

**TGV Rhin-Rhône - Première phase Mulhouse-Dijon - Avis sur l'avant-projet sommaire**

**M. LE MAIRE, Rapporteur :** De juin 1993 à mai 1995, des débats préalables (au sein du Conseil des Communes du Grand Besançon pour la Ville), des études préliminaires ont conduit le Ministre de l'Équipement et des Transports à retenir le 9 mai 1995 -dans le cadre du Schéma National des Trains à Grande Vitesse- un fuseau d'étude de 1 km de large du TGV Rhin-Rhône -première phase- entre Mulhouse et Dijon, via Besançon :

\* excluant la possibilité d'aménagement de la voie actuelle Dijon - Dole - Besançon - Belfort - Mulhouse pour accueillir le TGV à réelle grande vitesse (300 à 350 km/h), compte tenu de son tracé géographique notamment entre Besançon et Belfort dans la vallée du Doubs, tronçon ne permettant pas, même après aménagement, une application significative du promoteur TGV pendulaire,

\* retenant, en ce qui concerne le Département du Doubs, un tracé par le bassin de l'Ognon,

\* pénétrant dans l'agglomération de Besançon entre Voray-sur-l'Ognon et Chevroz en passant successivement entre Geneuille et Auxon-Dessus, Chaucenne et Moncley, Recologne et Ruffey-le-Château, Jallerange et Courchapon, continuant sa ligne en terre jurassienne pour passer au nord du Massif de la Serre,

\* localisant la gare nouvelle de l'agglomération dans la zone Auxon - Geneuille - Devecey.

Le 22 décembre 1995, le Secrétaire d'Etat aux Transports décidait de lancer les études d'avant-projet sommaire du TGV Rhin-Rhône -première phase- Mulhouse- Dijon.

Au cours de l'année 1996, à partir de tracés réalisés par la Mission TGV basée à Besançon, des concertations ont été engagées avec les services de l'Etat et les diverses collectivités locales, notamment les régions.

Dans le cadre de la phase de consultation sur l'avant-projet sommaire, prévue par la circulaire ministérielle du 2 août 1991, ouverte le 20 février 1997 par lettre de M. le Préfet de Région et qui prendra fin le 23 avril 1997, la Ville de Besançon est appelée à formuler son avis sur cette première phase Mulhouse - Dijon.

Il est précisé à l'Assemblée Communale que la branche Sud du TGV Rhin-Rhône entre une gare à créer dans la zone Auxonne - Dole et Lyon, via la zone bressanne à l'Ouest de Lons-le-Saunier est en phase de consultation toute préalable des collectivités locales, consultation précédant la définition d'un fuseau d'études par l'Etat. Un plan des différentes hypothèses, extrait du rapport CHASSANDE, figure dans le dossier joint.

Issu du dossier important, de qualité et complet, adressé par la Mission TGV à chaque collectivité, un dossier succinct réalisé à l'intention du Conseil Municipal est joint en annexe.

**Sur l'intérêt du TGV Rhin-Rhône**

Dans le cadre de l'aménagement du territoire national et européen, l'intérêt du TGV Rhin-Rhône n'est plus à démontrer.

Pour la région de Franche-Comté et l'agglomération bisontine, il est d'un enjeu considérable :

- rapprocher Besançon des grands pôles européens de décision, de développement et faciliter les échanges,

- conforter l'agglomération comme capitale régionale et développer son identité.

*Recommandations :*

\* intégrer la gare nouvelle dans un contexte global de développement de l'agglomération et de la Région,

\* identifier clairement la gare nouvelle -y compris dans sa dénomination- comme gare d'agglomération bisontine, capitale régionale.

### **Sur la cohérence d'aménagement**

Un projet d'intérêt général de cette envergure nécessite qu'il s'intègre dans la cohérence d'aménagement territorial.

*Recommandations :*

\* intégrer le projet et ses nombreuses incidences (positives et négatives) dans le cadre du Schéma d'Agglomération en cours d'établissement,

\* Penser le projet en termes d'usages dans ses contraintes et complémentarités d'interaction avec le Schéma Régional et Multimodal de Transports et le Plan de Déplacement Urbain, deux documents de planification territoriale à établir dans les mois qui viennent.

### **Sur le tracé**

Dans le fuseau de 1 km retenu par le Ministre, le tracé proposé conjugue les contraintes techniques propres au TGV, les contraintes géographiques, urbanistiques et environnementales.

*Recommandations :*

\* le tracé final -notamment les choix entre les variantes- doit être retenu après la prise en compte des avis des élus locaux et habitants concernés,

\* les solutions préservant à la fois la qualité de vie des habitants et l'environnement et permettant un développement de chaque commune sont à privilégier.

### **Sur la gare nouvelle**

Pré-localisée après concertations / négociations dans le secteur Nord de l'agglomération sur le territoire de la commune d'Auxon-Dessus, elle doit concerner les voyageurs d'un vaste bassin de vie autour de Besançon (évalué à 220 000 habitants). Sa zone d'influence s'étendra bien au-delà et intéresse également l'agglomération vésulienne, les zones haut-saônoises de Villersexel et Gray, la vallée du Doubs de Clerval à Saint-Vit, le Haut-Doubs, de Morteau aux limites du Jura, la zone de Besançon à Mouchard. Elle aura un rôle régional, national et international.

*Recommandations :*

\* elle doit clairement être identifiée, y compris dans sa dénomination, comme gare de l'agglomération capitale régionale,

\* Elle doit bénéficier de liaisons efficaces :

- ferroviaire avec la gare Viotte,

- routière avec l'axe RN 57, voie de contournement et autoroute A 36,

\* elle doit permettre une intermodalité des transports,

\* elle doit permettre une organisation territoriale cohérente de la zone d'implantation et un développement pensé dans le cadre du Schéma d'Agglomération,

\* Sa localisation précise et définitive sera le fruit des consultations en cours dans les trois communes directement concernées.

**Sur la liaison ferroviaire gare Viotte - gare nouvelle**

La gare Viotte sera reliée, par voie ferrée, à la gare nouvelle par la voie existante jusqu'à Devecey, voie qui fera l'objet d'un réaménagement et par une partie en site propre à créer.

*Recommandations :*

\* prévoir le raccordement de la liaison en direction de l'Est, au droit de Devecey, pour permettre un trafic possible Gare Viotte - Est de la France, par la nouvelle voie envisagée,

\* instaurer une circulation de navettes ferroviaires gare Viotte - gare nouvelle et une bonne irrigation du réseau ferroviaire régional,

\* étudier la possibilité d'accepter sur cette liaison une desserte ferroviaire de la zone traversée par création d'haltes au droit des pôles d'habitations ou d'activités (hypothèse à envisager dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain).

\* sur la problématique de cette liaison et compte tenu de l'incidence sur les zones traversées (communes de Besançon - Ecole-Valentin - Miserey-Salines - Auxon-Dessus) mettre en place une réelle concertation avec les Municipalités concernées.

\* les études concernant cette liaison devront prendre en compte tous les aspects environnementaux de protection de la qualité de vie des habitants.

**Sur les fonctions nouvelles de la Gare Viotte**

Le projet TGV Rhin-Rhône va modifier les fonctions de la gare Viotte.

*Recommandations :*

\* la SNCF doit impérativement affirmer/confirmer que des TGV à destination/ou provenant de Paris (à terme de Lyon et de Strasbourg) partiront ou arriveront à la gare Viotte,

\* la gare Viotte doit devenir un atout du développement de la région et de l'agglomération bisontine :

- par sa fonction de centralité,
- en étant le pôle de captage et d'irrigation des flux de transports ferroviaires régionaux et locaux,
- en étant le pôle principal de l'intermodalité des transports de l'agglomération.

### ***Sur les aspects environnementaux***

Le tracé-test traverse des zones de qualité environnementale exceptionnelle et sensible du bassin de l'Ognon.

De même, des zones urbanisées sont extrêmement proches du tracé-test, celui-ci prenant en compte la présence de périmètres naturels ou patrimoniaux réglementaires.

Le dossier d'APS, dans son volet évaluation environnementale, présenté par la Mission TGV est de qualité (présentation et contenu). Il apporte dès à présent des réponses positives.

#### *Recommandations :*

\* tout doit être mis en oeuvre afin que l'effet de coupure du bassin naturel et du bassin de vie traversés soit réduit au minimum. La vigilance sera extrême sur la restitution de toutes les circulations humaines, faunistiques et hydrauliques,

\* l'intégration paysagère sera recherchée, notamment en tentant de préserver les vues à bonne distance,

\* les vallées alluviales traversées, notamment la vallée de l'Ognon, étant extrêmement sensibles (le diagnostic du SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse met en évidence la sensibilité de ce bassin hydro-graphique),

- les carrières nouvelles ou provisoires sont à bannir,
- la localisation et les impacts des dépôts définitifs à préciser beaucoup plus finement,
- la préservation de l'Ognon, de ses affluents et des sources d'alimentation en eau contre les risques de pollution liés à l'infrastructure ferroviaire (réalisation et usages) sera à assurer,

\* les atteintes à la qualité de vie des habitants des zones traversées sont à évaluer, le projet devant prendre en compte les mesures préservatoires,

\* l'étude d'impact post-déclaration d'utilité publique du projet complétera le présent dossier d'évaluation environnementale.

\* l'étude d'impact post-déclaration d'utilité publique portera également sur la liaison ferroviaire Gare Viotte - Gare Nouvelle.

**Sur l'urgence de la réalisation et sur le phasage**

Pour le développement économique de la grande région Est, de la région Franche-Comté et de l'agglomération, la réalisation du TGV Rhin-Rhône est urgente.

Le Secrétaire d'Etat aux Transports a laissé entendre que la Déclaration d'Utilité Publique ne serait prise que si le plan de financement était assuré.

*Recommandations :*

\* accélérer la préparation du plan de financement,

\* si celui-ci montrait la nécessité d'un découpage de la réalisation de la première phase en deux tranches, la première tranche opérationnelle devra être Mulhouse - Besançon, tronçon susceptible d'apporter un gain de temps significatif.

Sur proposition des Commissions Urbanisme, Voirie-Transports, le Conseil Municipal est appelé à formuler un avis favorable au tracé d'APS proposé à condition que M. le Préfet de Région sollicité à cet effet demande à la Mission TGV de prendre en compte les recommandations ci-avant citées, notamment la mise à l'étude d'un raccordement de la liaison Viotte - gare nouvelle vers l'Est dans le secteur Geneuille - Devecey.

Le Conseil Municipal est également invité à solliciter l'intégration complète de la ligne gare Viotte - gare nouvelle au projet de ligne nouvelle TGV.

**Mme GUINCHARD-KUNSTLER :** Sur ce dossier-là pour que ce soit clair et rapide mais surtout clair, je vais vous proposer de prendre les deux cartes que vous avez dans votre dossier afin de mieux comprendre. La première concerne les grandes infrastructures routières d'intérêt d'agglomération et la deuxième les grandes infrastructures ferroviaires d'intérêt d'agglomération.

Nous vous présentons ce dossier parce que dans le cadre de la réflexion du schéma national, il nous semblait important que la Ville de Besançon affirme clairement ses grands choix d'avenir en matière de voies de communication. Mais aussi, il est évident, M. VIALATTE y a fait allusion tout à l'heure, que nous allons avoir bientôt à reprendre la négociation dans le cadre du futur contrat de plan. Il faut donc que nous puissions clairement affirmer les points qui nous semblent importants pour l'agglomération de Besançon, en particulier en matière de voies routières et autoroutières.

Je vais vous les donner par ordre hiérarchique d'importance pour la Ville de Besançon. Pour les grandes infrastructures routières d'intérêt d'agglomération, la priorité pour nous va à l'aménagement de la RN 57 ; c'est cela qui me faisait dire tout à l'heure, Monsieur DUVERGET, que notre affirmation de l'étoile ou du croisement était très fort parce qu'il est concrètement noté là. Dans le cadre de la Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (GLAT), il nous semble important que la RN 57 puisse devenir sur l'ensemble de son parcours à deux fois deux voies. C'est le premier point que nous voulions affirmer et faire affirmer de façon très importante au Conseil Municipal de Besançon. La priorité des priorités est sûrement l'aménagement, et là on pourrait rêver, mais je crains que ce ne soit pas possible, que tout soit réalisé en 15 ans. J'ai bien peur que les finances de l'Etat, des régions et des collectivités locales ne le permettent pas mais faisons en sorte que les crédits importants aillent sur des dossiers essentiels et non pas des dossiers sans forcément d'intérêt même s'ils coûtent très chers, je pense en particulier au grand canal.

Deuxième point qu'il nous semble important pour Besançon d'affirmer, c'est, en plus du contournement Ouest qui va être réalisé, le projet de contournement Est de l'agglomération qui rejoint la RN 83 sur le secteur de Thise : nous demandons clairement que dans la logique de la préparation du futur contrat de plan ce projet soit retenu dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage d'Etat.

Troisième point important dont certains de nos collègues ont déjà parlé il y a une dizaine d'années, c'est l'aménagement de la route entre Langres et Besançon qui nous permettra de pouvoir rejoindre dans de meilleures conditions ce qu'on appelle l'étoile autoroutière de Langres. C'est dans la logique de relations sur l'ensemble du secteur de la Haute-Saône.

Quatrième point, il y a effectivement un certain nombre de projets, de discussions actuellement sur la liaison avec l'A 39 qui va bientôt voir sa réalisation arriver à son terme entre Dole et Bourg-en-Bresse. C'est la fameuse liaison Besançon - Poligny. Faut-il un barreau autoroutier entre Besançon et Poligny ? Le schéma directeur doit pouvoir s'emparer de ce dossier-là pour en discuter. Il nous semble aussi important de dire qu'il ne faudrait pas que ce soit au détriment de l'aménagement de la RN 83, en particulier autour de Larnod. C'est important d'améliorer tout ce secteur-là dans une logique d'aménagement cohérent de l'agglomération. Voilà en matière d'infrastructures routières d'intérêt d'agglomération les points nouveaux. Nous n'avons pas intégré les points anciens qui sont déjà réalisés ou qui sont en train de l'être, je pense en particulier à la sortie de l'autoroute de Marchaux.

Quant aux grandes infrastructures ferroviaires d'intérêt d'agglomération, c'est évident que là nous mettons en priorité l'aménagement et la réalisation du TGV Rhin-Rhône et en particulier de sa première phase Mulhouse - Dijon. Ce qui est aussi essentiel là à dire, c'est qu'une fois que l'avant-projet sommaire sera accepté, l'urgent sera la mise en place du plan de financement. On en reparlera peut-être tout à l'heure quand on abordera plus spécialement l'avis quant au TGV Rhin-Rhône. Ce qu'il nous semble important de dire, c'est qu'il faut que la gare Viotte confirme sa fonction de centralité et son rôle de pôle principal de l'intermodalité des transports de l'agglomération. Il faut que nous nous donnions les moyens, dans le cadre de la réflexion autour des TGV, de faire en sorte que la gare Viotte continue à être un des points de départ des TGV pour Paris et sur l'Est. C'est essentiel, c'est tout à fait possible sur Strasbourg, d'où l'enjeu de cette fameuse liaison entre Besançon et la future gare nouvelle en réutilisant la ligne ferroviaire qui existe. C'est tout à fait possible et nous souhaitons dire haut et fort que la gare Viotte doit continuer à être un des lieux de départ pour Paris mais aussi pour le Nord de l'Europe.

Deuxième chose, il faut que la gare Viotte devienne le véritable noeud, le carrefour de l'ensemble des systèmes de transports au niveau régional, que ce soit les bus, les TER, la CTB ou le TGB. Nous sommes tout à fait capables dans une logique d'organisation très forte de la gare Viotte de la faire devenir le pôle central de l'ensemble des déplacements régionaux. Voilà ce qu'il nous semblait important d'affirmer.

Deuxièmement, il nous semble que la logique du TGV actuellement nous relie par le biais de cette fameuse voie ferrée existante sur la gare nouvelle TGV uniquement dans le but de nous relier directement sur Paris. Nous demandons que soit étudiée aussi dans le cadre de l'avant-projet sommaire la possibilité en utilisant la voie existante de nous relier sur Strasbourg, c'est-à-dire qu'il y ait la possibilité d'aller depuis la gare Viotte sur Paris, depuis la gare Viotte sur Strasbourg en réutilisant le TGV. J'en termine ainsi sur le TGV Rhin-Rhône.

En ce qui concerne l'organisation des voies ferroviaires d'agglomération, nous avons et nous redisons l'importance de prévoir une halte ferroviaire à Besançon Ouest Planoise. Il s'agit d'un vieux dossier mais il faudra, que ce soit dans le cadre du schéma directeur ou dans les négociations de la réalisation du contrat de plan prochain, le réaffirmer.

Troisième chose, c'est l'importance de la mise à un gabarit tout à fait normal en particulier pour accepter les trafics de fret de la ligne existante actuelle ferroviaire entre Belfort et Besançon. Elle ne permet pas actuellement d'accueillir ou de faire rouler les trains avec des containers, il faudra donc clairement réclamer que l'ensemble des différents tunnels qui ne le permettent pas soient modifiés.

La dernière chose que nous allons demander, c'est effectivement comme l'ensemble des collectivités, en particulier la Région, que dans la possibilité de maillage au niveau du TGV il y ait une étude très sérieuse sur la mise en place du pendulaire entre Dole et Lausanne. C'est un des points qui, je crois maintenant, rencontre l'approbation de l'ensemble des responsables régionaux et départementaux concernés, il nous semblait donc, pour ne pas se désolidariser du problème des Jurassiens, nécessaire de le dire et de le dire clairement dans ce dossier. Voilà les points importants quant au projet d'infrastructures ferroviaires. Le TGV oui, à condition qu'il y en ait un certain nombre qui partent de la gare Viotte, qu'on soit en liaison correcte sur Paris, qu'on soit en relation correcte sur Strasbourg. Voilà ce que je voulais dire.

Sur les autres points des grandes infrastructures de voies de communication, nous rappelons notre opposition au grand canal. Nous la rappelons, ça semblait important de le dire. Deuxième point, dans la logique de réflexion sur les voies aériennes, il faut affirmer le rôle de la Vèze en tant qu'aérodrome d'affaires et d'autre part il faudrait peut-être travailler dans une logique interrégionale entre la Bourgogne et la Franche-Comté autour de Dole - Tavaux et Longvic. Il y a peut-être une nécessité de travailler ensemble mais ça c'est un dossier régional.

Ce que je peux ajouter, et j'en aurai terminé, c'est que sur cet avis d'avant-projet sommaire du TGV nous avons rencontré l'ensemble des maires concernés de l'agglomération. Ils sont en complet accord avec nos propositions sur l'ensemble du secteur et ils souhaitent, ils l'ont dit clairement, que le schéma directeur soit la structure qui nous coordonne tous pour donner nos positions vis-à-vis du travail. D'autre part, ils souhaitent que soient intégrés dans ce dossier l'ensemble du projet TGV et la liaison entre la gare Viotte et la future gare nouvelle. Je vous propose donc de l'intégrer dans notre avis.

**M. DUVERGET** : Je crois qu'effectivement les deux cartes sont essentielles pour comprendre les enjeux immédiats pour l'agglomération bisontine.

**M. LE MAIRE** : Et vous avez tout compris.

**M. DUVERGET** : Je voudrais relever les deux pièges qui pourraient se refermer sur Besançon pour chacune des infrastructures.

Premier piège concernant les infrastructures routières, le seul axe Nord-Sud en Franche-Comté c'est bien la 57, il n'y a pas d'autre axe Nord-Sud franc-comtois. C'est le seul axe d'ailleurs qui n'est pas doublé par une voie ferrée, c'est-à-dire que c'est un axe unique sur le plan routier. A partir de là, le piège existerait pour Besançon c'est si cet axe ne se fait pas dans toute la dimension Nord-Sud et notamment le problème de Pontarlier - Vallorbe essentiellement. On a évoqué le retard pris sur cette nationale 57, la Lorraine favorisée par rapport à la Franche-Comté dans ce domaine-là ; je crois qu'il est nécessaire qu'effectivement les collectivités soient aussi solidaires pour que le contournement de Besançon soit une réussite, ce n'est pas seulement par rapport au centre-ville de Besançon, entendons-nous bien, c'est par rapport à l'utilité d'un axe Nord-Sud jusqu'au bout.

Le deuxième piège, et celui-là je le ressens depuis quelque temps à propos du TGV, on parle aujourd'hui de phasage. Phase 1, pas de problème tout le monde est d'accord, Mulhouse - Besançon. Mais ensuite, phase 2 on évoque Aisy - Dijon. Phase trois, parce que c'est celle qui pose le plus de problèmes entre le Nord Franche-Comté et le Jura, qu'en est-il de Dijon - Besançon ? La question qui pourrait se poser, c'est de dire on y va pour la phase 1 dans un premier temps puisque tout le monde est d'accord et qu'il ne faut surtout pas retarder le phénomène. Cela veut dire que Besançon serait, une hypothèse d'école mais tout de même, une sorte de terminus, on rejoindrait ensuite par la gare Viotte depuis Auxon venant de Mulhouse, on regagnerait ensuite la voie normale où certains penseraient pouvoir mettre du pendulaire pour un gain de temps, de 10 mn environ maximum entre Besançon et Dijon parce qu'il y a déjà beaucoup de voies droites sur cette ligne.

Donc je dis attention, le risque là est majeur. Nous devons envisager en tant que Bisontins le TGV dans toute sa longueur en voie nouvelle de Mulhouse, Besançon jusqu'à Dijon. Il se pose effectivement et Mme GUINCHARD-KUNSTLER a raison de l'affirmer, la question de la dimension de la gare Viotte dans ce jeu à deux entre la nouvelle gare et la gare ancienne de Besançon parce qu'en même temps Dijon a pratiquement emporté le morceau sur l'idée qu'il y aurait bien une gare TGV au centre-ville avec une entrée souterraine. C'est aussi quelque chose qui est dans l'air dans la mesure où cela évite une emprise particulière dans des zones urbanisées à fort taux d'urbanisation et où l'espace est déjà saturé. Il y a des études très sérieuses qui sont faites actuellement pour savoir comment passer en partie en souterrain et donc arriver dans un endroit qui serait très proche du centre-ville de Dijon. Et on sait la pugnacité des Dijonnais et des Bourguignons en matière de TGV, on le sait bien nous Franc-Comtois. Alors je dis, soyons très vigilants d'une part sur le fait que le projet doit être global sinon pour Besançon il ne servira pas à grand chose et d'autre part sur cet équilibre qu'il faut trouver entre une gare Viotte avec un terminus TGV et une gare Viotte vivante et puis cette gare d'Auxon.

Voilà si vous voulez les quelques interrogations qu'il faut, me semble-t-il, se poser actuellement pour faire en sorte que la Ville de Besançon soit particulièrement offensive sur un schéma direct Mulhouse - Besançon - Dijon en ligne nouvelle.

**M. LE MAIRE :** Monsieur DUVERGET, s'il y a deux phases vous savez pourquoi, c'est parce que pour la phase 1 nous étions tous d'accord et que pour la phase 2 les Bourguignons faisaient la mauvaise tête, etc. Pour la troisième aussi mais enfin vous avez parfaitement raison, il faut que ce soit tout le long comme pour la 57.

**M. SANCHEZ :** Mon intervention porte plus particulièrement sur le TGV Rhin-Rhône et sa branche Est. La ligne Dijon - Mulhouse pourrait être réalisée en deux tranches, celle de Besançon - Mulhouse dans un premier temps, cette partie est tout à fait incontestable, la ligne classique ayant des caractéristiques franchement mauvaises, une quinzaine de tunnels et des courbes à très faibles rayons, moins de 500 mètres ne permettant pas une vitesse élevée même avec un train pendulaire. La deuxième tranche, celle de Besançon - Dijon serait faite partiellement ou jamais. La situation de la ligne actuelle Besançon - Dijon est bien meilleure que celle de Besançon - Mulhouse, elle est même très bonne entre Dole et Dijon où elle pourrait sans grande difficulté ni gros investissements être portée à la vitesse de 220 km/heure comme la ligne de la plaine d'Alsace.

Certes, la ligne Besançon - Dole est un peu moins favorable mais il semble que moyennant la rectification d'une ou deux courbes, elle puisse être portée elle aussi à 220 km/heure. Dans ce cas, une ligne nouvelle ne s'impose pas, ce qui aurait un intérêt évident pour Besançon. Il n'y aurait pas besoin de gare nouvelle et tous les TGV passeraient par la gare Viotte.

Deux types de matériels seraient alors nécessaires au moins dans un premier temps. Premièrement des TGV classiques sur la ligne Paris - Dijon - Besançon - Mulhouse - Bâle - Zurich, d'autre part des TGV pendulaires qui seront au point quand la ligne sera terminée, c'est-à-dire vers 2005 - 2007 sur la ligne Strasbourg - Besançon - Lyon et qui pourraient utiliser la ligne passant par Lons-le-Saunier - Bourg-en-Bresse récemment électrifiée en attendant la réalisation de la nouvelle ligne Besançon - Lyon branche Sud du TGV Rhin-Rhône. Si toutefois la ligne nouvelle Besançon - Dijon devait être réalisée ultérieurement, la gare de Besançon - Viotte garderait en attendant sa vocation de carrefour ferroviaire.

**M. VIALATTE :** Monsieur le Maire, je crois après que Jean-Claude DUVERGET l'ait fait de son côté, qu'il est souhaitable de souligner l'excellent travail qui a été fait de recensement des grands projets d'infrastructures et de nous amener à en débattre ce soir ici. Je voudrais évoquer deux points, l'un très brièvement mais la brièveté n'enlève pas l'importance que, je crois, nous portons tous au sujet, et l'autre un petit peu plus longuement.

Le premier, c'est la recommandation que vous faites, le souhait qu'émettrait, si nous votons ce rapport, le Conseil Municipal de Besançon et je sais d'ailleurs - nous nous entretenions à l'instant de cette question avec Jean-Claude DUVERGET - que le Président CHANTELAT partage cette analyse, que l'itinéraire RN 57 étant un itinéraire pour nous tout à fait stratégique, il faut appuyer la revendication que vous exprimez de favoriser le transfert des crédits mobilisés par l'Etat sur l'aménagement et la modernisation de la RN 19 dans son parcours qui longe le projet autoroutier Langres - Vesoul et transférer ces crédits sur l'aménagement deux fois deux voies de la RN 57. C'est un enjeu essentiel, c'est un pari qui sera difficile à tenir pour nous car réorienter les choix financiers de l'Etat dans ce domaine ne sera pas facile et je pense qu'une démarche consensuelle des élus de toutes les collectivités du Département est souhaitable et qu'il fallait le souligner après vous d'ailleurs dans ce texte ce soir.

Le second sujet, vous l'imaginez Monsieur le Maire puisque je vous ai récemment écrit à ce sujet, c'est celui du canal à grand gabarit. J'ai lu attentivement votre document ce soir, je crois qu'on peut le relire ensemble très brièvement : le Conseil Municipal doit être ferme, écrivez-vous, sur son opposition au grand canal, projet d'un autre âge et catastrophe écologique et paysagère. Suit un paragraphe qui explique que vous souhaitez que Voies Navigables de France réoriente sa stratégie d'aménagement de cette voie fluviale vers un projet de caractère touristique, d'aménagement en tant qu'axe touristique de cette liaison.

Monsieur le Maire, ce que je voulais vous dire ce soir est ceci et je le ferai quand même d'une manière assez solennelle si vous le voulez bien parce que je crois que le sujet au-delà des polémiques mérite que nous nous y attardions quand même quelques minutes ce soir. Il faut prendre bien garde sur ce dossier, Monsieur le Maire, à ne pas, surtout à l'approche d'importances échéances électorales en tout cas pour certains d'entre nous qui sont à côté de vous ce soir, tromper les habitants de cette ville, tromper nos concitoyens sur ce qui se passe aujourd'hui dans ce pays sur ce dossier.

Et je crains que la formulation que vous nous proposez ce soir ne contribue à cette ambiguïté pour ce qui vous concerne, et tromperie pour ce qui concerne certains de vos collègues car, Monsieur le Maire, lors du dernier Conseil Municipal, en réponse à un dépôt d'une motion que j'avais faite qui concernait le projet de loi Debré, vous m'aviez répondu, je vous cite : un projet de loi a été voté à l'Assemblée, il est devant le Sénat, il deviendra une loi que j'appliquerai quand elle sera votée conformément aux usages républicains. La transposition est facile à faire s'agissant du dossier de canal à grand gabarit. La loi a-t-elle été votée, Monsieur le Maire, si oui quand et décide-t-elle la réalisation de cette voie navigable ? Je pose cette question

en sachant que chacun d'entre nous ici connaît la réponse. La réponse : la loi a été votée, elle a bientôt trois ans d'existence et le processus de mise en oeuvre de la volonté du législateur est déjà très largement engagé. Alors, qu'on ait ici en notre âme et conscience des convictions qui nous poussent à être favorables au projet de canal à grand gabarit, ou qu'au contraire on y soit farouchement hostile, ce qui est le cas d'un certain nombre d'entre nous et ce que je conçois fort bien, la loi est là, le texte est voté et le Ministre de l'Équipement lui-même, M. Bernard PONS, à la suite de ses prédécesseurs, quelle que soit leur appartenance politique, a souligné récemment encore qu'il n'entendait pas revenir sur le processus de réalisation de ce projet et sur la mise en oeuvre de la loi votée par le Parlement.

Alors, aujourd'hui et c'est en ce sens que je vous ai écrit récemment, la question qui se pose est finalement en deux volets. Premier volet : cette loi est-elle susceptible d'une remise en cause législative ? La réponse est oui, vous venez de le dire, bien sûr. Toute loi peut être bien évidemment remise en cause par le législateur qui l'a votée, c'est la première question et vous, vous êtes dans cette logique et uniquement dans cette logique-là, c'est-à-dire la loi sera remise en cause et puisqu'elle sera remise en cause, restons l'arme au pied, nous Ville de Besançon, notre Municipalité, nos services, surtout ne travaillons pas avec le maître d'ouvrage et le maître d'ouvrage délégué et vous l'affichez clairement.

Mais il y a un deuxième élément de réflexion qu'il faut avoir. Et si le législateur quel qu'il soit d'ailleurs, qu'il soit de gauche, qu'il soit de la majorité RPR, UDF, demain ne remettait pas en cause le texte voté il y a trois ans ? Si tel était le cas, c'est un cas de figure qu'aucun d'entre vous ici ne peut exclure. Eh bien, Monsieur le Maire, là, et c'est là où je voudrais quand même donner un peu de solennité à mon propos, chaque semaine, chaque mois qui passe aujourd'hui c'est du retard pris par la Ville de Besançon, par sa Municipalité et par ses services dans la discussion qui se fera pied à pied sur le tracé, l'aménagement des berges, l'aménagement paysager, les retombées portuaires et économiques et c'est du retard pris sur qui ? Sur Mulhouse dont votre collègue Jean-Marie BOCKEL qui a la même appartenance politique que vous, lui ne cache pas sa volonté active, j'allais dire activiste, de mener les négociations avec la SORELIF et avec Dole qui connaissent, ces deux villes, les mêmes problèmes de traversée de leur agglomération que la Ville de Besançon et qui sont déjà très avancées en matière d'études d'impact, de négociations avec la SORELIF sur la conduite à tenir par le maître d'ouvrage délégué dans la réalisation de cette opération. Je ne pouvais pas ne pas l'évoquer ce soir, pourquoi ? Parce qu'un certain nombre de nos concitoyens, notamment ceux qui sont directement concernés par le tracé, c'est-à-dire ceux de nos quartiers qui sont situés en limite de la rivière, ont le droit de connaître quelles dispositions, je dirais parlant de vous, conservatoires la Ville de Besançon et ses services a ou ont prises pour dans l'hypothèse où la loi ne serait pas remise en cause, se doter de toutes les garanties possibles pour que l'aménagement de cette voie se fasse, j'allais dire dans les meilleures conditions possibles pour sa population. Voilà ce que je voulais dire ce soir sur ce dossier et je vous remercie de m'avoir écouté.

**M. LE MAIRE :** Je vous ai non seulement écouté mais compris, Monsieur VIALATTE, mais je vous répondrai aussi puisque j'ai eu un courrier à ce sujet et je voudrais vous rassurer parce vous nous dites «vous ne travaillez pas avec la CNR, avec la SORELIF». Si, Monsieur VIALATTE, depuis plusieurs mois déjà j'ai donné pour mission à mes services de travailler avec la CNR et la SORELIF pour savoir où tout cela nous engage. Seuls les élus qui pour l'instant sont opposés, restent opposés et ne fréquentent ni la CNR ni la SORELIF car nous sommes quand même conscients, c'est vrai, de l'avenir qu'il est possible d'avoir pour cette vallée du Doubs, pour le passage sous la Citadelle, etc. et je pense qu'il était normal que le Maire, je ne vais pas le crier sur les toits, que les services, ils pourront d'ailleurs vous le redire, suivent avec les techniciens de la CNR et de la SORELIF, l'évolution, enfin le dossier, les questions qui vont

se poser pour que, dès qu'une solution définitive sera acceptée, nous ayons en main tous les éléments pour traiter cette fois sérieusement avec la CNR et avec la SORELIF. Donc je vous rassure pleinement.

Et pour répondre à vos premiers propos, il n'est pas dans mes habitudes de jouer sur des ambiguïtés ou sur une tromperie. Je ne trompe personne jamais et je ne trompe surtout pas les Bisontins.

**M. VIALATTE :** Vous avez compris que je ne parlais pas de vous.

**M. LE MAIRE :** Non, j'ai pris cela pour moi puisque vous vous adressez à moi. J'ai cru comprendre que c'était à moi, excusez-moi je n'ai pas analysé encore suffisamment vos propos comme vous le faites si bien vous, mais enfin c'est normal. Je suis donc rassuré pleinement. Alors, les propos que nous avons tous lus dans l'Express sont des propos tenus par le Président de la SORELIF qui n'engagent que lui, enfin j'ai cru comprendre cela. Ce n'est pas du tout des choses qui viennent de nos propres services, en tout cas voilà la situation telle qu'elle est. Donc nous suivons ce dossier au niveau technique, urbanistique, etc. pour connaître tout cela mais sur le plan politique, nous restons persuadés que ce texte de loi sera revu, corrigé ou même disparaîtra.

**M. FOUSSERET :** Monsieur le Maire, tout d'abord le constat d'une différence. Ici, au Conseil Municipal de Besançon, on peut parler du grand canal, on peut s'exprimer et donner des avis même si l'intervenant est d'un avis contraire à la majorité de l'assemblée. C'est donc déjà une différence qui va dans le sens d'une plus grande démocratie et que je tenais à souligner puisque ce n'est pas le cas des assemblées que notre collègue et moi-même fréquentons, de toutes les assemblées. Et vous l'avez dit, Monsieur le Maire, on peut effectivement travailler, nos services le font, sur des mesures conservatoires tout en restant très fermement opposé au projet.

Alors on parle de beaucoup de solennité bien sûr par rapport à cela, moi je pense aussi, je le redis ici solennellement, qu'effectivement les collectivités locales comme la nôtre d'ailleurs ont des responsabilités dans cette affaire. C'est la responsabilité de savoir quelle qualité de vie nous allons pouvoir préserver pour ceux qui nous succéderont car nous sommes quand même dans cette ville et dans cette région de plus en plus nombreux à penser que ce projet inutile va gravement, très gravement même, mettre en péril l'avenir de notre région, entre autres l'avenir de ses ressources en eau.

Alors on a parlé de tromperie, mais qui trompe qui ? Moi je crois que nous n'avons pas la volonté de tromper les habitants de cette ville mais que ceux qui veulent effectivement tromper l'opinion publique de cette Ville, de ce Département et de cette Région, ce ne sont pas les élus bisontins qui peuvent s'exprimer, les élus du Département qui eux ne le peuvent pas mais ceux qui veulent tromper, c'est la SORELIF, c'est la CNR, ce sont ceux qui disent que l'environnement sera préservé alors qu'on sait bien que ce n'est pas possible. Ce sont ceux qui disent que l'environnement en eau, lui aussi, sera préservé alors qu'on sait que les deux tiers des captages seront atteints et qu'un certain nombre, dans l'état actuel de nos connaissances, ne peuvent pas être remplacés. Ceux qui trompent, ce sont ceux aussi qui disent que ce grand canal, dans une période où chaque emploi compte, où chaque emploi est important, va créer des emplois alors qu'on sait très bien que les entreprises régionales ne pourront pas faire face parce qu'elles n'auront pas la capacité, qu'elles ne feront que la sous-traitance de grandes entreprises multi-nationales et que si effectivement un certain nombre d'emplois sont créés, ce ne seront pas des dizaines de milliers, surtout qu'il n'y a aucune pérennité d'assurée pour ces emplois. Ceux qui trompent aussi les habitants de cette Ville, de ce Département et de cette

Région, ce sont ceux qui par le biais de plaquettes en quadrichromie très largement dispensées à tout le monde aux frais d'ailleurs du contribuable, disent que ce grand canal est nécessaire à l'économie car nous savons bien que cela n'est pas vrai et que si effectivement, il y a une trentaine d'années, on pouvait se poser la question, maintenant que l'on connaît l'état de la sidérurgie lorraine, on sait très bien que la vraie question est la suivante : mais que va-t-on faire passer sur ce grand canal ? Nous savons bien qu'actuellement en raison des contraintes techniques, une douzaine de convois de barges, de pousseurs au maximum pourront passer par jour.

La vraie solution, Paulette GUINCHARD-KUNSTLER l'a dit tout à l'heure quand on parlait de report de crédit, et vous le savez bien, c'est de mettre au format B+, la voie François - Saint-Amour pour laquelle la Ville de Besançon a investi d'ailleurs je crois quelque 8 MF. En un mot, le format B+, je ne suis pas un spécialiste des transports, permet de pouvoir faire passer sur des trains des containers et on sait que les 13 millions de tonnes, prévision maximaliste de la CNR, passent très largement sur des convois ferroviaires, ce qui représente une dizaine de convois tirés par deux locomotrices chaque jour. Voilà la réalité et s'il faut faire effectivement un dégagement de crédits, il faut les utiliser non pour les gaspiller pour ce grand canal, mais pour faire des choses beaucoup plus productives pour notre Région car notre Région, notre Ville et notre Département n'ont absolument rien à attendre de ce grand canal.

Et lorsque je voyais le 1<sup>er</sup> avril dans le quotidien régional ce projet de parking sur le Doubs, je me disais qu'en fait si on continuait à persévérer dans cette idée complètement idiote et absurde, il n'y aurait même pas besoin de mettre des ballons gonflés avec les gaz d'échappement puisque nous savons tous que la simple alimentation en eau de ce grand canal va utiliser une partie importante de l'eau de notre rivière. Je tenais à faire part de ces soucis, Monsieur le Maire.

**M. LE MAIRE :** Tu auras d'autres occasions.

**M. FOUSSERET :** Mais ici on peut toujours en parler, je vous en remercie.

**M. LE MAIRE :** Bien sûr, mais à l'extérieur du Conseil, il y aura aussi d'autres occasions prochaines de vous exprimer, les opposants, les partisans.

**M. BONNET :** Monsieur le Maire, j'ai pris il y a quelques mois une position hostile au grand canal que je n'avais pas médiatisée auparavant parce que je n'étais pas élu (rires) et je n'ai pas attendu MADELIN, je l'ai fait il y a longtemps.

**M. LE MAIRE :** C'est MADELIN qui vous a suivi.

**M. BONNET :** Non, je n'ai pas cette prétention-là, je n'en dirai pas plus. Je voudrais dire déjà c'est vrai qu'ici on peut en parler ce soir, que la Région a pu en débattre dans le passé également, que nous avons au hasard de subventions au Comité de Liaison Anti-Canal ou lors d'une manifestation eu l'occasion indirectement de pouvoir en parler mais vous n'aviez pas voulu en débattre avec le nouveau Conseil Municipal depuis 1995 puisqu'il y avait déjà eu débat, que la Région sur ce plan vis-à-vis de ce Conseil Municipal- là a pu débattre avant. Au-delà de cela j'aurais simplement une question par rapport à ce qui est écrit : quand vous dites que vous souhaitez que les Voies Navigables de France portent des efforts de manière significative pour qu'on ait ici un axe touristique majeur de la navigation de plaisance continentale, qu'est-ce que la Ville de Besançon envisage en la matière ?

**M. LE MAIRE** : Paulette GUINCHARD-KUNSTLER a pris note de votre question, Monsieur BONNET.

**Mme WEINMAN** : Monsieur le Maire, je comptais soutenir dans sa démarche Michel VIALATTE parce que je pense comme Bernard PONS que le canal a peut-être une légitimité et si en tout cas nous ne pouvons pas l'éviter, s'il est définitivement décidé, je pense que ça doit devenir pour Besançon une réelle opportunité économique.

Et quand M. FOUSSERET se targue que les grands travaux seront faits par des sociétés étrangères, je pense que là où des grands travaux de ce genre se sont réalisés, il y a peut-être effectivement quelques grandes sociétés qui sont venues faire leur caviar sur la région mais beaucoup d'entreprises dont vous n'êtes pas sans ignorer qu'elles rencontrent des difficultés, beaucoup d'entreprises franc-comtoises et bisontines seraient heureuses quelque part de voir de tels travaux se mettre en oeuvre. Je voulais simplement donner mon avis et en profiter pour vous demander, Monsieur le Maire, de procéder sur ce point-là à un vote séparé pour les différents paragraphes.

**M. LE MAIRE** : Pour l'avis sur le canal ?

**Mme WEINMAN** : Pour les avis, oui.

**M. LE MAIRE** : Je pensais simplement donner un avis sur le TGV, c'est ce qui m'avait été demandé mais on peut donner un avis sur tout, on verra cela dans un instant.

**M. PINARD** : Sur les infrastructures routières, ce que je crains c'est que nous soyons un peu dans un angle mort si se réalisent d'une part la liaison autoroutière Poligny - Vallorbe et d'autre part la liaison Langres - Belfort alors que, effectivement notre colonne vertébrale, notre axe routier c'est bien la RN 57, les Romains l'avaient déjà compris, Milan - Trèves et ce sera l'artère du XXI<sup>ème</sup> Siècle. Simplement, je crois quand même qu'on peut regretter tout ce qui a été bagarre de retardement qui fait que nous pourrions en être aujourd'hui déjà bien au-delà de ce qui se réalise. Il ne faut pas avoir la mémoire courte, j'ai encore cet article de presse sur quatre colonnes, 27 février 1994 ce n'est pas vieux, contournement, pourquoi pas un référendum ? Monsieur le Maire, à l'époque vous étiez sommé par un élu RPR de faire un référendum. On exigeait de vous un référendum, il s'agissait de bataille de retardement, on se baladait en camionnette pour des pétitions que vous n'avez d'ailleurs jamais reçues, mais c'est dommage qu'il y ait eu toutes ces bagarres.

Sur le canal, je ne me suis jamais exprimé, je veux dire simplement que je regrette beaucoup que le patron de la SORELIF, le RPR BURKEL ait choisi comme interlocuteur M. DINTROZ sur cette ville qui, je sache, n'est pas un élu du suffrage universel et j'aime qu'on respecte le suffrage universel.

N'importe quoi ? Mais je vous montrerai les comptes rendus de presse.

**M. LE MAIRE** : Je vous en prie, pas d'altercation entre vous.

**M. PINARD** : Deuxièmement, s'agissant de la loi Pasqua, ce n'est pas moi mais un député de ce Département qui a dit qu'il y avait des doutes et qu'il fallait peut-être la revoir. Je constate simplement que sur ce plan-là on l'appliquerait mais que dans d'autres domaines, elle est comme l'a dit M. BAUMONT, Président du Conseil Général de Saône et Loire, un de vos amis, une immense cathédrale gothique vide et que les autres dispositions qui nous intéressent comme celle qui porte sur la révision des bases, ne sont pas appliquées. J'aimerais qu'on me dise quelles sont celles des dispositions de la loi Pasqua sur l'aménagement du territoire qui sont entrées dans les faits autrement que ce paiement via le biais de nos factures d'électricité.

**M. VOUILLOT** : Monsieur le Maire, vous avez rappelé en début de séance que la polémique n'avait pas lieu d'être dans notre assemblée, je ne m'y livrerai pas, seulement peut-être quelques propos un peu plus politiques.

D'abord, mais c'est un court intermède sur le grand canal et après on revient dans le vif du sujet pour peut-être rassurer M. VIALATTE. J'ai envie de faire appel à un grand auteur que j'ai relu récemment, c'est MACHIAVEL qui avec sa clairvoyance et son cynisme habituels disait en substance : bien bête est le prince qui fait des cadeaux à ses amis alors qu'il faut faire des cadeaux à ses ennemis.

J'ai la conviction, par rapport au problème du grand canal, que si un jour, hypothèse désastreuse, le grand canal se réalisait, c'est au contraire aux irréductibles Bisontins qu'on ferait le plus de cadeaux pour essayer de les amadouer et à mon avis sur un plan strictement tactique, la position d'être contre le grand canal est une très bonne position pour obtenir des compensations. Je ferme la parenthèse (rires).

**M. LE MAIRE** : C'est MACHIAVEL qui a dit cela ?

**M. VOUILLOT** : C'est MACHIAVEL. Ceci dit, à mon avis sur ce qui est le coeur du débat ou tout au moins l'aspect nouveau de ce soir, à savoir l'aménagement du territoire et les transports, j'entends dire de la part de l'opposition, c'est de bonne guerre, la Ville n'a pas de projet, il faudrait qu'elle parle clair... Où sont les projets de l'Etat et de la Région en la matière ? Pour ce qui est de l'Etat au niveau national, et le constat ne manquera pas de piquant après les remarques que nous a faites M. VIALATTE, sur le fait que nous devons respecter la loi, j'observe tout simplement que la loi sur l'aménagement du territoire, dite loi Pasqua, stipulait qu'avant février 1996 devait être approuvé au niveau national le schéma national d'aménagement du territoire qui était, nous disait-on à l'époque, porteur d'un grand élan. Il y avait des publicités qui avaient été achetées à grands frais. Qu'en est-il actuellement ? Complètement au point mort. C'est la même majorité, à peu de choses près, qui a repris le flambeau depuis 1995, le schéma national d'aménagement du territoire n'avance pas, aucune volonté à ce niveau-là.

Au niveau local maintenant : c'est faux de dire que l'Etat n'a pas de projet au niveau local, il en a deux. Le premier c'est le grand canal, pas de chance on n'en veut pas. Le deuxième c'est le contournement. Je fais un petit calcul tout simple, le contournement est payé par l'Etat, la Région, le Département et la Ville de Besançon anciennement, actuellement le District. L'Etat paie 27,5 % du coût, la TVA coûte 20,6 %, ce qui veut dire que l'Etat pour ce qui est reconnu comme étant le principal projet structurant de l'agglomération bisontine, paie 7 % de son montant. Et en plus pour payer ces 7 % là, il s'apprête à répartir les crédits initialement votés sur 5 ans dans le cadre du contrat de plan, sur une période qui officiellement est de 6 ans mais dont on sait très bien qu'officieusement elle sera de 7 ou 8 ans, alors je pense que l'Etat n'est pas très bien placé pour donner des leçons.

Pour ce qui est de la Région, je constate, parce que je lis la presse et que je vois les initiatives qui sont menées ici ou là, qu'il y a quelques mois un Ministre influant a reçu les élus du Département de la Haute-Saône, déjà je m'interroge, des élus régionaux, entre autres des parlementaires, en tant que Département de la Haute-Saône, pas tous heureusement. Néanmoins, ça devait être les bons puisqu'à l'issue de cette réunion, effet d'annonce, le Ministre en question relayé par le Premier Ministre annonce sa décision de créer un projet d'autoroute entre Langres et Belfort, inaugurant par là même une conception nouvelle d'aménagement du territoire qui consiste à dire je vous prends des militaires et je vous donne une autoroute. Ce n'est pas tout à fait ma conception mais en tout cas, c'est ce qui s'est passé.

**M. PINARD** : Cela vaut mieux que la déroute ! (rires).

**M. VOUILLOT** : Il y a quelques semaines, le même Ministre reçoit, toujours en délégation officielle, les élus et parlementaires du Jura, de nouveau je m'interroge où est la Région dans cette affaire ? Il leur déclare de façon très officielle, premièrement que le projet de TGV Rhin-Rhône, je cite, perd de son actualité, ce qui veut tout dire en langage ministériel et deuxièmement, je reprends le terme exact parce que je ne voudrais pas me tromper, que le projet d'autoroute Poligny - Vallorbe est à ses yeux le plus intéressant au terme de je ne sais plus quels critères, je les ai oubliés mais de toute façon ils n'étaient pas très techniques (rires).

Franchement, quand je vois un Ministre de l'Équipement puisque c'est de lui dont il s'agit, qui distribue des autoroutes comme des récompenses sur des critères que je qualifierai, pour être gentil, de politiques, en tout cas selon une logique qui m'échappe, quand je vois des élus régionaux qui vont au combat comme les Gaulois dans la plaine d'Alésia, c'est-à-dire par tribu et un exécutif régional dont le moins qu'on puisse dire est qu'il se montre totalement incapable de fédérer les lobbies géographiques parce que c'est de cela dont il s'agit, qui menacent d'implosion la Région de Franche-Comté, je me dis que, dans cette affaire, la Ville de Besançon est peut-être la seule à parler clairement et qu'en tout cas nous faisons bien d'avoir un projet très clair, d'en discuter et de l'approuver ce soir parce que franchement, ce n'est pas gagné.

**Mme GUINCHARD-KUNSTLER** : Je vais répondre à deux ou trois points qui me semblent importants. Le premier, parce qu'on ne peut pas, Monsieur DUVERGET, laisser dire que la Ville de Dijon a gagné quant à la gare centrale pour le TGV. C'est vrai que Dijon se bat mais il faut aussi dire que pour le moment l'étude et le financement de l'étude dont rêve la Ville de Dijon n'est toujours pas bouclé et donc que l'étude n'est toujours pas commencée sur un hypothétique tunnel qui passerait sous Dijon. Il faut dire que cela va coûter cher, que cela va être compliqué, qu'on n'est pas sûr que la SNCF soit d'accord mais là-dessus aussi il ne faut pas se laisser avoir par les déclarations très fortes de certains élus dont le Maire de Dijon. Il faut dire tout simplement que la future gare TGV, dans les projets du secteur de la ligne Ouest sur Paris, est toujours clairement nommée, à la Toison d'Or, donc à l'extérieur de Dijon. C'était nécessaire de le rappeler. Par contre, effectivement vous avez complètement raison, et ça c'est pour répondre à M. SANCHEZ, il est clair que c'est un projet global qu'il faut défendre pour les raisons que vous avez données, mais je vais en ajouter une autre, c'est pour des raisons financières, d'équilibre financier du projet. Si le projet n'est pas global, s'il n'est fait qu'en partie, l'intérêt de rentabilité du TGV tombe complètement et du coup, même la première phase n'aura aucune possibilité d'être réalisée. Je voulais le dire clairement.

Pour répondre à la question de M. BONNET sur les voies, je crois que là-dessus on est aussi un certain nombre à être très clair : nous refusons le grand canal et nous demandons un aménagement touristique très fort ainsi qu'un entretien du canal existant et de la voie sur le Doubs. En plus c'est un enjeu, me semble-t-il, important pour l'ensemble, on a vu d'autres secteurs le faire, je pense à la Saône en particulier, c'est d'un intérêt touristique évident.

C'est à Mme WEINMAN que je voulais répondre quant aux effets sur l'emploi dont vous parlez par rapport au grand canal. Moi j'ai sous les yeux les effets sur l'emploi du TGV et j'affirme haut et fort que notre priorité pour Besançon c'est la réalisation du TGV et qu'il ne faut pas avoir peur de citer les impacts dans la réalisation du TGV sur l'emploi au niveau régional. Nous oublions de le dire, nous avons sûrement tort et je vais le dire ici. Il est clair que la réalisation du TGV pour la Franche-Comté permettra au minimum la création de l'ordre de 21 000 emplois sur l'ensemble des durées de travaux. Disons clairement que ce genre de création d'emplois sert autant la Franche-Comté que les hypothétiques emplois du grand canal. 21 000 emplois sur la Franche-Comté sans parler des créations d'emplois sur les autres régions pendant la durée des travaux c'est non négligeable, il fallait le dire.

**M. LE MAIRE** : Merci, cela a été dit, bien dit par tout le monde. Je vais mettre aux voix et finalement je vais vous faire voter sur les quatre parties :

1. les infrastructures routières
2. les ferroviaires
3. les voies aériennes
4. le grand canal.

Est-ce que cela vous convient comme cela, Madame WEINMAN ?

**M. VIALATTE** : Pour ma part, je voterai contre la rédaction qui est formulée dans le paragraphe sur les voies fluviales pour les raisons que j'ai explicitées tout à l'heure et puis parce que j'attends votre réponse, Monsieur le Maire : j'ai demandé que nous puissions entendre ici même ou en commission élargie les représentants de la SORELIF et j'attends des éléments sur ce point.

**M. LE MAIRE** : Ce sera fait, je vous répondrai.

La discussion est close.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal à l'unanimité, émet un avis favorable sur ces propositions.

*Récépissé préfectoral du 21 avril 1997.*