

TGV Rhin-Rhône - Vœu du Conseil Municipal

M. LE MAIRE : M. NACHIN souhaite intervenir, c'est parfaitement son droit.

M. NACHIN : Evidemment et je regrette d'ailleurs que cette question très importante vienne en fin de séance à passé 23 heures.

M. LE MAIRE : Il faut bien la mettre quelque part !

M. NACHIN : Dans le vœu que vous soumettez au Conseil Municipal, il y a un certain nombre d'aspects qui n'apparaissent pas, en particulier quand vous évoquez le rôle joué par le futur TGV dans l'aménagement du territoire et dans le développement économique de la Région. En effet, il n'est absolument pas question du transport des marchandises et je pense que lorsqu'on parle de transports ferroviaires, le transport de marchandises est quelque chose de très important.

C'est un enjeu européen dites-vous, un enjeu national d'abord mais ce sera aussi une lourde charge pour les Franc-Comtois. D'autre part, en ce qui concerne la politique globale de la SNCF qui se caractérise par son désengagement, par l'abandon de lignes, par la suppression de gares, par également des suppressions d'emplois, il n'en est pas question dans ce vœu et je pense que c'est regrettable.

Quand vous dites il y a une concertation sans précédent, je dis c'est du bluff ! La dernière réunion des décideurs, le 29 septembre 1994, a totalement ignoré les oppositions qui se manifestent depuis la publication du projet. Et puis je trouve regrettable cette volonté de précipiter les choses, car vous dites «en tout état de cause avant la prochaine élection présidentielle». Monsieur le Maire, j'ai un amendement à proposer à ce vœu et je souhaite que vous le soumettiez au Conseil Municipal.

M. LE MAIRE : Proposez.

M. NACHIN : L'amendement est le suivant : *La Ville de Besançon considère que la priorité doit être donnée à la modernisation et au développement de l'actuel réseau de transports ferroviaires parce que le rail est un mode de transport économe en énergie, économe en espaces, économe aussi en vies humaines et parce que son fonctionnement produit le minimum de pollution. Elle souhaite que le Gouvernement cesse d'imposer à la SNCF une rentabilisation à court terme au détriment de ses missions de service public (70 000 emplois supprimés en 10 ans et 6 000 prévus en 1995), que la SNCF s'attache en premier lieu à redévelopper le transport des marchandises car l'asphyxie des grands axes routiers par les poids lourds sera le problème n° 1 des années à venir en matière de transport. La SNCF doit consacrer à l'amélioration des services marchandises (plateforme modale, combiné, ferroutage, etc.) l'essentiel de ses moyens techniques et financiers. Que la SNCF apporte tous ses soins dans le cadre d'une politique ferroviaire globale à la modernisation des lignes ferroviaires régionales organisées en réseau cohérent aux dessertes inter-cités et pré-urbaines, aux lignes locales offrant des ressources de clientèles inexploitées et volontairement délaissées à l'heure actuelle. Que la SNCF étudie sérieusement toutes les techniques permettant de grandes vitesses sur les voies existantes du type voiture pendulaire dans les zones de vallées comme la vallée du Doubs...*

M. LE MAIRE : Mes chers collègues, écoutez M. NACHIN, vous allez être appelés à vous prononcer sur cet amendement.

M. NACHIN : De toute façon il y en a beaucoup qui votent sans avoir eu connaissance des textes ou des projets, alors une fois de plus une fois de moins !

M. LE MAIRE : Ce n'est pas notre cas ici.

M. NACHIN : ...La Ville de Besançon souhaite qu'en ce qui concerne le tracé du futur TGV, toutes les solutions alternatives soient étudiées et en particulier celles qui utiliseraient les voies existantes et discutées y compris l'implantation de la future gare TGV. La Ville de Besançon souhaite impérativement que soit préservée la vallée de l'Ognon.

Je pense que tous les membres de cette assemblée ne peuvent être que d'accord avec cet amendement (rires).

M. LE MAIRE : J'aurais une question à vous poser, je vous en prie un peu de silence, on a bientôt terminé. J'aurais envie de vous poser la question de savoir où je dois placer votre amendement dans la motion que je présente ici ? Ce n'est pas un amendement, c'est une motion bis, c'est la motion NACHIN. C'est donc la motion NACHIN que je vais mettre aux voix dans un instant mais lorsque les autres se seront exprimés. Je n'ai pas vu où se plaçait cet amendement. C'est une motion, je la considère comme la motion NACHIN.

Mme FOLSCHWEILLER : Monsieur le Maire j'aime bien voter sur des rapports clairs, précis, qui concernent des choses précises, je suis d'accord avec une grande partie de ce qu'a dit André NACHIN. Simplement, ce qu'on nous propose ici ce n'est pas un débat sur le TGV mais un vœu pour accélérer des études d'APS. Moi cela me gêne qu'on accélère des études d'APS compte tenu de tout ce qui nous est dit là entre autres des déclarations du Premier Ministre. Je veux dire, le Premier Ministre peut dire des choses, mais je pense qu'on pourrait aussi tenir compte des avis de la population. C'est tout aussi important et j'ai plutôt envie de dire, il ne faudrait peut-être pas trop accélérer, en tout cas pas avant les élections présidentielles, je ne vois pas le rapport entre les études et l'élection présidentielle. J'ai vu que vous l'aviez supprimé dans le nouveau rapport qui vient de nous être déposé en arrivant, je crois que c'est bien de l'avoir supprimé parce que vraiment il n'y a pas de rapport.

J'hésite entre deux façons de faire, soit refuser de voter parce qu'une question aussi importante en dernière question d'un Conseil Municipal aussi long c'est un peu dommage, et accélérer un projet aussi important, je crois qu'il faut tenir compte aussi de la population, je m'abstiendrai donc.

M. ALAUZET : Je suis désolé que ce débat, ce n'est pas un débat c'est un vœu, mais enfin que ce vœu n'ait pas été précédé d'un débat. Jamais dans cette assemblée le problème de TGV n'a été évoqué.

Je voudrais donner un certain nombre d'éléments, tout d'abord quelques réflexions préalables. Nous sommes largement favorables au développement des transports en commun pour les personnes et pour les marchandises. Nous sommes aussi a priori favorables au développement du TGV mais on ne peut pas se satisfaire des logiques du tout ou rien, du tout TGV pour les transports des personnes, du tout route pour le transport des marchandises ou du tout nucléaire pour l'énergie. Nous sommes favorables à l'optimisation de l'existant pour des raisons économiques et écologiques. Le réseau actuel entre Belfort et Besançon est utilisé à moins de 50 %.

Nous sommes préoccupés aussi par l'aménagement des zones rurales ou semi-rurales qui souffrent d'un déficit en infrastructures de communication et en particulier de la régression du réseau ferré secondaire. L'avenir et le progrès passent par un développement plus autonome, plus autocentré de chaque espace de vie et le développement du réseau secondaire peut y contribuer. Je regrette qu'au moment où le Conseil Régional nous a soumis pour avis le document Franche-Comté 2015, vous ayez refusé d'en faire un axe prioritaire comme je vous l'avais proposé. Nous devons enfin prendre en compte toutes les alternatives qui peuvent être proposées, ce qui n'a pas été le cas dans ce dossier.

Pour comprendre le choix qui nous est proposé, il faut indiquer un certain nombre d'éléments. En douze ans, on constate une régression de 9 % de l'activité totale de la SNCF alors que pendant le même temps on constate une augmentation de 9 % en Europe. Entre 1985 et 1992, la SNCF occupe en Europe la dernière place sur 14 en particulier pour le trafic voyageurs. On pourrait donc se poser des questions sur la politique de la SNCF, seulement 1 % de progression sur 7 ans contre 17 % pour la moyenne des autres pays. Pourquoi cela ? Parce que dans le même temps la SNCF a fait le choix du tout TGV. La France à elle seule a autant de voies TGV que l'ensemble des pays européens et seulement 800 km de voies existantes ont été aménagées pour la grande vitesse alors qu'il y en a 20 fois plus en Europe. Et pendant ce temps, qu'en a-t-il été du réseau secondaire ? Il a été méprisé. Les tarifs sur courtes distances ont continué à augmenter plus que l'inflation, la différence ou des péréquations entre le TGV et le réseau secondaire est passé de 30 % à 100 %, favorisant nettement le TGV au détriment du réseau secondaire qui a été quasiment matraqué.

Lorsqu'à force de faire payer trop cher, la SNCF n'a plus de clients, elle se tourne vers l'Etat et les collectivités locales qui n'ont plus qu'à mettre la main au porte-monnaie si elles veulent maintenir ces lignes et conserver leurs électeurs. Mais cette subvention dite d'équilibre pour lignes régionales déficitaires ne fait pas pour autant diminuer le tarif des places et les trains restent toujours aussi vides. Cette stratégie du tout TGV va nous conduire à devoir assumer des charges liées au réseau secondaire. En choisissant de soutenir la politique du tout TGV préconisée par la SNCF, les collectivités locales se préparent des lendemains qui déchantent pour leur budget. Si on regarde l'avis des citoyens, on peut être surpris quand la SNCF et le Ministère des Transports font un sondage dans la vallée du Rhône, on constate que 75 % de la population sont favorables au TGV mais quand on pose la question différemment, si on leur demande êtes-vous favorables ou opposés à la priorité du TGV sur le réseau régional, la réponse est inverse. Nous devons prendre en compte toutes les alternatives. J'ai défendu cette idée lors de la dernière réunion du Conseil Districale et Joseph PINARD m'a répondu que le projet d'optimisation et d'utilisation de la voie existante avec les techniques pendulaires qui permettent d'atteindre des vitesses commerciales de 220 km/h mettent Mulhouse - Paris à 10 minutes de plus que par des lignes nouvelles. Ce projet soutenu par les riverains de la vallée de l'Ognon serait pernicieux parce qu'il n'est porté que depuis quelques mois ! C'est quand même fort, où sont les responsabilités ? C'est parce que le travail n'a pas été réalisé par ceux qui en avaient la responsabilité et contrairement à la loi d'organisation des transports intérieurs, encore une fois, des bénévoles ont dû étudier la question. C'est inadmissible et pourquoi ? Parce que les experts se taisent sauf un, parce que la SNCF choisit des Cabinets d'études et des chiffres qui l'arrangent mais également parce que d'autres responsables, dont nous sommes, ne font pas leur travail.

Nous serions favorables à un TGV à condition qu'il utilise au mieux le réseau existant et que ce soit réellement un TGV Rhin-Rhône. La première condition n'est évidemment pas remplie, quant à la deuxième, la réalisation de la branche Sud, chacun aujourd'hui émet le vœu qu'il en soit ainsi. La réalité n'est pourtant pas celle-là. Ce TGV interrégional, transversal dans sa conception initiale, devient progressivement un nouvel exemple d'aménagement centralisé, puisque réorienté vers Paris.

La précipitation à laquelle nous assistons me fait penser aux bousculades que l'on observe lors des opérations commerciales de fins de séries dans les grands magasins, lors desquelles la fébrilité des acheteurs, anxieux de voir s'échapper devant eux le dernier article, n'a d'égale que l'angoisse des élus de ne pas être les heureux élus de cette grande foire française et européenne de distribution de trains électriques.

M. LE MAIRE : Je vous remercie, c'est intéressant mais quelle relation cela a-t-il avec un vœu ? C'est un simple vœu que je vous demandais de voter et qui correspond à ce que nous avons discuté, vous-même Monsieur ALAUZET, en séance de District.

Notre démarche de ce soir est nécessaire pour appuyer le District dans ce qui avait été indiqué. Il y a les conditions dans lesquelles on doit réaliser cette ligne TGV et il y a surtout, cela vous a été distribué, le vœu du Conseil Districale que je vous demande de reprendre en remplaçant le District par la Ville, avec les amendements qui avaient été proposés, notamment par M. VIALATTE, en supprimant la référence aux élections présidentielles et en demandant que ce soit fait dans les meilleurs délais.

Cette motion avait été adoptée par le District avec un refus de vote et une abstention.

Je dois donc soumettre à votre vote la motion de M. NACHIN qu'il a lue tout à l'heure (protestation de M. NACHIN). Je sais ce qu'est un amendement ou une motion Monsieur NACHIN. Un amendement c'est quand on veut compléter un des paragraphes, je vous ai demandé où le mettre vous n'avez pas su. Alors est-ce le premier paragraphe, le deuxième ou le troisième que vous complétez par 6 paragraphes ! N'insistons pas.

La discussion est close.

Après avoir repoussé à la majorité (8 s'abstenant, 1 pour) une proposition de vœu présentée par M. NACHIN concernant cette même question, le Conseil Municipal, à la majorité (1 Conseiller ayant voté contre, 2 s'étant abstenus), a adopté le vœu suivant :

«Le projet de TGV Rhin-Rhône représente une impérieuse nécessité. Son enjeu est triple.

Un enjeu européen :

L'axe Rhin-Rhône constitue la voie naturelle la plus directe pour relier d'une part l'Allemagne et la Suisse aux régions méditerranéennes française et espagnole et d'autre part la Suisse à Paris.

Dans un souci d'aménagement du territoire à l'échelle de l'Europe, il est primordial de développer cet axe. Le TGV Rhin-Rhône a été reconnu dès 1990 comme «maillon d'intérêt européen» par la Communauté Européenne.

Un enjeu national :

Le TGV Rhin-Rhône permettra à notre pays de bénéficier de courants d'échanges nouveaux entre l'ensemble du monde rhénan et le monde méditerranéen.

Grâce à lui les relations transversales directes entre le Nord-Est de la France et l'axe méditerranéen deviendront aussi performantes que celles avec Paris.

Le TGV Rhin-Rhône est donc une chance pour aller vers un rééquilibrage de l'espace français.

Un enjeu pour nos régions :

Le TGV Rhin-Rhône offrira à l'Alsace, la Franche-Comté, la Bourgogne et Rhône-Alpes un débouché à la fois sur l'Europe du Sud et sur celle du Nord.

Il multipliera les échanges entre ces régions et développera leurs atouts respectifs.

La capitale régionale ne saurait se désintéresser de l'évolution du réseau grande vitesse en Franche-Comté et la Ville de Besançon restera donc vigilante pour qu'une offre de desserte TGV soit proposée dans la région, en particulier dans le département voisin du Jura et dans le Haut-Doubs et que la liaison Sud en direction de Lyon soit étudiée rapidement.

Compte tenu de l'intérêt que représente le TGV Rhin-Rhône, en termes d'aménagement du territoire, tant au niveau européen que national,

Compte tenu de son inscription au schéma directeur européen, en qualité de maillon-clé du réseau européen de trains à grande vitesse, et au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse,

Compte tenu de l'enjeu essentiel que ce projet constitue pour notre ville pour l'agglomération bisontine et pour notre région sur le plan de ses perspectives de développement économique,

Compte tenu des études préliminaires en voie d'achèvement de cette première phase, éclairées par une concertation sans précédent qui doit prendre en compte les revendications légitimes sans faire perdre de vue l'essentiel, à savoir la réalisation d'une liaison Rhin-Rhône,

Compte tenu de l'existence d'une convention de financement des études d'avant-projet sommaire par les trois régions concernées,

Compte tenu des déclarations du Premier Ministre faites à Dijon, en avril, et à Mulhouse, en mai lors du sommet franco-allemand, à propos du caractère prioritaire de la première phase du projet,

Compte tenu des prises de positions favorables des autorités suisses dans le cadre de la coopération transfrontalière,

Compte tenu des retards déjà pris et de la concurrence vive qui s'exerce entre un grand nombre de projets :

La Ville de Besançon demande instamment que les études d'avant-projet sommaire du TGV Rhin-Rhône soient engagées à l'issue de la consultation publique marquant l'aboutissement des études préliminaires dans les meilleurs délais».