

**TGV Rhin - Rhône - Branche Est - Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique - Avis du Conseil Municipal**

**M. LE MAIRE, Rapporteur :** Sur l'axe Rhin - Rhône, toutes les collectivités locales plaçant le développement au coeur de l'action publique ne peuvent qu'appeler de leurs vœux une réalisation rapide de la branche Est du TGV Rhin - Rhône et de la branche Sud.

Besançon demande la réalisation, dans les meilleurs délais, de cette infrastructure majeure appelée à favoriser la mobilité et les échanges, diminuer les temps de parcours entre l'Europe du Nord et du Sud, accrocher notre agglomération aux pôles de développement de ce grand axe européen : infrastructure qui jouera ces rôles si elle s'inscrit dans une perspective d'irrigation des territoires desservis, notamment les pôles régionaux.

A plusieurs reprises, notre Conseil Municipal a pris position sur le projet, notamment les 7 avril 1997, 19 janvier et 14 décembre 1998 (plusieurs courriers ont été également adressés à M. le Ministre des Transports, à M. le Préfet de Région de Franche-Comté, Coordinateur du projet) avec des constantes fortes, prenant en compte néanmoins les évolutions du projet :

- l'impérieuse nécessité de faire de la gare de Besançon Viotte le pôle multimodal majeur d'agglomération, pôle à développer dans le cadre d'un grand projet urbain, pôle affirmé par le Schéma Directeur d'Agglomération, pôle renforcé par le Schéma Régional des Transports et les Plans de Déplacements Urbains.

- la nécessité d'organiser le projet en terme d'usages dans le cadre d'une interaction avec le schéma régional des transports, nécessité engageant la modernisation des infrastructures existantes sur les lignes actuelles : Vallée du Doubs / Dole - Lausanne / Paris - Bâle / lignes de montagne ...

- la nécessité d'aménager à deux voies électrifiées la liaison Auxon - gare Viotte, permettant, outre le passage des TGV, le passage de trains périurbains dans le cadre d'un réseau à développer, le passage de trains de fret et de l'ouvrir vers l'Ouest et vers l'Est.

- la nécessité du maintien d'une desserte en TGV de Besançon - Viotte d'un niveau au moins identique à l'existant et un accroissement du nombre par l'apport de TGV empruntant l'axe Rhin - Rhône, notamment sur l'itinéraire Strasbourg - Viotte - Lons - Bourg - Lyon par la ligne du Jura existant, dans un premier temps dès juin 2001, et dans un deuxième temps sur une branche Sud à grande vitesse permettant un itinéraire via Besançon - Viotte et Dole évitant le noeud ferroviaire dijonnais saturé.

- la nécessité d'évaluer les incidences sur la vie des habitants par les réalisations de la liaison Viotte / Auxon et de mettre en place les nécessaires mesures de protection.

Quelques revendications de notre ville ont été actées par les auteurs du projet et par le Comité de Pilotage du 5 juillet 1999.

Depuis le 29 mai et jusqu'au 29 juillet prochain, le projet est soumis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Le dossier est consultable en notre Mairie, au service Urbanisme ainsi qu'à la Préfecture de Région.

**Après examen de ce dossier, il ressort que notre Conseil Municipal doit impérativement formuler les observations ou réserves suivantes :**

- la gare de Besançon Viotte doit être confortée dans sa fonction de pôle majeur multimodal de l'agglomération bisontine. A ce titre, sa non intégration au périmètre envisagé pour la Déclaration d'Utilité Publique, la citation de quelques aménagements mineurs, l'absence de perspective de financement permettant d'envisager un réel développement lui sont préjudiciables. Cette intégration doit être décidée.

- la réalisation de la liaison Besançon - Viotte / Auxon à une seule voie n'étant pas de nature à conforter le rôle de Besançon - Viotte, ni de permettre le fonctionnement d'un réseau périurbain ou régional à même d'irriguer les territoires, n'est pas acceptable. La mise à deux voies électrifiées est une impérative nécessité.

- aujourd'hui, la gare de Besançon - Viotte bénéficie d'un nombre apprécié de liaisons TGV en origine - destination avec Paris. Ce nombre doit être maintenu au minimum :

. tant en terme de trains à grande vitesse

. que de flux de passagers : 250 000 par an annoncés contre 650 000 actuellement (chiffre absent du dossier).

- la perspective de la desserte de Besançon - Viotte par des TGV empruntant l'itinéraire Strasbourg - ligne nouvelle - Besançon - Viotte - Lons le Saunier - Bourg en Bresse - Lyon - correspondant à une demande de notre ville est appréciée. Elle ne suffit pas à engager le projet vers un choix de branche Sud envisageable sur cet itinéraire.

- le projet n'apporte pas suffisamment d'éléments permettant d'apprécier les relations nécessaires entre la ligne nouvelle à grande vitesse et le réseau existant.

A ce titre, doivent être écrites dans un souci de développement de tous les territoires des perspectives :

. d'usage de TER GV sur les lignes principales existantes notamment entre Besançon et Dijon, Besançon et Lyon, Besançon et Mulhouse

. de développement de la croix ferroviaire d'intérêt d'agglomération.

- le projet ne décrit pas clairement les perspectives de fonctionnement de deux gares de l'agglomération bisontine : Besançon - Viotte / Besançon - Auxon, la complémentarité étant indispensable à partir du pôle majeur de Besançon - Viotte.

- le projet et l'étude d'impact ne traitent quasiment pas de la liaison gare Viotte - Auxon. Les éléments apportés ne sont pas suffisants pour permettre aux habitants et aux élus des communes, de connaître les incidences sur la vie de la zone traversée et les mesures environnementales proposées pour faire face aux éventuelles nuisances.

- le projet est trop restrictif sur les perspectives de développement du couloir urbain et périurbain emprunté par la liaison gare Viotte - Auxon, l'usage d'un réseau de transport périurbain, une desserte fret, relations justifiant pleinement un développement.

- l'utilité publique du projet doit s'apprécier également dans sa contribution à permettre un écoulement de l'ensemble des flux : voyageurs et marchandises sur le couloir Rhin - Rhône.

La perspective non évaluée, non programmée, de mise à gabarit B 1 de la ligne Besançon - Mulhouse, le maintien avec accroissement significatif du trafic marchandises dans les zones urbaines existantes ne sont pas satisfaisants pour la Ville Centre et pour les populations.

Sur proposition de la Municipalité, le Conseil Municipal est appelé à :

- adopter ces demandes et observations formulées dans l'intérêt d'un développement de notre capitale régionale,

- charger M. le Maire de les adresser à M. le Président de la Commission d'Enquête.

«**M. LE MAIRE** : Vous avez lu attentivement ce rapport, on a essayé de cerner le mieux possible ce que souhaitait notre Conseil Municipal, les réserves, les observations à formuler car je crois qu'il est nécessaire d'en faire un certain nombre. Nous sommes pour l'instant dans le domaine de la Déclaration d'Utilité Publique et de l'enquête préalable qui se poursuit.

**M. FOUSSERET** : Je suis très heureux que ce soir notre Conseil Municipal puisse donner officiellement un avis dans le cadre de cette enquête préalable, la DUP du TGV Rhin-Rhône sur sa branche Est. Pourquoi ? Parce que cela va nous permettre de redire d'une façon très nette et sans aucune ambiguïté que le Conseil Municipal de Besançon est favorable à ce grand projet structurant qu'est le TGV, un projet qui doit bien sûr améliorer notre desserte avec Paris c'est sûr, mais aussi, et cela est très important je crois il faut le redire, avec Strasbourg et avec le Sud de notre pays afin de mettre en place un vrai TGV Rhin-Rhône, un TGV Marseille-Strasbourg qui est le TGV que nous appelons tous de nos vœux.

Et puis ce rapport est aussi l'occasion de préciser un certain nombre de choses auxquelles nous tenons. C'est très bien exprimé, je ne vais pas revenir dessus, dans le cadre de ce rapport et entre autres cependant, j'insisterai peut-être particulièrement là-dessus, notre demande de réalisation d'un TER-GV, ce qu'on appelle le TER-GV c'est le train express à grande vitesse que nous pourrions mettre en place entre Dijon, Dole, Besançon, Montbéliard, Belfort et Mulhouse et qui permettrait ainsi en utilisant à la fois des voies nouvelles et des voies anciennes réaménagées essentiellement d'ailleurs entre Dijon, Dole et Besançon, de mettre en place un véritable outil de désenclavement de notre région. Donc ce TER-GV je crois qu'on le souhaite tous et il est bien indiqué dans ce rapport quelle est l'importance que la Ville y attache.

Tout cela est positif et va contribuer dans les années à venir à conforter ce développement économique de l'agglomération de Besançon que nous souhaitons tous mais il y a quand même dans cette enquête préalable à mon sens un vrai problème dans les quelque 24 kg de dossiers que comporte ce rapport qui est consultable dans le cadre de la DUP, c'est le problème de la gare Viotte. J'imagine que pratiquement tout le monde a compulsé ces 24 kg de dossiers et que vous avez certainement lu à la page 102 ce qui y est inscrit concernant entre autres les prévisions de trafic à la gare d'Auxon. Il nous est dit : à terme et à l'horizon 2010 que sur 1 350 000 voyageurs prévus, 1 100 000 passeront par Auxon, 81,5 % et 250 000 à la gare Viotte, la gare de Besançon. Je voudrais dire très

calmement mais très fortement que cela n'est pas envisageable et que cela n'est pas acceptable, Besançon ne peut pas devenir l'équivalent de la gare de Baume-les-Dames, même si la gare de Baume-les-Dames par ailleurs a beaucoup de charme. Mais ce n'est pas possible que nous acceptions cela pour la capitale régionale car le rapport sur lequel nous nous apprêtons à voter le dit : la gare Viotte c'est le grand pôle multimodal de Besançon, c'est le pôle où vont arriver les bus de l'agglomération, les Trains Express Régionaux, les bus du Département, les taxis, etc.

On parle beaucoup de la croix ferroviaire qui sera entre autres desservie en partie par la deuxième voie électrifiée que nous souhaitons mettre en place dans le cadre de cette connexion entre la gare Viotte et la voie nouvelle et ensuite en partant vers l'Ouest, vers l'Est et vers le Sud, enfin vous connaissez bien tous ce projet de croix ferroviaire et le centre de cette croix ferroviaire c'est aussi la gare Viotte. La gare Viotte c'est le centre de gravité de notre PDU sur lequel nous nous sommes déjà exprimés à plusieurs reprises mais c'est aussi le centre de gravité du PDU de l'agglomération et nous devons bien entendu avoir une vision qui prenne en compte la démarche de l'agglomération.

Et nous aurons besoin dans les années à venir, et nous le mettrons certainement en place d'un grand projet de requalification urbaine sur le site de la gare Viotte, c'est pour cela que ce rapport demande d'ailleurs que l'on étende le champ de la DUP à cette gare Viotte. Il n'est donc à mon sens pas envisageable que la gare Viotte n'ait pas une activité comme nous le souhaitons, d'autant plus que nous parlons beaucoup aussi, même si certains de nos amis en doutent encore mais on va essayer de les convaincre, de la réalité d'un tram sur pneus, on a encore beaucoup à débattre par rapport à cela mais on pourrait aussi peut-être envisager que dans les années à venir depuis la gare Viotte, si la gare Viotte est un vrai centre de multimodalité, qu'un tram sur pneus puisse descendre pourquoi pas par la rue Battant, traverser le pont Battant et revenir sur la place de la Révolution ou sur la place Pasteur. Donc on a vraiment besoin d'un point fort ici sur cette gare Viotte.

Il me semble que si l'on décide à terme de s'engager dans un projet lourd et coûteux de requalification de la gare Viotte, il faut que cela serve quand même à plus que 18,5 % des voyageurs. Alors si notre choix est clair en faveur du TGV, en ce qui me concerne moi je dis que ce qui est proposé dans ce rapport par rapport à la gare Viotte, on ne peut pas l'accepter comme ceci, ce n'est pas acceptable, ce n'est pas envisageable, c'est pour cela que ce rapport insiste justement sur ce point et c'est l'occasion ce soir à ce Conseil Municipal, nous avons encore demain une possibilité de le dire à Micropolis à partir de 20 heures ou 20 heures 30, de vouloir une vraie gare Viotte, une vraie gare multimodale avec deux voies électrifiées, avec aussi un nombre de TGV suffisant, alors qu'on nous propose trois TGV actuellement dans ce rapport. Il faut au minimum que nous nous battions pour conserver l'existant, voire en obtenir plus, ce n'est pas acceptable de n'avoir que trois TGV. Bien sûr il y aura d'autres TGV qui passeront à la gare des «Auxon» mais on peut quand même avoir la volonté de dire, en tout cas moi je le dis, que nous devons nous battre pour dire que ce n'est pas acceptable et que nous devons aller bien au-delà.

Bien sûr ceci c'est la branche Est car pour la branche Sud, et personnellement je le déplore, on n'a pas fait cette DUP ensemble mais je crois qu'il faudra dire aussi et j'en profite déjà pour l'affirmer aujourd'hui mais c'est une position qui n'est pas uniquement la mienne, elle est la position de beaucoup, que c'est peut-être aussi l'opportunité pour notre ville, si nous nous battons pour cette branche Sud, avec peu de frais au niveau de Dole en mettant un petit barreau que je vois bien en oblique venant du Sud et partant sur Besançon, de pouvoir aussi mettre des trains à grande vitesse qui feront des Lyon-

Strasbourg mais en passant par la région de Dole et la région de Besançon et je crois qu'il faudra qu'à ce moment-là nous ne manquions pas aussi cette possibilité de le faire.

Je pense qu'il faudra que nous nous mobilisions. On ne peut pas perdre la bataille du TGV qui conduirait à transformer cette gare Viotte en une gare désertique alors que notre ambition à nous tous je crois ici dans cette salle c'est de faire de cette gare Viotte un grand pôle central, un pôle d'animation de l'ensemble de l'agglomération.

**M. POMEZ :** Je crois que nous avons exprimé déjà à de multiples reprises la position des Verts sur ce dossier TGV mais moi je suis très content du discours que vient de tenir M. le Député, je crois qu'il y a une évolution intéressante dans ce dossier de la branche Est. J'ai envie de confirmer ce qui peut être dit dans ces réserves ou dans ces remarques, dans ces observations, effectivement, conforter la gare Viotte dans sa fonction de pôle majeur multimodal d'agglomération et j'ai envie de poursuivre comme aussi centre d'activités et de développement, c'est-à-dire qu'on peut même renforcer un petit peu cette phrase. La seule chose sur laquelle nous pourrions peut-être faire évoluer ces observations, c'est que, pour tenir compte de cette évolution du discours notamment que vous avez eu Monsieur le Député, et pour intégrer les éléments nouveaux par rapport à ce débat, il ne faut pas trop insister peut-être sur Auxon. Nous n'avons pas ici à la Ville de Besançon à insister sur ce site extérieur et à rappeler tout au long du rapport cette gare d'Auxon que nous n'avons pas à valoriser.

Moi je serais prêt au nom des Verts à voter ces observations en remplaçant tous les endroits où on parle de la liaison Besançon Viotte Auxon par liaison Besançon Viotte ligne nouvelle. Laissons petit à petit le débat avancer et évoluer, nous n'avons pas le même rôle que celui du District et peut-être par là montrons notre détermination effectivement à renforcer la gare Viotte.

J'en profiterai après cette proposition pour vous dire qu'il est vraiment dommage et que je tiens à déplorer que ce document qui sert à nourrir les débats sur la branche Est n'ait pas été diffusé aux Bisontins et notamment aux élus bisontins, aux élus du Conseil Municipal mais à d'autres aussi, alors qu'il a été distribué très généreusement sur toute la périphérie de la Ville, de Franois à Avanne, enfin bref sur toute la périphérie de la Ville avec un courrier d'accompagnement du Préfet et puis une lettre aussi, une première page d'un Préfet de Haute-Saône. Il y a eu en tout cas une éviction de diffusion de ce dossier qui met le doigt sur le fait que Besançon, je pense, a été la grande perdante de ce dossier branche Est. Alors je crois qu'on est en train de récupérer un petit peu les choses et il me semble important pour ma part de voter ces quelques remarques si on change en tout cas la partie Auxon par ligne nouvelle tout simplement, ce qui je pense, ne posera pas de problème.

**M. FOUSSERET :** Je voudrais simplement dire à Christophe POMEZ que ma position n'a pas évolué, elle a toujours été celle-ci, elle a même été écrite dès 1997 dans des documents de campagne que je tiens à votre disposition, cher ami. Cela a été ma position constante.

**M. DUVERGET :** C'est le dossier chaud de ce début d'été et depuis longtemps. Je crois que demain ce qui sera important c'est de parler de Besançon les deux gares. Après tout il y a un village aujourd'hui célèbre dans une région voisine qui s'appelle Les Deux Eglises (rires). Besançon les deux gares, une gare sur une ligne nouvelle qui est la gare d'Auxon et une gare de redistribution par rapport au réseau ferré existant qui est la gare Viotte. On ne peut pas opposer les deux, les deux ont leurs fonctions, les deux sont



complémentaires surtout dans l'esprit d'agglomération. La nouvelle gare d'Auxon aura un rôle plus large bien sûr vis-à-vis notamment de nos voisins de Haute-Saône, il ne s'agit pas de faire venir les Haut-Saônois jusqu'au centre-ville. La gare Viotte multimodale, puisque les études sont commandées et tout le monde est d'accord là-dessus, aura aussi un rôle de lien dans le cadre des TER et pas seulement donc dans le cadre de l'accueil des marchandises ou des voyageurs.

Ce qui me semble important, c'est de pouvoir répondre à trois questions. Premièrement, qu'est-ce qui permet à Besançon et à l'agglomération bisontine d'être mieux reliées aux capitales européennes ? Deuxièmement, qu'est-ce qui permet à Besançon d'être mieux reliée au Nord Franche-Comté ? Et troisièmement quels sont les aménagements qui devront être réalisés tant autour de Viotte que du côté d'Auxon pour répondre aux deux premiers impératifs ? Je crois que cela est quelque chose qui est essentiel, sachant bien sûr qu'aujourd'hui le TGV est lancé dans ces démarches y compris financières puisque la Région de Franche-Comté a acté il y a maintenant une dizaine de jours sa participation pour la branche Est en coopération étroite avec les régions Alsace et Bourgogne. Cela veut dire que les engagements sont maintenant pris et qu'entre 2004 et 2008 se réalisera la première tranche. Cela veut dire aussi qu'on ne doit pas compter uniquement sur le développement de Besançon Viotte pour débloquent l'ensemble de l'agglomération et l'ouvrir. Il faut certes renforcer le lien entre la gare Viotte et la gare d'Auxon mais en même temps les utilisateurs regarderont ce qui est le plus pratique pour eux. Ce qui est le plus pratique dépendra tout simplement de la qualité du service, de la distance temps y compris en utilisant les véhicules individuels parce qu'effectivement l'objectif est intéressant d'amener les transports collectifs au centre à la gare Viotte mais qui aujourd'hui, on l'a vu dans les perspectives de PDU, acceptera de changer profondément ses habitudes sachant que le trafic global va s'accroître, je parle du trafic automobile, qui acceptera de venir s'embouteiller au centre-ville alors qu'il y a effectivement une possibilité qui sera importante et pour laquelle la Ville de Besançon devra être partie prenante de relier convenablement les différentes parties de l'agglomération également à la gare d'Auxon, cette fois-ci pour les transports individuels. Le véritable débat n'est pas entre une concurrence entre Viotte et Auxon, il est dans la possibilité pour nous, l'ensemble des pouvoirs publics, de faciliter l'accès des usagers soit à Besançon Viotte, soit à Auxon. Je suis naturellement d'accord pour qu'on obtienne une cadence beaucoup plus importante entre Auxon et Besançon, ça c'est certain.

**M. VUILLEMIN :** Mon intervention sera brève. Elle sera d'autant plus brève que j'ai co-signé un document qui est inséré dans le registre ouvert au Service Urbanisme dans le cadre de l'enquête publique. Je ne vais pas la lire, cela fait quatre pages, mais chacun pourra la consulter. Comme tout le monde sans doute, je suis bien évidemment favorable au TGV. Quel élu de la capitale régionale pourrait être contre le TGV ? Pour autant, je suis de ceux qui pensent que la réalisation d'une deuxième gare TGV dans l'agglomération provoquera inéluctablement le déclin de la gare Viotte, gare Viotte dont on veut faire par ailleurs le centre multimodal majeur de l'agglomération. Ce déclin concernera le trafic voyageurs ou la desserte TGV et personnellement je ne peux me résoudre à l'accepter. Faire disparaître le mot Auxon de la délibération ne changera rien à l'affaire, c'est un artifice. S'il suffisait de cela, ce serait trop facile. La complémentarité ne se décrète pas : ce sont les usagers, par les habitudes qu'ils prendront, qui en décideront et chacun sait bien que les usagers n'aiment pas les ruptures de charge. Il y aura trop de ruptures de charge à Viotte pour aller à Auxon, etc. Les usagers prendront leur voiture pour aller à Auxon, qu'on le veuille ou non ce sera comme ça. Je n'insiste pas, c'est la raison pour laquelle je m'abstiendrai sur ce dossier. Je précise que cette abstention est l'expression d'une conviction personnelle.

**Mme GUINCHARD-KUNSTLER** : Ce dossier et l'ensemble des remarques qui ont été faites jusqu'à présent le prouvent, nous devons le regarder à travers deux niveaux de lunettes, si je peux m'exprimer ainsi, les lunettes nationales et les lunettes européennes.

**M. LE MAIRE** : Avec des verres progressifs ça va bien !

**Mme GUINCHARD-KUNSTLER** : Oui mais avec des demi-lunes c'est un petit peu plus dur (rires). Tout le monde est d'accord sur l'urgence de la réalisation du TGV, que ce soit en direction du Nord ou en direction du Sud, parce qu'on le sait le TGV est le concurrent direct de l'avion et nous permet de nous mettre en relation avec l'ensemble des grandes villes françaises et européennes. Et je crois que personne ne peut revenir là-dessus. Quand j'étais conseillère régionale, j'étais membre de la Commission Transports et j'ai en tête une étude, Monsieur DUVERGET, qui nous avait été présentée à la demande de l'ensemble des régions françaises dans le cadre du conventionnement SNCF/régions de France. Et ce qui était dit clairement et très simplement, c'est que là où il y a eu réalisation de lignes TGV, cela avait permis à la SNCF de ne pas perdre une grande partie de son public qui était en train de complètement s'en aller des grandes lignes classiques nationales et internationales. Et je crois que c'est bien la question qui se pose pour nous : l'arrivée du TGV nous permettra de rester sur les grandes lignes nationales et internationales en liaison rapide, en liaison d'urgence. Et je crois que là-dessus ces lunettes les plus hautes possibles me semblent vraiment obligatoires mais il y a la deuxième partie de lunettes qui est l'organisation au niveau régional, au niveau de l'agglomération de Besançon de notre réseau de transports. Alors si vous le permettez, je voudrais faire un petit rappel historique. Il y a plus d'une dizaine d'années que régulièrement ce dossier revient sur l'ensemble des tables du Conseil Régional, du Conseil Général, du Conseil Municipal, du District, de l'ensemble des structures de notre région. En tout cas, pour Besançon et son agglomération, regardons où était la première gare TGV qui était prévue sur la ligne de Mulhouse à Paris parce qu'on ne parlait pas du Sud à l'époque, c'était à Rioz. C'est là où était prévue la première gare de Besançon. Nous avons, parce que je crois qu'il y a eu l'investissement d'un certain nombre d'élus de toutes tendances d'ailleurs, ramené dans un premier temps à la gare Devecey/Auxon. Dans un deuxième temps, il y a 3 ans seulement, nous étions toujours dans une logique où il n'y avait que la gare d'Auxon et il n'y avait aucun lien entre la ligne nouvelle, la gare d'Auxon et la gare Viotte. Nous avons obtenu une logique de rupture de charge comme le disait Jacques VUILLEMIN, c'est-à-dire qu'en gros on allait utiliser la ligne Devecey-Besançon pour faire des TER qui allaient amener les gens de la gare Viotte à la gare d'Auxon. Nous avons obtenu, nous n'en sommes plus là maintenant du tout, que les TGV depuis la ligne nouvelle, depuis la gare d'Auxon puissent venir à la gare Viotte et nous avons obtenu que la gare Viotte soit une gare TGV. Il y a un certain nombre de choses qui manquent et j'y reviendrai tout à l'heure mais nous voyons bien que depuis dix ans il y a eu une vraie bagarre sur l'agglomération de Besançon, il y a une vraie réflexion sur l'organisation du travail entre le niveau international et européen et le niveau de l'organisation régionale et de l'agglomération de Besançon. Je crois qu'il faut vraiment que nous soyons conscients de cette capacité que nous avons eue tous ensemble, que cela soit au niveau du District, de la Région, de la Ville de faire avancer l'ensemble du projet. J'avais très simplement envie de le répéter parce que l'on est toujours en train de nous dire que ni la Ville ni l'agglomération ne s'occupent du TGV, qu'elles ne se battent pas. Je crois qu'en dix ans il y a eu un énorme progrès qui a été fait. Le fait que la gare Viotte soit en lien avec la ligne nouvelle, que ça soit sur Strasbourg, que ça soit sur Paris change profondément les choses dans l'organisation de l'utilisation du TGV au niveau régional et en particulier pour le Jura. Jean-Louis parlait tout à l'heure des TER GV. On voit bien que c'est quelque chose qui ne pouvait pas être mis en place s'il n'y avait pas eu ce bout de ligne aménagée

entre la ligne nouvelle et la gare Viotte. La ligne nouvelle et la ligne existante étaient séparées et ce petit bout que nous avons obtenu est quelque chose qui change profondément l'organisation de l'ensemble de nos transports régionaux et de façon plus large sur Lyon et Strasbourg. C'est la première chose.

Par contre un certain nombre de problèmes ne sont pas réglés d'où l'intérêt de ce qui nous est proposé là ce soir. Premier problème non réglé c'est le fait que la ligne entre la gare Viotte et la gare d'Auxon n'est qu'à une voie. Quand elle sera à deux voies, électrifiée, elle permettra non seulement d'accueillir les TGV mais aussi d'utiliser cette ligne en déplacement interne à l'agglomération. Je peux vous assurer que cette ligne aménagée correctement, changera aussi nettement les choses pour l'ensemble des habitants du Nord, de Miserey, d'Ecole-Valentin, de Châtillon-le-Duc et de Devecey. Je suis vraiment persuadée que c'est l'une des dernières batailles à mener. La deuxième bataille c'est le nombre de TGV qui partent de la gare Viotte. Et la troisième bataille que nous aurons à mener, mais je crois que celle-là est lancée d'après l'ensemble des études, c'est l'aménagement de la gare Viotte pour qu'elle devienne un secteur effectivement où arrivent les bus régionaux, ceux de la future agglomération parce que j'espère que nous aurons un réseau unique où tout le monde peut se retrouver et s'organiser. Elle doit devenir réellement le pôle multimodal de l'agglomération mais surtout de l'ensemble de la région. La force et j'aimerais convaincre Jacques VUILLEMIN de cela, j'ai pas envie de dire la survie mais la force de la gare Viotte tiendra à sa capacité à devenir réellement la gare qui organise complètement les déplacements et l'accueil à Besançon de l'ensemble des déplacements régionaux de Dijon, de Belfort et du Sud, d'où l'importance de l'ouverture rapide sur le secteur de la rue de Vesoul. Et à ce moment-là Monsieur DUVERGET, nous pourrons parler de complémentarité entre les deux gares. Pour le moment, il nous manque encore, dans les dix années de bagarres qu'a menées Besançon, l'ensemble de ces points qui doivent être à mes yeux inscrits dans la future enquête publique. Après, nous pourrons dire que Besançon, pour elle-même mais aussi pour son agglomération parce que je crois que c'est dans cette logique-là, se sera bien battue, pour jouer son rôle de capitale régionale, innover l'ensemble de son bassin de vie et donner une force très importante à la gare Viotte.

**M. FOUSSERET** : Deux mots Monsieur le Maire. Je crois qu'on ne devrait même pas parler, comme Paulette vient de le faire, de liens entre la gare Viotte et la ligne nouvelle. On doit bien insister sur le fait que c'est une véritable ligne TGV car le fait de dire lien, ça veut dire qu'on peut penser qu'il faut qu'il y ait effectivement des navettes ou autres moyens de ce type. Tu l'as dit, et très bien dit, Paulette, il faut qu'il y ait des trains, il faut que les TGV viennent au coeur de la ville, au coeur de la capitale régionale. Et il y a encore deux ans, le schéma était un Y mais un Y auquel il manquait la barre droite et le combat que nous avons mené ensemble avec le Maire, Paulette et avec Gérard BOICHON qui avait été très actif dans ce dossier, a été effectivement d'obtenir de la part du Préfet, de la part de Réseau Ferré de France, de Claude MARTINAND le fait qu'on puisse effectivement avoir cette barre droite du Y qui pour quelques kilomètres change effectivement tout. Je pense qu'effectivement c'est plus qu'un lien, c'est une ligne nouvelle qui montre la volonté qu'on a de faire en sorte que cette gare reste la gare de Besançon.

**M. LE MAIRE** : J'ai essayé de résumer dans ce rapport un peu l'essentiel de ce qui a été dit, je crois qu'il ne manque pratiquement rien. Je voudrais quand même dire, car j'ai entendu ici ou là que le Maire et la Ville ne s'étaient pas battus pour le TGV, etc., que c'est totalement faux, Paulette vient de le rappeler, cela fait des années que nous travaillons là-dessus et qu'on essaie d'améliorer les choses. Il faut encore faire un certain nombre de



réserves et elles sont dans ce texte-là pour faire en sorte qu'effectivement un certain nombre de TGV, au moins autant que maintenant, viennent à la gare Viotte et repartent de la gare Viotte soit sur Lyon, soit sur Strasbourg. Et c'est ce Y dont parlait Jean-Louis tout de suite qui va nous le permettre. Je ne pense pas qu'il eût été utile de se braquer contre une gare TGV dans la périphérie. C'était à mon avis impensable que tous les TGV viennent sur la gare Viotte, repartent, -Dijon va peut-être le faire, paraît-il par un souterrain, etc.- mais nous nous serions battus jusqu'au bout pour cela, je pense qu'on n'aurait pas réussi à faire un TGV rapidement, vu ce que pensaient les gens de la SNCF et surtout de RFF. Alors je pense que l'on va continuer de se battre comme on le disait pour améliorer encore les choses et pour faire en sorte que les Bisontins aient le choix : prendre le TGV à la gare Viotte puis repartir sur Paris ou sur Strasbourg, ou s'ils le souhaitent, aller prendre le train à Auxon, après tout... Alors, c'est vrai, Jacques VUILLEMIN le rappelait tout à l'heure, dire Auxon plutôt que voie nouvelle, pour ne rien vous cacher, mes chers collègues, je vous dirai que le premier texte qu'on m'avait mis entre les mains, ne parlait pas d'Auxon. Mais il ne faut quand même pas se cacher derrière son petit doigt, on parlait de voie nouvelle mais voie nouvelle ça ne veut pas dire grand chose, il y a une voie nouvelle, c'est vrai, mais il y a un projet de gare à Auxon qui, je l'espère, sera dans l'agglomération et fera partie évidemment du périmètre de la communauté d'agglomération que nous voulons mettre en place. Donc, en fait il y aura deux gares, il y aura Besançon-Viotte et il y aura Besançon-Auxon. Voilà mon avis».

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal statue favorablement sur ces propositions à l'unanimité, six Conseillers s'abstenant.

*Récépissé préfectoral du 11 juillet 2000.*