

Débat autour du projet de canal à grand gabarit (liaison Rhin-Rhône)

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Le quorum étant largement atteint, nous pouvons commencer. Vous l'avez appris par la presse comme moi, les 11 membres du groupe « Une Ambition pour Besançon » ne prendront pas part à cette séance du Conseil. J'ai eu confirmation de cela il y a moins d'une heure seulement, par un courrier signé des 11 représentants. Heureusement que l'Est Républicain est là pour avertir le Maire !

L'ordre du jour appelle donc une seule question, il s'agit de débattre sur le projet de liaison Rhin-Rhône. Je crois que les absents ont toujours tort surtout lorsqu'il ont eux-mêmes souhaité ce débat. C'est un débat qui intervient au cours de ce mandat, je l'avais souhaité personnellement pour que cette assemblée nouvellement élue il y a trois ans puisse donner son avis sur ce projet. Il y avait eu précédemment, et je le rappellerai tout à l'heure, des positions différentes de l'Assemblée Communale. Il était donc intéressant que nous fassions un débat, peut-être un peu académique mais en tout cas très important pour que chacun connaisse la position majoritaire de cette assemblée.

D'ailleurs, le 17 avril 1989, notre collègue M. NACHIN avait souhaité que ce débat intervienne pour qu'on connaisse la position du Conseil Municipal. Il avait interpellé le Maire le 3 juillet suivant, en 1989 toujours, où il le souhaitait encore et il paraissait urgent pour les Verts, de se prononcer de nouveau contre le projet de Grand Canal et que cette position soit ensuite connue du Président de la République, de la CEE puisqu'à ce moment la CEE s'était engagée à assurer une partie du financement. Enfin, également dans un rappel au règlement, Jean-Louis FOUSSERET avait souhaité, le 13 avril 1992, donc c'est assez récent, qu'un débat intervienne. C'est au cours de ce rappel au règlement, que M. JACQUEMIN avait précisé ceci, je tiens à le dire : « Monsieur le Maire, je tiens simplement, au nom du groupe « Une Ambition pour Besançon » à m'associer au souhait formulé par M. FOUSSERET. Autant nous ne souhaitons pas que ce débat intervienne lors des tensions forcément inévitables d'une campagne électorale, autant nous pensons que la plage de temps avant les vacances est fort bienvenue et nous nous associerons très volontiers à ce débat. Ce que nous souhaitons, c'est être prévenu de la date le plus tôt possible pour que nous ayons le temps d'en bien voir tous les aspects ».

Je constate simplement qu'il y a une certaine fuite devant le débat et si je lis le courrier du groupe « Une ambition pour Besançon », on essaie de tergiverser en invoquant le manque de documents et puis en disant que cela paraît comme une manoeuvre politique, etc.

Je tiens à rappeler qu'il n'y a aucune manoeuvre politique quelle qu'elle soit dans ce débat promis depuis trois ans, et que je tenais à faire pour que finalement chacun puisse s'exprimer très librement. Il y a des positions divergentes dans tous les groupes peu importe, mais je crois que le moment est venu de dire exactement ce qu'il en est et je crois qu'il y a une certaine irresponsabilité de l'un. Cela me rappelle simplement cette célèbre formule : « courage, fuyons ! ».

Mais le débat n'est pas là. Je voudrais rappeler que le Conseil Municipal a déjà pris quelques positions. Vous savez d'ailleurs que c'est un dossier, la liaison Rhin-Rhône, qui ne date pas d'aujourd'hui, je crois que c'est Olivier GUICHARD qui, en 1972... c'est pour un rappel au règlement Madame FOLSCHWEILLER ?

Mme FOSCHWEILLER : Oui. En l'absence de tout document pour ce débat, j'aimerais que vous nous expliquiez comment cela va se passer. Nous n'avons aucune délibération, rien du tout, donc j'aimerais bien que vous nous expliquiez s'il y a une historique, sur quoi on va voter avant que nous n'entamions le débat.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : J'ai pensé qu'il n'était pas utile de vous donner une documentation car quelle documentation vous adresser ? Peut-être un rappel historique ? Je vais le faire rapidement. Je tiens plutôt à vous rappeler les positions prises lors des débats successifs au sein du Conseil Municipal et j'ai pensé que vous étiez tous très au courant de ce dossier. Des débats ont eu lieu dans différentes enceintes, hors de ce Conseil Municipal auxquels les uns ou les autres ont pu participer. Je prends le dernier, la mission CARRERE il y a peu de temps et j'ai pensé que vous aviez vous-mêmes les uns et les

autres suffisamment de motivations d'être pour ou contre ce projet, pour vous laisser très librement vous exprimer, ce qui fait que je n'ai envoyé de documents à personne. Je pense simplement faire une petite introduction pour appeler les positions prises par notre assemblée dans les années précédentes et ensuite permettre à chacun très librement de s'exprimer. Je prendrai la liste de ceux qui souhaitent intervenir et en conclusion, à la suite de ce débat je proposerai une motion que l'on votera ou que l'on ne votera pas pour savoir si vous êtes favorables ou pas à cette liaison. Voilà comment j'envisage ce débat.

Mme FOLSCHWEILLER : Est-ce que comme pour les autres Conseils Municipaux et selon le règlement intérieur, nous n'aurons droit à prendre que deux fois la parole sur cette question ? Est-ce que vous appliquerez la même règle ce soir ? J'espère que non.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Je pensais qu'une seule fois suffirait.

Mme FOLSCHWEILLER : Il est très très important que vous précisiez d'emblée les règles du jeu, il me semble.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Vous pouvez parler deux fois puisque c'est le règlement mais moi dans mon esprit, chacun avait eu le temps de réfléchir aux raisons pour lesquelles il est pour ou il est contre et pouvait donc l'exprimer en une fois. Cela ne vous convient pas ?

Mme FOLSCHWEILLER : Non, j'attends de vous des règles plus précises, une fois, deux fois ou trois fois...

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Deux fois si vous le souhaitez puisque c'est le règlement.

Mme FOLSCHWEILLER : Sur un débat de cette importance, cela me semble un minimum.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Je pense qu'on ne va pas rester jusqu'à deux heures du matin mais enfin on prendra notre temps...

Mme FOLSCHWEILLER : Non, ce n'est pas notre intention.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : On en débattrait une seule fois, après on n'en parlera plus, ce sera terminé. Je crois qu'on consacre une séance à cela, vous aurez donc largement le loisir de vous exprimer donc disons maximum deux fois si vous le souhaitez. Le débat se déroulera comme cela.

Je disais donc que c'est un dossier bien ancien puisque c'est Olivier GUICHARD qui, en 1972 avait l'un des premiers confirmé l'option du VI^{ème} Plan. Nous étions au VI^{ème} Plan à cette époque mais depuis, les choses ont varié. Nous avons des déclarations de Valéry GISCARD D'ESTAING en 1975 pour le VII^{ème} Plan, ensuite ce fut repoussé. Il y eut une enquête publique sur laquelle le Conseil Municipal de Besançon, le 18 janvier 1977, avait émis par 23 voix pour, 3 contre et 2 abstentions, un avis favorable accompagné d'un certain nombre de réserves et d'observations. Voilà quelle était la position du Conseil Municipal sous la houlette de Jean MINJOZ.

Le 4 novembre 1977 de la même année, mais avec une nouvelle assemblée municipale, le Conseil Municipal de l'époque que je présidais, avait, par 26 voix contre 15, donné son accord pour modifier les documents d'urbanisme existants afin d'y faire apparaître le tracé de «l'éventuel futur grand canal». Un peu plus tard, en 1979, un débat important a eu lieu ici et cette fois l'assemblée, par 24 voix contre 15, ne s'est pas associée au recours en annulation formulé par plusieurs communes contre le décret du 29 juin 1978 en Conseil d'Etat qui déclarait d'utilité publique le canal, donc une date également importante. Enfin, le 19 septembre 1983, le Conseil Municipal avait désigné par 40 voix contre 12 et 3 abstentions Paulette KUNSTLER pour représenter la Ville au Comité de Liaison Anti-Canal et avait voté une subvention de l'ordre de 60 000 F pour permettre au CLAC de mener une étude et une information concernant ce projet de liaison à grand gabarit Rhin-Rhône.

Voilà les étapes sur lesquelles d'une position favorable on est arrivé à quelque chose de différent et enfin à une certaine opposition.

J'ai rappelé les interpellations de 1989 de M. NACHIN. Je vous rappellerai également que le Conseil Général du Territoire de Belfort qui de prononçait pour le TGV le 7 janvier 1992, s'est en même temps prononcé contre le grand canal, que le 2 mars 1992, la Région de Franche-Comté a publié un document d'orientation pour l'aménagement du territoire appelé Franche-Comté 2005 et que la liaison Rhin-Rhône y est citée comme devant contribuer dans 10 ou 15 ans au désenclavement global de la Franche-Comté. Enfin, dernière intervention le 13 avril dernier, pour un rappel au règlement de Jean-Louis FOUSSERET qui souhaitait voir un débat s'instaurer prochainement. Puis je l'ai rappelé tout à l'heure, c'était le 27 avril 1992, un débat national sur les transports en l'an 2002 instauré ici par la mission CARRERE et où les uns et les autres on a pu avoir un point de vue qui s'est exprimé publiquement au cours de cette séance. Telles sont les positions successives de votre assemblée à propos de cette liaison. Maintenant, je vais vous écouter avec beaucoup d'attention pour savoir ce que les uns et les autres pensent de ce canal Rhin-Rhône.

Mme FOLSCHWEILLER : Je voudrais intervenir sur la forme déjà. Monsieur le Maire, vous aviez prévu ce débat fin juin, date déjà bien proche des vacances, puis vous l'avez repoussé à aujourd'hui alors que nombre d'élus sont déjà partis en vacances. Nous avons bien vu qu'il a fallu attendre l'arrivée de M. ALAUZET pour commencer. Le choix de cette date est déjà en soi une preuve de la place que vous accordez à ce projet. Je me pose donc la question, soit le débat est trop peu important pour qu'on en débattenne à une date convenable pour tous les Conseillers, soit on veut éviter le débat proprement dit ; à vous de me répondre.

Sur la préparation de ce débat, que penser non seulement de l'absence de dossier, mais encore de projet de délibération ? En cette absence, nous, élus anti-canal avons pris l'initiative de porter à la connaissance de tous les Conseillers jeudi dernier notre projet de motion. C'est un des arguments, ce manque de dossier, qui justifie l'absence des élus de l'autre minorité et sur ce point, mais seulement sur ce point, ils ont raison. Par contre, dire que ce projet n'est pas d'actualité, c'est ce que j'ai entendu de la part de M. TOURRAIN, c'est inadmissible, c'est méconnaître l'évolution de ce dossier, c'est ignorer que le Ministre Georges SARRE est venu inaugurer deux jours avant Noël des travaux à Verdun-sur-le-Doubs et près de Mulhouse.

Je reviens à la forme du débat. Je vous avais fait une proposition qui avait le mérite d'objectivité puisqu'elle proposait, dans un souci d'information la plus large et la plus ouverte possible sur un dossier qui est compliqué, qui est sérieux, un débat contradictoire entre les opposants et les tenants du grand canal. Vous l'avez repoussée, ne voulant pas faire de ce débat une tribune, avez-vous dit, pour qui que ce soit. Vous avez pourtant prouvé dans d'autres séances municipales que vous étiez prêt à laisser la parole à des gens de l'extérieur. J'y vois là le refus d'aller au fond du dossier et le refus de permettre à tous les Conseillers de s'informer. Nous voilà bien loin des discours d'intention sur la démocratie, la concertation et la communication.

Débat qui ne concerne pas Besançon rétorqueront certains. Refuser le moratoire que nous vous avons proposé serait cautionner des travaux actuels en val de Saône qui se font en l'absence d'enquête publique, avec insuffisance d'enquête hydraulique et insuffisance d'études d'impact. Ces travaux visent à déposer dans des trous creusés, et je dis cela pour ceux qui sont préoccupés de santé, en zones humides dans le lit majeur de la Saône, des déblais qui viennent du fond du lit de la rivière et qui contiennent des matériaux alluvions pollués depuis des décennies, en particulier des sels de mercure des usines SOLVAY, ces alluvions vont être ainsi réactivées. Nous ne pouvons donc pas cautionner ces travaux qui se font selon la politique des petits pas et du fait accompli. Il sera trop tard quand cette politique aura amené les travaux aux portes de Besançon, c'est maintenant qu'il faut prendre position. Enfin j'é mets, Monsieur le Maire, quelques doutes sur votre réelle volonté. Vous venez de nous faire un historique. Je voudrais quand même vous rappeler que vous avez refusé, excusez-moi je n'ai pas la date, mais il y a peu, une demande d'interpellation de ma part sur ce sujet, précisément du débat sur le grand canal. Et si vous étiez vraiment sincère, auriez-vous en tant que co-Président du CCGB, accepté que figure le projet de grand canal sur un document que j'ai là, que vous avez remis à tous les Conseillers et là, je n'y vois pas

«projet éventuel de canal à grand gabarit». Hypothèse d'école, hypothèse d'étude ; alors pourquoi avez-vous permis, ou laissé faire, toujours en tant que co-Président du CCGB, à la CNR et à elle seule le soin de venir présenter ce projet devant les membres de la Commission Voies de Communication du CCGB ? Y a-t-il un double langage en fonction des interlocuteurs ? J'attends donc personnellement une position ferme sur un dossier qui est très sérieux quant aux enjeux financiers et écologiques et c'est pourquoi je demande un vote nominatif sur la motion que M. ALAUZET vous a déposée en début de séance.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Si vous démarrez sur des procès d'intention, j'aime autant vous dire que cela ne va pas faire plaisir, parce que de la bonne volonté, j'en ai mais jusqu'à une certaine limite. Le procès d'intention qu'on vient de me faire de la part des Verts est inadmissible et nous en reparlerons. Je reconnais les faits, je sais les reconnaître aussi bien que vous, Madame FOLSCHWEILLER et je ne vous fais pas de procès d'intention, moi.

M. FOUSSERET : J'ai un avis un peu différent de celui de Michèle FOLSCHWEILLER, parce que je veux tout d'abord, en préliminaire, vous remercier au contraire d'avoir bien voulu consacrer un débat spécifique au grand canal. Et la date, effectivement même si elle est proche des vacances, prête quand même au débat. De toute façon, nous ne sommes pas encore, comme le dit M. le Maire, en vacances et je crois qu'il fallait une période calme, sereine, pour débattre effectivement d'un projet qui est très important et très sérieux.

Puisque vous le savez, au sein de notre majorité, nous n'avons pas une position monolithique, vous auriez pu dégager, Monsieur le Maire, en touche comme l'a fait le président du Conseil Général. Lorsqu'au Conseil Général j'ai posé la question, on m'a répondu que ce n'était pas d'actualité, attendons qu'il n'y ait plus d'échéances électorales pour en discuter sereinement. Quand on sait que 1994 et 1995 sont encore remplies d'échéances électorales, cela veut dire que ce débat au Conseil Général est reporté aux calendes grecques, c'est le cas de le dire. On croit rêver car ce projet, et là je suis d'accord avec Michèle FOLSCHWEILLER, est d'actualité puisque certains travaux ont déjà démarré. Et s'il est vrai qu'une décision du Conseil Municipal de Besançon ne sera pas déterminante, puisque ce n'est pas Besançon qui déterminera si on creusera ou non le grand canal, je crois qu'il est bon, utile, juste et normal que les Bisontins connaissent, sur un projet d'une telle envergure et qui risque de changer de façon radicale leur cadre de vie, les positions de leurs élus. En ce qui me concerne, vous le savez bien, je suis profondément choqué par l'absence de l'opposition au Conseil Municipal. Voilà des élus qui ne cessent de nous donner des conseils, de se réclamer d'une «Ambition pour Besançon» et qui n'ont pas le courage de venir ici s'exprimer publiquement devant la population car il est bon que leur position, que notre position soit connue et publiée. C'est une vraiment très curieuse conception de la démocratie. Voilà en partie le RPR qui est toujours prêt à donner des leçons, on le voit encore actuellement, qui tient des conférences de presse, qui réclame des débats -entre autres sur la voie d'eau, vous l'avez rappelé tout à l'heure avec la position du Député JACQUEMIN- et qui refuse de s'exprimer lorsqu'il le peut. Voilà un député, ce même Député JACQUEMIN qui, il y a trois mois, sollicitait un débat, et qui aujourd'hui est absent alors que sa circonscription est coupée en deux pratiquement par un projet de canal qui va la défigurer, la déstabiliser. Je suis profondément choqué, je le redis, par un tel manque de courage politique. Que Michel JACQUEMIN soit pour, tout le monde le sait, c'est son droit même s'il se trompe mais qu'il ait au moins le courage de ses opinions et qu'il ne les fuie pas.

La position du Maire de Besançon est donc courageuse ; elle est nécessaire car elle va permettre à chacun ici de fixer ses idées. En ce qui me concerne, vous le savez, après quelques hésitations il y a quelques années, j'ai choisi après avoir pesé les pour et les contre car c'est vrai qu'il y a des arguments pour, mais leur poids à l'évidence est bien trop faible pour contrebalancer les contre. Ce canal, et le petit poisson qui se révolte sur cet autocollant le dit, c'est le canal de l'absurde, c'est un projet dément. Je suis d'accord avec cette analyse. Il y a deux types d'arguments pour cela : les arguments de caractère écologique et les arguments de caractère économique. Je le rappelle mais tout le monde le sait puisqu'effectivement nous avons pratiquement tous les mêmes éléments, que ce projet de grand canal, c'est 230 km de canalisations à créer entre la Saône et le Rhin, c'est-à-dire la création d'une voie avec une emprise de 90 à 130 m. Les effets de cette canalisation seront multiples. Elle va détruire en grande partie tout l'écosystème de notre voie d'eau et menacer notre approvisionnement en eau, en supprimant

nombre de zones humides qui servent, en période de crue, d'éponge et en régulant la montée des eaux, servent aussi de filtres à ces nappes phréatiques. C'est aussi la faune et la flore de la rivière qui, sans être totalement détruites, seront très gravement menacées. Chacun ici sait combien sont fragiles tous ces équilibres et nous n'avons pas le droit de jouer les apprentis sorciers. Les études très précises commentées dernièrement à Besançon par le Professeur LEBRETON, c'est un universitaire lyonnais, je crois, unanimement reconnu, ont montré combien ce canal serait dangereux pour notre approvisionnement en eau et pour la maîtrise et la régulation des crues. Elles montrent aussi quel serait le danger que nous encourrions en cas d'accident. Effectivement, que se passerait-il si une barge de 4 000 t, c'est-à-dire environ 200 semi-remorques venait à être accidentée sur la voie d'eau ? Ces études ont aussi montré les risques que la faune et la flore encourent mais je ne reprendrai pas en détail toutes ces analyses car je crois que les associations comme Doubs Nature Environnement entre autres ou Saône vivante-Doubs vivant ont fait des études très précises que chacun peut se procurer.

Mais mon opposition au grand canal n'est pas liée uniquement aux problèmes d'environnement, même s'ils sont à mon sens les plus importants. Elle est aussi d'ordre économique. En 1987, un très officiel organisme de l'Etat, l'OEST c'est-à-dire l'Observatoire Economique et Statistique des Transports qui est un organisme qui dépend du Ministère de l'Equipement, a publié un rapport très circonstancié sur le sujet. Je vous en fais grâce car il est certainement connu de beaucoup d'entre nous mais je veux simplement en lire les premières lignes qui sont pour moi, en fait, les conclusions, je cite «le grand canal est un projet trop coûteux au regard des alternatives d'investissement possibles à long terme et qui désorganise les réseaux existants. Il ne conduit pas à une réduction des coûts globaux d'acheminement ; l'analyse menée par l'OEST conduit donc à recommander de ne pas engager la réalisation de la liaison Rhin-Rhône». C'est effectivement ce document qui le précise et je rappelle que c'est un document officiel. Il ajoute aussi : « cette recommandation découle essentiellement du constat de non rentabilité économique du projet », il est vrai que ce projet présente quand même actuellement une facture de 20 milliards de francs. Qui paiera ? Les collectivités locales en auront-elles les moyens ? Personnellement, mes chers collègues, j'en doute fort. Et si elles en avaient encore les moyens, n'ont-elles pas mieux à faire en terme d'investissement créateur de richesses et créateur d'emplois. On parle actuellement beaucoup des problèmes de transport par voie routière, c'est un sujet d'actualité mais il faut savoir que dans le meilleur des cas, le transfert route-canal, c'est 1 %, c'est-à-dire négligeable. De plus, il ne faut pas rêver car si ce canal existait, que transporterait-on dessus ? Les produits pétroliers entre la Méditerranée et l'Europe rhénane ? Il existe le pipe-line sud-européen. Les produits agricoles ? Avec le gel des terres, on va plutôt aller vers une réduction des récoltes qu'une augmentation. Les matériaux de construction : le sable, la pierre, le ciment ? Ce sont des matériaux qui se transportent certes, par la voie d'eau, mais pas vraiment sur des longues distances surtout sur un réseau inter-européen. L'automobile avec Peugeot par exemple dans notre région ? Mais le rail donne déjà satisfaction. Les pièces détachées ? Nous sommes entrés dans une période où la religion c'est le stock zéro et le flux tendu au maximum. On le voit bien, s'il est vrai que le transport par voie d'eau est économique en énergie, ce qui est vrai, il faut savoir que le rail est aussi économique. C'est un transport à mon sens d'un autre temps. Même en Allemagne ou aux Pays-Bas où le réseau fluvial est très développé, le trafic est en régression puisqu'il est passé de 30 % ces dernières années à 20 % actuellement. Or mes chers collègues, vous savez, le temps de transport est déterminant dans le coût d'un produit. Toute marchandise transportée ou en cours de compétitivité en moins. Autre argument pour démontrer le non-sens économique de ce grand canal ; on pourrait penser que les régions qui auront payé auront un certain nombre de retombées économiques. Il suffit de prendre l'exemple de la Région Rhodanienne qui prouve que les infrastructures de ce type n'apportent pas grand chose au développement régional qui, par contre, en supporte les nuisances. Ainsi en bordure du Rhône, le port Edouard Herriot à Lyon, 85 % des entreprises installées n'ont pas de rapport direct avec le transport fluvial. Les seuls qui risqueront donc de profiter de ce canal seront les armateurs étrangers. Comme le dit le rapport BONNAFOUS et d'autres que vous connaissez certainement, les armateurs ne pourront pas suivre les Hollandais ou les Allemands extrêmement puissants puisque dans le meilleur des cas les armateurs français représenteront 20 % de l'armement total.

Alors à mon sens la vraie question est : n'avons-nous pas d'autres choix à faire, n'y a-t-il pas d'autres priorités ? Car il y a un problème qui lui est bien réel, c'est la saturation des axes routiers. Saturation due à une augmentation du trafic bien sûr mais aussi aux mesures protectionnistes prises par

l'Autriche, la Suisse et bientôt l'Allemagne. Cette saturation, vous le savez, est inexorable. A mon avis, à cela une seule alternative : le développement du rail. Je crois qu'il faut que nous mobilisions nos énergies et nos capitaux pour faire avancer les projets rail, les TGV marchandises, le ferro-routage qui, à mon sens, représentent des solutions d'avenir. Pourquoi ? Parce que ça permettrait d'associer la rapidité d'acheminement du rail avec la souplesse de distribution, je dirais le porte-à-porte de la route, d'une part et parce que, d'autre part, les projet du rail est rentable, financièrement amortissable et on est donc bien loin d'un investissement à fonds perdus du canal Rhin-Rhône, investissement tellement peu rentable d'ailleurs que pas un seul financier privé ne s'y est intéressé, ce qui n'est pas le cas pour les autoroutes. Troisième raison : le fer permet une interconnexion avec les réseaux secondaires régionaux qu'ils soient ferroviaires ou routiers et évitent ainsi la désertification des régions traversées. Enfin, contrairement aux idées reçues et propagées allègrement par le lobby pro-canal et le lobby du bâtiment et des travaux publics, le rail à investissement égal est plus créateur d'emplois et d'emplois à long terme que le canal : 5 200 contre 4 700 par milliard investi. Et actuellement dans cette période de crise économique, c'est un élément qu'il faut prendre en compte. En matière de transport comme ailleurs, notre période est celle des choix. On ne pourra pas tout faire, pas tout financer, nous n'avons donc pas le droit à l'erreur. Besançon n'est pas Verdun-sur-le-Doubs, bien que nous n'en soyons pas très loin, mais aujourd'hui les élus bisontins doivent donner leur avis et uniquement leur avis sur le bon choix à faire. Et à mon sens ce choix, ce n'est pas le grand canal car si ce mode de transport par voie d'eau était l'avenir du XIX^{ème} siècle, ce n'est certainement pas un transport d'avenir pour le XXI^{ème} siècle.

M. BOICHARD : Mes chers collègues, avant de commencer je voudrais tout de même vous dire ceci : il ne m'arrive pas souvent d'intervenir dans les débats du Conseil Municipal en dehors bien évidemment des séances à caractère budgétaire ou financier, ce qui évidemment est assez normal. Sur le reste des choses, la plupart du temps je n'interviens pas, j'écoute, je m'instruis. Aujourd'hui, vous m'excuserez, je vais intervenir longuement. Je vais intervenir longuement parce que j'estime avoir des choses à dire et j'ai l'intention de les dire sans rien laisser dans l'ombre. C'est la troisième fois en 15 ans qu'une discussion sur le canal à grand gabarit est organisée au Conseil Municipal de Besançon. Il y a six ans, ma position était minoritaire dans cette assemblée. Je crains qu'elle le reste parce que je n'ai pas fondamentalement changé d'opinion. Je demeure favorable au principe de cette liaison fluviale tout en marquant bien les limites de mon adhésion.

Je préciserai aussi que je m'exprime en élu de Besançon, ma réflexion serait peut-être un peu différente s'il s'agissait d'une affaire qui ne nous concernait pas d'aussi près.

Les arguments des adversaires du grand canal étant essentiellement d'ordre écologique et économique, je voudrais organiser mon propos autour de ces deux catégories d'argumentation.

I - Le grand canal dans son environnement

a) - Dans plusieurs articles de presse ou dans des comptes rendus récents, on peut lire que la navigation fluviale serait certainement à l'origine d'une pollution des eaux dans le futur grand canal et que cette pollution se transmettrait ensuite aux nappes phréatiques voisines, où les collectivités tirent leur ravitaillement en eau.

- Si la circulation des barges entraînait la pollution de l'eau c'est l'ensemble du réseau navigable de l'Europe du Nord-Ouest qui serait empoisonné. Lorsqu'une voie d'eau est polluée, cela arrive malheureusement, par exemple sur le Rhin ou sur la Basse-Seine, ce n'est pas du fait de la navigation, mais des rejets de l'industrie et des fortes concentrations de population qui y sont installées. Vous savez comme moi que le Rhin est pollué par les potasses d'Alsace, la chimie bâloise et l'industrie württembergéenne. Ainsi, lors de l'incendie des usines de Dormagen dans la Ruhr, tout le Rhin inférieur a été pollué pour des semaines, voire des mois d'une manière fondamentale.

Sachons bien, par exemple, que dix convois poussés de 2 barges de 1 500 tonnes équivalent à plus de 800 camions lourds circulant aux abords du canal. Si l'on s'adressait au canal, la quantité de gaz ou de résidus de combustion achevant leur course dans l'eau serait considérablement réduite. C'est le contraire d'une pollution.

- Quant aux nappes phréatiques où l'on puise l'eau de consommation, elles se situent dans les alluvions du lit majeur, pratiquement toujours au-dessus du cours d'eau et de son talweg. Si cette rivière est polluée, il y a peu de risques pour qu'elle transmette cette pollution à la nappe. Ce bon Monsieur de la Fontaine avait déjà réglé ce problème quand il disait que l'agneau ne pouvait troubler la boisson du loup, étant entendu qu'il se trouvait en aval.

Il y a une vingtaine d'années, lorsque le Doubs était une des rivières les plus polluées de France, nous avons foré dans la plaine de Thise des puits allant au coeur de la nappe phréatique. Ils représentent une part importante de notre ravitaillement et nous n'avons jamais eu de vrais problèmes de ce côté-là.

En conclusion, je dirai qu'à mon sens la navigation fluviale n'est pas en soi une cause de dégradation de l'environnement et que les nappes alluviales, surtout celles qui sont proches de Besançon, ne sont nullement menacées par un danger de ce genre.

b) Oui, nous dit-on, mais il y a la faune de la rivière, les frayères à alevins qui sont menacées, les risques de voir la vie aquatique compromise dans le Doubs canalisé. C'est l'argumentation qui a été avancée par une personne dont je tairai le nom puisque cette personne, un collègue universitaire, répondant à un article que m'avait demandé la revue «Géo», avait signé cet article de ses initiales en demandant de rester inconnu aux yeux du grand public. Moi, je le regrette car il a toute ma sympathie, j'ai énormément d'amitié pour lui et lorsque je dis que je suis pour le grand canal, je signe mes écrits ; chacun doit faire de même car nous sommes ici pour dire ce que nous avons à dire et le faire savoir.

Il peut y avoir, sans doute, en ce domaine des traumatismes d'importance variable. Toutefois, le tracé du grand canal ne sera guère différent de celui du Rhône au Rhin actuel. C'est-à-dire que des dizaines de kilomètres continueront d'être ce qu'ils sont aujourd'hui : des tronçons de rivière où les bateaux ne passeront pas.

Par exemple, dans notre région, la Boucle de Besançon sera recoupée, comme elle l'est présentement avec un tunnel sous la Citadelle, le méandre d'Avanne-Aveney, celui de Thoraise aussi. Si l'on tient compte de tous ces fragments hors navigation, cela fait une belle surface de frayères bien tranquilles.

Mais peut-être, finalement, y aura-t-il quelques perturbations dans le monde des poissons. Je n'en sais rien. Est-ce que cela est une raison suffisante pour écarter le Grand Canal ? A mon avis non.

Nous vivons dans un univers que nous appelons, nous autres géographes, un écoumène, c'est-à-dire un univers habité par des hommes bien évidemment et des hommes qui ont leurs exigences en matière de vie de tous les jours.

Toute circulation, toute activité, entraînent des conséquences de cette nature. Lorsqu'on circule en automobile, surtout la nuit, c'est en quantité que l'on écrase des hérissons, des grenouilles, des souris sans compter ces myriades d'insectes qui viennent s'écraser sur les pare-brise. Dans un monde habité, il y a forcément des risques et des conséquences qu'il faut assumer. Ils ne sauraient justifier l'abstention des activités humaines. Notre environnement n'est pas, ne peut pas être celui d'un parc national.

c) Arrivons-en à la pollution visuelle

- Le béton lui aussi est souvent condamné par ceux qui sont hostiles au canal. Il se trouve que j'ai visité des voies d'eau à grand gabarit dans de nombreux pays en Europe et en Amérique. Avec le béton qui, dans l'architecture contemporaine tient une place considérable, il y a le meilleur et le pire. Ronchamp aussi c'est du béton et cela mobilise les grandes foules.

- Des choses à ne pas faire, certes il y en a. Le canal Albert, par exemple qui va de Liège à Gand est un canal sans écluse. Il massacre littéralement le paysage. A certains endroits, il surmonte la plaine d'une dizaine de mètres. C'est affreux.

- Mais ailleurs peut-on dire que les retenues, les barrages, les plans d'eau soient des repoussoirs. Il faut voir, par exemple les «Rapides Internationaux» entre USA et Canada. Sur 150 kilomètres, le Saint-Laurent est enfoncé dans les roches granitiques ; sept ou huit retenues de 10 mètres et plus sont à l'origine de plans d'eau très spectaculaires et très fréquentés.

- Bien plus près de nous, voyez la vallée de l'Ain. Est-elle vraiment défigurée par les retenues qu'on y a faites, à Vouglans et sur 4 autres sites. Depuis le belvédère du Regardoir sur le lac artificiel, le coup d'oeil est assez grandiose. Aujourd'hui, ce sont des dizaines de milliers de personnes qui fréquentent en été ces installations et pour tous, le lac de Vouglans n'est pas différent de celui de Chalain, tout à fait naturel.

Bien sûr les poètes peuvent toujours déplorer la situation. Mon ami André BESSON dans «Le village englouti», vous avez peut-être lu cela, cet ouvrage assez remarquable, est parti en guerre contre la mise en place du barrage et de sa retenue. Oui mais quand on parle à André BESSON, il dit bien qu'il est poète et qu'il n'a pas l'intention de s'exprimer au nom d'un aménageur du territoire !

J'attire votre attention de Bisontins. Croyez-vous que le plan d'eau d'Avanne ait la moindre chance de sortir de ses cartons, si l'aménagement global du Doubs ne se fait pas ? Trois ans de participation au syndicat ad hoc, au cours des années passées, me persuadent aisément du contraire.

d) A mon avis, toutefois, ce n'est pas là que se situe dans le moyen terme le problème essentiel en matière d'environnement. C'est dans la mise en réserve saisonnière, le stockage abondant de l'eau pour la consommation, l'industrie, l'agriculture. Si la situation en Franche-Comté n'a rien de commun avec celle du Sud-Ouest ou de l'Ouest français par exemple, il faut savoir que la consommation d'eau augmente d'environ 2 à 3 % par an et double donc tous les 25 à 30 ans.

Les précipitations hivernales sont fort importantes comme on le sait, mais les déficits d'été peuvent être graves et le deviendront de plus en plus.

Aujourd'hui, par exemple, un fleuve comme la Loire est devenu un organisme mort, au moins saisonnièrement. Entre Briare et Orléans et même entre Nevers et Tours, pendant 4 à 5 mois d'été, le fleuve est à sec, on le traverse souvent à pied, des buissons aquatiques y font des pousses d'un mètre dans leur saison. Ce n'est plus du tout les bancs de sable dont parlait Maurice GENEVOIS autrefois. Plus grave et devenue l'impossibilité de la rivière d'assumer son rôle d'épuration. Les effluents sortant des usines d'épuration contiennent encore fatalement une certaine proportion de matières organiques ou autres (8 à 10 % peut-être) que la rivière achève de faire disparaître si elle a de l'eau pour cela. Dans la Loire la cote d'alerte est dépassée. La solution serait d'avoir des réserves d'eau pour les lâcher en été dans un lit à sec. Pour cela il faudrait réaliser sur le cours amont du fleuve et de ses affluents, ces ouvrages qui viennent d'être abandonnés par Mme CRESSON il y a quelques mois, suite à des manifestations, ce qui pour moi est une agression grave à l'égard de l'environnement. Je n'ai pas beaucoup de sympathie pour M. ROYER, le Maire de Tours, mais dans cette affaire, c'est lui qui avait raison.

- Pendant ce temps, la seine nous montre un exemple radicalement opposé. Le fleuve et ses affluents ont été munis de retenues importantes et jamais le cours d'eau n'est désapprovisionné en été. Si Paris vaut bien une messe (Henri IV), la sauvetage d'un fleuve et le bien-être de ses riverains valent bien quelques ouvrages en béton.

- Sur le Doubs, dans quelques années, la ponction sera peut-être telle que la saison estivale sera celle d'un manque caractérisé avec toutes les conséquences que l'on sait. A quoi aura servi le plan remarquable et onéreux du sauvetage du Doubs surtout à Besançon et dans le DUPM si le manque d'eau conduit aux mêmes conséquences qu'il y a vingt ou trente ans.

Au contraire, les ouvrages de retenue, les biefs et les plans d'eau contiendront les masses d'eau qui feront de la rivière un organisme mieux défendu contre la pénurie de la saison chaude et ses conséquences de plus en plus graves.

Voilà des problèmes sur lesquels je souhaiterais bien évidemment que chacun réfléchisse.

II - Le grand canal dans la vie économique comtoise

a) Pour certains, y compris des organismes officiels, le projet n'est pas rentable. Il entraîne de trop gros investissements pour le trafic qu'on en attend. Les chiffres varient avec les uns et les autres. En matière d'investissements structurants du genre moyens de communication, à l'exception des voies à péage (autoroutes, le pont de Tancarville, la route du Puy de Dôme, etc.), il est évident que tous les investissements (routes, voies de chemin de fer, aéroports...) sont déficitaires, même lorsqu'ils sont à l'origine de tarifs élevés de fonctionnement. La voie d'eau est un équipement destiné à durer longtemps ; c'est pourquoi d'ailleurs, elle doit être réalisée avec des capitaux à très faible rentabilité (des capitaux publics) et avec un calcul d'amortissement sur le très long terme.

Lorsqu'on lance une opération de ce genre, elle est forcément et largement déficitaire. Mais il est bien impossible à qui que ce soit de prévoir ce qui va se passer dans le moyen terme et même dans un délai plus rapproché on raisonne sur une situation existante et chacun sait que les situations sont très fluctuantes.

Exemple : la canalisation de la Moselle. Quand elle a été réalisée vers les années 60, c'était pour transporter le fer de Lorraine et le charbon de la Ruhr. Aujourd'hui il n'y a plus ni fer ni charbon sur cette voie d'eau. Mais personne n'avait alors prévu que le Traité de Rome allait engendrer une exportation de céréales qui dépasse aujourd'hui les tonnages de matières sidérurgiques. Metz est devenu grâce à cela le premier port fluvial français et des possibilités de développement industriel certaines y existent et ne sont que partiellement exploitées.

- Lorsqu'on a tracé le canal Albert c'était pour transporter le charbon wallon vers Anvers. Aujourd'hui, il n'y a plus de charbon sur ce canal, mais en plusieurs décennies, on a vu s'édifier le long de la voie d'eau des dizaines d'usines qui sont devenues elles-mêmes génératrices de trafic.

Si c'est la sécurité initiales que l'on recherche et la rentabilité immédiate des capitaux, il ne faut pas creuser le canal. Si c'est d'une structure importante et durable qu'il s'agit, il faut l'analyser différemment.

En tant que Bisontin et Franc-Comtois, je pense qu'il faut adopter ce 2^{ème} type de raisonnement. Le canal nous donne la chance pour les décennies qui suivront sa construction, de disposer d'un outil particulièrement structurant pour y installer de l'activité.

b) On nous dit : La Franche-Comté n'a jamais bénéficié d'une industrie lourde, celle qui est la cliente habituelle de la voie d'eau. Mais c'est la même chose en Flandre, en Allemagne du Nord où 20, voire 25 % du tonnage kilométrique (et même 1/3 aux Pays-Bas) emprunte la voie d'eau, alors que cette activité lourde y est réduite.

* Tout d'abord, il n'est pas nécessaire que les marchandises soient des matières premières brutes pour emprunter le canal. La Régie Renault depuis Paris, Sandouville et Cléon expédie de cette façon entre 100 000 et 200 000 voitures. Pourquoi l'industrie automobile comtoise agirait-elle différemment si elle y trouve son compte ?

Je voudrais vous citer deux exemples que j'ai rencontrés dans mes investigations. Il y a quelques années, j'avais demandé à Maurice BOUVET s'il serait utilisateur du canal pour ses ciments. Il m'avait alors répondu que dans l'immédiat, avec le canal, il ne changerait rien à ses méthodes mais qu'avec le temps, il ne voyait pas comment il pourrait négliger un moyen de transport aussi économique. Maintenant que son entreprise est passée sous la coupe des ciments d'Origny, c'est-à-dire sous la coupe du capital suisse, je serais bien étonné que l'on ne soit pas déjà en train de faire des études de marchés pour savoir quels seraient les coûts de transport. En 1979-80, j'avais enquêté dans une grosse fabrique de meubles du Nord de la Haute-Saône. Son directeur d'alors m'avait confié que la voie d'eau à grand gabarit c'était une réduction de 2 % de ses frais généraux, un taux qu'il estimait très important pour le conforter dans la

rude concurrence qu'il affronte dans ce secteur. A défaut de Grand Canal, la firme est en train de «délocaliser» sa fabrique à Vesoul.

Vous avez entendu comme moi M. CALVET dire que lui, ça ne l'intéressait pas pour transporter ses voitures. Peut-être, je ne sais pas, mais ce que je peux vous dire c'est qu'avant la fermeture de l'île Seguin, c'est-à-dire il n'y a pas très longtemps, entre 100 000 et 200 000 voitures de la Régie Renault étaient transportées par voie d'eau. Elles étaient transportées par voie d'eau sur des longueurs et sur des itinéraires qui sont loin d'être comparables à ceux du grand canal avec ses deux hémisphères fluviaux à un bout et à l'autre.

Lorsque M. CALVET dit qu'il n'utiliserait pas le grand canal, moi je ne le crois guère. Il est comme tous les autres industriels, c'est-à-dire qu'il serait bien vite amené à faire une étude de marché et à savoir combien ça lui coûterait de transporter une cargaison sur une barge poussée.

* Notre région sera bientôt recouverte à 50 % de forêts et la richesse ligneuse de ces formations augmente tous les ans. Il y a pour les générations qui viennent un trafic potentiel considérable à organiser à des coûts très bas. J'ai eu l'occasion d'étudier les industries de Trois Rivières au Québec. C'est la principale ville papetière du monde. Elle ne pourrait pas fonctionner sans les transports fluviaux aussi bien de rondins que de rouleaux de papiers. Il n'est pas question bien sûr, d'en faire autant, mais je suis bien certain qu'une activité largement croissante, dans ce domaine du transport du bois est à attendre, même si certains d'entre vous sont des adversaires résolus de l'utilisation du bois, encore qu'avec le bois aujourd'hui, on fait autre chose que du papier ; on fait aussi énormément d'agglomérés, de bois de charpente, du lamellé-collé, etc.

* Nous sommes en train de nous engager en France dans une politique de collecte, de tri, de réutilisation des déchets qui sera spectaculaire (dans la loi récemment votée, on parle de 150 milliards de francs à dépenser par an). Bientôt des études de marché approfondies seront menées sur cette importante question. Je suis presque certain qu'il y a là pour la voie d'eau un fret à venir considérable, probablement plus de tonnage à mobiliser et à déplacer qu'avec le charbon destiné aux centrales thermiques il y a 20 ou 30 ans.

* Ce ne sont là que des simples pistes, des exemples pour montrer à quel point dans un domaine de long terme comme celui-ci toute étude précise de marché, de coût de fonctionnement est une opération bien téméraire.

c) Je voudrais aussi attirer votre attention sur deux autres affirmations que l'on entend couramment aujourd'hui.

* L'une dit que la voie d'eau à grand gabarit ne peut pas servir à joindre convenablement, économiquement deux domaines maritimes et qu'il est vain d'attendre de cette liaison un effet bénéfique pour la jonction Mer du Nord-Méditerranée. A ma connaissance, il n'existe aujourd'hui que deux liaisons fluviales entre des domaines maritimes. L'une est en Allemagne, entre Main et Danube, elle est à peine terminée et personne ne peut, bien sûr, en juger les effets. L'autre est en Amérique, avec le Saint-Laurent : il joint l'Océan Atlantique aux Grands Lacs américains, qui sont une véritable mer intérieure. C'est en 1958 que la liaison a été achevée. Dans les vingt années qui ont suivi, le tonnage transporté sur le Saint-Laurent a plus que doublé. S'il est stabilisé aujourd'hui à un niveau un peu moins élevé, c'est surtout à cause de la conjoncture.

Je ne crois pas raisonnablement qu'on puisse affirmer aujourd'hui que le Grand Canal n'aura pas d'effet bénéfique sur le trafic entre Mer du Nord et Méditerranée.

- On entend aussi fréquemment cette idée qu'une liaison à grand gabarit n'est concevable qu'avec de très gros appareils fluviaux : le Rhin, la Seine, le Saint-Laurent. Il y a sûrement dans cela une part de vérité mais la très grande majorité des voies d'eau à grand gabarit n'est pas de cette taille-là. Tous les canaux de l'Europe du Nord-Ouest sont des équipements sur lesquels les chalands ou grosses barges poussées ne peuvent circuler qu'individuellement ou sur une file, comme cela se fera sur la liaison

Rhône-Rhin, et le trafic y atteint pourtant ce qu'on a dit précédemment. On dit aussi, un cours d'eau comme le Doubs enfoncé dans la montagne n'est pas naturellement favorable pour être «harnaché» comme on le prévoit. Quand on visite la vallée du Tennessee, elle est de cette nature, un sous-affluent du Mississipi, enfoncé dans les granits des Appalaches et devenue aujourd'hui une région industrielle vitale des Etats-Unis. Pour cela, il a fallu plusieurs décennies après la construction des retenues.

* Ce qui compte, en réalité, ce n'est pas la forte taille ou le gigantisme d'un équipement comme la voie d'eau. C'est la présence côte à côte de tout un faisceau de voies de communication complémentaires : route et autoroute, chemin de fer ordinaire et à grande vitesse, pipe-line et voie d'eau. Il ne s'agit plus alors d'une addition mais d'une multiplication. Il y a dans ce faisceau des offres de transport pour tous les types de fret, lourds et légers, à déplacer lentement ou rapidement, à des prix élevés ou à bon marché. C'est cela qui fait aujourd'hui le succès du Rhin, de la Seine, de l'Escaut ou de l'Elbe et pas la taille des cours d'eau. Or, nous avons, en Franche-Comté, cet axe incomparable, unique en Europe occidentale. Ne cherchez pas ailleurs, il n'y en a aucun de cette qualité. Il peut devenir la voie royale des transports et des échanges dans l'Europe qui vient. Et nous ne pouvons pas, nous autres Comtois et Bisontins, négliger cet aspect des choses qui sera fondamental pour notre région.

Voilà rapidement exposées les raisons pour lesquelles je suis favorable à la réalisation du Grand Canal, les risques encourus me paraissant moindres que les avantages escomptés.

Cela dit, il reste deux aspects fondamentaux à examiner rapidement. Je vous demande, pour cela, encore un peu d'attention.

* Tout d'abord le problème du calendrier. Si je suis favorable à la construction du Grand Canal, cela ne veut pas dire en procédure accélérée. A Besançon, je suis comme beaucoup d'entre vous favorable au désenclavement fondamental de notre ville. Dans mon esprit, la suite des opérations devrait être la suivante :

N° 1 - le Tunnel sous la Citadelle dont les adjudications ont été lancées la semaine dernière, je vous le signale.

N° 2 - la voie de desserte et de contournement pour laquelle beaucoup d'entre vous ou un certain nombre d'entre vous ont toujours mené une guerre, j'allais dire permanente, même une guerre de retardement.

N° 3 - les grandes liaisons ferroviaires : électrification et TGV.

N° 4 - l'échangeur autoroutier de Marchaux dont nous avons bien besoin.

N° 5 - la liaison Rhin-Rhône à grand gabarit.

C'est un vaste ensemble et le vieil homme malade que je suis sait bien qu'il ne verra pas ce programme achevé. C'est un petit peu un testament ce que je vous dis ici ; On n'est d'ailleurs pas obligé d'être à l'article de la mort pour faire son testament ! Mais moi ce que je vous dis là, c'est la manière dont je vois l'avenir de notre ville.

Ceux qui sont hostiles au Grand Canal savent aussi bien que moi que sa réalisation n'est pas pour demain -il faut donner du temps au temps dans cette affaire-là et la grande majorité des élus n'accepterait pas de participer au financement de cette opération avant d'avoir réalisé celles qui sont plus urgentes.

Cela pourrait être une position intermédiaire partagée par beaucoup : ne pas prendre une décision définitive et irrévocable qui pourrait d'ailleurs évoluer avec les années. J'ai entendu certains des adversaires irréductibles, certains «croisés anti-canal», déclarer que leur objectif actuel consistait à faire prendre des décisions irréversibles, par exemple en obtenant la remise en question de toutes les mesures prises au niveau de la décision d'utilité publique et de la réservation des emprises. Ce serait certainement une position inutilement conflictuelle qui en entraînerait d'autres de même nature.

J'ai même lu sur un papier qui m'a été adressé que si on renonçait aux emprises, ça ferait 4 300 hectares supplémentaires de terre agricole. Est-ce que vous vous rendez compte aujourd'hui, alors qu'on va mettre 15 % des terres agricoles en jachère, ce que les 4 300 hectares des emprises du grand canal viennent bien faire dans l'opération ?

La sagesse voudrait qu'on se positionne sur ce point comme sur les prescriptions du SDAU par exemple. Notre schéma directeur propose des réalisations à venir qui peuvent paraître aléatoires comme le boulevard Est, dont les contraintes urbanistiques sont assez pesantes, par exemple au cimetière des Champs Bruley et à proximité. Personne ne propose toutefois de modifier les lignes directrices du schéma.

Tenons-nous en à la situation présente, sachant qu'en matière de voie d'eau tout est lent, le projet, la réalisation, l'utilisation.

Permettez-moi de vous citer à ce sujet l'exemple du Grand Canal du Nord (un canal au gabarit de 1 000 t). Il a été décidé à la fin du siècle dernier, les travaux étaient commencés en 1914, puisqu'à certains endroits ils ont servi de tranchées et de fortifications. C'est aux environs de 1960-65 qu'il a été mis en service. Il a demandé 70 ans pour exister et pourtant il mesure moins de 100 km entre Noyon et Douai.

Il en sera peut-être de même pour la liaison Rhin-Rhône. Il n'y a pas lieu d'interrompre cette gestation prolongée.

* Je voudrais conclure enfin sur le problème des financements. Un argument largement partagé voudrait que les collectivités territoriales ne soient pas associées au financement d'une réalisation comme celle-ci, qui est d'ordre national voire international. Si c'était possible, je vous assure que je sauterais à pieds joints dans cette cuve-là et je m'y trouverais bien.

Il n'est jamais agréable, surtout quand on est responsable des finances, de devoir prendre en compte des charges nouvelles, longtemps imprévues. Ça l'est encore moins quand on constate que la CNR oeuvre régulièrement pour transférer à d'autres le maximum des charges dont elle se libère sans état d'âme.

Je voudrais dire d'abord que les participations ne sont pas acquises et que sur ce point, il y a beaucoup à négocier. Force est bien de constater, toutefois, que dans de nombreux domaines, la participation des villes, départements, régions, est allée et ira en augmentant. Les clés de répartition en matière de voirie, d'équipements scolaires, universitaires et autres, ne cesseront pas d'augmenter quelles que soient les majorités gouvernementales et ce sont des obligations, des opportunités qu'il sera impossible de refuser.

Si le Grand Canal et les autres voies de désenclavement, dans un avenir lointain étaient définitivement enterrés pour des raisons financières, nos descendants pourraient s'interroger sur les raisons d'un choix négatif, dont ils pâtiraient tout spécialement. Evitons de renouveler peu ou prou l'exemple des chemins de fer dont la Ville de Besançon au siècle dernier a beaucoup souffert et souffre encore aujourd'hui. Pour aller de Besançon à Genève ou à Lausanne par le train, il faut toujours aller tourner par Dole et jusqu'au début du siècle il fallait passer encore à Pontarlier. Cela n'a guère facilité les relations Franche-Comté – Jura Suisse et si l'on faisait le bilan de l'opération, il serait accablant même 150 ans plus tard.

C'est pourquoi je suis de ceux qui pensent que cet effort financier en faveur des communications, de toutes les communications, est rigoureusement prioritaire, qu'il se situe avant les dépenses de confort, de culture ou de société. C'est dans cet esprit et dans cette direction que j'ai conduit l'an passé et avec mes seuls moyens une étude de concession des services de l'eau et de l'assainissement. Il ne s'agit nullement d'une privatisation mais d'un transfert de patrimoine. Pour mettre en place des éléments structuraux, fondamentaux de notre équipement, et qui sont encore à venir, j'aurais souhaité voir affecter dans le cadre de la législation actuelle des moyens très importants dégagés pendant trente ans sur les services concédés.

Cela ne s'est pas fait hier, et je n'en ai plus d'amertume. Mais je pense que cette possibilité est toujours présente. Cet énorme programme de désenclavement, à mon avis, ne doit pas être compromis par des contraintes financières à l'égard desquelles nous disposons d'une large parade.

Alors je vous dis moi, faites attention, est-ce que dans une cinquantaine d'années, si jamais les opérations ne se sont pas faites et que des gens se penchent sur cette question en disant regardez ce qui se serait passé si nous avions de bonnes liaisons, un désenclavement de notre région et de notre ville comme il aurait dû l'être. Moi je le regrette infiniment mais je préfère que mon nom figure aux côtés de ceux qui ont été favorables à ce canal même si je suis très minoritaire, je le sais, mais cela m'est égal. Dans un certain nombre de décennies, si cette réalisation ne s'est pas faite, on verra pour quelles raisons.

J'ajoute sur le problème financier, qu'il est toujours possible de trouver des financements par d'autres moyens que la fiscalité et l'emprunt et que, par exemple la proposition que j'avais faite en matière de concession d'un service qui est fondamental, devait alimenter des investissements à caractères fondamentaux, c'est-à-dire structuraux, c'est-à-dire des voies de communication, c'est-à-dire le désenclavement de la ville. Sur ce plan-là je suis persuadé que si la nécessité se faisait jour, pas maintenant parce qu'encore une fois les demandes de financement ne sont pas immédiates, il y a, il faut que vous le sachiez, des possibilités et sur ce point, je crois que nous disposons face à nos obligations financières éventuelles d'une large parade. Je vous remercie de je m'excuse d'avoir été si long.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : C'est nous qui remercions Jean BOICHARD le géographe de ce développement. Il tenait effectivement à bien faire le tour de la question telle qu'il la voit lui-même et nous l'en remercions.

M. NACHIN : Au début de cette séance, j'étais un petit peu inquiet considérant l'assistance un peu clairsemée et ce qui vient de se passer me rassure totalement. La qualité des interventions qui ont eu lieu jusqu'à maintenant, aussi diverses qu'elles puissent être, aussi contradictoires, montrent qu'on peut débattre avec des arguments scientifiques sur un problème de cette importance. Je regrette par contre que l'opposition ne soit pas là. Je crois qu'elle aurait pu apprendre beaucoup de choses très intéressantes aussi bien de la part de ceux qui sont favorables au canal comme Jean BOICHARD que de ceux qui vont s'exprimer ou qui se sont déjà exprimés contre ce projet. Je crois que notre souci doit être de rassembler, au-delà de toute considération partisane, tous ceux qui sont opposés à ce projet et essayer de convaincre ceux qui sont favorables à ce projet et peut-être les amener sous nos positions. C'est un vieux projet, je vais être relativement bref, qui date de 30 ans et qui, à mon avis, a vieilli et ne correspond plus aux exigences de l'époque. C'est un projet controversé, la preuve en est la discussion que nous avons ici ce soir, c'est un projet considérable.

Je voudrais préciser un peu comment il se présente. C'est un projet considérable puisqu'il s'agit de réaliser 230 km de canaux entre la Saône et le Doubs. C'est la rectification du cours du Doubs sur 100 km dans une vallée très étroite. C'est une voie d'eau de 55 m de large pour une emprise totale de 100 m. Cela sera la construction de 24 écluses, de 15 barrages mobiles pour escalader le seuil de Belfort haut de 160 m, la plus importante des écluses atteindrait la hauteur d'un immeuble de 8 étages. C'est la disparition d'un nombre considérable de terres agricoles, le déplacement de 14 stations de pompage, l'aménagement de 7 ports, la destruction et la reconstruction à grand gabarit de 75 ponts routiers et de 11 ponts ferroviaires, la construction d'un tunnel sous la Citadelle pour permettre le passage du canal. Ce sera des sommes considérables qui seront investies. On a parlé en 1970 de 1,8 milliard de francs, en 1990 l'estimation était de 20 milliards et il est probable que le jour où ce projet se réalisera, il sera encore plus coûteux. Je crois qu'il y a urgence pour les collectivités locales de se prononcer contre un projet qui, s'il devait se réaliser, entraînerait des dépenses énormes pour nos collectivités et il est donc important que Besançon se prononce contre ce projet. Mais je voudrais répondre à quelques-unes des objections de Jean BOICHARD. Tout d'abord je dirai que j'ai apprécié la qualité de son intervention et je retrouve là le brillant universitaire et le partisan fougueux d'un projet qui lui tient à coeur. On peut ne pas être d'accord avec lui tout en reconnaissant ses mérites, mais je dis que Jean BOICHARD mène un combat de retardement. C'est un combat de retardement et les arguments qu'il a utilisés ne sont pas très convaincants. Lorsqu'il critique les arguments des écologistes à propos de la nappe phréatique, c'est vrai que la pollution de la nappe phréatique par la circulation dans la voie d'eau, c'est très discutable. La nappe

phréatique est polluée par beaucoup d'autres causes mais il n'en reste pas moins que lorsqu'on considère des fleuves sur lesquels il y a une circulation de péniches importante comme le Rhin, on se rend compte qu'il y a une pollution réelle et elle n'est pas seulement provoquée par les usines installées sur les bords du Rhin. La Loire, un fleuve perdu, un cloaque, un fleuve mort et l'opposition entre la Loire et la Seine, je crois que la Loire et la Seine ont été des fleuves qui ont toujours été très différents, et il n'est pas pensable à mon avis de pouvoir envisager un jour que le débit de la Loire puisse être comparable au débit de la Seine, et je crois que ça ne serait pas souhaitable. La Loire a un lit très différent avec un rythme des eaux très différent de celui de la Seine. Je crois que c'est très bien et je pense qu'il faut là préserver la nature. On a cité aussi nombre d'entreprises ; alors là très curieusement les entreprises citées sont des entreprises qui ne sont pas intéressées par la voie d'eau. Tu as cité SOLVAY, M. CALVET, M. BOUVET qui n'est plus là mais je crois qu'il n'y a pas beaucoup d'entrepreneurs qui se sont déclarés intéressés par la réalisation d'un tel projet. Tu as dit également que la voie d'eau est une chose qui se fait lentement. Pourquoi alors précipiter les choses ? C'est vrai que les choses vont lentement mais elles se font tout doucement, on en a la preuve avec ce qui se passe actuellement à Saint-Symphorien, à Niffer ou peut-être demain à Dole où la CNR tout tranquillement est en train de réaliser le canal à grand gabarit. Je crois qu'il faut que nous soyons vigilants et qu'il est urgent de ne pas attendre. C'est pourquoi je souhaiterais que tout à l'heure, nous soyons nombreux à nous retrouver sur un choix par lequel nous exprimerions notre opposition à la réalisation de ce projet.

M. HIRSCH : Monsieur le Maire, mes chers collègues, je ferai d'abord une remarque liminaire. Je suis assez heureux que nous n'ayons pas eu de dossier préparatoire parce que si nous en avions eu un, on aurait nécessairement accusé le Maire que vous êtes de tenter de nous influencer dans un sens ou dans l'autre puisque nous savons qu'il y a des partisans de l'une et l'autre thèse.

C'est comme démocrate et comme Adjoint à la salubrité de la Ville de Besançon et j'ai souhaité ajouter quelques mots aux propos très complets que nous avons déjà entendus sur un débat qui m'apparaît extrêmement important même si certains sont absents et ont essayé de minimiser l'importance de ce débat par leur absence. En effet, c'est un problème qui concerne non seulement les habitants de Besançon intra-muros mais aussi très largement les habitants des communes avoisinantes. Je regrette vivement, et je le répète encore une fois, qu'une partie des élus bisontins aient cru devoir priver les Bisontins, leurs électeurs, de leurs réflexions sur cette question. Je déplore une fois de plus que la politisation manichéenne, archaïque et abusive de dossiers techniques ne permette pas d'élaborer un dialogue constructif et de dégager des solutions consensuelles dans l'intérêt des Bisontins dans ce but quels que soient les courants de pensée auxquels nous nous rattachons. Cette observation paraît d'autant plus légitime dans le contexte actuel où l'on assiste, et d'aucuns l'ont déjà dit, à une recomposition du paysage politique.

Pour en revenir -et ceci était une parenthèse- à une considération plus technique, j'observe que l'impact des équipements structurants et industriels sur la qualité de la vie et la santé des populations doit être désormais une préoccupation constante de tous les élus qui se disent au service de l'homme et non plus seulement celui de quelques spécialistes patentés ou politisés. Que nous le voulions ou non, nous sommes bien obligés de constater que l'écologie, au sens large du terme, est le premier discriminant de la durée de la qualité de la vie et que l'écologie à la santé forme un tout indissociable comme en témoignent malheureusement les dernières catastrophes nucléaires ou l'exemple encore plus navrant de la Mer Blanche. Là aussi, l'économie avait primé sur le respect de l'homme. Ces notions conduisent à dégager le concept fondamental d'éco-sociétés, c'est-à-dire l'équilibre nécessaire entre les impératifs économiques et les impératifs de la vie humaine qui me paraissent prioritaires. Nous sommes au coeur d'un débat qu'aucun de nous ne peut esquiver même en s'absentant. Je pourrais, mais je ne le ferai pas, parler de la sauvegarde du patrimoine naturel et de nos richesses touristiques mais je me dois d'exprimer un certain nombre d'inquiétudes et là je retrouve mon rôle. Je tiens à souligner que nous sommes en présence d'un projet qui a cette particularité d'être totalement irréversible et d'engager plus encore que nous-mêmes les générations qui nous suivront, alors même que les études d'impacts ne permettent d'affirmer l'absence de retentissement sur la qualité de l'eau distribuée dans l'agglomération de Besançon et sa périphérie. Je ne dis pas que les pollutions sont existantes ou inexistantes, je dis que nous n'avons pas d'études sur cette question. Il faut avoir présent à l'esprit que les cours d'eau naturels, et ceci n'a pas été évoqué, de par l'écosystème qu'ils représentent, permettent une épuration naturelle et que

cette fonction disparaît très largement sinon quasiment complètement quand on est en présence de cours d'eau artificiels. Il faut se souvenir qu'il y a nécessairement des contaminations chimiques ou bactériologiques par des fuites soit accidentelles, soit chroniques qui peuvent intéresser soit le fond de l'ouvrage, soit tout simplement les berges et que dans ce cas de figure, le risque de contamination des nappes phréatiques de voisinage auxquelles nous nous alimentons notamment, et ceci a été rappelé tout à l'heure à Thise, est loin d'être négligeable. Il faut bien dire que le Doubs et le Saint-Laurent par leur largeur, par le débit d'étiage ne sont pas comparables et que dans les périodes de basses eaux, vraisemblablement les délaissés qu'on a évoqués tout à l'heure seront insuffisamment drainés et nous aurons là, comme on l'a souligné à propos de la Loire, un risque de cloaque. Nous sommes enfin en région calcaire où la montée du niveau des eaux est susceptible d'entraîner la remise en eau de vallées souterraines actuellement abandonnées et enclenchant de ce fait, de façon supplémentaire, une pollution imprévisible de notre réseau de captage. Je crois que ce sont des arguments qui ne sont corroborés par des observations scientifiques mais le fait que la création de canal soit totalement anodine n'est pas davantage prouvé par des arguments scientifiques. Je redoute donc que nous nous trouvions devant une perturbation irréversible, définitive de la qualité de l'eau proposée aux habitants à moins que, et la garantie n'est pas absolue, nous ne puissions procéder à des travaux de sécurité complémentaire qui n'apparaissent pas clairement chiffrés et dont la réalisation ne manquerait pas d'incomber aux communes riveraines notamment à la nôtre, c'est-à-dire d'induire des dépenses d'équipement indirectes dont le montant, je le répète, n'est pas chiffré.

Je considère donc que nous avons le devoir impératif non seulement de préserver notre capital santé commun mais encore de le laisser en bon état à nos descendants. Je considère qu'il n'est pas possible de voter en faveur du grand canal à grand gabarit actuellement sous peine d'exposer la population à des risques non mesurables et les collectivités locales à des dépenses imprévues. J'en termine en disant que nous sommes en présence d'un dossier où la qualité de la vie dans ce qu'elle a de plus essentiel c'est-à-dire la préservation d'un de ses éléments fondamentaux : l'eau doit avoir impérativement le pas sur le fait économique quelles que soient les tentations. C'est à ce prix que nous saurons préserver l'équilibre nécessaire entre les activités productrices et la qualité de la vie, voire sa sauvegarde. Le grand canal n'est peut-être pas un projet dément, c'est à coup sûr un projet dangereux puisqu'il n'est pas démontré qu'il ne l'est pas et nous n'avons pas le droit à l'erreur.

Mme BULTOT : Cet hémicycle avec son petit quart manquant démontre à l'évidence combien la démocratie est mise à mal et le peu de cas qui est fait des Bisontins. Je persiste à dire que ce sont des questions clés et le grand canal est une question clé et les débats doivent se faire dans la clarté. Initialement Monsieur le Maire, il vous avait été proposé que le débat soit introduit par les tenants du pour et du contre, nous continuons à penser que c'eût été souhaitable, qu'il eût été aussi intéressant que nous ayons en main un texte qui reprenne l'historique que vous nous avez fait tout à l'heure et qui était fort intéressant. La démocratie voudrait que les Bisontins, les habitants de l'agglomération, les touristes, les Franc-Comtois dans leur ensemble, connaissent la position qu'entendent défendre leurs élus. L'absence préméditée des élus RPR et UDF du groupe «Une Ambition pour Besançon» c'est d'abord une question de cohérence qui voudrait que ceux qui réclament des débats publics les honorent de leur présence quand ceux-ci viennent en séance plénière. On entend ici et là que la défection de la droite viserait à masquer les divergences en son sein sur cette question ; possible mais c'est un secret de polichinelle. Ce qui nous paraît grave sur le fond, c'est que des hommes et des femmes politiques dont les formations prétendent à l'alternance dans un avenir proche, ne permettent pas aux Bisontins de connaître leur position sur une question aussi cruciale pour la Franche-Comté. La droite claironne que le canal à grand gabarit ne se fera pas, cela ne la dispense pas d'éclairer l'opinion sur son positionnement d'autant moins qu'une grande partie des Conseillers Municipaux bisontins cumulent des fonctions électives au Département, à la Région ou à l'Assemblée Nationale, ce qui veut dire qu'en fonction de leur position personnelle, ces élus influenceront dans toutes ces instances.

Alors, à défaut de connaître l'état actuel de la réflexion du groupe «Une Ambition pour Besançon», réflexion après les informations qui ont été faites toute cette année par Saône vivante - Doubs vivant, par le CLAC, le meeting animé par Philippe LEBRETON, le rapport BONNAFOUS sur les transports, le grand débat Transports 2002, nous nous en tiendrons donc au document du Conseil Général du Doubs daté du 24 juin 1991, qui entend relancer le projet de mise au grand gabarit du canal Rhin-Rhône. Les élus de

l'AREV avaient fourni à chaque conseiller municipal en décembre 1991, un dossier émanant du CLAC où, entre autres, nous avons mis en évidence la mauvaise qualité ou plutôt la mauvaise foi des arguments avancés dans cette étude du Conseil Général, je ne reviendrai donc pas dessus. La droite étant absente, je me pose la question de la nature du débat que nous allons avoir. D'un côté, il semble que les élus des trois composantes écologistes : AREV, Génération Ecologie et les Verts soient unanimement opposés au grand canal et donc à la poursuite des travaux, que ce soit à Verdun-sur-le-Doubs ou que ce soit à Kembs. D'autre part, la composante Rouge et Verte que je représente est élue sur le programme de la liste Majorité Présidentielle et Nouvelle Gauche qui indique à la page 6 de ce programme sous la rubrique Economie, Habitat, Environnement ceci, je cite : «En ce qui concerne le grand canal, la Ville continuera à manifester son opposition à une réalisation dont l'intérêt économique, en rapport avec les inconvénients, n'est pas évident». Dans ces conditions, puisqu'il semblerait que nous soyons tous, presque tous, des opposants au grand canal en tout cas élus sur cette base et donc objectivement tenus de respecter notre programme, je ne vois dans ce débat que l'intérêt d'enrichir nos connaissances et de renforcer notre dynamique d'opposition au projet.

Les choses ont évolué depuis trois ans. Pour une fois, il n'y a pas de balance entre les arguments écologiques et les arguments économiques, les deux vont dans le sens du refus. Ce qui est en jeu dans notre débat, c'est la qualité du non que nous allons réaffirmer à travers une motion. Nous pouvons nous contenter de réaffirmer notre opposition au grand canal, feindre d'ignorer que des travaux sont programmés aux deux extrémités du tronçon et dire que ce n'est pas de notre compétence. Nous pouvons à l'inverse émettre un non qui soit véritablement un sceau qualitatif en demandant notamment un moratoire sur les travaux en cours et en se positionnant pour une levée de la déclaration d'utilité publique dans la zone concernée ainsi que la levée des emprises sur le terrain de la même zone. En se positionnant sur le fond, nous contribuerons à un acte politique important, qui, permettant de lever l'hypothèque du grand canal, permettra à une vallée de revivre, d'investir et aux citoyens de respirer. Ce vote ouvrirait la porte à la réflexion autour de la nécessité d'un projet alternatif qui pourrait être mené dans l'intercommunalité en associant activement les citoyens et les associations des zones concernées. Je vous rappelle qu'un très grand nombre d'associations sont regroupées dans le cadre du collectif Saône vivante – Doubs vivant et que ce collectif est loin d'être hégémonique. Un contre-projet alternatif pourrait intégrer des questions comme : quel développement touristique pour la vallée du Doubs ? Comment rénover le canal Freycinet pour permettre au tourisme et à la batellerie de fonctionner ? Si notre non au grand canal ne consiste en fait qu'à réactualiser une position en fonction d'échéances électorales, tout en laissant la porte ouverte aux uns et aux autres pour poursuivre les travaux, nous n'aurons pas beaucoup avancé ce soir.

Après plusieurs décennies de débats, alors que l'argument économique est obsolète, l'AREV est favorable à ce que le Conseil Municipal de Besançon prenne une position en pointe qui fera référence sur le sujet même, si en grande partie, la décision finale dépend de multiples partenaires en particulier de l'Etat. A ce sujet, je crois qu'il convient de saluer comme il se doit la position de Jean-Pierre SOISSON, Président du Conseil Régional de Bourgogne qui a pris position contre la liaison fluviale à grand gabarit Rhin-Rhône et qui a pris position pour un aménagement des cours d'eau, des rivières et des canaux. Notre non perdrait également une partie de sa valeur si nous ne le présentions que comme la conséquence de restrictions budgétaires qui nous obligent à choisir le rail en priorité, ce qui laisserait la réalisation de la voie d'eau possible si cette tendance financière un jour s'inversait. Je suis convaincue que nous n'avons rien à gagner à laisser ce type de porte ouverte. Nous devons réaffirmer avec force notre priorité pour les transports des marchandises par le rail combiné la route et rendre impossible tout retour en arrière.

M. de SURY : Mes chers collègues, cette question Rhin-Rhône, sans aucun a priori et à vrai dire ma position n'était pas fixée il y a quelques semaines, je l'aborderai malgré tout avec un petit peu de scepticisme car je me souviens très bien, c'était le jour où je revenais à Besançon, j'arrivais à la Préfecture, le 24 novembre 1975, que ce jour-là le Président de la République de l'époque prononçait un discours qui avait été inspiré di-on par Edgar FAURE dans lequel il se prononçait nettement pour le grand canal. Voilà ce qu'il disait : «La mise à grand gabarit du canal de la Saône au Rhin s'impose comme une nécessité tracée par la géographie et l'économie. L'effort général entrepris par le pays pour s'équiper de voies navigables devra de toute manière être significativement augmenté». Mais ce scepticisme ne me

paraît pas de mise. Il s'agit d'une question de grande importance même si Besançon n'est pas concernée au premier chef et je ne pense pas effectivement que la décision de faire ou de ne pas faire le grand canal dépende du vote du Conseil Municipal de Besançon. Par contre, par la qualité de notre réflexion, de notre discussion, nous pouvons apporter quelque chose au débat. Je voudrais dire aussi que je ne suis pas un expert des voies navigables et que la façon dont je poserai le problème me paraît ou voudrait être celle d'un homme de bon sens et pas d'un spécialiste. Enfin je ne placerais pas le problème sous l'angle exclusif de Besançon parce qu'il dépasse largement Besançon.

On a cité les ordres de grandeur du projet, une vingtaine de milliards ; par comparaison, c'est le coût du TGV Atlantique, c'est la moitié du programme Concorde. Le problème me paraît se présenter sous différents aspects, l'aspect transport, l'aspect impact sur le développement économique, l'aspect environnement dont on a déjà beaucoup parlé et bien sûr l'aspect financier qui est sous-jacent aux autres aspects.

En ce qui concerne les retombées sur le développement économique, je ne l'ai guère étudié mais, dans l'ensemble, la plupart des spécialistes considèrent qu'avec un investissement de 15 à 20 milliards de francs on pouvait avoir un impact économique très supérieur à celui qu'aurait le grand canal.

En ce qui concerne l'aspect écologique dont je ne suis pas un spécialiste, j'aurais tendance à penser, moi, dans la petite fibre écologique que je peux avoir, que la voie fluviale serait à favoriser. Elle est moins polluante que les autres moyens de transport. Par ailleurs, je l'ai pas vue, mais tous les gens qui ont vu la liaison Rhin-Danube disent que du point de vue de l'aspect, on a tout à fait l'impression d'une voie naturelle et pas du tout d'une autoroute fluviale. Autrement dit, je n'insisterai pas beaucoup sur cet aspect-là mais il me semble, je le répète, que je serais écologiste, je supporterais plutôt la voie fluviale.

J'aborde maintenant l'aspect transport qui est quand même le plus important puisque le grand canal est d'abord un moyen de transport. Il y a des faits contre lesquels on ne peut rien. C'est, aussi étonnant que cela puisse paraître, bien qu'on dise que les transports de pondéreux ne sont plus à la mode, que dans les dernières années le volume du transport a augmenté de façon importante et plus que le développement économique, de l'ordre de 7 % par an pour un développement économique qui est de l'ordre de 2 à 3 %, tonnage/kilomètre, et les spécialistes considèrent que cette croissance devrait se poursuivre. Deuxième fait : certains trajets sont déjà saturés ; c'est pratiquement le cas du trajet Paris vers le Nord et cela risque d'être le cas très rapidement pour le trajet entre Lyon et Marseille. Autre fait : le trafic en France se partage en gros : deux tiers route, un tiers voie ferrée, la part des voies navigables est faible, de l'ordre de 5 % et même pour les départements qu'on dit « mouillés » c'est-à-dire desservis par une voie d'eau, ce pourcentage ne dépasse guère 10 %. Il y a une voie qui, elle, est très utilisée, c'est le trajet de la Basse-Seine où plus de 50 % du trafic se fait par la voie fluviale. D'où la question : si actuellement en France la voie d'eau ne représente pas une alternative crédible aux moyens de transports, d'où cela vient-il ? On peut dire, et c'est ce que disent les partisans du grand canal, que la réalisation du tronçon manquant changerait les choses du tout au tout et que c'est l'effet de l'absence de réseaux qui handicape la voie navigable en France. Il y a certainement un peu de vrai là-dedans mais je pense qu'il y a beaucoup d'autres raisons pour que le trajet fluvial soit peu utilisé en France. Or, nous avons la possibilité de faire une expérience en semi vraie grandeur, puisqu'il existe déjà un trajet à grand gabarit entre Lyon et Marseille. On ne me fera pas croire qu'il n'y a pas, même si la distance est un peu courte, possibilité de transférer sur la voie fluviale, si elle est crédible, une partie du trafic et donc s'il y a vraiment une volonté politique et j'en serais assez pour cela, pour revivifier la voie d'eau, il me paraîtrait beaucoup plus judicieux d'identifier et de faire disparaître un à un les obstacles qui freinent l'utilisation du réseau existant et qu'on peut identifier : c'est un coût trop élevé, c'est une profession qui est inorganisée, c'est le problème des dockers, c'est l'accessibilité du port de Marseille à un certain nombre de choses et beaucoup de ces obstacles ne sont pas d'ordre matériel. Et lorsque, éventuellement, la voie d'eau entre Lyon et Marseille aura démontré sa crédibilité qu'elle n'a pas actuellement, le problème du canal Rhin-Rhône se posera de façon tout à fait différente.

En tout cas, prendre dans l'état actuel des choses le risque de dépenser 15 milliards pour s'apercevoir ensuite que c'est un investissement peu utile, ça ne me paraît pas raisonnable. On connaît à Besançon il me semble des exemples où des gens pensent qu'en faisant des investissements d'ordre

matériel, on résoudra des problèmes qui sont d'un autre type. Par ailleurs, il faut savoir qu'actuellement les crédits consacrés aux voies navigables pour l'ensemble du réseau représentent 500 MF. Comment ne pas voir qu'il y a un manque de cohérence entre dépenser 500 MF pour entretenir l'ensemble du réseau et envisager de dépenser 15 à 20 milliards pour un petit tronçon ?

En conclusion, pour moi, le problème écologique ne me paraît pas essentiel, l'impact sur l'environnement peut être résolu moyennant un surcoût acceptable, c'est ce qui a été fait pour le canal Rhin-Danube, mais d'un point de vue économique, il me paraîtrait préférable de commencer par démontrer la crédibilité de la solution fluviale sur le trajet Lyon-Marseille et si cela se démontre, si le volume de transports s'élève de façon significative après avoir résolu les problèmes qu'il y a en limite de développement, on pourra alors raisonnablement poser le problème du grand canal. Je ne suis donc pas partisan de mettre de l'argent actuellement dans le grand canal mais je suis partisan d'en laisser la possibilité ouverte. On ne peut pas savoir quels seront les besoins en matière de transport dans les 20 ou 30 ans à venir et il serait imprudent de fermer ces voies-là. J'ajoute que je serais partisan de mener une politique active en faveur des voies navigables. Dépassant un peu le problème du grand canal, il y a quand même une question qu'il faudrait arriver à se poser, c'est celle des coûts réels des différents moyens de transport et on est très loin de les connaître. Chacun sait que le coût du transport routier est nettement sous-évalué. On parle de l'alternative ferroviaire, il faut quand même que les deux moyens soient mis équitablement en compétition. L'autoroute ferroviaire, sa rentabilité est démontrée si on ne tient pas compte des annuités d'amortissement. Je ne suis pas sûr qu'elle le soit si on intègre le coût d'amortissement d'un investissement qui est d'une quarantaine de milliards. J'ajoute que sur une question comme celle-là, il me semble que tous les citoyens devraient, s'ils le souhaitent, avoir la possibilité de se faire une opinion. Cela suppose une possibilité de se faire une opinion. Cela suppose une possibilité d'accès à des données et à des informations. Je pense que de plus en plus les moyens modernes télématiques ou autres permettront d'avoir à sa disposition de l'information beaucoup plus que nous n'en avons actuellement et c'est un de mes dadas, le développement du niveau général d'éducation de la population permet que de plus en plus de gens aient la possibilité d'avoir une évaluation critique sur les informations qu'ils ont, donc la possibilité de les utiliser. Je voudrais, en matière d'information noter une chose. J'ai fait allusion au discours de M. GISCARD D'ESTAING il y a 17 ans, j'en connaissais la date approximative pour les raisons que je vous ai dites mais je n'en connaissais pas le texte et je souhaiterais l'avoir. Je dois dire que j'ai demandé au service de documentation de la Mairie jeudi à 15 heures d'avoir ce texte et je l'ai eu à 18 heures.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Merci pour le Service Documentation de la Mairie.

M. GALLAT : Monsieur le Maire, mes chers collègues, pourquoi un débat sur le grand canal à grand gabarit ? On peut en effet se poser la question. La minorité du groupe «Une Ambition pour Besançon» absente d'ici ce soir j'y reviendrai tout à l'heure, peut ironiser, nous estimons nous pour notre part qu'un débat sur un sujet de cette importance est fondamental. Si depuis dix ans un débat s'était engagé sur les différents modes de transport, peut-être que nous n'aurions pas vécu ces difficiles déplacements ces dernières semaines. Nous avons constaté d'ailleurs avec satisfaction que le débat sur le permis à point n'est pas resté sur un plan purement «poujadiste» mais a aussi permis d'aborder les conditions de travail des chauffeurs routiers, démontrant les risques et les aléas d'une organisation économique basée sur le flux tendu et à pointer du doigt les choix ou les non-choix menés en matière de transport et je dirais que ces choix qui ont été menés ou pas menés traversent toute les tendances politiques. La preuve que certains débats méritent d'être menés.

Alors pourquoi débattre du grand canal ce soir ? D'abord parce que Besançon est capitale de la Région et elle ne peut se désintéresser des grands choix qui engagent l'avenir. Il serait d'ailleurs hautement souhaitable qu'un débat de ce type ait lieu de nouveau aux Conseils Généraux et au Conseil Régional. Ensuite, parce que le Doubs qui traverse Besançon représente des siècles d'histoire ainsi qu'un espace naturel de plus de 100 hectares auquel les élus municipaux ne sauraient être insensibles.

Sur le choix d'un canal à grand gabarit, beaucoup de points ont été développés ou le seront ce soir. Génération Ecologie s'est déjà longuement exprimée sur ce sujet participant à la réflexion de groupes et associations diverses, et je note d'ailleurs que les arguments qui ont été échangés depuis lors étaient de

qualité tout à fait intéressante. Pour nous le grand canal est une aberration écologique, c'est aussi une aberration économique. D'ailleurs plus personne n'y croit au grand canal, sauf la CNR et M. le Ministre Georges SARRE.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Et Jean BOICHARD ! Tu peux citer Jean BOICHARD avant Georges SARRE.

M. GALLAT : L'opposition municipale non plus ne semble plus y croire si j'en crois leur déclaration dans la presse bien qu'il eût été intéressant de connaître la position d'un de leurs leaders dont la circonscription électorale sera certainement une des plus défigurées par cet équipement et qui est, sauf erreur de ma part, un des animateurs actifs de plusieurs consortiums en faveur du grand canal.

La meilleure arme pour défendre le Doubs est de le faire aimer par notre population. La rivière fait partie de Besançon, notre ville s'est forgée autour du Doubs puis s'en est éloignée pour se développer vers l'Est et vers l'Ouest. Aujourd'hui, la rivière se rappelle à notre bon souvenir. Elle nous a donné un site exceptionnel, elle a permis à l'homme de s'implanter, de s'y défendre, de la dominer plusieurs fois, une fois de plus, une fois de trop. L'homme a façonné depuis de nombreux siècles ce site. Le moment est-il venu de le dénaturer en changeant sa configuration de façon majeure ? N'est-il pas de nouveau opportun, 20 ans après la première déclaration d'utilité publique, de s'interroger sur les véritables enjeux ? Certes, intérêt général contre intérêt particulier même intérêt particulier d'une ville, notre approche n'est pas purement écologique bien que cet aspect est largement prépondérant.

Quel poids les arguments en faveur de cet équipement peuvent-ils peser quand on sait pertinemment que le budget de l'Etat ne pourra y subvenir ? Et ne nous comportons pas avec celui de l'Europe, uniquement comme des contributifs dans l'attente de reversement de crédits tant les besoins d'Est en Ouest et du Nord au Sud sont pressants. Investir dans le progrès à l'Est est certainement un facteur de cohésion aussi puissant qu'investir dans une voie d'eau.

Comment pourrions-nous expliquer à nos concitoyens que nous construirions pour 20 milliards de francs un équipement que tous les experts économiques jugent inutile alors que nous assistons par exemple à un déficit grandissant en logement social ?

Comment admettre, après trois années de sécheresse, qu'une réflexion novatrice sur la protection de notre patrimoine eau ne mérite pas d'être promue ?

Comment admettre enfin la sous-information dont nous bénéficions et le peu de considération dont jouit la Franche-Comté, un Ministre venu de part et d'autre couper le ruban d'inauguration survolant notre région en hélicoptère de peur d'assumer ses choix ? Dépassant la vision purement linéaire des voies d'eau, elles ont la fonction de transporter certes mais elles ont d'autres fonctions, et j'en suis un défenseur convaincu à la Ville de Besançon par le projet rivière que je pilote, en Franche-Comté, pour le tourisme fluvial. Fermons les écluses des financements, expropriations et grignotages des berges du Doubs et de la Saône mais n'oublions pas d'ouvrir les vanaux de l'aménagement touristique et de l'éducation à la rivière.

Economie, avez-vous dit mes chers collègues, savez-vous aujourd'hui combien va coûter à l'Europe, à la France, le conflit que nous vivons aujourd'hui ? Savez-vous qu'en Haute-Saône un été de tourisme fluvial a rapporté autant à ce département qu'un hiver de ski dans le Haut-Doubs ?

A travers ce débat, mes chers collègues, de multiples questions sont posées et je me réjouis d'assister ce soir à un débat d'une tenue que je qualifie d'exceptionnelle.

M. PIERLOT : Je crois qu'il est bon de rappeler que l'AREV n'a pas a priori contre les liaisons navigables ; au contraire, quand elles se font sur des fleuves ayant un débit important et une pente assez faible, elles sont même les plus intéressantes du point de vue du coût énergétique. Mais le problème de la liaison Rhin-Rhône, c'est que, dans son projet actuel elle emprunterait, sur 140 km, de Dole à Voujeaucourt, la vallée du Doubs qui est particulièrement étroite et encaissée à certains endroits et qu'elle

nécessiterait 89 km de canal artificiel de la région de Montbéliard au Rhin. Il s'agirait d'un véritable bétonnage de la vallée du Doubs avec des écluses qui atteindraient 9 m de haut du côté du Doubs et 15 m de haut du côté alsacien. Les travaux supposeraient 5 millions de mètres cube de déblais et 2,6 millions de tonnes de béton. Parmi les travaux connexes, il faudrait réaliser et André NACHIN l'a rappelé, 75 ponts routiers et 11 ponts ferroviaires. On comprend que le lobby des bulldozers et des bétonneurs soit particulièrement intéressé par l'affaire.

D'un point de vue économique, son utilité est quasi nulle. Le coût du grand canal a été sans cesse réévalué depuis 20 ans. L'évaluation, et plusieurs personnes l'on rappelé, qui était de 2 milliards en 1970 est aujourd'hui dix fois plus élevée, sachant par ailleurs que certains tronçons ont déjà été réalisés. Or, ce genre d'infrastructure permet le transport de matières premières liées à l'industrie lourde dont on connaît le déclin en Europe. Le canal n'induirait par ailleurs que très peu d'emplois en dehors de sa construction. Le coût de l'investissement serait déjà hors de proportion avec l'utilité sociale, mais s'ajouterait un coût de fonctionnement très élevé à cause de la nécessité de repomper l'eau en aval du fait des faibles capacités du bassin servant d'alimentation. Actuellement, à l'étiage, la réserve de Champagny ne suffit pas toujours à alimenter le petit canal. Cet argument est bien connu du promoteur, la Compagnie Nationale du Rhône, qui n'a pas hésité à gonfler les valeurs du débit journalier minimum du Doubs lors de l'enquête d'impact.

Côté écologique, le coût de ce projet est inacceptable. Nous avons cité plus haut le bétonnage de la vallée du Doubs. On comprendra aisément les dégâts produits de manière irréversible sur le milieu naturel, perturbation des nappes phréatiques, constitution de bras morts du Doubs, disparition d'un nombre important d'espèces aquatiques, constitution d'un obstacle quasi infranchissable pour les migrations de la faune, etc. C'est donc une détérioration globale de l'environnement dans les zones concernées. De plus, certains villages seraient rayés de la carte, des fermes seraient noyées, etc.

Le désastre essentiel se situe au niveau de la qualité de l'eau. Un effort important a été entrepris depuis dix ans pour améliorer la qualité des eaux du Doubs, stations d'épuration notamment. Cet effort serait réduit à néant. En effet, le Doubs serait transformé en une suite de plans d'eau stagnante, mal oxygénée puisque le temps de réoxygénation serait multiplié par un facteur de 13 à 17. Or, le problème de l'eau potable se pose avec de plus en plus d'acuité. On peut craindre qu'il ne soit alors plus possible d'alimenter correctement la population franc-comtoise pour la moitié installée sur le parcours prévu pour le canal.

Entre 1975 et 1980, des actions d'envergure avaient été entreprises contre le projet. Un comité anti-canal s'était constitué. En 1977, le PSU avait distribué un journal spécial de 4 pages sur le tracé de l'ouvrage et avait été à l'initiative des assises anti-canal tenues à Sochaux le 19 juin de cette même année. Plus tard, certaines municipalités comme Besançon, Valentigney avaient pris position contre ce projet qui devait d'ailleurs être financé à hauteur de 20 % par les collectivités locales. La levée de boucliers avait permis pour un temps la mise en sommeil du serpent de mer. Pourtant, la CNR a poursuivi jusqu'à son terme sa politique d'achat des terrains riverains. Elle a, par ailleurs, construit par tranche les portions les plus faciles. L'une d'elles a été réalisée à Sochaux pour l'extension de l'usine Peugeot. Le détournement de la rivière l'Allan a été mis au grand gabarit. On peut donc constater aujourd'hui les effets sur les qualités de l'eau et sur la prétendue régulation des crues. Les inondations catastrophiques de février 1990 ont montré que la suppression de zones humides tampons et la canalisation à outrance entraînent une accélération de l'écoulement et donc augmentent les risques en aval.

Tous ces arguments, y compris les plus récents, rendent plus nécessaire que jamais de réaffirmer notre opposition à ce projet.

M. FERREOL : Beaucoup d'arguments ont été avancés. En ce qui me concerne, c'est plutôt à partir de l'actualité et ce qui se passe actuellement en particulier dans le domaine de la route, que j'ai essayé de réfléchir sur ma position concernant le grand canal. Il me semble que le problème le plus important en matière de transport réside dans le poids excessif du transport routier dans le trafic de marchandises. Il suffisait de lire le journal d'hier ou d'avant-hier pour voir par exemple une déclaration du responsable du groupement des transporteurs routiers de Franche-Comté qui nous annonçait un scénario pour 2002 de

95 % des échanges internes en Franche-Comté par la voie d'eau de la route. Moi, je pense que ce scénario-là n'est pas acceptable car c'est celui qui, écologiquement et humainement est le plus désastreux. La grève des camionneurs illustre d'ailleurs bien l'absurde de cette situation.

J'ai longtemps cru que la voie d'eau, et pourquoi pas le grand canal, pouvait constituer une alternative plus économique et surtout plus écologique et il y avait, je l'avoue dans le projet une volonté d'aménagement de l'espace au niveau européen qui me paraissait tout à fait séduisante et intéressante à entendre. C'est pour cela d'ailleurs que j'ai toujours été choqué par la façon strictement locale ou strictement environnementale d'aborder ce projet qui doit être placé, et Jean BOICHARD l'a bien fait tout à l'heure, dans un cadre beaucoup plus global des transports. Donc c'est un peu dans ce sens-là que modestement j'ai essayé de réfléchir parce qu'encore une fois je n'avais pas un avis totalement déterminé.

Aujourd'hui, je suis contre le grand canal mais je suis toujours pour le développement des voies d'eau. Si je suis contre le grand canal c'est que je pense que ce moyen n'est plus techniquement adapté à la mutation de notre société et qu'en particulier il ne sera pas capable de diminuer la part excessive de la route qui me paraît je le répète, le problème essentiel en matière de transport. Jean-Louis FOUSSERET a rappelé tout à l'heure le chiffre de moins de 1 % de transfert qui a été publié par le très officiel observatoire des transports. Je pense que ce chiffre-là n'est pas qu'un problème de rentabilité comme au sens strictement économique et à partir des questions que posait Jean BOICHARD, mais est un élément sérieux à prendre en compte. C'est la première raison. La deuxième a été abordée aussi, c'est que je crains que financièrement le choix prioritaire de ce grand canal nous empêche de faire un autre choix qui lui me paraît déterminant et il a été évoqué tout à l'heure, c'est celui du rail en particulier la combinaison rail-route avec les formes actuelles que l'on connaît. Voilà tout simplement ce que je voulais dire.

M. DAHOUI : Monsieur le Député-Maire, mes chers collègues, avant de préciser ma position sur le canal à grand gabarit, je souhaite vous faire part de mon étonnement, suscité par l'absence volontaire de l'opposition à ce débat concernant pourtant un sujet qui intéresse de près la vie des Bisontins.

Je ferai observer que ce n'est pas la première fois que le groupe «Une Ambition pour Besançon» demande l'organisation d'un débat auquel il s'empresse d'être absent soit intellectuellement, soit physiquement.

C'était le cas déjà pour le débat sur l'économie où M. TOURRAIN nous a gratifié d'une vague feuille recto-verso, d'une rare indigence, puis pour le débat sur la prévention de la délinquance, au cours duquel ce même groupe a été étrangement absent, après avoir pourtant mené une campagne quelques semaines auparavant sur le thème porteur de la sécurité...

Je pense qu'il nous faudra donc accueillir avec prudence et circonspection les futures demandes de la droite qui jusqu'à ce jour n'ont été en réalité que des initiatives politiciennes témoignant d'un profond mépris à l'égard des membres de cette assemblée.

Sur le sujet lui-même, c'est-à-dire faut-il ou non être favorable au canal à grand gabarit ? Beaucoup de choses ont déjà été dites : toutes les études sérieuses qui ont été menées de manière indépendante, démontrent que celui-ci, préjudiciable à notre environnement, serait d'une rentabilité très incertaine.

Au vu des études et rapports techniques, déjà cités par les précédents orateurs, je suis donc défavorable à la réalisation de ce projet, ayant acquis la conviction que l'avenir de la capitale régionale passe, en termes de désenclavement, par la complémentarité rail-route, la priorité devant être donnée pour des raisons de sécurité notamment, au rail.

A un canal qui, par l'effet tunnel, pourrait hypothétiquement servir les secteurs géographiques situés à ses extrémités, je préférerais à Besançon l'implantation dans la zone d'Avanne d'un plan d'eau qui constituerait un atout touristique et économique d'importance pour le développement de la capitale régionale. C'est là, c'est vrai, une autre question à laquelle devront réfléchir prochainement, outre la Ville de Besançon, l'Etat, la Région et le Département.

Merci mes chers collègues de votre attention.

M. LIEVREMONT : Les partisans du grand canal avancent souvent qu'il créera des emplois. Effectivement... !

Il faudra du personnel pour effectuer les travaux mais représentera-t-il beaucoup d'emplois nouveaux, durables, ou surtout un grand déplacement de main-d'oeuvre ?

Il faudra du personnel pour l'entretien et l'exploitation du canal, mais cet avantage se trouve limité par la perte d'emplois dans la petite batellerie et peut-être du canal Freycinet.

Vraisemblablement, l'avantage ne sera pas grand, et nous pensons qu'il existe des postes pour l'emploi, des propositions plus réalistes qui ont déjà fait l'objet de nombreuses réflexions.

Nous reprenons l'idée de créer des emplois régionaux pour la restauration, la modernisation et l'entretien du petit canal Freycinet à la différence des emplois «importés» nécessités par les grands ouvrages.

De développer la batellerie artisanale qui joue un rôle dans l'économie mais dépérit, faute de voies en bon état.

Il faut également rendre aux péniches le fret qui leur revient, prendre en compte les faibles perspectives du transport fluvial, elles-mêmes liées aux mutations du système productif et rechercher quel type de fret peut transiter par le canal Freycinet qui ne soit pas victime de la politique des flux tendus, pour lesquels les transports lents sont très mal adaptés.

Nous constatons aujourd'hui un dérèglement des transports ; la route prend du fret au rail, la route et le rail prennent du fret aux péniches. Or, il n'est pas acceptable de transporter des céréales en train ou en camion quand il existe des voies navigables.

De même, un million de tonnes de verre récupéré, et bientôt deux, est transporté en camion des points de collecte à la verrerie de recyclage. Une expérience concernant le transport du verre mériterait d'être développée. 3 000 tonnes de débris de verre d'origine ménagère sont acheminées chaque mois depuis Karlsruhe et Kehl, en Allemagne, jusqu'à l'usine Saint-Gobain de Châlon-sur-Saône, par des péniches.

Cela représente 150 camions de moins sur la route et va dans le sens d'atténuer le 80 % camions, dont on mesure, à travers le conflit actuel, un certain nombre de risques.

On peut également reprendre l'idée de valoriser les richesses naturelles de notre région en encourageant le développement du tourisme fluvial, en faisant une part importante aux loisirs sociaux dont on pourrait attendre des retombées positives sur l'animation et la revitalisation des communes riveraines, l'aménagement des chemins de halage pour un tourisme rural, encouragerait la pratique de la marche, du vélo, VTT ou équitation.

Dans une société où le stress domine, le développement de telles activités, bénéfiques pour la santé, aurait également des répercussions économiques.

Les élus alternatifs sont favorables à une reprise de la réflexion autour de ces idées de contre-projet.

Il faut également dire que le grand canal aura, d'après les scientifiques, pour effet de faire disparaître des espèces comme l'anguille, le brochet, la perche, le barbeau... C'est qualitativement une perte considérable. Elle est surtout grave si l'on tient compte du fait que quantitativement le Doubs est aux premiers rangs français du point de vue productivité piscicole et qu'il convient de tenir compte de

l'opposition des associations de pêche au grand canal et de l'impact économique important et trop souvent ignoré.

Ces idées émises par les uns et les autres et qui ne sont qu'une infime partie des possibilités que j'ai répertoriées démontrent à l'évidence que les alternatives au canal à grand gabarit, y compris en matière d'emploi, sont bien réelles.

M. PINARD : Je voudrais d'abord dire que j'ai été très choqué par ce qui a été dit en début de séance par une élue des Verts : ce débat se ferait à la sauvette, à une date choisie au début des vacances. Je suis désolé, mais à mes yeux, en tant que républicain, j'estime qu'un élu doit être à son poste jusqu'à la Fête Nationale.

J'avoue être profondément agacé : nous faisons l'effort de consacrer une séance entière à cet unique dossier et voilà qu'on se fait en plus engueuler parce que sujet serait traité à la légère. Cela finit par être agaçant : nous sommes sans doute la commune située sur le tracé qui fait le plus pour susciter un débat et c'est Besançon qui est dénoncée parce que ce débat serait organisé de façon cavalière. Ceux qui, une fois de plus, nous mettent systématiquement en cause ont-ils obtenu que d'autres communes, souvent beaucoup plus concernées que Besançon par les conséquences qu'aurait pour leur territoire la réalisation du canal consacrent autant de temps que nous à cette affaire ?

Je me suis souvent posé la question de savoir si, en vertu du principe de subsidiarité que d'aucuns découvrent, mais qui était une des bases de réflexion dans nombre de mouvements de réflexion civique, nous ne devons pas nous en tenir à notre compétence communale stricte : voir en quoi une éventuelle réalisation concerne notre territoire communal et nous limiter à défendre au maximum notre environnement dans cette hypothèse.

J'ai fini par penser que notre responsabilité de capitale régionale nous conduisait à aller plus loin et à poser le problème dans son ensemble. Ceci à condition que nous n'ayons pas l'air de vouloir dicter notre position à d'autres communes.

Je constate aussi que nous sommes a priori suspects de manque de vigilance quant à la protection de l'environnement alors que l'on est bien silencieux sur le crédit de 250 000 F voté par la majorité du Conseil Général du Doubs pour la réalisation d'un film à la gloire du grand canal.

Je voudrais dire aussi que le problème des transports a une dimension politique : nous ne sommes pas dans un contexte de vérité des prix s'agissant de la concurrence entre modes de transport.

Les libéraux qui veulent faire croire à une concurrence loyale entre le rail et la route nous prennent pour des sots. Si les syndicalistes des salariés avaient obtenu chez les chauffeurs routiers les mêmes conditions de travail que celles que font respecter les organisations de cheminots, croyez-vous que les prix de revient seraient les mêmes et donc les tarifs de fret ? Croyez-vous qu'il y ait vraiment une vérité des coûts en matière de transport ? Et pour moi c'est un combat de gauche et je n'ai pas à m'en excuser. Je pense que si on n'a pas pris conscience de cela, de ces rapports de force, du poids des groupes de pression, on est tout à fait à côté de la plaque. Moi je suis de ceux qui pendant très longtemps ont hésité. Je sais bien par exemple qu'il y a des tas de choses qui sont difficilement quantifiables, mesurables, par exemple l'impact des nuisances liées au bruit auprès desquelles soit dit au passage la voie d'eau battrait le record de non-nuisance. Mais je ne suis pas favorable au canal compte tenu de sa rentabilité. Je pense qu'en matière d'investissement de transport, il y a bien d'autres priorités. Le désenclavement était gêné et quand je vois l'addition que cela représente, et ça ne concernera pas simplement le XXI^{ème}, XXII^{ème} ou XXIII^{ème} Plan, j'arrive là à des plans que, moi non plus Jean BOICHARD, je ne verrai pas. Je pense que quand on aura déjà tout réalisé ce qui doit l'être dans ces domaines-là si on y arrive, ce sera bien. Il est certain qu'il sera dur d'y arriver et s'agissant du TGV qui pour moi est prioritaire, je ne suis pas le seul, je suis bien sûr que lorsque le tracé se précisera, on verra se multiplier les comités de défense récupérés politiquement qui feront tout pour faire capoter le projet s'appuyant sur l'individualisme qui est le fond de l'air du temps et illustrant le fameux principe en vertu duquel un équipement est bon tant qu'il passe à plus de 2 km de votre domicile.

Il y a deux éléments sur lesquels je voudrais revenir aussi. Je dis que je ne suis pas favorable au projet mais je ne suis pas non plus pour une sorte d'intégrisme qui nous ferait admirer une nature à laquelle il ne faut rien toucher, car la nature elle-même se dégrade. C'est le cas du Doubs. Je ne sais pas si Jean BOICHARD sera d'accord avec mon analyse mais enfin les fissures de fond de rivière, les pertes du Doubs ont quasiment disparu chaque été et cela indépendamment de la sécheresse. Les fissures des pertes du Doubs du côté de Montbenoît elles, naturellement, s'élargissent compte tenu de la chimie du calcaire et un jour il faudra peut-être couler du ciment au fond des pertes si on veut que la rivière Doubs subsiste au-delà de Montbenoît. Par conséquent, attention à une forme d'intégrisme qui, considérant la nature comme quelque chose d'inviolable qui persévérerait dans l'être, oublierait qu'il lui arrive de se dégrader d'elle-même. Je crois que ce qui se passe dans un pays karstique est tout à fait révélateur à ce sujet.

Et puis, il y a une chose qui m'intrigue maintenant beaucoup. Est-ce que c'est une vue idéaliste d'une société post-industrielle mais les chiffres qu'on enregistre sur le tourisme fluvial –et Jean-Philippe GALLAT disait tout à l'heure que pour la Haute-Saône, c'est l'équivalent d'une saison de ski, à condition qu'il neige, dans le Haut-Doubs- me donnent beaucoup à réfléchir, me posent question. Je me demande si vraiment là n'est pas, dans le cadre de la société post-industrielle, un des avènements essentiels de la rivière.

Il est vrai qu'on n'est plus au temps de la croissance ; la rareté de l'argent, la nécessité de l'investissement font que le canal, si tant est qu'il soit un jour démontré qu'il a une utilité, vient bien loin derrière d'autres investissements. A mon avis, il faudra déjà des décennies et des décennies pour réaliser ceux-ci et, par conséquent, il ne faut pas hypothéquer l'avenir quand on ne sait pas ce dont économiquement il sera fait et qu'on ne sait pas non plus comment l'homme arrivera à maîtriser un capital que par le moment il gaspille, qui est un capital d'environnement. Il y a désormais des progrès dans cette maîtrise, il peut encore s'en faire.

M. MAGNIN : Très rapidement Monsieur le Maire parce que tout a été dit ou presque sur cette question. Je voudrais peut-être reprendre quelques éléments de l'intervention de Jean BOICHARD que j'ai trouvée particulièrement intéressante et brillante et je voudrais le lui dire, presque convaincante dans certains aspects tellement il est convaincu, peut-être prophétique après tout parce que je ne dirais jamais ici que le canal à grand gabarit ne se fera jamais.

Pour ce qui nous concerne, je crois que d'autres priorités s'imposent incontestablement. Peut-être aussi qu'il est en retard et l'analyse qu'il fait notamment des matériaux, des marchandises transportables me paraît sujette à discussion. Tu exprimes Jean qu'on peut utiliser la voie d'eau à grand gabarit pour l'exportation du bois. Il faut savoir qu'une voie d'eau, une voie de communication cela fonctionne non seulement pour l'exportation mais aussi pour l'importation. Le bénéfice qu'on peut tirer de l'exportation peut être aussi amoindri par le déficit que l'on peut observer simplement en important du bois. La voie d'eau ou la voie de communication fonctionne dans les deux sens, elle n'est pas simplement que bénéficiaire. Peut-être, je dirais plus sujette à caution, l'utilisation de la voie à grand gabarit pour l'exportation de nos déchets. Là je n'ai peut-être pas bien saisi mais ce qui me paraîtrait tout simplement plus intéressant...

M. BOICHARD : Je n'ai pas dit exportation.

M. MAGNIN : Tu as parlé de transport mais les transports servent bien à aller quelque part. Je crois que sur ce point des déchets, l'intérêt que nous avons les uns et les autres, c'est de traiter nos déchets sur place plutôt que de les exporter parce que là aussi si nous les exportons, peut-être que d'autres aussi voudront nous importer des déchets. Par conséquent c'est un argument qui ne me convainc pas en tout cas sur ces deux types de marchandises naturellement à transporter. Et c'est peut-être la faiblesse de ton exposé à savoir que transporte-t-on actuellement en dehors des graviers, des céréales, un petit peu de combustible, de la bière qui est stockée et acheminée ? C'est clair que la voie fluviale n'apporte pas grand chose et qu'elle ne répond pas notamment à cet impératif d'une économie développée qui produit de la haute valeur ajoutée. La voie fluviale de ce point de vue ne répond pas à la question tout à fait pertinente que posait Marcel FERREOL : que fait-on dans une économie, dans un système de transports où plus on

roule, moins on roule ? Et de ce point de vue, dans une économie de flux tendu, de «juste à temps», c'est vrai que la voie fluviale ne répond pas aux besoins.

Mlle ZILLI : Monsieur le Député-Maire, Mesdames, Messieurs les Conseillers Municipaux, le canal à grand gabarit Rhin-Rhône a vu sa réalisation reportée de décennie en décennie par la non-décision des gouvernements successifs qui hésitent à engager une vingtaine de milliards, coût approximatif actuel, dans un équipement dont l'utilité apparaît de moins en moins évidente. Comte tenu de la priorité accordée au rail, aux infrastructures autoroutières, ce projet de grand canal semble condamné pour des années encore à n'être ni réalisé, ni abandonné. Les élus Alternatifs de ce Conseil avec le soutien de leurs collègues du Département et du Territoire de Belfort souhaitent que notre motion annonce clairement la volonté de ce Conseil Municipal de sortir définitivement de ce dilemme, de cette situation qui pèse sur l'aménagement de notre région. Il faut savoir que cette situation de ni réalisé, ni abandonné a de graves conséquences. L'emprise du canal à grand gabarit perturbe en Franche-Comté le développement de plusieurs dizaines de communes, de centaines d'exploitations agricoles et d'un nombre conséquent d'entreprises industrielles et commerciales. Cette situation ne peut plus durer. Nous proposons de contribuer à lever ces hypothèques en nous prononçant clairement pour un moratoire sur les travaux en cours et à la levée de la déclaration d'utilité publique de la zone concernée, ainsi que de la levée des emprises sur les terrains de la même zone. Seul ce type de prise de position courageuse contribuera parce qu'elle dérangera, parce qu'elle bousculera le statu quo actuel à faire bouger les choses et à donner à notre refus du canal à grand gabarit un code irréversible. Nous ne voulons pas un non au grand canal de circonstance mais un non qui engage sur le fond et contribue à l'abandon pur et simple du projet.

Mme GUINCHARD-KUNSTLER : Je crois qu'un certain nombre de choses ont été dites mais en même temps j'ai envie de donner ma position qui a toujours été très difficile pour différentes raisons, dont notamment le fait que le dossier sur le grand canal, qui est un dossier d'ordre national, d'ordre européen, en fin de compte, a toujours été posé de façon éminemment locale. Si bien que je crois qu'il est toujours très difficile de prendre une position dans ces conditions-là. C'est clair que quand on le regarde avec une logique européenne, nationale, le problème de la voie d'eau est clairement posé surtout en regard de l'évolution du problème des transports de marchandises depuis 5 ou 6 ans. Un certain nombre de chiffres ont été donnés, moi j'en avais d'autres qui allient dans le même sens sur l'augmentation du poids des transports de marchandises par route en particulier en France. Je suis persuadée que le problème des transports de marchandises va être le débat européen le plus important dans les 10 ans à venir et qu'en fonction de cela je suis d'accord avec Joseph PINARD. Je ne veux surtout pas apparaître comme quelqu'un qui est contre la solution de la voie d'eau en matière de transport de marchandises. Ce dont je suis sûre, c'est que dans les 10 ans à venir on sera obligé de régler un système multi-modal sur les problèmes de transport de marchandises combinant les voies rapides transport de marchandises, et du coup le rail devient intéressant. La route reste toujours intéressante mais on ne sait pas, y compris avec l'analyse du flux tendu qui est faite actuellement, si un certain nombre d'entreprises ne sont pas intéressées par la voie d'eau y compris dans une logique de flux tendu. Un certain nombre de rapports européens montrent que c'est tout à fait possible sachant que c'est sur les produits naturels, les produits à haute valeur ajoutée que la politique de flux tendu est intéressante réellement mais que sur les autres c'est en question de fiabilité du transport que le problème se pose, ce n'est pas une question de rapidité.

Ce dont je suis sûre par contre, c'est que la Région de Franche-Comté n'a aucun intérêt, quand on le regarde uniquement de notre côté à nous, au grand canal. Par contre, il faut que nous soyons capables d'affirmer haut et fort que c'est en direction du train transports de marchandises qu'il faut que la Région de Franche-Comté s'oriente. Si rien n'est fait dans ce sens-là, l'A 36 sera rapidement bloquée car c'est une des voies essentielles du développement et alors ce seront nos voies nationales qui seront bloquées. On ne peut donc pas se permettre uniquement de dire non au grand canal en terme franc-comtois, il faut réclamer haut et fort une véritable politique de transport de marchandises par rail en direction de la SNCF. C'est la raison principale qui m'a poussée à demander à ce que la Ville participe au financement de la ligne Franois-Saint-Amour. On a présenté cette affaire en disant que cela avantagerait les étudiants de Lons-le-Saunier qui viennent à Besançon. Mais la vraie raison de la ligne Franois-Saint-Amour, c'est que cela permettra, en réglant deux ou trois problèmes par rapport à Belfort, d'utiliser pour les hauts trains de marchandises la ligne Franois-Saint-Amour. C'est cela l'enjeu de la ligne Franois-Saint-Amour, ce n'est pas l'enjeu du transport des hommes, c'est le transport des marchandises. J'en suis vraiment persuadée.

Comme le disait Jean BOICHARD tout à l'heure, je ne veux pas apparaître comme étant de ceux qui considèrent la voie d'eau comme étant complètement inadaptée actuellement car l'évolution est telle qu'on ne sait pas ce qui se passera dans l'avenir. Et si je suis sûre que la Franche-Comté n'y a aucun intérêt, par contre elle a intérêt à réclamer haut et fort une véritable politique de transport des marchandises par rail.

M. MEUNIER : Ce débat a donc eu lieu. Je pense que M. le Maire a eu raison de le programmer et je regrette comme tous ici, l'absence des gens qui sont généralement à ma droite (rires). J'espère que dans l'avenir les Bisontins et les Bisontines s'en rappelleront, je crois que c'est important.

Les différents arguments développés m'ont beaucoup intéressé et j'avoue avoir appris certaines choses et particulièrement lors de l'exposé de Jean BOICHARD qui a été assez remarquable. Ceci étant, je pense qu'on doit préserver malgré tout l'avenir et les possibilités de développement des voies d'eau car comme notre collègue Mme GUINCHARD-KUNSTLER l'a dit tout à l'heure, ce n'est pas évident. On n'a pas le droit d'hypothéquer l'avenir et pour cette raison ma position est claire. Je ne voterai pas, je fais donc un refus de vote. Ce n'est pas me défilier, bien loin de là, mais je dis que ce n'est pas un testament politique et je crois que nous aurons à reparler de cela dans l'avenir.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Si plus personne ne souhaite intervenir, je vais donc conclure. Je crois que le débat était intéressant. Si je n'ai pas souhaité répondre favorablement à la demande notamment de Mme FOLSCHWEILLER et de M. NACHIN d'inviter des partisans et des opposants, c'est parce que je savais que vous aviez les uns et les autres suffisamment d'arguments pour pouvoir en débattre correctement. Nous aurions eu deux heures de plus de discussion, cela me paraissait tout à fait superfétatoire. J'ai reçu donc de certains élus une proposition de motion que je livre : *«Le Conseil Municipal de Besançon, en réunion extraordinaire ce 6 juillet 1992, conscient des lourdes interrogations sur l'aspect économique du projet, de ses impacts écologiques obligés et de leurs conséquences sur l'approvisionnement en eaux potables des populations locales, demande un moratoire sur les travaux en cours tant sur la Saône qu'en Alsace, s'oppose à un quelconque financement municipal de ce projet coûteux, demande la levée de la déclaration publique de la zone concernée, ainsi que la levée des emprises sur les terrains de la même zone. Par ailleurs, il s'engage à valoriser le Canal de Freycinet en tant que voie fluviale à part entière et élément d'un tourisme régional de qualité»*. Qui souhaite défendre cette motion ? M. ALAUZET.

M. ALAUZET : Je souhaitais simplement que vous puissiez lire l'ensemble de la motion avant que nous en débattions, en prenant dès le début.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Je lis donc ce que j'avais considéré comme quelque chose d'introductif : *«La réalisation du canal à grand gabarit Rhin-Rhône se poursuit actuellement par petits bouts, c'est la politique du fait accompli et ce tant en val de Saône en amont de Chalon-sur-Saône qu'en Alsace, entre Niffer et Mulhouse. Ceci est en contradiction avec les travaux de la mission CARRERE qui préconise une étude globale des problèmes de transports sur la région. De plus l'Office Parlementaire d'Evaluation des Choix Scientifiques et Technologiques vient d'engager une étude du projet dont les conclusions ne seront connues qu'en 1993»*. Je m'oppose personnellement à deux points. Le premier le moratoire sur les travaux tant sur la Saône qu'en Alsace n'est pas de la compétence des élus bisontins. Si nous avons un projet et qu'on reçoive de la part des élus tant du val de Saône que de Mulhouse ou de Niffer, la position qui doit être la leur, je ne pense pas que cela nous plairait. Donc le moratoire ne convient pas. Et puis, surtout exiger la levée de déclaration d'utilité publique et la levée des emprises sur les terrains de la même zone, c'est compromettre à longue échéance peut-être une future construction de la voie fluviale. Jean BOICHARD l'a développé tout à l'heure, si cela doit se faire dans 20, 30, 40 ans nous ne serons pas là mais en tout cas, nous n'aurons pas marqué notre passage en disant c'est impossible. Alors je comprends bien que politiquement les formations écologiques qui veulent cela souhaitent l'arrêt complet en disant c'est le «niet» absolu à des propositions. Je crois plus utile de vous proposer la motion suivante qui est très courte : *«Le Conseil Municipal de Besançon s'est réuni en séance extraordinaire le 6 juillet 1992 pour examiner l'évolution du projet de mise à grand gabarit du canal Rhin-Rhône. Compte tenu des observations formulées par la plupart d'entre nous, réaffirme son opposition au projet de grand canal, s'oppose à toute participation financière de la Ville dans le cas où ce projet verrait le jour, rappelle que*

toute priorité doit être donnée à la réalisation du TGV Rhin-Rhône, ainsi qu'aux différents projets d'aménagements routiers de la région dans une parfaite complémentarité entre le rail et la route». Voilà donc les deux projets de motion.

Mme BULTOT : Vous présentez les deux motions ?

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Le débat se fait démocratiquement !

Mme BULTOT : Je voulais dire que les deux motions pour moi ne sont pas antagonistes. En ce qui nous concerne, nous n'avons rien contre la motion présente par la majorité de la majorité municipale, mais nous pensons qu'elle est insuffisante et donc nous proposons de mettre cette motion aux voix et de mettre aussi celle présentée par les élus Rouges et Verts, Verts et Génération Ecologie qui reprend une position similaire à celle du collectif Saône vivante - Doubs vivant et qui permet donc de constater en l'état actuel du débat qu'une différence subsiste sur le fond entre une position que réaffirme l'opposition de la majorité municipale au grand canal et la position des écologistes qui demandent de créer les conditions pour l'abandon pur et simple de la liaison fluviale à grand gabarit et qui permet de sortir de cette situation où le projet n'est jamais, comme disait Mlle ZILLI tout à l'heure, ni réellement réalisé, ni réellement abandonné, ce qui laisse les portes ouvertes à toutes les possibilités y compris celles de continuer les travaux actuellement en cours.

En ce qui concerne la déclaration d'utilité publique, nous demandons l'annulation de cette déclaration. Elle a été faite en 1978 et prorogée en 1988 avant la loi BOUCHARDEAU qui elle-même était plus précise en matière d'enquête d'utilité publique. Nous demandons l'arrêt définitif du projet, que les terres ne soient plus gelées et notamment que des villages comme Ougney-Douvot puissent ne pas avoir toujours ce couperet au-dessus de la tête de devoir être un jour inondé, ou certains projets qui sont toujours faits à moitié, je prends le cas par exemple du projet du Pré de la Rose à Montbéliard qui a été fait, qui est un centre de loisirs mais qui est toujours là en attendant. Je pense qu'il faut aujourd'hui sortir de cette situation.

Mme FOLSCHWEILLER : C'est pour une explication de vote mais avant je voudrais, parce que Jean-Louis FOUSSERET est venu me reprocher mon agressivité en début de séance...

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Vous vous dites ce que vous voulez entre vous.

Mme FOLSCHWEILLER : Peut-être que j'ai été un peu trop agressive, c'était simplement suite aux deux refus que vous m'avez opposés sur ce dossier et surtout parce que nous apprenons seulement maintenant la délibération sur laquelle vous voulez nous faire voter et ça je pense que c'est un petit peu dommage parce que...

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Cela doit venir en conclusion de débat.

Mme FOLSCHWEILLER : Non, en général dans une question de Conseil Municipal, on a toujours un rapport ou une délibération sur laquelle on doit voter, parce que cette délibération porte à la fois sur le grand canal et sur une réflexion sur les transports. Je pense que c'est une réflexion extrêmement importante qu'on ne peut pas bâcler comme ça ce soir. Sur cette réflexion par rapport aux transports, par rapport aux complémentarités, je pense qu'actuellement le TGB Rhin-Rhône est un transport de personnes, le grand canal concerne les transports marchandises ; je ne peux pas non plus faire l'impasse sur les voies ferrées secondaires et je ne peux pas non plus accepter tous les aménagements routiers de la région. Vous pouvez bien le comprendre. Par contre, si nous plaidons pour un moratoire, il ne s'agit pas de compromettre le projet. Un moratoire c'est une suspension des travaux. Je pense qu'il nous faut attendre impérativement les conclusions de la mission CARRERE et de l'Office Parlementaire des Choix Scientifiques et Technologiques. C'est impératif dans un souci de démocratie. Nous le savons tous ici, peut-être pas, mais il faut bien avoir conscience du fait que les travaux se font. Donc pour ma part je plaide pour ce moratoire d'autant plus que tout à l'heure M. PINARD parlait d'individualisme et je crois que par rapport à cette voie de communication, c'est peut-être la seule qui, parce qu'elle utilise un milieu naturel, le modifie et peut le détruire entièrement et on doit donc la considérer dans son ensemble. On ne peut pas

parler et discuter d'une voie d'eau sans la prendre dans son ensemble contrairement aux routes ou aux voies ferrées. Donc pour moi je pense que notre responsabilité d'élus doit nous faire porter le débat sur l'ensemble de ce projet. Je reviens à ce qu'on a dit tout à l'heure, la qualité du non qu'on va donner ce soir me semble importante et demander un moratoire ce n'est pas dire non définitivement. C'est attendre les résultats des enquêtes en cours.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Pour moi, non c'est non ; la qualité du non, je veux bien mais enfin... Vous parlez du rail mais dans la motion que vous présentez, il n'y a absolument rien sur les liaisons ferroviaires. Pour le canal de Freycinet, vous savez...

M. GALLAT : Je voudrais avoir une petite précision, Monsieur le Maire : lorsque vous parlez des infrastructures routières de la région, est-ce que c'est de la région de Besançon ou la Région Franche-Comté en règle générale ? Parce qu'au niveau de la Région, il y a un certain nombre de débats sur l'utilité d'un certain nombre de liaisons routières.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : C'est la région bisontine qui nous intéresse, ce n'est pas la Région avec un R majuscule.

M. GALLAT : D'accord.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Nous ne sommes pas en assemblée régionale.

M. FERREOL : Je voulais simplement dire que je suis surpris, après un débat qui m'a paru quand même de qualité quant à l'écoute et aux arguments qui ont été avancés, de retrouver bizarrement maintenant le petit jeu du petit amendement avec le petit mot, la virgule. Je sais que c'est de bonne guerre mais personnellement je trouve que c'est dommage car nous aurions là la possibilité, par rapport à l'opposition qui n'est pas là mais aussi par rapport à l'opinion publique, pour le Conseil Municipal de se situer clairement contre ce grand canal. Ce qui me paraît aussi intéressant, c'est de ne pas avoir uniquement des attitudes négatives mais de se situer par rapport à ce problème des transports, dire quelle est la priorité de la Ville sans la détailler, donner un peu une perspective qui me paraît beaucoup plus intéressante et beaucoup plus utile dans la période actuelle. Je trouve dommage qu'il n'y ait pas accord sur cet axe-là.

M. NACHIN : Je regrette aussi qu'on fasse intervenir dans un débat sur la voie d'eau des questions sur lesquelles nous avons des divergences qui sont connues. Si au cours du débat je n'ai pas fait de rapprochement entre certains projets autoroutiers qui concernent directement la Ville de Besançon et ce projet de canal à grand gabarit, c'était précisément pour qu'on puisse avoir une position unanime qui exprime notre opposition au canal. Aussi, je souhaiterais que vous retiriez de votre motion la partie concernant les transports routiers, sans quoi je ne pourrai pas la voter.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Je comprends très bien mais je crois que ce que j'ai entendu ce soir de la plupart d'entre vous, tout au moins de la majorité, c'est de dire priorité au TGV, puis complémentarité entre le rail et la route. C'est tout à fait dans la logique d'un projet de Ville qu'on va constituer. Je ne peux donc pas retirer cette partie-là, et je le regrette beaucoup pour André NACHIN.

M. DAHOUI : Je trouve effectivement un peu regrettable qu'après ce débat qui montrera je pense une quasi unanimité contre ce projet, on finisse par brouiller le message par des arguties. Je crois que personne ne va finir par s'y retrouver et on aura finalement réussi à brouiller le message et à ne pas montrer une volonté unanime de ce Conseil Municipal de se prononcer contre le projet du grand canal. Il me semble pourtant que le texte proposé par le Maire est sans aucune ambiguïté.

Quant aux transports, quand on fait une analyse il faut aller jusqu'au bout car on ne peut pas être contre tout, il faut à un moment donné être pour quelque chose. La facilité, c'est effectivement de dire qu'on est contre le grand canal par rapport aux nuisances qu'il engendrerait, contre le TGV qui est peut-être un peu gênant et contre la route car c'est encombrant. Donc je crois qu'il faut savoir faire des choix politiques à un moment donné. La démagogie c'est bien mais il arrive un moment où on est en face

de ses responsabilités et le choix c'est être contre mais c'est aussi être pour. Et il me semble que le texte soumis par le Député-Maire peut recueillir l'avis général qui serait d'ailleurs la logique évidente et l'issue normale de ce débat. Je m'étonne qu'une fois de plus on retourne en arrière quand on a fait beaucoup de pas en avant. Le message clair est de dire qu'ici dans cette enceinte, nous nous prononçons contre le projet du grand canal.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Jean-Philippe GALLAT demande la parole. Je la lui accorde pour une explication de vote seulement.

M. GALLAT : En tant que représentant d'un mouvement qui fait partie de Saône vivante – Doubs vivant et qui estime qu'il y a un certain nombre de moyens indispensables pour arrêter le grand canal, moi je voterai la première motion. D'autre part, estimant aussi en tant qu'élu régional et élu municipal que les débats sur le grand canal sont intimement liés aux débats sur les problèmes de transport, je voterai les deux motions qui ne sont pas du tout incompatibles.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Pas d'autres demandes d'explication de vote ?

Mme BULTOT : De toute façon, nous voterons aussi les deux motions mais j'aurais aimé qu'on formule un peu différemment la motion que vous avez présentée, au lieu de dire : «il rappelle que la priorité doit être donnée à la réalisation du TGV Rhin-Rhône et aux différents projets d'aménagements routiers de la région», j'aurais préféré : «il rappelle que la priorité doit être donnée pour le transport des marchandises à la combinaison rail-route».

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Cela va de soi puisque j'ai rajouté dans une parfaite complémentarité rail-route.

Mme BULTOT : Je souhaiterais que l'on inscrive la combinaison rail-route plutôt que de préciser la réalisation du TGV Rhin-Rhône.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Ah si, moi j'y tiens !

M. ALAUZET : Je suis un petit peu gêné parce qu'au moment du débat j'avais l'impression que la majorité d'entre nous s'opposait à cette réalisation et au moment du vote j'ai l'impression qu'il ne reste plus qu'une minorité qui s'y oppose et que les autres sont simplement contre.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Attendez, vous n'avez rien compris.

M. ALAUZET : Et je crois qu'il y a une grosse différence. Il faut aller jusqu'au bout ; il faut savoir que le canal se réalise actuellement et qu'en l'absence de décisions il continuera à se réaliser et je crois qu'il faut être très clair. D'autre part, je demande une suspension de séance pour que nous puissions en discuter.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : La suspension de séance demandée par un groupe est de droit. Donc suspension de séance pendant 5 minutes.

La séance reprend.

M. de SURY : Compte tenu de ce que j'ai dit tout à l'heure, je voterai contre la première motion qui me semble aller dans le sens de créer l'irréversibilité contre le grand canal. En ce qui concerne la première motion, je serais d'accord pour dire : «affirme que le projet du grand canal n'est pas une priorité aujourd'hui pour Besançon». Par contre, je m'abstiendrai sur le texte qui est proposé qui me paraît prendre une position trop nettement contre.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : C'est une opposition ? Merci de tout cela. Sur la première motion qui m'a été présentée par les élus de l'AREV, de Génération Ecologie et des Verts Besançon Ecologie, quels sont ceux qui sont favorables à cette motion ? 9 pour, 3 abstentions, 30 contre. Cette motion n'est pas adoptée.

Sur la motion que je vous ai soumise où le Conseil Municipal réaffirme son opposition au projet de grand canal, s'oppose à toute participation financière de la Ville dans le cas où ce projet verrait le jour, demande que priorité soit donnée au TGV Rhin-Rhône ainsi qu'aux différents projets d'aménagements routiers de la région dans une parfaite complémentarité entre le rail et la route, j'avais de la part de Mme FOLSCHWEILLER une demande de vote nominal, c'est-à-dire par appel nominal. C'était sur la première motion ? On a eu les votes pratiquement nominalement. Donc sur la deuxième motion, vous ne souhaitez pas de vote à scrutin public avec appel nominal ?

M. NACHIN : Je proposerai que l'on vote sur chaque partie de votre motion.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Cela peut effectivement se faire par division : nous allons donc procéder ainsi et voter sur les trois points :

1) l'opposition au projet de grand canal : 37 pour, 2 contre, 3 abstentions.

2) opposition à la participation financière de la Ville à ce projet :

M. BOICHARD : Je voulais savoir si c'est une opposition en toutes circonstances ?

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : A toute participation financière de la Ville dans le cas où le projet verrait le jour : 38 pour, 1 contre, 3 abstentions.

3) la priorité au TGV Rhin-Rhône, aux projets d'aménagements routiers et la complémentarité entre le rail et la route : 39 pour, 2 contre, 1 abstention.

Je mets maintenant aux voix l'ensemble ; c'est normal on fait toujours comme cela. Après la division, on aura des scrutins différents sur l'ensemble de cette motion : 34 pour, 2 contre, 6 abstentions.

Je vous remercie. Je crois que nous avons terminé ce débat. Nous en aurons d'autres par la suite à la demande des uns et des autres à conditions que vous y veniez

Dont acte.