur la date de réalisation de ce fuseau TGV nouveau que constituerait la liaison Rhin-Rhône. Pourquoi ? Parce qu'on ne peut pas tout faire à la fois en 25 ans, puisque c'est en gros la durée de vie d'un schéma directeur des TGV. On ne peut pas à la fois faire la liaison essentielle, vous comprendrez pourquoi, Paris - Nevers en TGV, on ne peut pas faire l'interconnexion Sud - Ile de France des liaisons TGV qui va défigurer plusieurs départements, je pense au Loiret, je pense à l'Eure-et-Loire, et en même temps réaliser des liaisons comme la nôtre. Il y a des choix sur lesquels l'État ne s'engage pas car le schéma directeur est d'une particulière ambiguïté puisqu'il n'évoque aucune programmation physique et financière des réalisations de lignes nouvelles ou des extensions de lignes existantes.

Il y a donc de très grandes incertitudes sur la mobilisation de crédits de l'État ou de son concessionnaire qui est la SNCF pour notre liaison, celle qui nous est chère, et s'il me paraît, à titre personnel, tout à fait capital que les collectivités concernées et elles sont nombreuses, se mobilisent pour aider l'État et la SNCF à accélérer le rythme de réflexion sur le TGV Rhin-Rhône et à financer des études, il me semble, pour ma part, qu'il faut rester particulièrement prudent quant à tout engagement ultérieur.

C'est pourquoi j'ai besoin d'obtenir de votre part des compléments d'information sur le dernier paragraphe de la page 1 de votre rapport qui dit : «sous son impulsion, celle de l'association qui préexistait à la future SEM, il a été décidé de créer une Société d'Economie Mixte dont la mission principale sera d'apporter les financements nécessaires aux études et le cas échéant, à la réalisation de la première phase du projet TGV Rhin-Rhône, Mulhouse - Dijon - Dole, soit 190 km sur 425».

Que de très grandes collectivités autres que la nôtre souhaitent faire ce choix, c'est leur affaire. Ici, au Conseil Municipal, je dis que ce soir nous n'avons pas le droit d'engager notre collectivité dans des perspectives éventuelles de dépenses qui risquent d'être insupportables pour elle et qui ne sont pas manifestement de sa compétence. C'est pourquoi, avant d'avoir à nous prononcer sur le vote de ce

rapport, je souhaiterais que vous puissiez, Monsieur le Maire, lever les ambiguïtés que fait peser ce paragraphe.

J'ajouterai que le tracé d'un nouveau fuseau TGV, comme celui-là, nécessite, au stade des études que la SEM s'apprête à réaliser, des préoccupations considérables en matière d'environnement ; il n'en est dit mot dans ce rapport et je dois dire que cela me gêne. Je m'explique : le fuseau du TGV Rhin-Rhône pour l'instant, le schéma directeur tel qu'il est, tel qu'il est consultable à la Direction Départementale de l'Équipement du Doubs, ne permet pas de manière précise d'être localisé. A 5 ou 10 km près, cela n'est bien évidemment pas possible, les études ne sont pas encore engagées. Toutefois, on connaît quand même, il figure sur la carte du schéma directeur national, l'essentiel du tracé probable, c'est par exemple la probable traversée de la Vallée de l'Ognon. C'est aussi la traversée, vous l'évoquiez vous-même je le rappelais il y a un instant dans votre journal de parlementaire il y a un an, la traversée de zones péri-urbaines de l'agglomération bisontine à forte densité de population et où la réalisation d'un fuseau ou l'aménagement de lignes existantes n'est pas neutre en terme d'intégration au site.

C'est pourquoi Michel JACQUEMIN, moi-même et les membres de notre groupe, avons rédigé un projet de vœu ou de motion, tendant à d'abord regretter l'insuffisante concertation préalable à l'élaboration du schéma directeur, c'est le premier point. Deuxièmement, demander de façon à se garantir toutes les chances de voir le TGV Rhin-Rhône aboutir vite, que certaines liaisons farfelues ou en tout cas secondaires en terme de priorité nationale, soient largement différées dans le temps ou réitérées du schéma directeur national, j'ai cité deux exemples tout à l'heure, afin de garantir plus de chance à notre ville et à notre région d'obtenir cette liaison.

Troisièmement, de rappeler qu'il est de la compétence et de l'État et de la SNCF son concessionnaire, de financer à titre principal, et j'allais dire d'une manière quasi exclusive, de telles infrastructures qui sont d'intérêt national voire international, et enfin inviter la SNCF en liaison avec nous à mener rapidement des études d'intégration au site de ce futur fuseau TGV.

Cette proposition Monsieur le Maire n'est pas la première qui soit faite dans des collectivités territoriales. Le Ministre de l'Équipement, M. Jean-Louis BIANCO qui est par ailleurs élu d'une région qui sera traversée par le TGV Méditerranée, prolongement du nôtre s'il vient à voir le jour, a décidé de mettre en place dans les jours qui viennent, compte tenu des vives polémiques qu'a suscité pour des problèmes liés à l'environnement, le tracé du fuseau du TGV Méditerranée, de nommer un collège d'experts indépendants chargé, dit-il, c'était dans Le Monde d'il y a deux jours, de passer au crible toutes les questions que pose un tel tracé. Notre motion proposera aussi que le Ministre de l'Équipement, M. Jean-Louis BIANCO soit invité, pour le TGV Rhin-Rhône où la volonté des élus est très forte mais où très en amont toutes les précautions doivent être prises, d'adopter la même mesure et de désigner un collège d'experts. Je vais donc vous remettre ce projet de motion.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Merci de tout cela. Je dois préciser que si on ne participait pas à cette société mise en place entre la Région Alsace - Franche-Comté - Bourgogne, les villes de Mulhouse peut-être pas tellement, Belfort, Dijon etc. Par la suite, l'opposition nous reprocherait de ne pas suivre ce projet, j'en suis persuadé.

Alors pourquoi créer cette société Rhin-Rhône ? Simplement pour faire avancer ce projet qui, dans le schéma directeur occupe une ligne, et pour faire pression en ce sens sur le Ministère concerné et sur l'État, et nous le faisons en parfaite concertation de Mulhouse jusqu'à Dole. Bien sûr il y a encore des incertitudes sur la Bourgogne où ils n'ont pas pu se mettre d'accord et c'est pourquoi nous parlons seulement d'une première phase, la phase qui nous intéresse et avec laquelle nous sommes directement branchés. Si nous ne le faisons pas, si nous laissons Belfort d'un côté et puis Dijon ou Dole de l'autre, la gare TGV, on pourra en discuter encore très longtemps car le TGV risque de nous passer sous le nez. Il faut être présent dans cette société. Alors est-ce que ça nous entraîne comme je l'ai entendu, vers le financement de la réalisation d'un tronçon ? Il est indiqué dans les statuts à l'article 2 : «la société a pour objet de réunir le financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique -ces études préalables se situent dans le cadre d'une circulaire- d'étudier en fonction des résultats en particulier sur le plan économique des études préalables un montage financier pour la réalisation de la première phase,

d'étudier le montage financier et plus largement de prendre toute initiative de nature à faciliter le lancement du TGV Rhin-Rhône hors la réalisation d'opération d'aménagement ou de construction». C'est l'article 2 des statuts. Donc on s'embarque dans cette affaire mais pas les yeux fermés !

Il s'agit de pousser un peu les études qui sont en train de se faire et d'être très actifs pour que ce projet de TGV Rhin-Rhône passe avant d'autres et notamment le TGV Est etc. où il y a encore des discussions. Mais je pense qu'il serait dommage de ne pas adhérer à cette Société d'Economie Mixte, de ne pas prendre 18 actions de 1 000 F et puis d'être alignés sur les autres collectivités importantes pour pouvoir discuter de l'intérieur sur ce qui se passera après. Je ne vois pas où est la difficulté. On ne participera absolument pas au financement du TGV. Ce n'est pas à notre portée et il n'en est pas du tout question.

M. TOURRAIN : Je fais partie de l'Association Trans Europe TGV depuis fort longtemps et j'en suis très régulièrement les travaux. Vous nous dites qu'on ne s'engage pas à la réalisation etc. Mais que lit-on dans le rapport, je cite : «sous son impulsion, il a été décidé de créer une Société d'Economie Mixte dont la mission principale sera d'apporter les financements nécessaires aux études de la SNCF -si ça s'arrêtait là, on comprendrait- et le cas échéant, à la réalisation de la première phase du projet TGV Rhin-Rhône», c'est-à-dire que c'est un engagement qui va loin Monsieur le Maire. Si vous supprimez cette partie de phrase, aucun problème !

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Nous la supprimons d'emblée bien sûr, et nous demanderons sa suppression parce que cette phrase-là que nos services ont reprise était dans le préambule des statuts.

M. TOURRAIN : Alors on est d'accord avec vous.

Mme FOLSCHWEILLER : M. NACHIN ne l'a pas précisé tout à l'heure mais il nous avait dit, on en avait débattu, qu'il souhaitait s'abstenir. J'ai envie de dire qu'on va se prononcer favorablement mais dans le cadre du développement des transports en commun et de la priorité que nous entendons leur réserver sur la route et l'autoroute.

Nous ne pouvons en effet nous inscrire contre des études et le projet de TGV Rhin-Rhône, mais pour préserver au maximum notre milieu de vie, on a parlé de la Vallée de l'Ognon entre autres, et la qualité de vie des riverains qui seraient concernés, la population doit être consultée. Le TGV ne doit pas être le moyen de transport non plus d'une minorité d'hommes d'affaires, d'élus pressés mais il doit répondre aux besoins du plus grand nombre. Le TGV Rhin-Rhône ne doit pas non plus se réaliser au détriment des voies secondaires de la région aggravant ainsi la désertification du milieu rural.

Le TGV doit être un des maillons d'un réseau de transport en commun franc-comtois le plus ramifié possible. Le Préfet CARRERE dans le cadre de sa mission transport 2002 a bien institué sur l'importance de la réflexion et de la concertation. C'est pourquoi je propose aussi une motion conditionnant notre adhésion à la Société d'Economie Mixte :

«Le Conseil Municipal de Besançon demande que les garanties suivantes soient prises en compte, que les études soient faites sur toutes les possibilités de train à grande vitesse y compris l'aménagement de tout ou partie des lignes existantes, demande que soient prises en compte et étudiées les interconnexions avec le réseau existant, ce qui éviterait de mettre une gare en pleine campagne. Le Conseil Municipal de Besançon demande enfin et surtout que le projet de TGV Rhin-Rhône ne se fasse pas au détriment des lignes secondaires de la Région mais soit pensé en complémentarité de celles-ci».

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Je veux bien toutes les motions que vous voudrez, mais pour l'instant il s'agit d'adhérer. On y mettra les conditions nécessaires lorsque l'étude sera plus avancée et notamment au niveau du Conseil Régional puisque c'est dans le cadre de l'accord entre la Région, la SNCF, et dans le cadre d'une convention que l'ont peut insister là-dessus.

Mais ne vous faites pas d'illusion, il n'y aura pas de gare TGV à l'emplacement de l'actuelle gare Viotte. Elle ne sera pas là. Une gare TGV n'est pas en plein centre-ville. La gare TGV va se situer un peu à

l'extérieur de Besançon mais pour prendre le TGV le matin à 6 h 02, vous le prendrez à Besançon Viotte, il partira jusqu'à la gare TGV à l'extérieur et puis vous partirez ensuite vers votre destination. C'est comme cela que ça va se passer, il y aura une gare dite secondaire qui sera la gare Viotte actuelle et à partir de là se feront les ramifications actuelles sur le Locle ou ce que vous voulez, mais je crois que cela ne peut pas être autrement. Dans le schéma, c'est comme cela. M. TOURRAIN opine du bonnet, mais c'est bien comme cela que ça se passe dans les gares TGV. Je veux bien qu'on mette toutes ces conditions, cela va dénaturer complètement ce qu'on vous demandait ce soir, mais on en prend note et on dit que le souci des élus bisontins ce sera de respecter l'environnement, de faire ceci, de faire cela. On est d'accord là-dessus.

M. JUSSIAUX : Monsieur le Député-Maire, j'ai envie de dire que nos collègues à mon sens se trompent de débat. L'enjeu c'est de savoir si oui ou non on va obtenir que ce dossier, qui est essentiel pour l'avenir de Besançon et de la Région, va effectivement émerger dans les tout premiers de la liste des projets. Si on commence par se positionner en mettant en avant un tas de précautions oratoires, de conditions, «on le fera mais attention ! il faudra que ci que là». On est sûr qu'on donne des arguments à tous ceux qui ne souhaitent pas que ce projet vienne en premier rang de la liste. On ne peut pas Monsieur VIALATTE à la fois dire que les pouvoirs publics ne sont pas sérieux en mettant avant nous le TGV Paris - Nevers et d'autres, et en même temps dire oui mais attention la Ville s'avance beaucoup trop loin, on ne prend pas assez de précautions, il faut être plus prudent. L'enjeu de ce soir c'est d'y aller pour accrocher ce projet. Quand on l'aura accroché, on ouvrira le débat public sur les conditions de sa mise en œuvre, de sa réalisation. Mais il ne faut pas qu'on se trompe dans la phase où en sont les choses.

M. FOUSSERET : Très rapidement. Je suis d'accord avec JUSSIAUX. Je suis tout d'abord ravi de voir qu'un certain nombre de pros-canal convaincus partisans d'un projet lui, bien défini, dont on connaît tous les méfaits qu'il va occasionner à l'environnement, se préoccupent dès maintenant effectivement de la future implantation d'un TGV dans les années à venir. Mais je suis ravi de constater cette évolution. Je crois que ce soir, JUSSIAUX vient de le dire, il ne s'agit pas de déterminer l'implantation exacte de ce tracé. Il s'agit de savoir si on va être dans ce train ou si on va justement le louper, parce qu'il y a un projet qui nous est proposé, une SEM dont l'objet unique pour l'instant est de faire avancer ce dossier. Je crois qu'on ne peut pas prendre le risque d'être à côté.

Ensuite toutes les précautions que vient de nous décrire Michèle FOLSCHWEILLER, il faudra les développer et argumenter. Il faut déjà être dedans ; on ne peut pas poser comme condition à notre entrée dans la SEM une multitude de conditions qui vont être repoussées. Si notre participation à cette SEM est repoussée parce que nous posons les conditions que vous évoquez, nous ne serons pas dans le débat et nous ne pourrions pas être dans cette association qui va faire du lobbying auprès des pouvoirs publics pour que le TGV Rhin-Rhône se réalise rapidement.

M. RÉGNIER : Je tiens à préciser que l'étude qui est faite par cette SEM ne va pas décider du tracé exact, ce n'est pas son rôle, mais celui de l'État, de la SNCF. Pour l'instant, le rôle de la SEM comme l'a dit Gérard JUSSIAUX, c'est d'accrocher le projet pour qu'on arrive à le faire passer au niveau national assez vite afin que justement les études plus officielles qui seront menées par la SNCF, les DDE et les DDA, rentrent dans le vif du sujet. C'est alors qu'on discutera au niveau du terrain, des aménagements etc. C'est dans un deuxième temps qui, souhaitons-le, ne sera pas trop long.

Par contre, je suis en opposition avec ce qu'a dit notre collègue VIALATTE. Je pense que ce qui est important c'est que l'État ait déjà adopté définitivement le schéma national. On peut être d'accord ou ne pas l'être sur tel tronçon ; je pense que c'est aux habitants des régions concernées de le dire. On ne peut pas dire aujourd'hui que tel projet, parce qu'il dessert le Massif Central, n'est pas rentable. C'est vrai que c'est un projet qui sera bien moins rentable que d'autres, Méditerranée entre autres, mais on ne doit pas se battre pour renier tel ou tel projet.

Pour répondre à Mme FOLSCHWEILLER, je crois que l'étude est toute faite pour ce qui concerne les lignes existantes dans notre région. Besançon - Belfort on roule à 90 km/h, même au niveau voyageurs, même pour les rapides et les express cela roule à 90. Par comparaison, sur Mulhouse - Strasbourg on roule à 200 ; là aussi on peut discuter et la preuve en est que la ligne existante sera utilisée.

Mais si justement on construit des lignes nouvelles c'est précisément parce qu'on ne peut utiliser les lignes existantes tout au moins dans la situation actuelle.

Pour ce qui concerne la desserte régionale, je crois que la Ville fait quand même déjà un gros effort puisqu'on va participer pour un total de 10 MF à l'électrification de Franois - Saint-Amour. Je crois que les collectivités locales prennent aussi les mesures nécessaires.

M. PINARD : Je pense qu'il s'agit de savoir si on perdra la bataille du rail comme on l'a perdue au XIX^{ème} Siècle. Rappelez-vous qu'avant le chemin de fer, Besançon était plus peuplée que Dijon, que Gray était plus peuplée que Vesoul. Alors si on met toutes sortes de conditions ! Puisque vous parlez au nom de M. JACQUEMIN qui n'est pas là, je vous demande de lui transmettre le message qu'en sa qualité d'animateur du puissant lobby du groupement interconsulaire en faveur du canal, il mette les mêmes exigences que celles que vous voudriez nous imposer ce soir. Rassurez-vous, quant aux dépenses indues nous n'en sommes pas à mettre 200 000 F dans un film à la gloire de la promotion du grand canal comme l'ont fait vos amis que vous vous êtes bien gardé de désavouer.

Alors ce qui me choque le plus, c'est un peu l'appel à la peur comme chaque fois qu'il y a un projet car la peur est mauvaise conseillère. Par exemple j'ai sous les yeux un article de la Terre de Chez Nous, c'est l'effet du hasard qui parle de l'élargissement de l'Europe, c'est de 1984. Je cite : «L'Europe a déjà subi deux élargissements ratés, au troisième bonjour les dégâts». Je ne suis pas pour l'axe Epinal - Belfort à électrifier dans les plus brefs délais, c'est comme cela c'est mon droit. La Terre de Chez Nous disait à ce propos : «cet élargissement va soulever sur tous les plans des difficultés insurmontables». Mais bien sûr qu'on spéculait sur la peur ! La peur est mauvaise conseillère. Alors qu'il y ait des précautions à prendre je veux bien, tout le monde les prendra, on en prend de plus en plus et je me réjouis par exemple de choses comme les auditions publiques, mais que M. VIALATTE mette sur le même pied les problèmes ultra-déliés de ce petit goulet qu'est la Vallée du Rhône et ceux qui nous avons ici, moi je trouve que c'est spéculer sur l'irrationnel. Je suis pour que toutes les conditions soient réunies de façon à ce que les inévitables cicatrices que constituera la construction d'une voie ferrée soient le plus limitées possible mais ne faites pas croire aux gens qu'il n'y en aura nulle part. Cela c'est comme pour les équipements sociaux, prisons etc. ; chacun est pour à condition qu'ils soient installés à 3 km de chez lui. Vous êtes en train de développer une hantise dans l'opinion. Tout le monde sera pour le TGV à condition qu'il soit à plus de 5 km de sa résidence. Ce n'est pas comme cela qu'on traite des problèmes quand on a le souci de la chose publique, je suis désolé.

M. VIALATTE : Monsieur le Maire, je ne répondrai pas au dernier orateur qui est un habitué de la caricature, mais je voudrais dire qu'un certain nombre d'intervenants dans ce débat, je citerai M. JUSSIAUX, M. RÉGNIER, m'objectent que mon intervention laisserait penser que j'émetts toutes les réserves à l'engagement de la Ville dans cette SEM. Pas du tout ! Bien au contraire, notre groupe est tout à fait partisan d'un engagement volontaire et déterminé de la Ville comme des autres collectivités citées dans ce rapport dans ce combat. Je dis simplement qu'il ne faut pas pratiquer l'hypocrisie. On ne peut pas d'un côté afficher une détermination fantastique pour se battre pour le TGV Rhin-Rhône et d'un autre côté parce qu'on appartient à une majorité comme vous Monsieur JUSSIAUX, soutenir un schéma directeur national des TGV dont vous savez parfaitement qu'il contient un certain nombre de projets contraires à la rentabilité économique, contraires à toute évidence et qui seront faits pour des raisons que chacun connaît en retardant notre propre projet. Dans la vie, il faut faire des choix. C'est vrai pour les TGV comme pour tout autre chose ; il est clair qu'on sait bien que tout ne pourra pas se faire en 25 ans et que malheureusement le schéma directeur national ne hiérarchise pas les priorités. C'est cela qui est grave. C'est pourquoi il faut obtenir que l'État précise ses intentions d'une manière très claire. C'est la première chose que je voulais dire. La seconde chose sur laquelle je voulais insister, c'est que j'ai bien fait, Monsieur le Maire, de soulever le problème de la lecture du dernier paragraphe de votre première page de rapport car je vous ai bien entendu tout à l'heure, le préambule des statuts était explicite sur la possibilité pour les collectivités de participer à la réalisation des travaux. Là je dis que pour la Ville de Besançon, il n'est pas question, à mon sens, de s'engager dans une telle direction compte tenu déjà des difficultés que nous rencontrons en matière d'investissement, c'est risqué aujourd'hui que de prendre un engagement de cette nature.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Nous en avons tenu compte.

M. VIALATTE : Je vous en remercie. Troisième point, et allez ! je me laisse aller à répondre au dernier orateur parce que tout ne peut pas être dit. Je ne sais pas qui de lui ou de moi joue avec le feu mais ce que je voudrais dire, c'est que ne pas poser dès l'abord tout de suite les problèmes d'intégration au site d'une ligne de cette nature, s'agissant de la Vallée de l'Ognon par exemple qui vaut bien Monsieur PINARD la Vallée du Rhône, je pense que cela doit être fait et je le fais et je sais que nombreux sont ceux qui le font. Et je voudrais terminer en posant une question Monsieur le Maire à votre Adjointe qui suit particulièrement les questions du CCGB. Le CCGB envisage-t-il de siéger à l'Assemblée Générale de la SEM ? La question a-t-elle déjà été débattue au sein de cette structure ? Moi je souhaiterais que cette question soit peut-être évoquée lors d'une prochaine réunion du CCGB.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Ce n'est pas possible en l'état actuel des choses puisqu'il s'agit d'une association loi de 1901.

M. VIALATTE : Et bien Monsieur le Maire je suis au regret de vous dire qu'il y a d'autres associations qui siègent à l'Assemblée Générale.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Par exemple ?

M. VIALATTE : Ou au Conseil d'Administration. L'Aire Urbaine est une association que je sache.

Mme GUINCHARD-KUNSTLER : Je ne crois pas que ce soit forcément possible à l'intérieur de la Société d'Economie Mixte mais dans l'état actuel du CCGB le travail de négociations et de concertation me paraît plus important. Mais cette question peut leur être posée.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Vous avez à peu près obtenu satisfaction. Non, je crois qu'on ne va pas polémiquer. M. TOURRAIN et on arrête la discussion. J'ai encore deux orateurs inscrits.

M. TOURRAIN : Je suis très surpris de la réaction de certains des membres de votre majorité puisque tout à l'heure vous aviez tout à fait accepté la proposition que nous avons faite de supprimer ce membre de phase qui nous engageait trop loin. Je pensais que, par là même, il n'y avait plus de débat à avoir.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : C'est sur ce que vous aviez dit avant, c'est tout, c'est normal.

M. TOURRAIN : Je voudrais quand même rappeler que je me suis insurgé au Conseil Régional contre la décision de M. JACQUEMIN, parlementaire, d'avoir présenté à Paris à l'Assemblée Nationale, ça a été le premier à le faire, le projet de TGV Rhin-Rhône avec M. VERRON, fonctionnaire de la Région. Je l'ai dit à l'intéressé, je l'ai dit au Président de la Région en précisant qu'on ne pouvait pas tolérer qu'un agent de la Région puisse être le porte-parole et le dessinateur d'un Député. Mais à l'Assemblée il n'empêche que le projet a été repris par M. CHEVENEMENT qui bénéficiait de son aura de Ministre. De toute façon, nous n'avons jamais été opposés à ce projet. Ceux qui voudraient nous faire le procès d'être des opposants au TGV Rhin-Rhône sont des gens de mauvaise foi. Ils sont intellectuellement malhonnêtes.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : On a pris acte de tout cela.

Mme FOLSCHWEILLER : Quatre remarques : si certains jouent ici sur la peur du mal développement des grandes villes et de Besançon entre autres, moi je parie sur la revitalisation du milieu rural. Deuxièmement, Monsieur le Maire, le sentiment que vous donnez que tout est joué renforce ma détermination de poser des conditions. Troisièmement, les conditions que nous posons ne sont pas exorbitantes. Enfin, dans une négociation on ne pose pas ses conditions après mais avant. Je vous renouvelle donc ma demande de mettre aux voix l'amendement.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Je le mettrai aux voix. Vous dites que j'aurais dit que tout est joué ? Rien n'est joué au contraire. Alors je mets donc aux voix la proposition d'amendement de Mme FOLSCHWEILLER qui rappelle les conditions absolument indispensables pour pouvoir entrer dans cette Société d'Economie Mixte, et dont elle nous redonne lecture.

Mme FOLSCHWEILLER : «Le Conseil Municipal de Besançon conditionne son adhésion à la Société d'Economie Mixte Rhin-Rhône aux garanties suivantes : que les études soient faites sur toutes les possibilités de train à grande vitesse y compris l'aménagement de tout ou partie des lignes existantes, demande que soient prises en compte et étudiées les interconnexions avec le réseau existant, et demande enfin et surtout que le projet de TGV Rhin-Rhône ne se fasse pas au détriment des lignes secondaires de la Région mais soit pensé en complémentarité de celles-ci».

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Ce sont toutes des garanties qui sont demandées avant qu'on soit dedans, je dis non. C'est bien que vous les ayez exprimées, ce sera inscrit au procès-verbal mais ce n'est pas du tout le rôle pour l'instant de cette Société d'Economie Mixte. Je mets aux voix l'amendement de Mme FOLSCHWEILLER.

Monsieur VIALATTE, conservez-vous votre motion ?

M. VIALATTE : Oui et je l'ai résumée tout à l'heure dans son contenu. Elle demande la révision du schéma directeur national, la désignation d'un comité d'experts par le Ministre pour suivre les études qui seront faites par l'État et la SNCF et elle pose deux autres conditions que je n'ai plus en mémoire présentement mais la cinquième est essentielle, elle insiste sur la prise en compte de l'intégration au site du fuseau dans le cadre de l'ensemble des études qui vont être conduites.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Toutes choses qui pourront être faites à l'intérieur de cette Société d'Economie Mixte. Je mets aux voix cet amendement venant de «Une Ambition pour Besançon». Je mets enfin aux voix l'amendement de suppression des deux lignes de la fin du paragraphe dont il a été question au début.

La discussion est close.

Après un large débat auquel ont pris part Mmes et MM. NACHIN, VIALATTE, TOURRAIN, FOLSCHWEILLER, JUSSIAUX, FOUSSERET, RÉGNIER, PINARD, GUINCHARD-KUNSTLER,

Après que M. NACHIN ait émis le vœu suivant :

«Le Conseil Municipal souhaite que lors d'une de ses prochaines réunions, un débat soit organisé sur le projet TGV Rhin-Rhône et que M. le Député-Maire ait informé l'Assemblée qu'un tel débat aurait lieu prochainement».

Le Conseil Municipal décide :

- de repousser à la majorité (3 voix pour, 11 abstentions) l'amendement suivant proposé par Mme FOLSCHWEILLER au nom du groupe «Besançon Ecologie - Les Verts» :

«Le Conseil Municipal de Besançon conditionne son adhésion à la Société d'Economie Mixte Rhin-Rhône aux garanties suivantes : que les études soient faites sur toutes les possibilités de train à grande vitesse y compris l'aménagement de tout ou partie des lignes existantes, demande que soient prises en compte et étudiées les interconnexions avec le réseau existant, et demande enfin et surtout que le projet de TGV Rhin-Rhône ne se fasse pas au détriment des lignes secondaires de la Région mais soit pensé en complémentarité de celles-ci».

- de se prononcer à la majorité (7 voix pour, 3 abstentions) contre la motion déposée par M. VIALATTE au nom du groupe «Une Ambition pour Besançon» :

«Le Conseil Municipal,

Vu le décret n° 92.344 du 1^{er} avril 1992 approuvant le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse,

Considérant les graves insuffisances de la concertation menée par l'État lors de l'élaboration de ce schéma,

Considérant que ce schéma comporte un certain nombre de projets dont l'intérêt et la faisabilité font l'objet de très vives oppositions mais dont la réalisation menace, eu égard à leur coût, de différer considérablement les perspectives de création de la liaison Rhin-Rhône (ex. : barreau sud de l'interconnexion TGV en Ile de France, liaison TGV Paris-Nevers, etc.),

Considérant qu'il est de la responsabilité et de la compétence de l'État et de son concessionnaire, la SNCF, d'assurer la maîtrise d'ouvrage et le financement des créations ou extensions de lignes ferroviaires,

Demande l'engagement d'une procédure de révision du schéma directeur national des TGV permettant une meilleure prise en compte de l'avis des collectivités territoriales concernées,

Demande que l'État accompagne cette procédure d'une programmation physique et financière prévisionnelle de ces investissements,

Demande, s'agissant de la liaison TGV Rhin-Rhône, qu'un collège d'experts indépendants, chargé de mener, en liaison avec les services de l'État, les collectivités locales, la SNCF, une mission de réflexion et de concertation relative au tracé, dans des conditions analogues à celles définies par le Ministre de l'Équipement et des Transports s'agissant du TGV Méditerranée, soit nommé,

Invite la SNCF à engager dans les meilleurs délais des études d'intégration aux sites du fuseau TGV à créer, notamment s'agissant des zones géographiques nécessitant des mesures de protection particulière (Vallée de l'Ognon, zones périurbaines de l'agglomération bisontine, etc.)».

- d'adhérer à la Société d'Economie Mixte Rhin-Rhône en souscrivant à dix-huit actions de 1 000 F chacune, soit 18 000 F, et en désignant M. le Député-Maire pour représenter la Ville au sein de cet organisme.

Toutefois, le Conseil Municipal unanime décide dès à présent de s'en tenir aux dispositions de l'article 2 du projet de statuts et de ne pas participer aux financements nécessaires aux études SNCF ni, le cas échéant, aux travaux de réalisation de la première phase du projet TGV Rhin-Rhône : Mulhouse-Dijon/Dole (dernier alinéa du préambule).

- enfin et sur avis favorable de la Commission du Budget, d'adopter à l'unanimité moins trois abstentions, le rapport ainsi amendé.

Annexe**Mise en place de la Société d'Economie Mixte Rhin-Rhône****I - Constitution de la société***A. Proposition de répartition du capital social*

Capital social : 400 000 F

Conseil d'Administration de 18 sièges :

13 sièges part «A» : collectivités territoriales

5 sièges part «B» : autres

Valeur de l'action : 1 000 F

Nombre d'actions : 400

Part «A» : 72 % du capital, soit 288 000 F, soit 288 actions

Tour de table :

1) répartition de 220 actions entre les 12 actionnaires appelés à entrer au Conseil d'Administration :

11 actionnaires à 18 actions

1 actionnaire à 22 actions.

2) 68 actions (1 siège à l'assemblée spéciale) à répartir ensuite entre les autres associés non membres du Conseil d'Administration : adhérents de l'Association Trans Europe TGV ou autres.

Part «B» : 28 % du capital, soit 112 000 F, soit 112 actions

Tour de table

1) répartition de 80 actions entre les 5 actionnaires appelés à entrer au Conseil d'Administration : 16 actions chacun.

2) 32 actions à répartir ensuite entre les autres associés non membres du Conseil d'Administration : adhérents de l'Association Trans Europe TGV ou autres.

B. Composition du Conseil d'Administration - Proposition

Conseil d'Administration : 18 sièges

«Actions A» : 13 sièges

1) Conseil Régional d'Alsace

2) Conseil Régional de Bourgogne

3) Conseil Régional de Franche-Comté

4) Conseil Régional Rhône-Alpes

5) Besançon

6) Dijon

7) Mulhouse

8) Département de la Côte d'Or

9) Département du Doubs

10) Département du Haut-Rhin

11) Département du Jura

12) Département du Territoire de Belfort

13) Délégué de l'Assemblée Spéciale

«Actions B» : 5 sièges

1) Banque Nationale de Paris

2) Société de Banque Suisse

3) Association Trans Europe TGV

4) Aire Urbaine Belfort - Montbéliard - Héricourt

5) Société Suisse Alémanique (cantons suisses alémaniques)

Assemblée Générale

«Actions A»

- Autres collectivités territoriales sociétaires

«Actions B»

- Züblin Holding

- Société Suisse Romaine

- CRCI Franche-Comté

- CCI Mulhouse

- etc.