

«Besançon, capitale régionale et les différents schémas d'infrastructure ferroviaires et de transport

M. LE MAIRE, Rapporteur : Je voudrais en ce début de séance, après vous avoir renouvelé tous mes voeux, vous présenter un voeu particulier du Conseil Municipal sur la question importante que sont les infrastructures ferroviaires, notamment le TGV Rhin-Rhône et l'aménagement du territoire :

«La capitale de la Franche-Comté, soucieuse à la fois d'un développement régional, équilibré, réaliste et solidaire et de l'urgente nécessité de développement de l'axe Rhin/Rhône/Méditerranée pour le transport de voyageurs et des marchandises affirme comme prioritaires les objectifs suivants :

1) Les divers modes de transport collectif doivent être développés prioritairement et mieux connectés pour être plus attractifs et compétitifs par rapport aux transports par voitures.

2) L'aménagement du territoire et le développement économique ne peuvent avoir comme unique priorité régionale la création d'une ligne à grande vitesse qui ne prendrait pas en compte préalablement l'ensemble de la problématique des transports régionaux et interrégionaux et qui marginalise une bonne partie de la région.

3) Le nécessaire développement du transport de fret par rail doit conduire à proposer des organisations logistique et ferroviaire nouvelles tant au sein de l'agglomération qu'au niveau régional.

Ces objectifs pourront être traduits dans les actions suivantes :

1) réalisation du TGV Rhin-Rhône dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique Mulhouse-Dijon et priorité à la première tranche de la première phase Mulhouse-Besançon qui doit aboutir à la gare Viotte.

2) amélioration du tracé et des capacités de la ligne Rhin-Rhône par TGV à travers le Jura, l'Ain et le Rhône permettant de rendre très attractive la liaison Lyon/Strasbourg - et en particulier la desserte des aéroports de Bâle/Mulhouse et Satolas.

3) amélioration de la ligne Besançon/Dole/Dijon pour des liaisons rapides avec Paris et de la ligne Dole/Vallorbe/Lausanne pour des liaisons rapides avec la Suisse.

4) utilisation du futur TGV pendulaire sur la ligne Paris/Lausanne et sur la ligne Strasbourg/Lyon.

5) développement d'une gare centrale intermodale à Besançon sur le secteur Viotte. Cette gare devrait être le lieu d'échanges entre les lignes TGV, TER et les transports collectifs routiers (régionaux, départementaux, d'agglomération et urbains).

6) maintien et amélioration de la ligne Paris-Bâle pour les voyageurs de Haute- Saône depuis Vesoul en direction de Paris et pour le transport de fret.

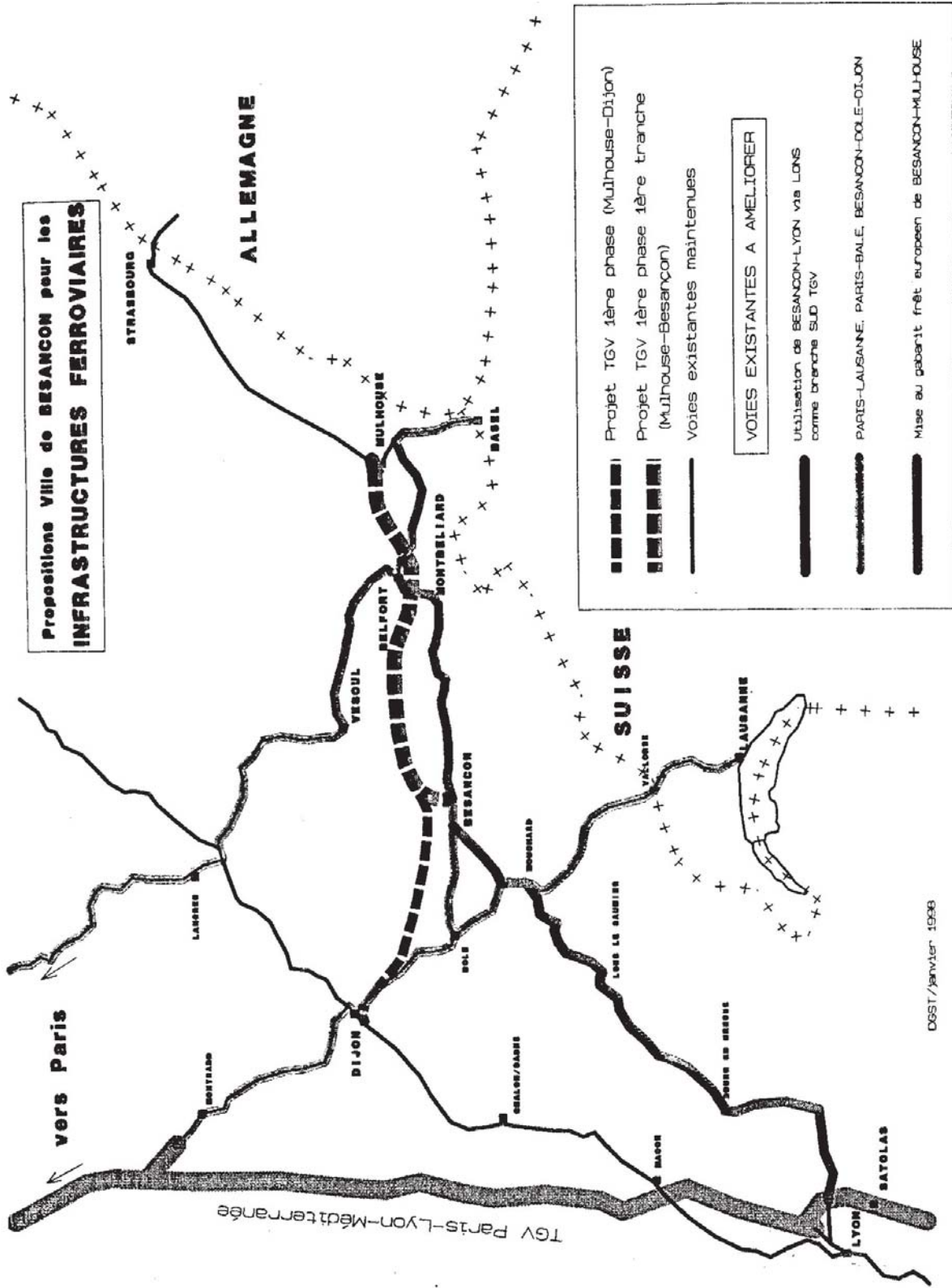
7) développement des TER et du réseau ferré d'agglomération par l'adaptation du matériel existant et la création de nouvelles gares ou haltes urbaines et périurbaines (ex. Planoise à côté du CHU).

8) développement des capacités de transport ferroviaire pour le fret dans la région et l'agglomération par la mise au gabarit «conteneurs européens» de la ligne existante Besançon-Mulhouse et création de plates-formes d'échange.

En conclusion, le Conseil Municipal est invité à approuver ces objectifs et ce plan d'action.

Le Conseil Municipal demande :

- * la réalisation rapide de la 1^{ère} tranche de la 1^{ère} phase du TGV,
- * que soient conduites des études techniques et financières détaillées correspondant aux autres points énumérés ci-dessus,
- * que ces études soient incluses dans les divers schémas régionaux et locaux (Plan des Déplacements Urbains, Schéma Directeur, Schéma Régional Multimodal des Transports)».



DGST/janvier 1998

«M. LE MAIRE : Pourquoi reprendre ce dossier ? En avril, nous avons entendu Daniel ANTONY nous en parler. Devant l'urgence de décisions qui doivent être prises tant au niveau gouvernemental que régional, c'est l'occasion pour Besançon et c'est utile pour elle de parler haut et fort pour réaffirmer sa position de capitale régionale. Je crois qu'il est important de le souligner, d'une part avant les prochains débats nationaux sur la révision de la loi sur l'aménagement du territoire et sur le rééquilibrage entre le développement du rail et de la route et d'autre part avant la mise en place du schéma régional et multimodal des transports, je crois que la Région y songe également, et avant les débats locaux sur le schéma directeur d'agglomération et sur le plan des déplacements urbains.

Lors du colloque qui s'est tenu le 7 novembre à Mulhouse et qui avait pour objet la liaison Rhin-Rhône-Méditerranée, nos représentants, et notamment Daniel ANTONY, ont fait une intervention au nom de la Municipalité en rappelant notre position, c'est-à-dire favorable au projet de TGV sur l'axe Mulhouse-Dijon. Une étude préalable à la DUP devrait être lancée, il faudra qu'on réaffirme qu'on veut absolument qu'elle démarre dans les meilleurs délais. Quant à la première tranche de la première phase, c'est-à-dire Mulhouse-Besançon, nous pensons qu'il faut relancer cela aussi car c'est très important. Et on complète par la branche Sud telle qu'elle est approximativement localisée mais qui ne convient pas à tout le monde. Il nous paraît également important et nécessaire d'améliorer les voies existantes : Bâle/Paris, Besançon-Lons-Bourg-Lyon, Besançon-Dole-Dijon, Dijon-Dole-Vallorbe. De plus, la gare Viotte doit devenir une gare voyageurs intermodale et une vraie gare de desserte de la capitale comtoise. Ce sont les positions que nous avons prises depuis un certain temps et que nous nous sommes permis d'adresser au Premier Ministre, aux ministres concernés, aux Députés du Département et je crois qu'elles ont été accueillies avec beaucoup d'intérêt. Nous pouvons donc, je pense, réaliser un consensus indispensable à l'inscription prochaine du projet TGV. Vous savez que deux TGV sont en concurrence, c'est le moment de forcer un petit peu sur le TGV qui nous intéresse.

Vous avez sur vos bureaux une carte qui résume nos objectifs. La ligne Mulhouse-Dijon est en rouge, la partie rouge un peu plus épaisse correspond à la première tranche de la première phase, c'est-à-dire Mulhouse-Besançon qui aboutit à la gare Viotte. L'amélioration du tracé des capacités de la ligne Rhin-Rhône par TGV à travers le Jura, donc venant de Besançon, c'est la ligne en vert qui passe par Lons, Bourg-en-Bresse et qui arrive à Lyon, donc c'est à la fois une desserte intéressante pour Satolas et pour Bâle-Mulhouse. L'amélioration de la ligne Besançon-Dole-Dijon est en bleu, puisque dans la première tranche on arrivera à Besançon par TGV donc par du pendulaire. On essayait le pendulaire aujourd'hui même d'après ce qu'on m'a dit, de Besançon-Dole jusqu'à Dijon. On pourra donc compléter assez vite lorsque la première phase jusqu'à Besançon sera réalisée en TGV. On vous rappelle également l'intérêt de la ligne Paris-Lausanne et le développement de la gare intermodale de Besançon qui sont toujours dans nos objectifs, de même que le développement des TER et du réseau ferré d'agglomération -nous songeons notamment à toutes les communes du District- avec des créations de nouvelles gares, des haltes urbaines ou péri-urbaines et le développement de capacité de transport sur le fret entre Besançon et Montbéliard, c'est la ligne qui est en orange sur cette carte. Le vœu reprend tout cela et, comme je le rappelais tout à l'heure, il n'y a absolument rien de changé par rapport à ce que nous avons ici même ensemble décidé lorsque Daniel ANTONY avait fait son intervention.

Mme GUINCHARD-KUNSTLER : Je vais simplement faire une proposition. Effectivement, à l'issue de la réunion du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire, le gouvernement a annoncé officiellement que fin janvier une décision serait prise quant au choix entre les deux TGV Est et Rhin-Rhône. Il me semble donc essentiel que la position de la Ville soit claire. C'est dans le texte

mais il faut l'affirmer plus précisément et réclamer le lancement des procédures conduisant à la déclaration d'utilité publique du TGV Mulhouse-Dijon. Le voeu ne prend pas, me semble-t-il, suffisamment en compte ce point important.

Ce voeu, voté je l'espère à l'unanimité du Conseil Municipal, permettra de soutenir les démarches de l'ensemble des élus régionaux réclamant la DUP. J'ajouterai que dans la position qu'elle défend depuis un an, la Ville réclame clairement que la DUP qui sera prise tienne bien compte de la liaison de la ligne nouvelle avec la gare Viotte. Et on sait que les travaux préliminaires ne prenaient pas en compte cela.

M. FOUSSERET : Concernant l'amélioration de la ligne Besançon-Dole-Dijon, j'ai toujours demandé que soit réalisée une étude indépendante sur l'utilisation éventuelle du pendulaire. Je tenais à réaffirmer le caractère indépendant de l'étude d'une part et puis la possibilité d'utilisation du pendulaire pour cette liaison rapide d'autre part. La deuxième chose qui me paraît intéressante, et je suis heureux de voir que ça figure dans ce voeu, c'est qu'on reparle enfin de la gare et de la halte de Planoise qui permettra donc de desservir tout l'Ouest de Besançon. Je rappelle ma position. Je ne demande pas qu'on modifie ce voeu mais je tiens à redire très clairement que pour moi il est important que l'on puisse étudier cette possibilité.

M. DUVERGET : Le voeu que vous nous présentez est un voeu capital, si je peux faire ce jeu de mot, parce qu'il explique maintenant quelle serait la position de la Ville de Besançon alors que pour ce TGV il y a eu des avis assez divergents depuis quelques années, notamment entre les conceptions du TGV Chevènement et du TGV Voynet. Besançon Capitale doit effectivement, ça me paraît important, donner un avis sur le parti à prendre en matière de TGV.

Je noterai quelques interrogations par rapport à votre proposition. La première et là vous ne pouvez sans doute pas y répondre, c'est qu'il n'y a pas évidemment de calendrier sur ce projet, c'est-à-dire qu'il n'y a aucune date et il n'est pas indiqué même que vous souhaitiez que cette ligne puisse aboutir dans un délai de tant d'années correspondant à tel plan national. Je crois qu'il faudrait quand même essayer d'affirmer quelque chose dans ce domaine parce qu'un voeu de cette nature, qui engage la Ville de Besançon mais qui n'est pas un voeu de pression dans un calendrier de réalisation, même si les financements ne sont pas encore connus, naturellement, me paraît un peu artificiel.

Le deuxième problème que pose votre proposition, c'est celui du vrai TGV et du faux TGV. Il y aurait un vrai TGV qui partirait de Mulhouse -via Besançon- mais à Besançon où ? Vous proposez effectivement une gare centrale intermodale à Besançon sur le site de Viotte. La première question qui se pose, c'est une question purement technique de tracé. Jusqu'à maintenant il avait été envisagé un tracé allant vers une gare dans le Nord de Besançon, à Auxon et un certain nombre d'études géologiques avaient été réalisées de façon à gêner le moins possible les riverains mais également à partir d'un certain coût. Si le TGV lancé arrive à Besançon Viotte, il faut revoir un tracé visant à plonger sur Besançon Viotte, un tracé nouveau et une arrivée à Besançon sans doute à vitesse très réduite. Donc vrai TGV, sans doute, jusqu'à Besançon. Et ensuite, faux TGV, parce qu'on peut être dans des wagons TGV mais se trouver sur une ligne ancienne, le pendulaire ne fera pas gagner beaucoup de temps entre Besançon et Dijon. Il s'agit, je l'ai bien compris, de préserver les intérêts d'une part de Besançon centre et d'autre part de Dole. C'est ça l'avantage de la solution que vous proposez, à travers le pendulaire entre Besançon et Dole.

Mais il y a une zone de rupture qui apparaît, qui peut être compensée par l'idée de distinguer le lieu de la gare du lieu de la ligne TGV, c'est ce que vous avez matérialisé sur la carte mais cela demanderait des précisions, à savoir le TGV lancé, certains iraient directement sans s'arrêter à Besançon sur Dijon par une voie nouvelle ultérieure et donc une autre partie des TGV, des rames plongeraient sur Besançon à une vitesse cette fois-ci plus réduite à l'arrivée et utiliseraient la voie normale, naturelle, historique entre Besançon et Dijon. Mais il ne s'agit plus de la même notion de TGV et ce qu'il me paraît intéressant de souligner, c'est quelle fréquentation de la gare Viotte faut-il par le TGV, quel nombre de trains seront déviés depuis Mulhouse pour plonger sur Besançon et s'y arrêter, plutôt que de dire on aura effectivement à ce moment-là une gare à Besançon.

Autre point qui me paraît important : si la gare est à Besançon, cela conditionne de nouvelles arrivées bien sûr au Nord de Besançon. Il paraissait, dans les schémas antérieurs, relativement facile d'alimenter par système autoroutier, par plateforme plurimodale le secteur d'Auxon, c'était notamment le voeu de la Haute-Saône. Après tout, la Haute-Saône n'est peut-être pas à dix minutes près de la gare TGV. Mais si la gare est à Besançon, il faudra envisager des pénétrantes très importantes qui, on le sait, devront être sans doute financées non pas sur les crédits européens ou sur les crédits nationaux que peut recueillir le TGV mais sur des crédits locaux, départementaux et régionaux.

Et puis enfin il manque un élément dans votre dossier, me semble-t-il, quand vous parlez d'utiliser la voie traditionnelle, celle qui est en vert, plongeant vers le Sud. Ce que souhaitent les Jurassiens c'est une branche Sud et c'est effectivement celle-là qui fâche actuellement. C'est celle qui fâche les Dijonnais, les Bourguignons, c'est celle qui fâche aussi semble-t-il les Nordistes de Franche-Comté et, par habileté ou par omission, je soupçonne que ce soit par habileté, vous n'en avez pas parlé mais c'est un peu dommage. Il s'agit bien de la branche Sud TGV qui plongerait quelque part vers le Sud entre Dole et Auxonne pour irriguer une partie du Jura. C'est une revendication des Jurassiens qui est actuellement de plus en plus avancée sur le plan national pour débloquer la situation du TGV.

Enfin dernier point, un point pour lequel je ne peux qu'apporter une approbation en terme d'aménagement du territoire, c'est une certaine séparation que vous faites dans l'avenir entre les lignes de fret et les lignes voyageurs. Je crois que c'est effectivement important pour la Franche-Comté qui actuellement utilise très mal son réseau ferré en matière de fret et ça peut être également une alternative face au renoncement du canal Rhin-Rhône à grand gabarit, donc il s'agit là d'un élément favorable. Mais pour l'instant, sur ce voeu qui est déterminant, j'ai trop de points d'interrogation pour pouvoir m'y associer et donc je préfère m'abstenir par rapport à des éléments qui me semblent encore avoir été vus un peu rapidement par la Municipalité.

M. LE MAIRE : Daniel ANTONY et Bernard REGNIER répondront tout à l'heure. Je voudrais simplement vous dire que si on n'a pas parlé de la branche Sud du TGV, ce n'est pas par habileté mais parce qu'elle fâche tout le monde. Elle n'est précisée nulle part, aussi on ne va pas s'amuser à mettre sur une carte une branche Sud. Pour l'instant, nous nous contentons de la ligne actuelle (en vert) améliorée, aménagée, qui sera un peu une branche Sud pour les Jurassiens, passant par Besançon et alimentant Mouchard, Lons, etc. en attendant que les Dijonnais et les gens du Jura se mettent d'accord pour qu'on arrive à une branche Sud. Ce qui est inscrit là en pointillé va déjà nous porter à l'année 2020-2030. Donc la branche Sud ce sera peut-être 2050, d'autres que nous aurons l'occasion sans doute d'y penser avec plus de précision.

Dans un premier temps, ce qui nous intéresse et qui est important pour faire avancer la mécanique, c'est la première tranche de la première phase en descendant sur Besançon, étant entendu que nous sommes bien d'accord pour qu'il y ait une directe qui sera la deuxième tranche de la première phase pour aller jusqu'à Dijon mais en direct où passeront au moins les deux tiers des TGV. Je crois qu'on a une estimation d'une cinquantaine de TGV qui circuleront entre Mulhouse et Dijon et sur ceux-ci, quinze au maximum viendront sur Besançon. Par la suite, les autres iront directement, s'ils veulent s'arrêter à une gare, à Auxon ou ailleurs pourquoi pas. Cela a été je crois au centre de toutes les préoccupations du groupe de travail qui s'est réuni à plusieurs reprises, qui a écouté, entendu beaucoup de partenaires afin de faire en sorte que Besançon prenne une position rapide et fédératrice sur ce dossier.

M. JACQUEMIN : Monsieur le Maire, cette note est ambitieuse et ambiguë à la fois.

M. LE MAIRE : Ambitieuse, oui !

M. JACQUEMIN : Elle est ambitieuse et à sa première lecture, je m'en suis réjoui car effectivement elle aborde une problématique quasi d'ensemble des modes de transports puisque, comme il vient d'être souligné, on y traite également des transports régionaux et des transports de fret. Donc on voit bien qu'il y a derrière ce vœu un désir d'approcher globalement la politique des transports en Franche-Comté et je m'en réjouis pour deux raisons. Premièrement parce que je crois qu'effectivement et dans l'actualité les sujets de discussions avec la SNCF le prouvent, nous avons d'abord à bien réfléchir sur ce que doivent être les transports régionaux, c'est clair et on doit aussi réfléchir compte tenu de la croissance du transport routier sur le rôle que doit jouer la SNCF dans le transport du fret. Donc il est tout à fait clair que nous devons de ce point de vue-là avoir une approche globale et notamment pour la capitale régionale qui devrait avoir un équipement de plateforme multimodale important. Sur ce point, je crois que cette note est ambitieuse.

Mais n'est-elle pas aussi ambiguë sur son objectif ? Ce sont les propos de Mme GUINCHARD-KUNSTLER qui m'interrogent un peu car elle nous a dit à l'instant, et vous l'avez confirmé, qu'il fallait émettre un souhait fort de la part du Conseil Municipal à un moment où des décisions doivent se prendre au sein même du Gouvernement dans l'ordre des priorités de construction des TGV. C'est bien de cela dont nous parlons. Ce n'est donc pas tellement des politiques de transports de fret allant à 2015 ou 2020 mais bien de cibler une expression forte de volonté du Conseil vis-à-vis des choix qui doivent être faits ces jours-ci. De ce point de vue-là, est-ce qu'on ne court pas, Monsieur le Maire, plusieurs lièvres à la fois ? Est-ce que nous ne devrions pas resserrer notre vœu précisément sur cette dernière problématique de choix ? Sur ce point-là, il y a aussi pour moi un peu une ambiguïté. Vous parlez dans votre vœu de «la réalisation du TGV Rhin-Rhône dans le cadre de la DUP Mulhouse-Dijon». Quand on dit cela, me semble-t-il, on affirme clairement puisque c'est le cas de la DUP, qu'il y a un TGV non pendulaire, un vrai TGV entre Mulhouse et Dijon, c'est bien cela ?

M. LE MAIRE : Oui.

M. JACQUEMIN : Vous parlez également de l'utilisation du futur TGV pendulaire sur la ligne Paris-Lausanne et sur la ligne Strasbourg-Lyon. Alors on va faire en clair sur l'axe Rhin-Rhône deux TGV, un vrai et un faux, un TGV pendulaire Strasbourg-Lyon. Est-ce qu'on n'en demande pas un peu trop ? Est-ce qu'on n'obscurcit pas un petit peu aux yeux de l'Etat notre volonté ? Il me paraît bien ambitieux de vouloir tout à la fois. Voilà ce que je voulais dire et pour ma part je ne serais pas d'accord si on remettait en cause le principe même du vrai TGV sur l'axe Mulhouse-Dijon et Mulhouse-Lyon.

C'est vrai qu'il y a des choses qui fâchent comme vous l'avez dit sur la partie Sud, alors n'en faisons peut-être pas trop. Vous avez raison de ne pas mettre le doigt sur cette question-là mais pour autant faut-il affirmer et demander toutes ces modernisations vers le Sud ? Je n'en suis pas si sûr. Il y a un point sur lequel je suis d'accord avec vous qui n'était peut-être pas bien étudié auparavant, c'est la desserte de Viotte. Je suis tout à fait d'accord avec vous pour que l'on demande dans le cadre de la réalisation de la première tranche de la première phase une desserte de Viotte. Il y a des problèmes techniques certains mais le demander ne coûte rien. Quant à l'affirmation d'une vocation de la gare Viotte, j'en suis bien d'accord mais c'est un vaste projet urbain parce que l'accès à ce site reste tout de même très difficile.

M. LE MAIRE : Je pense qu'on a voulu mettre dans ce voeu l'ensemble des questions qui se posent régionalement sans en omettre aucune parce que, si on avait pris simplement comme voeu le premierement : réalisation du TGV Rhin-Rhône dans le cadre de la DUP, priorité à la première tranche de la première phase, point final, je crois qu'on aurait été très incomplet. Nous avons voulu nous positionner sur un ensemble qui me paraît très intéressant.

On ne peut pas non plus aller très loin dans la technique ; quand on parle de pendulaire ou non pendulaire, je n'y connais personnellement pas grand chose. Je sais ce que c'est mais ce n'est pas à nous de décider. Quant au calendrier que réclamait tout à l'heure M. DUVERGET, qui pourrait émettre un avis sur un calendrier ? Je crois que la SNCF et l'Etat ne savent même pas exactement quels délais il faudra et à partir de quand on va essayer de construire une ligne.

On pourra peut-être ajouter dans les meilleurs délais ou dans les plus brefs délais, pourquoi pas, afin de montrer que l'on veut que cela aille vite.

Mme GUINCHARD-KUNSTLER : Pour compléter les propos de M. le Maire, j'aimerais dire que la proposition que nous développons depuis une année sur Besançon permet de répondre clairement à ce que techniquement on appelle le maillage interrégional autour des grandes lignes TGV. Et je peux vous assurer que la proposition qui a été faite par la Ville de Besançon, et je reviens là-dessus, de faire en sorte qu'il y ait une connexion entre la ligne nouvelle Mulhouse-Dijon et la gare Viotte, qui permettra d'imaginer des TGV allant sur Dole mais surtout sur Lons-le-Saunier ou Bourg-en-Bresse, a été un élément essentiel qui a fortement intéressé les élus jurassiens mais encore beaucoup plus les élus de Bourg-en-Bresse et Bourg-en-Bresse nous soutiendra dans le cadre de la DUP, pour cette connexion entre la ligne nouvelle et la gare Viotte. C'est quelque chose de nouveau et pour la première fois depuis deux mois, l'Association TGV Rhin-Rhône, qui n'avait pas compris l'intérêt de cette connexion, la reprend et se bagarre sur notre position parce qu'elle a compris qu'elle permettait de rendre cohérente la création de la ligne Mulhouse-Dijon sans exclure ni le Jura ni Bourg-en-Bresse.

J'aimerais simplement redire que la priorité dans les quinze jours à venir, c'est la prise en compte de la réalisation de la déclaration d'utilité publique.

M. REGNIER : Je voudrais revenir sur l'ambiguïté dont a parlé M. JACQUEMIN. Je pense qu'il n'y a pas d'ambiguïté. On y a bien réfléchi, on y a travaillé avec beaucoup de monde, on y a même travaillé avec la mission Rhin-Rhône qui évidemment n'est pas complètement d'accord avec notre position et ça se conçoit. Mais les arguments qu'on a avancés les amènent aujourd'hui à reculer ou à modifier un nombre de points principalement par rapport au Jura. Pour rester technique au niveau des TGV, il existe actuellement des TGV mais les TGV pendulaires n'existent pas. Alstom et la

SNCF sont en train d'essayer d'en mettre un au point, les premiers essais ont eu lieu aujourd'hui. Ce qui existe aujourd'hui dans d'autres pays, des trains classiques aménagés en pendulaires pour aller plus vite. Donc aujourd'hui les TGV pendulaires n'existent pas et cela mettra sûrement encore des années avant qu'on arrive à les mettre au point et qu'ils soient mis en circulation.

Comme l'a dit le Maire, je crois que l'intérêt de notre proposition est de faire une synthèse au niveau régional et de satisfaire le plus grand nombre. Quand on parle de Mulhouse-Dijon, c'est vrai que la DUP doit être prise le plus tôt possible car à partir du jour où le Gouvernement prendra la DUP, il faut savoir qu'il faut dix ans avant que le premier TGV roule, et à condition que tout aille bien ! C'est le minimum. Ensuite il faut trouver le financement et vous connaissez les nouvelles règles de financement : que ce soit pour les autoroutes ou les voies ferrées, on est maintenant soumis aux nouvelles normes européennes, donc les financements avec des seuils de rentabilité. Cela veut dire que si le TGV n'est pas assez rentable, il faudra trouver des financements complémentaires principalement par les régions donc ce n'est pas quelque chose qui va être facile à monter. C'est pour cette raison que la proposition de faire déjà une phase qui se termine à la gare Viotte devrait réduire le coût de manière importante, ce qui nous permettrait d'avancer un peu plus vite. L'arrivée à la gare Viotte est tout à fait possible ; je crois qu'il ne faut absolument pas toucher à la ligne existante dans le secteur de Voray-Devecey et il faut une bretelle qui reprenne cette ligne existante. C'est exactement ce qu'a prévu la SNCF puisqu'il faut savoir que dans le projet, la desserte de la gare Viotte était prévue et que dans le coût, la SNCF a prévu la remise en état et la mise à 110 km/h de la ligne entre Devecey et la gare Viotte. Une telle proposition est importante pour la Ville car cela va amener des modifications importantes sur le site de la Viotte. C'est pour cela qu'on voudrait globaliser l'ensemble des projets pour arriver un peu à ce qu'a fait Dijon, c'est-à-dire à une gare TGV importante mais aussi une gare pour les transports régionaux et pour les bus qui desservent les autres villes de notre région. Donc pour répondre à M. DUVERGET, c'est très possible en utilisant la voie existante puisque la SNCF a déjà fait l'étude et le financement est prévu dans le cadre du projet TGV.

Pour revenir maintenant à notre proposition d'améliorer la voie existante entre Dole-Besançon, une partie est facilement aménageable, c'est la partie entre Dole et Dijon. Au niveau technique, mettre ce tronçon-là à 220 km/h peut se réaliser sans beaucoup de frais contrairement à la partie Dole-Besançon qui nécessitera un investissement plus important. Je vous précise quand même que dans ce projet, Mulhouse-Strasbourg est à 220 km/h, ce ne sera pas une ligne à 300 km/h. La SNCF va utiliser la voie existante Strasbourg-Mulhouse à 200 km/h pour continuer par une ligne qui sera à 300 km/h. On peut très bien reprendre des tronçons qui sont à 180 km/h comme Besançon - Dole et puis remettre à 200 ou 220 km/h d'autres tronçons. Avec un TGV classique, la perte de temps entre le passage par la Viotte et l'autre passage, je parle principalement pour les trains qui s'arrêtent, est quand même assez minime. La perte de temps estimée entre le débranchement de la ligne nouvelle et l'arrivée à la gare Viotte est de 7 minutes et la perte de temps estimée par un TGV classique entre Besançon et Dijon est de 11 minutes. Ce ne sont pas des pertes de temps énormes. Desservir complètement la région par des TGV qui arriveraient de Strasbourg, qui passeraient par la ligne de Lons, il y aurait quand même un gain de temps important puisque les TGV rouleraient entre Strasbourg et Besançon à une vitesse importante, 220 et 300 km/h sur certains tronçons pour terminer à une vitesse normale car on aura quand même du mal à mettre une partie de cette ligne à 200 km/h, cela sans de très gros investissements, nécessitera à terme effectivement une nouvelle ligne. Mais je pense qu'il faut quand même rester dans le temps puisqu'on nous parle d'une première phase Mulhouse-Dijon, puis une deuxième phase Dijon - Paris Sud-Est et une troisième phase Genlis-Auxonne qui redescendait mais il faut être conscient des délais. C'est 10-15 ans la première phase, 20-25 ans la deuxième et 30-40 ans la troisième. C'est un

petit peu les ordres de grandeur donc il ne faut pas non plus tomber dans le panneau de dire : mettons tout noir sur blanc tout de suite. Je crois que ce qu'on souhaite, c'est ce qui est faisable dans les 10 ans et utilisons cela pour irriguer au mieux la région pour les 20 ans qui suivent.

Je termine sur le schéma régional qui commence à être retravaillé au niveau de la Franche-Comté. La Ville souhaite qu'on travaille différemment et qu'on prenne en compte la desserte des grandes agglomérations. Je vais donner un exemple tout bête : aujourd'hui on a la côte de Morre avec tous ces accidents et une voie ferrée qui dessert Valdahon-Besançon. Demain je vois très bien au niveau du schéma régional qu'on conventionne beaucoup plus d'allers retours entre Valdahon et Besançon pour desservir tout ce secteur-là. Il y a déjà 5 allers retours aujourd'hui, soit 10 trains qui sont fort utilisés mais il y a des besoins supplémentaires pour desservir les écoles. On fait rouler sur ces secteurs des cars et des trains et je pense qu'il faut qu'on prenne en compte globalement tout cela, ce qui amènera la Ville à modifier son réseau de desserte de transports en commun pour prendre en charge le supplément de voyageurs arrivant à la Mouillère.

M. LE MAIRE : J'avais bien dit que c'était un cheminot qui s'exprimait, avec compétence.

M. ANTONY : Monsieur le Maire, je ne suis pas cheminot mais en tant qu'Adjoint à l'Urbanisme, ce qui m'intéresse c'est bien sûr de conforter le rôle de la gare Viotte comme gare centrale intermodale. Je voudrais rappeler à mes collègues que 86 % des transports collectifs de l'agglomération sont intra-urbains, c'est-à-dire qu'ils sont réalisés par la CTB, c'est donc logique que dans la ville on organise ce noeud d'échanges intermodal, ce qui nous permettrait, soit dit au passage, de libérer la Boucle de la gare routière actuelle. Et je crois que le grand chantier du prochain mandat sera précisément de construire cette gare intermodale sur le site de la gare Viotte et de libérer la Boucle d'un espace qui s'ouvrira à une opération d'urbanisme majeure pour notre ville.

M. LE MAIRE : On est en train d'établir le programme du prochain mandat si je comprends bien ? Vous le notez tous.

M. ANTONY : Tout à fait, Monsieur le Maire, mais c'est dans la logique des réunions que nous avons commencé à reprendre avec notre partenaire de la SNCF. Je voudrais simplement rappeler que nous ne sommes pas les élus de la SNCF, Monsieur le Maire, mais les élus de la Ville de Besançon et que c'est à ce titre que nous demandons à nos collègues de soutenir ce voeu qui nous réunit tous parce que nous voulons bien sûr que cette ville se développe harmonieusement.

On nous a dit tout à l'heure que le voeu était un peu artificiel. Je voudrais seulement préciser que l'arbitrage ministériel est imminent, autant taper fort avant que cet arbitrage ne se fasse en défaveur de notre région et de notre ville. D'autre part, il y a un calendrier qui nous tient à coeur, c'est celui de la réflexion sur le schéma régional et multimodal des transports, il est nécessaire que la Ville se positionne dans le débat régional qui tarde un peu à venir.

Ce voeu que nous proposons ce soir, Monsieur le Maire, en conclusion si vous le permettez du débat, il est dans la ligne de notre délibération du mois d'avril dernier. Il a une position fédératrice, réaliste et solidaire qui prend en compte les intérêts de tous les Franc-Comtois. Ce voeu a suscité, vous l'avez rappelé, l'intérêt des élus et responsables de tous bords de toute la Franche-Comté ainsi que de la Commission Transport du CESR régional et ce voeu ménage les intérêts de la capitale régionale, il prépare l'avenir et je souhaiterais qu'il s'appuie sur tous les élus de Besançon.

M. LE MAIRE : Donc c'est un voeu qui peut être repris dans les semaines et les mois qui viennent pour le prochain Conseil Régional.

M. JACQUEMIN : Monsieur le Maire, j'attendais les explications qui étaient données pour me prononcer. Je ne m'associerai pas à ce voeu, je m'abstiendrai car je maintiens qu'il est ambigu. Autant je suis d'accord sur la partie qui souhaite que se réalise le TGV et la première phase qui dessert Besançon et qu'on revoie dans la DUP l'accès Viotte mais la deuxième partie d'explication qui a été donnée me confirme dans l'idée qu'on profite de cette demande pour casser le projet d'ensemble TGV Rhin-Rhône vers le Sud et je ne vois pas le mélange des genres entre le vrai TGV et le faux TGV. Pour cette raison, je ne m'associerai pas Monsieur le Maire, à ce voeu.

M. LE MAIRE : Chacun a bien le droit de dire ce qu'il pense. Je vous propose ce voeu mais je vais le modifier un tant soit peu, notamment au premier paragraphe, le premièrement : réalisation du TGV Rhin-Rhône dans le cadre de la DUP Mulhouse-Dijon, j'y ajouterais «qui doit être prise dans les meilleurs délais» parce que c'est cela qui est important pour l'instant. En deuxièmement, je mettrais «priorité doit être donnée à la première tranche de la première phase Mulhouse-Besançon et doit aboutir à la gare Viotte». Ces modifications montrent mieux qu'on veut déjà la DUP et ensuite et rapidement la première tranche de la première phase Mulhouse-Besançon jusqu'à la gare Viotte. Et puis tout à la fin, lorsqu'on dit : le Conseil Municipal demande, j'ajouterais en premier point «demande que les procédures conduisant à la DUP soient prises dans les meilleurs délais».

M. PINARD : Une toute petite modification : maintien et amélioration de la ligne Paris-Bâle pour les voyageurs de Haute-Saône depuis Vesoul, moi je crois qu'il faut supprimer «depuis Vesoul» parce que les arbitrages internes à la Haute-Saône ne sont pas rendus.

M. LE MAIRE : On supprime donc «depuis Vesoul».

Je vous propose donc de voter sur le texte suivant :

«La capitale de la Franche-Comté, soucieuse à la fois d'un développement régional, équilibré, réaliste et solidaire et de l'urgente nécessité de développement de l'axe Rhin/Rhône/Méditerranée pour le transport de voyageurs et des marchandises affirme comme prioritaires les objectifs suivants :

1) Les divers modes de transport collectif doivent être développés prioritairement et mieux connectés pour être plus attractifs et compétitifs par rapport aux transports par voitures.

2) L'aménagement du territoire et le développement économique ne peuvent avoir comme unique priorité régionale la création d'une ligne à grande vitesse qui ne prendrait pas en compte préalablement l'ensemble de la problématique des transports régionaux et interrégionaux et qui marginalise une bonne partie de la région.

3) Le nécessaire développement du transport de fret par rail doit conduire à proposer des organisations logistique et ferroviaire nouvelles tant au sein de l'agglomération qu'au niveau régional.

Ces objectifs pourront être traduits dans les actions suivantes :

1) réalisation du TGV Rhin-Rhône dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique Mulhouse-Dijon qui doit être prise dans les meilleurs délais.

2) priorité à la première tranche de la première phase Mulhouse-Besançon qui doit aboutir à la gare Viotte.

3) amélioration du tracé et des capacités de la ligne Rhin-Rhône par TGV à travers le Jura, l'Ain et le Rhône permettant de rendre très attractive la liaison Lyon/Strasbourg - et en particulier la desserte des aéroports de Bâle/Mulhouse et Satolas.

4) amélioration de la ligne Besançon/Dole/Dijon pour des liaisons rapides avec Paris et de la ligne Dole/Vallorbe/ Lausanne pour des liaisons rapides avec la Suisse.

5) utilisation du futur TGV pendulaire sur la ligne Paris/Lausanne et sur la ligne Strasbourg/Lyon.

6) développement d'une gare centrale intermodale à Besançon sur le secteur Viotte. Cette gare devrait être le lieu d'échanges entre les lignes TGV, TER et les transports collectifs routiers (régionaux, départementaux, d'agglomération et urbains).

7) maintien et amélioration de la ligne Paris-Bâle pour les voyageurs de Haute- Saône en direction de Paris et pour le transport de fret.

8) développement des TER et du réseau ferré d'agglomération par l'adaptation du matériel existant et la création de nouvelles gares ou haltes urbaines et périurbaines (ex. : Planoise à côté du CHU).

9) développement des capacités de transport ferroviaire pour le fret dans la région et l'agglomération par la mise au gabarit «conteneurs européens» de la ligne existante Besançon-Mulhouse et création de plates-formes d'échange.

En conclusion, le Conseil Municipal est invité à approuver ces objectifs et ce plan d'action.

Le Conseil Municipal demande :

* que les procédures conduisant à la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) soient prises dans les meilleurs délais.

* la réalisation rapide de la 1^{ère} tranche de la 1^{ère} phase du TGV.

* que soient conduites des études techniques et financières détaillées correspondant aux autres points énumérés ci- dessus.

* que ces études soient incluses dans les divers schémas régionaux et locaux (Plan des Déplacements Urbains, Schéma Directeur, Schéma Régional Multimodal des Transports)».

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, à l'unanimité moins huit abstentions, adopte ce voeu.

«M. LE MAIRE : Qu'est-ce qui est curieux ? Depuis le temps où je fais voter et où j'ai voté moi-même, lorsqu'il y a des abstentions, cela reste l'unanimité. Lorsqu'il y a une opposition, c'est à la majorité. Donc ce voeu est adopté à l'unanimité et on précisera 8 abstentions. Comme le vote blanc qui ne compte pas, l'abstention est à peu près la même chose dans notre droit français. C'est tout à fait réglementaire mais j'ai bien dit qu'on précisera les 8 abstentions. Ni courageux ni téméraires, encore moins !»

Récépissé préfectoral du 29 janvier 1998.