



Conseil de Communauté

Compte rendu succinct

Affiché au siège de la
C.A.G.B. le :
28/11/2008

**Séance du jeudi 20 novembre 2008
qui s'est déroulée à la C.C.I.D du Doubs**

Visé par :
Le Directeur Général
des services,
Jean-Paul VOGEL

PRESENCES

- **liste des présents annexée**

RELEVÉ DE DECISIONS

Le Conseil de Communauté s'est réuni le jeudi 20 novembre 2008 à **18 heures 00** à la salle des séances de la C.C.I.D. du Doubs, sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET, Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon. Après avoir entendu l'exposé des rapporteurs et en avoir délibéré, le Conseil a pris les décisions suivantes :

0.1 - Désignation d'un secrétaire de séance – Approbation du procès-verbal de la dernière séance du Conseil de Communauté

Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, Monsieur le Président :

- ouvre la séance du Conseil de Communauté,
- annonce les pouvoirs reçus pour la séance,
- procède à la vérification du quorum.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- nomme Mme Béatrice RONZI comme secrétaire de séance,
- approuve le procès-verbal de la séance de Conseil de Communauté du 21 octobre 2008.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 124 Contre : 0 Abstention : 0

0.2 – Election des membres de la Commission de Délégation de Service Public

L'article L 1411-5 du Code Général des Collectivités Territoriales dispose que la commission d'ouverture des plis d'un établissement public est composée « par l'autorité habilitée à signer la convention de délégation de service public ou son représentant, président, et par cinq membres de l'assemblée délibérante élus en son sein à la représentation proportionnelle au plus fort reste.

Il est procédé, selon les mêmes modalités, à l'élection de suppléants en nombre égal à celui de membres titulaires ».

Conformément à l'article D 1411-5 du CGCT, le Conseil de Communauté a, par délibération du 21 octobre 2008, fixé les conditions de dépôt des listes pour l'élection des membres titulaires et suppléants de la CDSP.

Dans ce cadre, une seule liste est déposée.

Titulaires

Fanny GERDIL
Jean-Pierre GOVIGNAUX
Michel LETHIER
Bruno COSTANTINI
Jean-Michel CAYUELA

Suppléants

Françoise FELLMANN
Béatrice RONZI
Marie-Noëlle LATHUILIERE
Raymond REYLE
Gisèle ARDIET

Premier tour de scrutin :

Le dépouillement du vote a donné les résultats suivants :

Nombre de votants : 119
Nombre de bulletins trouvés dans l'urne : 119
Bulletins blancs et nuls : 1
Nombre de suffrages exprimés : 118

L'unique liste déposée a obtenu 118 voix

Monsieur le Président déclare élus Mme GERDIL et MM GOVIGNAUX, LETHIER, COSTANTINI, CAYUELA comme membres titulaires et Mmes FELLMANN, RONZI, LATHUILIERE, ARDIET et M. REYLE comme membres suppléants de la Commission de Délégation de Service Public (CDSP).

Commission n°01 : Finances, ressources humaines, communication, TIC

Finances

↳ 1.1.1 - Orientations Budgétaires 2009 Budget Annexe Déchets

Le Conseil de Communauté a débattu des Orientations Budgétaires 2009 du budget annexe déchets.

↳ 1.1.2 - Créances irrécouvrables

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur l'admission en créances irrécouvrables de :

- 4 645,71 € au titre du budget annexe déchets,
- 96,50 € au titre du budget annexe CRR.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 125 Contre : 0 Abstention : 0

↳ 1.1.3 - Demandes de garantie d'emprunts compétence Habitat

Mme POISSENOT et MM. FOUSSERET, LOYAT, GONON ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur les nouvelles demandes de garantie d'emprunt en matière d'habitat, dans le respect des ratios prudentiels définis dans le règlement des garanties d'emprunt de la Communauté d'Agglomération.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 121 Contre : 0 Abstention : 0

↳ 1.1.4 - Demande de garantie d'emprunt compétence Economie

MM. FOUSSERET, BAULIEU et LOYAT ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur cette demande de garantie d'emprunt en matière d'économie, dans le respect des ratios prudentiels définis dans le règlement des garanties d'emprunt de la Communauté d'Agglomération.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 122 Contre : 0 Abstention : 0

Communication

↳ 1.1.5 - Régie publicitaire du Grand Besançon Magazine

A l'unanimité, le Conseil de Communauté autorise Monsieur le Président à signer toutes les pièces relatives au marché « Régie Publicitaire du magazine du Grand Besançon ».

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 125 Contre : 0 Abstention : 0

Ressources Humaines

↳ 1.2.1 - Convention de gestion administrative entre la CAGB et le SMPSI

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le projet d'avenant n°1 à la convention de gestion administrative passée entre la CAGB et le SMPSI le 21 mars 2008,
- autorise Monsieur le 1^{er} Vice Président à signer cet avenant,
- autorise Monsieur le Président à émettre un titre de recettes de 12 948,40 € à l'encontre du SMPSI correspondant au remboursement du coût du marché d'assistance au recrutement et à l'augmentation de l'assistance et du conseil.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 125 Contre : 0 Abstention : 0

↳ 1.2.2 - Dématérialisation du paiement des salaires

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le projet de dématérialisation,
- autorise Monsieur le Président à signer la convention de dématérialisation à intervenir.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 125 Contre : 0 Abstention : 0

↳ 1.2.3 - Ajustements techniques de la liste des emplois permanents

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur la création d'un poste d'ingénieur (catégorie A),
- autorise Monsieur le Président à signer le cas échéant le contrat à intervenir dans ce cadre.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur la création d'un poste de catégorie A, filière administrative,
- se prononce favorablement sur le recrutement d'un agent non titulaire dans le cadre des dispositions de l'article 3, de la Loi n°84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la Fonction publique territoriale,
- autorise Monsieur le Président à signer le contrat à intervenir dans ce cadre.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 125 Contre : 0 Abstention : 0

Commission n°02 : Transports, Infrastructures, déplacements

↳ 2.1 - Point d'information sur l'avancement du projet de TCSP : premiers enseignements de la concertation préalable et indications sur les conditions financières de la mise en oeuvre du projet

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- valide le calendrier reprécisé de la concertation au 18 décembre 2008,
- prend connaissance des différents éléments sur l'avancement du projet de TCSP.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 125 Contre : 0 Abstention : 0

↳ 2.2 - TCSP - Marché d'Ordonnancement, Pilotage et Coordination (OPC) : lancement de la procédure

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le lancement, selon les dispositions du code des marchés publics, d'une procédure d'appel d'offres pour le marché au titre de la mission d'OPC du projet Transport Collectif en Site Propre,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer toutes les pièces relatives à ces marchés dans la limite des crédits inscrits au budget.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 125 Contre : 0 Abstention : 0

↳ 2.3 - Entrée Est de Besançon : Modification du délai d'affermissement de la tranche conditionnelle n° I du marché d'ouvrage d'Art

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- approuve cet avenant n°2 au marché d'ouvrage d'art pour la réalisation de l'entrée Est de Besançon,
- autorise Monsieur le Président à le signer ainsi que toutes les pièces nécessaires à sa bonne exécution.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 125 Contre : 0 Abstention : 0

Commission n°04 : Développement durable, environnement, cadre de vie

↳ 4.1 - Création de l'association ATMO Franche-Comté

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le principe du transfert effectif de compétence puis la création de la future association ATMO Franche-Comté à compter du 1^{er} janvier 2009,
- se prononce favorablement sur la création des postes correspondant à ce transfert :
 - cadre d'emploi des ingénieurs territoriaux : 1 poste à temps complet,
 - cadre d'emploi des techniciens territoriaux : 1 poste à temps complet,
 - cadre d'emploi des agents de maîtrise territoriaux : 1 poste à temps complet,
- se prononce favorablement sur le principe d'adhésion à la future structure ATMO Franche Comté,
- désigne deux représentants au Conseil d'Administration :
 - Mme Martine BULTOT,
 - M. Daniel HUOT.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 126 Contre : 0 Abstention : 0

Commission n°05 : Culture, tourisme, sports

↳ 5.1 - Halte nautique du Moulin Saint Paul : avenant à la convention de gestion du 18 mars 2008

MM. GIRARD, MONNEUR et PREIONI ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur l'attribution de 1 000 € supplémentaires à l'Office de Tourisme pour la gestion de la halte du Moulin Saint Paul,
- autorise Monsieur le Président à signer l'avenant correspondant.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 123 Contre : 0 Abstention : 0

↳ 5.2 - Equipements fluviaux, aménagement des quais à Besançon : Avenant n° 1 du lot n° 1 « Démolition, Terrassement, Génie civil, VRD »

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- approuve, suite à l'avis favorable de la Commission d'appel d'offres du 20 novembre, cet avenant n°1 du lot n°1 du marché pour la réalisation des quais au port fluvial à Besançon pour un montant de 198 791,08 € HT soit 237 754,13 € TTC,
- autorise Monsieur le Président à signer cet avenant ainsi que toutes les pièces nécessaires à sa bonne exécution.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 126 Contre : 0 Abstention : 0

Commission n°08 : Relations avec les partenaires, les autres collectivités, les secteurs, aide aux communes

↳ 8.1 - Etablissement public foncier du Doubs - Validation du programme de la tranche annuelle 2008-2009

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- valide la liste des opérations pour laquelle un portage foncier est requis au titre de la tranche annuelle 2008-2009 du programme pluriannuel d'intervention (2007-2009) de l'EPF,
- autorise Monsieur le Président à solliciter pour le compte de la CAGB, l'inscription de ces opérations au programme pluriannuel d'intervention 2007- 2009 de l'EPF (tranche annuelle 2008-2009),
- lorsque les opérations sont d'intérêt communautaire, autorise Monsieur le Président à signer les conventions opérationnelles utiles et à solliciter les communes concernées afin qu'elles délèguent à l'EPF leur droit de préemption urbain,
- délègue à Monsieur le Président le pouvoir de se prononcer sur des acquisitions opportunes non programmées au PPI, proposées par l'EPF à la CAGB, en vue de constituer des réserves foncières utiles à la réalisation d'opérations d'intérêt communautaire programmées,
- se prononce favorablement sur l'attribution à l'Agence Foncière d'une subvention de 20 000 € au titre de l'année 2008 dans les conditions définies par convention,
- autorise Monsieur le Président à signer la convention.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 126 Contre : 0 Abstention : 0

↳ 8.2 - Signature de la convention du volet territorial du CPER

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le projet de convention du volet territorial du CPER de l'agglomération du Grand Besançon (ci-annexé),
- autorise Monsieur le Président ou Monsieur le 1^{er} Vice-Président à signer la convention du volet territorial du CPER de l'agglomération du Grand Besançon.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 126 Contre : 0 Abstention : 0

↳ 8.3 - Convention de partenariat à signer entre la Ville de Besançon, la CAGB, le CCAS et EDF

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le projet de convention de partenariat quadripartite à intervenir,
- autorise Monsieur le Président à signer.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 126 Contre : 0 Abstention : 0

Questions diverses

↳ 10.1 - Groupement de commandes avec la Ville de Besançon et la C.A.G.B en vue de la réalisation de levés de plans topographiques pour l'année 2009

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- autorise Monsieur le 1^{er} Vice-Président à signer la convention de groupement de commande et toutes les pièces nécessaires à sa mise en oeuvre et à sa bonne exécution,
- approuve le lancement de la procédure de passation d'un marché de service à bons de commande pour la réalisation de levés de plans topographiques et à signer le marché et toutes les pièces nécessaires afférentes à ce marché.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 125 Contre : 0 Abstention : 0

EXTRAIT DU REGISTRE

des

délibérations du Conseil de Communauté

Séance du jeudi 20 novembre 2008

Le Conseil de Communauté, régulièrement convoqué, s'est réuni à la salle des séances de la C.C.I.D - 46 avenue Villarceau à Besançon,
sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET

Conseillers communautaires en exercice : 138

Etaient présents : **Amagney** : Thomas JAVAUX **Arguel** : André AVIS **Audeux** : Françoise GALLIOU **Auxon-Dessous** : Jacques CANAL, Jacques THIEBAUT (représenté par Jean-Pierre BASSELIN) **Auxon-Dessus** : Serge RUTKOWSKI, Geneviève VERRO **Avanne Aveney** : Laurent DELMOTTE, Jean-Pierre TAILLARD **Besançon** : Hayatte AKODAD (jusqu'au rapport 8.3), Eric ALAUZET, Frédéric ALLEMANN, Catherine BALLOT, Nicolas BODIN, Patrick BONTEMPS, Martine BULTOT, Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, Benoît CYPRIANI (à partir du rapport 1.1.1), Jean-Jacques DEMONET, Cyril DEVESA, Emmanuel DUMONT, Odile FAIVRE-PETITJEAN, Françoise FELLMANN, Jean-Louis FOUSSERET, Catherine GELIN, Didier GENDRAUD, Jean-François GIRARD, Philippe GONON, Jean-Pierre GOVIGNAUX (jusqu'au rapport 8.3), Nicolas GUILLEMET, Lazhar HAKKAR, Martine JEANNIN, Solange JOLY, Jean-Sébastien LEUBA (à partir du rapport 5.1), Christophe LIME, Michel LOYAT, Annie MENETRIER (à partir du rapport 4.1), Franck MONNEUR, Jacqueline PANIER, Danièle POISSENOT, Françoise PRESSE, Béatrice RONZI, Jean-Claude ROY, Edouard SASSARD, Joëlle SCHIRRER, Corinne TISSIER, Sylvie WANLIN, Nicole WEINMAN **Beure** : Philippe CHANEY, Auguste KOELLER (représenté par Michel PIDANCET) **Boussières** : Roland DEMESMAY **Braillans** : Alain BLESSEMAILLE **Busy** : Philippe SIMONIN **Chaleze** : Christophe CURTY (représenté par Roger GREMION) **Chalezeule** : Raymond REYLE **Champagney** : Claude VOIDEY **Champvans les Moulins** : Jean-Marie ROTH **Chatillon le Duc** : Denis GALLET, Philippe GUILLAUME **Chaucenne** : Bernard VOUGNON **Chaudefontaine** : Christiane BEUCLER **Chemaudin** : Bruno COSTANTINI, Gilbert GAVIGNET **Dannemarie sur Crête** : Jean-Pierre PROST **Deluz** : Sylvaine BARASSI **Ecole Valentin** : André BAVEREL, Yves GUYEN (à partir du rapport 2.1) **Fontain** : Jean-Paul DILLSCHNEIDER **François** : Françoise GILLET, Claude PREIONI **Gennes** : Jean SIMONDON (représenté par Maryse MILLET) **Grandfontaine** : François LOPEZ, Laurent SANSEIGNE **La Chevillotte** : Jean PIQUARD **La Vèze** : Jacques CURTY **Larnod** : Gisèle ARDIET (représentée par M. Hugues TRUDET) **Le Gratteris** : Cédric LINDECKER **Mamirolle** : Daniel HUOT, Didier MARQUER **Marchaux** : Bernard BECOULET **Mazerolles le Salin** : Daniel PARIS **Miserey Salines** : Marcel FELT, Denis JOLY **Montfaucon** : Michel CARTERON, Pierre CONTOZ **Montferrand le Château** : Marcel COTTINY, Pascal DUCHEZEAU (représenté par Mme Séverine MONLLOR) **Morre** : Jean-Michel CAYUELA, Gérard VALLET **Nancray** : Jean-Pierre MARTIN (représenté par Mme Josette LANGUEBIEN), Daniel ROLET **Noironte** : Bernard MADOUX **Novillars** : Philippe BELUCHE **Osselle** : Jacques MENIGOZ **Pelousey** : Catherine BARTHELET, Claude OYTANA **Pirey** : Robert STEPOURJINE **Pouilley les Vignes** : Jean-Marc BOUSSET (représenté par M. Dominique CLERGET jusqu'au rapport 8.3), Jean-Michel FAIVRE **Rancenay** : Michel LETHIER **Roche lez Beaupré** : Stéphane COURBET, Jean-Pierre ISSARTEL (représenté par M. Joël JOSSO) **Routelle** : Claude SIMONIN **Saône** : Maryse BILLOT, Alain VIENNET **Serre les Sapins** : Gabriel BAULIEU, Christian BOILLEY **Tallenay** : Jean-Yves PRALON **Vaire Arcier** : Patrick RACINE **Vaire le Petit** : Michèle DE WILDE **Vaux les Prés** : Bernard GAVIGNET

Etaient absents : **Besançon** : Teddy BENETEAU DE LAPRAIRIE, Pascal BONNET, Françoise BRANGET, Yves-Michel DAHOUI, Béatrice FALCINELLA, Fanny Gerdil, Abdel GHEZALI, Valérie HINCELIN, Sylvie JEANNIN, Jacques MARIOT, Carine MICHEL, Nohzat MOUNTASSIR, Michel OMOURI, Elisabeth PEQUIGNOT, Jean ROSSELOT, Marie-Noëlle SCHOELLER **Boussières** : Bertrand ASTRIC **Champoux** : Thierry CHATOT **Dannemarie sur Crête** : Gérard GALLIOT **Novillars** : Bernard BOURDAIS **Pirey** : Jacques COINTET **Pugey** : Marie-Noëlle LATHUILIERE **Thise** : Bernard MOYSE, Jean TARBOURIECH **Thoraise** : Jean-Michel MAY **Torpes** : Bernard LAURENT, **Torpes** : Patrick VERDIER

Secrétaire de séance : Béatrice RONZI

Procurations de vote

Mandants : H. AKODAD (à partir du rapport 2.1), T. BENNETEAU DE LAPRAIRIE, F. BRANGET, Y.-M. DAHOUI, A. GHEZALI, J.-P. GOVIGNAUX (à partir du rapport 2.1), V. HINCELIN, J.-S. LEUBA (jusqu'au rapport 0.2), C. MICHEL, N. MOUNTASSIR, M. OMOURI, E. PEQUIGNOT, J. ROSSELOT, M.-N. SCHOELLER, B. ASTRIC, Y. GUYEN (jusqu'au rapport 8.3), B. BOURDAIS, M.-N. LATUILIERE, J.-M. MAY.

Mandataires : B. RONZI (à partir du rapport 2.1), M. BULTOT, C. VOIDEY, J.-J. DEMONET, F. FELLMANN, J.-C. ROY (à partir du rapport 2.1), F. PRESSE, N. BODIN (jusqu'au rapport 0.2), S. WANLIN, N. GUILLEMET, M. JEANNIN, C. GELIN, E. SASSARD, E. DUMONT, J.-P. TAILLARD, A. BAVEREL (jusqu'au rapport 8.3), P. BELUCHE, A. AVIS, R. DEMESMAY.

***Grand
Besançon***



Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

Procès-verbal

Conseil de Communauté

Séance du 20 novembre 2008
à la CCI du Doubs

Ordre du jour :

Rapport n°0.1 – Désignation d'un secrétaire de séance – Approbation du procès-verbal de la dernière séance du Conseil de Communauté.....	12
Rapport n°0.2 – Election des membres de la Commission de Délégation de Service Public	12
Commission n°01 : Finances, ressources humaines, communication, TIC.....	13
Rapport n°1.1.1 – Orientations Budgétaires 2009 Budget Annexe Déchets.....	13
Rapport n°1.1.2 – Créances irrécouvrables	14
Rapport n°1.1.3 – Demandes de garantie d'emprunts compétence Habitat.....	14
Rapport n°1.1.4 – Demande de garantie d'emprunt compétence Economie	14
Communication.....	15
Rapport n°1.1.5 – Régie publicitaire du Grand Besançon Magazine.....	15
Ressources Humaines.....	15
Rapport n°1.2.1 - Convention de gestion administrative entre la CAGB et le SMPSI	15
Rapport n°1.2.2 – Dématérialisation du paiement des salaires	15
Rapport n°1.2.3 – Ajustements techniques de la liste des emplois permanents.....	16
Commission n°04 : Développement durable, environnement, cadre de vie.....	16
Rapport n°4.1 – Création de l'association ATMO Franche-Comté.....	16
Commission n°05 : Culture, tourisme, sports.....	18
Rapport n° 5.1 – Halte nautique du Moulin Saint Paul : avenant à la convention de gestion du 18 mars 2008.....	18
Rapport n° 5.2 – Equipements fluviaux, aménagement des quais à Besançon : Avenant n°1 du lot n°1 « Démolition, Terrassement, Génie civil, VRD ».....	18
Commission n°08 : Relations avec les partenaires, les autres collectivités, les secteurs, aide aux communes.....	19
Rapport n° 8.1 – Etablissement public foncier du Doubs – Validation du programme de la tranche annuelle 2008-2009.....	19
Rapport n° 8.2 – Signature de la convention du volet territorial du CPER	19
Rapport n° 8.3 – Convention de partenariat à signer entre la Ville de Besançon, la CAGB, le CCAS et EDF	20
Commission n°02 : Transports, Infrastructures, déplacements	20
Rapport n° 2.1 – Point d'information sur l'avancement du projet de TCSP, premiers enseignements de la concertation préalable, et indications sur les conditions financières de la mise en œuvre du projet	20
Rapport n° 2.2 – TCSP – Marché d'Ordonnancement, Pilotage et Coordination (OPC) : lancement de la procédure	40
Rapport n° 2.3 – Entrée Est de Besançon : Modification du délai d'affermissement de la tranche conditionnelle n°1 du marché d'ouvrage d'Art.....	41
Questions diverses	41
Rapport n° 10.1 – Groupement de commandes avec la Ville de Besançon et la CAGB en vue de la réalisation de levés de plans topographiques pour l'année 2009	41

M. REYLE.- Je me permets de prendre la parole pour attirer votre attention sur les conséquences désastreuses pour notre ami Jacques MAILLOT, ancien maire de Thise, suite à sa récente condamnation à 6 mois de prison avec sursis et 90 000 €, pour un incident très grave survenu à la suite de la mise en place d'une barrière afin d'empêcher une circulation gênante le long du terrain de foot. Je ne cherche pas des motifs pour le disculper, il n'en a pas besoin. Cette erreur, nous aurions tous pu la faire dans le cadre de nos fonctions, et je suis bien placé pour le dire, que nous ne sommes pas exempts d'illégalités dans les mesures ponctuelles que nous sommes amenés à prendre sans avoir eu le temps de consulter un juriste ou un technicien qualifié que nous n'avons même pas dans nos communes. Par contre, j'ai été frappé mais vraiment frappé, choqué, j'étais oppressé à l'audience de la façon dont cela s'est déroulé, et toutes les personnes qui y étaient et que j'ai interrogées m'ont confirmé cette impression.

M. LE PRESIDENT.- Je souhaiterais...

M. REYLE.- (inaudible).

M. LE PRESIDENT.- Je ne souhaite pas que dans une assemblée comme celle-ci...

M. REYLE.- Tu as raison, mais je dis mon sentiment. Ce n'est pas l'assemblée, c'est moi qui le dis, voilà.

M. LE PRESIDENT.- Même si je suis d'accord avec ce que tu dis sur la détresse et le fait que l'on doit soutenir, je pense que là nous sommes en train de siéger dans une assemblée et je pense que d'ailleurs il faut que nos propos ne soient pas non plus des propos qui puissent par la suite desservir même Jacques MAILLOT.

M. REYLE.- Je le comprends très bien.

M. LE PRESIDENT.- Je demande donc que l'on donne, c'est comme ça que je t'ai donné la parole, que l'on puisse lui apporter notre soutien, il ne nous appartient pas, justement parce que nous sommes les élus du peuple, les élus de la République, il ne nous appartient pas de porter publiquement dans cette assemblée une opinion sur un jugement. En dehors de la séance on peut faire ce que l'on veut, mais ici je tiens quand même à ce que l'on respecte cela et que tu puisses continuer, et tu as raison....

M. REYLE.- Tu as raison, Jean-Louis.

M. LE PRESIDENT.- Que l'on puisse continuer à apporter notre soutien à Jacques.

M. REYLE.- Ce n'était pas sur le jugement, c'est de la façon dont cela a été conduit, il y avait une perte de dignité, j'ai ressenti cela très mal, et tous ceux qui étaient là l'ont senti comme moi, c'est cet état d'esprit, si tu y avais été tu aurais eu le même ressentiment.

Juste, ce que je voulais dire, si vous voulez le soutenir, il y a une marche qui est organisée le 6 décembre à 10 h 30 qui paraîtra sans doute dans la presse, et je vous demande vraiment d'y venir le plus possible pour... je ne sais pas non plus si cette marche aura un effet bénéfique ou maléfique.

M. LE PRESIDENT.- Non, mais c'est différent. Moi, je pense que la marche...

M. REYLE.- Mais je demande que pour lui-même ce serait bien qu'on y aille.

M. LE PRESIDENT.- Je pense que la marche, effectivement, c'est bien que tu le dises, et que le maximum d'entre nous... je ferai le maximum pour y aller, pour que la CAGB soit représentée pour apporter notre soutien. Parce que ce que je veux surtout dire, c'est que ce qui est arrivé à Jacques MAILLOT peut arriver à n'importe lequel d'entre nous, et je pense même que plus la commune est petite en matière de population, moins elle a de moyens pour contrôler tout cela, plus je dirais qu'elle est exposée. Et par rapport à cela, je suis d'accord avec toi, ça veut dire aussi que c'est certainement des dispositifs nouveaux à inventer pour pouvoir protéger nos collègues, nous-mêmes, nous protéger dans le cadre de nos fonctions. C'est quelque chose qui m'a beaucoup travaillé aussi parce que moi aussi je pourrais être à la place de Jacques MAILLOT, on est perpétuellement effectivement... on pense à cela perpétuellement. Vous avez un gamin qui se coupe un pied dans un tourniquet, on est susceptible d'être mis en examen, dans la difficulté. Voilà, mais ça, ne vous méprenez pas, je vous apporte totalement notre soutien, je pense qu'il est important que nous puissions le dire nombreux le 6 décembre, ce que je voulais simplement dire c'est que j'étais vigilant sur le fait qu'on ne devait pas ici, publiquement, porter une appréciation sur un jugement.

Donc la marche est le 6 décembre. Tu voulais encore ajouter quelque chose, Raymond ?

M. REYLE.- Non. Ce n'est encore pas fixé, il faut aller vers la Préfecture, ce serait bien peut-être que l'on parte de la place Saint-Pierre, je ne sais pas, d'un endroit caractéristique.

Et puis, quand tu parlais, Jean-Louis, de moyens pour essayer de nous souder sans faire de corporatisme, il faudra que l'on trouve un système, soit dans le cadre des maires de France ou des maires ruraux pour que, lorsque ça se reproduit, le maire qui est soumis à ces effets néfastes ne soit pas ruiné non seulement moralement mais pécuniairement, et là on a peut-être quelque chose à mettre en place pour compenser.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Donc le 6 décembre à confirmer, et peut-être, Jean-Paul, que vous pourriez envoyer un mot au nom de la CAGB globalement pour dire qu'on lui apporte notre soutien.

Rapport n°0.1 – Désignation d'un secrétaire de séance – Approbation du procès-verbal de la dernière séance du Conseil de Communauté

M. LE PRESIDENT.- On doit désigner un secrétaire de séance. Le plus jeune ou la plus jeune, c'est qui ? C'est toujours Béatrice RONZI la plus jeune ? Qui est-ce qui a moins de 24 ans ? C'est toi. Non, ce n'est pas Jean-François GIRARD, c'est Béatrice RONZI, tu es donc secrétaire de séance.

Rapport n°0.2 – Election des membres de la Commission de Délégation de Service Public

M. LE PRESIDENT.- D'autre part, on doit élire les membres de la commission de délégation de service public. Vous avez un bulletin. Il faudra que le moment venu on puisse faire rapidement, est-ce qu'on peut le faire pendant la séance ? Parce qu'on ne va pas arrêter la séance pour cela, ce n'est pas possible ? Non ?

M. DEMILLIER.- On ne peut pas passer dans les rangs.

M. LE PRESIDENT.- Vous allez vous déplacer comme cela au fur et à mesure de la séance, parce que sans quoi on va perdre une demi-heure pour faire cela !

Vous commencez par... mais il y en a qui ne vont pas assister aux débats, si on fait ça, ou alors on le fait à la fin de séance. Ceux qui partent le mettent dedans.

Ecoutez, le vote est ouvert, organisez-vous pour aller déposer votre bulletin dans le cours de cette séance, dans l'urne. Ouvrez le vote, il y a une urne, voilà. Parce que si on arrête déjà la séance 20 minutes pour cela on ne s'en sortira pas.

Je donne les pouvoirs :

HINCELIN à PRESSE

MICHEL à WANLIN

MOUNTASSIR à GUILLEMET

LEUBA à BODIN

BRANGET à VOIDEY,

OMOURI à JEANNIN

DAHOUJ à DEMONET

MAY à DEMESMAY

PEQUIGNOT à GELIN

BOURDAIS à BELUCHE

SCHOELLER à DUMONT

GUYEN à BAVEREL

GOVIGNAUX à ROY

WEINMAN à HAKKAR

BENETEAU à BULTOT

LATHUILIERE à AVIS

GHEZALI à FELLMANN

ROSSELOT à SASSARD

Voilà pour les pouvoirs

Gaby, tu rentres dans le vif du sujet.

Commission n°01 : Finances, ressources humaines, communication, TIC

Finances

Rapport n°1.1.1 – Orientations Budgétaires 2009 Budget Annexe Déchets

M. BAULIEU.- Merci. Sur les rapports de la commission 1, tout d'abord finances et ensuite personnel, je vais essayer de les parcourir rapidement, je crois qu'il n'y a pas de souci majeur.

Tout d'abord orientations budgétaires pour le budget annexe déchets, nous procédons ainsi de manière décalée de sorte que nous puissions faire coïncider le vote du budget avec la fixation de la REOM avant la fin de l'année pour que celle-ci prenne application au 1^{er} janvier. Vous avez dans ce rapport les éléments constitutifs de ces orientations qui sont calés sur ce que nous avons approuvé au dernier Conseil du 21 octobre, je ne vais donc pas reprendre le contenu, s'il y a des questions Jean-Pierre TAILLARD pourra y répondre bien volontiers, mais c'est la traduction en chiffres de ce que nous avons validé à la séance précédente. Ce qui est important en matière d'orientations, au-delà des opérations successives tant en fonctionnement qu'en investissement, c'est de voir ce que l'impact a sur la REOM, bien évidemment, et vous allez directement à la page 16, vous avez le petit tableau récapitulatif d'ailleurs qui est sur 2009 et au-delà en terme d'esquisse, ce qui permet de voir l'impact un peu particulier, le petit pic que nous aurions normalement aux environs de 2010, tout cela étant relatif puisque vous voyez que l'indicateur moyen de glissement de la REOM serait de 2,4, ensuite 3 pour redescendre ensuite aux environs de 2, voire même moins que cela, et au bénéfice de l'évolution de la population et des ménages on sera, dans l'application tarifaire, inférieur à cela.

Voilà ce que je peux dire pour résumer ce rapport.
Ça suffit, Jean-Pierre ? Est-ce qu'il y a des questions ?

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il y a des questions ? Non.

Des abstentions ?

Des votes contre ?

C'est adopté.

Rapport suivant.

Rapport n° I.1.2 – Créances irrécouvrables

M. BAULIEU.- Sur les créances irrécouvrables, tout est dit dans le rapport, donc après l'exécution, démarche habituelle par le Trésorier, à la fois sur le budget déchets et sur le budget annexe CRR puisque ce sont les deux domaines où nous avons le plus de relations individualisées avec les usagers, donc nous avons irrécouvrable la somme de 4 742,21 €, et vous avez la répartition entre budget déchets et CRR.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il y a des questions ?

Des abstentions ?

Des votes contre ? Je n'en vois pas.

C'est adopté.

Rapport n° I.1.3 – Demandes de garantie d'emprunts compétence Habitat

M. BAULIEU.- Le rapport suivant, il s'agit de demandes de garantie d'emprunts dans la compétence Habitat. C'est une démarche habituelle sur notre rôle, d'ailleurs avec le Département par ailleurs, pour accompagner les bailleurs et les constructeurs d'habitat social dans leurs engagements, et nous avons des opérations importantes sur lesquelles nous apportons notre garantie pour 6 demandes de renouvellement déposées pour un total d'un peu plus de 4 millions d'euros, et vous avez la liste des opérations dans ce rapport résumées pages 21 et 22, et vous avez dans les pages qui suivent d'une part le tableau habituel également de vérification du respect des ratios prudentiels, ce qui est attesté dans le tableau, et puis vous avez ensuite les délibérations de garantie, opération par opération.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il y a des remarques ?

Pas d'abstentions ?

Pas de votes contre ?

C'est adopté.

Rapport n° I.1.4 – Demande de garantie d'emprunt compétence Economie

M. BAULIEU.- Sur le rapport suivant, c'est du même registre mais sur la compétence économie, tout est mis dans le petit résumé, donc il s'agit d'apporter une garantie d'emprunt à une demande nouvellement déposée en matière d'économie par la SAIEM Immobilier d'Entreprise, ce prêt est destiné à financer l'aménagement du bureau de l'hôtel Jouffroy rue Grand Charmont à Besançon et de l'immeuble Gambetta rue Gambetta à Besançon. Montant à garantir : 43 500 €. Et même démarche après de vérification de respect des ratios prudentiels, et dispositif de délibération sur l'opération à proprement parler.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il y a des remarques ? Non, je n'en vois pas.

Donc c'est adopté.

Rapport suivant.

Communication

Rapport n°1.1.5 – Régie publicitaire du Grand Besançon Magazine

M. BAULIEU.- Le rapport suivant concerne la régie publicitaire du Grand Besançon Magazine, donc la Communauté d'Agglomération a lancé en juillet un appel d'offres pour la réalisation et la diffusion du magazine du Grand Besançon. Suite à l'analyse des offres reçues comportant bien évidemment un certain nombre de lots, la Commission d'Appel d'Offres a déclaré le lot 2 régie publicitaire infructueux, aucune offre n'ayant été remise aussi au titre de l'article 35.2 alinéa 3 du code des marchés publics, une procédure de marché négocié relative à la régie publicitaire des magazines du Grand Besançon a été lancée, et vous avez les montants maximums et minimums du marché qui sont précisés de 37 000 à 148 000.

Le Conseil est invité à autoriser le Président à signer.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il y a des remarques ?

C'est adopté.

Rapport suivant.

Ressources Humaines

Rapport n°1.2.1 - Convention de gestion administrative entre la CAGB et le SMPSI

M. BAULIEU.- C'est un dispositif additionnel à la convention que nous avons entre la CAGB et le SMPSI comme on en a avec d'autres, le SYBERT, etc., puisqu'en l'espèce il s'agit de tenir compte non seulement du versement forfaitaire mais d'opérations particulières. Il y a eu tout d'abord, dans le cadre de la vacance du poste du chef de projet chargé du développement au sein du SMPSI, donc l'assistance et le conseil de la CAGB ont dû être mobilisés de façon accrue, notamment sur le volet économie et aménagement, il est donc proposé d'en tenir compte avec une majoration de 3 500 €, et puis dans la procédure de recrutement, en lien avec la vacance du poste, un crédit supplémentaire a été engagé de 9 448 € TTC. Le total fait donc 12 948, 48 € TTC, et il s'agit par convention de valider cette majoration de la relation financière entre la CAGB et la SMPSI.

M. LE PRESIDENT.- Pas de remarques ?

C'est adopté.

Rapport suivant.

Rapport n°1.2.2 – Dématérialisation du paiement des salaires

M. BAULIEU.- Sur le rapport suivant, il s'agit presque d'une information, donc il s'agit de le valider. Dans le cadre du processus de dématérialisation du paiement des salaires, il s'agit pour l'heure de réaliser une première étape en dématérialisant les échanges d'informations entre la CAGB et les services du Trésor Public, support de la paie mensuelle des gens de la collectivité. Comme le prévoit l'accord-cadre national, il s'agit de conclure un accord local de dématérialisation.

M. LE PRESIDENT.- Il y a des remarques ?

C'est adopté.

Suivant.

M. BAULIEU.- Le rapport suivant, deux dossiers, un concernant la pérennisation d'un poste de chargé de mission environnement agriculture catégorie A filière technique. Donc dans le prolongement de l'opération SAUGE les actions à poursuivre requièrent des moyens humains, ce qui est proposé c'est de consolider ce poste, de pérenniser le poste d'ingénieur territorial catégorie A filière technique afin d'assurer la mise en œuvre de ces projets dont vous avez la liste dans le rapport page 41. C'est une première décision que nous avons à prendre.

La deuxième concerne la création d'un poste de directeur du pôle relations avec les élus et communication, catégorie A filière administrative.

Rappelons-nous simplement une petite précision, qu'à la CAGB dans le droit fil de l'esprit dans lequel nous fonctionnons dans cette assemblée, il n'y a pas, au sein de notre établissement, de cabinet. Néanmoins, la problématique de la relation pour les élus se pose, et il s'agit tout simplement de renforcer un peu ce dispositif qui comporte actuellement une personne, et de même d'assurer la relation avec la direction de la communication. C'est donc une double mission assignée à cette personne. Donc il s'agit là également, dans le cadre de la réorganisation fonctionnelle de l'Agglomération, d'inscrire ce poste dont nous avons besoin, tout simplement pour fonctionner au niveau des élus, peut-être plus particulièrement bien évidemment au niveau de l'exécutif que de l'ensemble de l'assemblée, mais vous aurez compris cette nécessité.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il y a des remarques ?

Des oppositions ? Je n'en vois pas.

C'est adopté.

Rapport suivant, développement durable, Nicolas GUILLEMET.

Commission n°04 : Développement durable, environnement, cadre de vie

Rapport n°4.1 – Création de l'association ATMO Franche-Comté

M. GUILLEMET.- A la demande de la préfecture de région il s'agit de créer avant fin 2008 une structure régionale unique pour la surveillance de la qualité de l'air en Franche-Comté. Les deux associations de mesure de la qualité de l'air que sont l'ASQUAB et l'ARPAM, respectivement compétente dans le Sud de la Franche-Comté et dans le Nord de la Franche-Comté, doivent fusionner pour créer ensemble une seule association, ce sera ATMO Franche-Comté. Ce rapport expose la procédure à suivre pour créer ATMO Franche-Comté et définir la future représentation de la Ville de Besançon et de la CAGB au sein de la structure.

Il vous est proposé de vous prononcer sur le principe de transfert effectif de la compétence, puis la création de la future association ATMO Franche-Comté, de créer 3 postes, le premier : cadre d'emploi des ingénieurs territoriaux, cadre d'emploi des techniciens territoriaux, et cadre d'emploi des agents de maîtrise territoriaux, se prononcer sur le principe d'adhésion à la future structure ATMO Franche-Comté, et désigner deux représentants du Conseil d'administration. Les deux représentants, on vous propose Martine BULTOT et Daniel HUOT.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il y a des... c'est la... oui, Martine, vas-y.

Mme BULTOT.- Oui, Monsieur le Président, je souhaitais dire quelques mots sur cette fusion. Ce processus de fusion de l'ASQUAB / ARPAM ne s'est pas fait d'un simple claquement de doigts, même si l'Etat, pour des raisons d'économies d'échelle, a souhaité que la fusion soit effective fin 2008 pour apporter sa contribution financière 2009 à une seule association. Mais cela faisait déjà plusieurs années que les deux associations sont engagées dans une mutualisation de leurs moyens. Cela a commencé par l'achat en commun du camion laboratoire qui va traquer les polluants dans les zones où il n'y a pas de capteur fixe. Au niveau de l'Agglo, ces derniers mois, le camion laboratoire est allé mesurer la pollution à Chalezeule, à Morre, à Beure, à Novillars, à Geneuille et là il termine à La Vèze. Ce camion nous avait permis aussi de voir la pertinence d'une surveillance en continu de l'ozone sur Montfaucon. Nous avons mis en commun aussi le bulletin trimestriel dont vous êtes tous destinataires et le site Internet où aujourd'hui il suffit d'un simple clic pour pouvoir aller voir heure par heure l'état de la pollution, que ce soit sur l'Agglomération ou que ce soit sur Dole Tavaux ou le Pays de Montbéliard.

Nous n'avons pas souhaité une fusion à marche forcée, il nous fallait respecter les rythmes de chaque association, il y a du personnel dans ces deux associations, 14 personnes qui sont sur deux sites, Besançon et Montbéliard. Il fallait donc réfléchir sérieusement à la réaffectation des personnes sans licencié quiconque et à une organisation correcte de cette fédération ATMO tant technique que politique. C'est fait, le 15 décembre ATMO sera créée, l'ASQUAB se dissoudra et l'ARPAM se dissoudra.

Qu'est-ce que nous attendons de cette fusion ?

M. LE PRESIDENT.- On va peut-être un peu concentrer.

Mme BULTOT.- Oui, ce n'est pas très long, mais d'abord on est en plein dans le cœur du débat, il s'agit d'un outil de mesure de la pollution, donc nous attendons de cette fusion de pouvoir aller plus loin dans la connaissance de la qualité de l'air, de l'environnement, des citoyens dans leur ensemble mais étendue à l'étude de l'air intérieur des espaces de vie où nous séjournons une partie importante de la journée, et nous attendons aussi une meilleure connaissance de la qualité de l'air sur l'ensemble du territoire qui dépasse nos ères géographiques respectives, et en particulier la Haute-Saône qui n'est aujourd'hui pas couverte. Cela nous permettra aussi de réaliser de la prévision de la qualité de l'air, d'élaborer des scénarios d'évolution de la pollution, des cadastres d'émission, des cartographies, etc. Ces travaux sont véritablement des aides à la décision pour nos projets d'aménagement, de transports, de plan climat ou de plan bois-énergie. Par exemple dans le cadre du TCSP qui anime nos débats actuellement nous réalisons en collaboration avec l'Audab l'évolution carbone pour la CAGB afin de savoir quel matériel roulant aura le plus d'impact sur les gaz à effet de serre, est-ce que ce sera le tram sur pneu, sur fer, le bus assisté, etc.

M. LE PRESIDENT.- On ne va peut-être pas ouvrir le débat tout de suite là-dessus !

Mme BULTOT.- Cette étude est en cours de finalisation, je ne peux pas vous en donner les résultats aujourd'hui. Ça aiderait peut-être bien au débat.

Surtout, ce que je voulais dire aussi dans ce que nous envisageons... ce qui est envisagé de faire à l'avenir au niveau des associations de surveillance de la qualité de l'air, c'est surtout de faire le lien, un lien plus important entre les polluants et la santé. Vous l'avez peut-être vu mais vous n'avez peut-être pas fait attention, que nous avons surveillé les pollens sur l'agglomération en 2006 et 2007, ce qui nous a permis une analyse plus fine du développement des phénomènes allergiques en collaboration avec des allergologues, et je dois dire aussi que nous avons une très bonne collaboration des pharmaciens de l'agglomération. Mais il y a aussi un immense champ à explorer qui est celui de l'impact de la qualité de l'air dans la survenue de certaines maladies, maladies ORL ou maladies pulmonaires comme les cancers bronchiques par exemple.

Donc le projet qui est soumis là permettra une diversification du champ d'interventions qui prendra en compte l'évolution de la pollution.

M. LE PRESIDENT.- Je te remercie. Effectivement, on pourrait en parler beaucoup, c'est important dans le contexte actuel. Comme on n'en parle pas souvent je t'ai laissé développer ton propos, mais je demande quand même aux autres orateurs de concentrer leur propos, faute de quoi on ne sortira pas ce soir avant très tard dans la nuit, mais c'était important parce qu'en plus il y a eu dissolution d'associations et il y a recréation d'une autre association. Je vous rassure aussi, les 3 emplois qui sont là ne sont pas des emplois nouveaux, c'est des transferts, c'est-à-dire qu'ils partent d'un endroit et ils reviennent là mais avec leurs recettes, ce ne sont pas des postes... il n'y a pas d'incidence budgétaire. Et on ne fournit pas les masques à gaz, effectivement !

Par rapport à cela, en remerciant et l'ARPAM, l'Agglo, l'ASQUAB et Martine qui ont... c'était un peu tendu avec les services de l'Etat, il y a un an, ils ont voulu nous faire faire cela à marche forcée et on ne l'a pas fait, effectivement à marche forcée. Donc c'est une bonne chose que l'on puisse surveiller l'air, entre autre à Montfaucon puisque vous savez que c'est là que l'air est le plus pollué, à Montfaucon, c'est vrai !

Il n'y a pas d'autres remarques ?

C'est adopté, c'est parfait, je vous remercie, merci Martine.

Jean-Yves PRALON.

Commission n°05 : Culture, tourisme, sports

Rapport n° 5.1 – Halte nautique du Moulin Saint Paul : avenant à la convention de gestion du 18 mars 2008

M. PRALON.- Deux rapports qui sont très courts, le premier concerne l'attribution d'une somme de 1 000 € supplémentaire à l'Office du Tourisme qui, vous le savez, gère la halte du Moulin Saint Paul pour le compte de l'Agglomération, et il avait été demandé en début d'année d'améliorer justement cette gestion, ce qui a été fait au vu des documents qui nous ont été produits à cet effet. Il est donc proposé d'augmenter cette somme de 1 000 € au bénéfice de l'Office du Tourisme, et d'autoriser le Président à signer l'avenant correspondant.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il y a des remarques ?

C'est adopté

Rapport n° 5.2 – Equipements fluviaux, aménagement des quais à Besançon : Avenant n°1 du lot n°1
« Démolition, Terrassement, Génie civil, VRD »

M. PRALON.- Le deuxième rapport concerne un avenant qui a dû recevoir l'accord de la Commission d'Appel d'Offres cet après midi au lot n° 1 du marché qui avait été passé pour la réalisation des quais du port fluvial pour un montant de 237 754,15 € qui concernait le gros œuvre mais qui, il faut bien le souligner, ne concernait pas forcément des travaux supplémentaires qui n'étaient pas prévus, mais surtout des impondérables qui étaient liés à l'état du sous-sol et également au fait de la volonté d'assurer une cohérence avec le projet d'aménagement de la future Cité des Arts.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur PRALON, pour votre concision habituelle.

Est-ce qu'il y a des remarques ? Il n'y en a pas.

Rapport suivant.

Commission n°08 : Relations avec les partenaires, les autres collectivités, les secteurs, aide aux communes

Rapport n° 8.1 – Etablissement public foncier du Doubs – Validation du programme de la tranche annuelle 2008-2009

M. GOVIGNAUX.- Rapport suivant, il s'agit de la liste des opérations pour lesquelles il est envisagé un portage foncier par l'EPF au titre de la tranche annuelle 2008-2009. Je vous rappelle que l'EPF assure des portages financiers pour des opérations à venir et à ce titre nous sommes... vous êtes priés aussi aujourd'hui de permettre à Monsieur le Président de se prononcer selon une sorte de procédure d'urgence sur des acquisitions opportunes proposées par l'EPF à la CAGB pour la réalisation d'opérations programmées. Vous avez à la page 63 la liste des opérations en distinguant les opérations d'intérêt communautaire et les opérations communales. Et enfin il vous est proposé d'individualiser la subvention de fonctionnement 2008 de 20 000 € allouée à l'agence foncière.

M. LE PRESIDENT.- Il n'y a pas de remarques ?

L'Agglomération avait fait un certain nombre de remarques qui ont été prises en compte, et c'est bien ainsi, lors de cette assemblée.

C'est adopté.

Rapport n° 8.2 – Signature de la convention du volet territorial du CPER

M. GOVIGNAUX.- Le contrat de projets Etat Région Franche-Comté a été signé le 9 février 2007 pour la période 2007-2013. L'Etat et la Région ont arrêté le principe d'un volet territorial susceptible de financer des projets d'envergure locale s'inscrivant dans une démarche territoriale infrarégionale. Cette démarche territoriale concerne aussi bien les agglomérations, les villes moyennes que les pays, elle est mise en œuvre dans le cadre de conventions territoriales.

Le rapport d'aujourd'hui vous présente la convention territoriale de l'agglomération bisontine qui doit être signée prochainement par le Président du Grand Besançon. Il y a deux axes en ce qui le concerne, le soutien à l'équipement des parcs d'innovation et le soutien aux projets d'intérêt local. Les parcs d'innovation, c'est Temis Microtechnique et Temis Santé. Une enveloppe de 2 millions d'euros a été fléchée par l'Etat, la Région, quant à elle, s'engage à financer les parcs d'innovation à hauteur de 2 235 000 € sur le volet territorial. En ce qui concerne le soutien aux projets d'intérêt local, nous avons une enveloppe de 1,3 M€ pour la réalisation d'une passerelle modes doux sur le site de La Malate, pour l'aménagement des espaces publics du port fluvial autour de la cité des arts, pour le conservatoire à rayonnement régional, et pour la création d'une cuisine centrale innovante de restauration scolaire à Besançon.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il y a des remarques ?

Je n'en vois pas.

Rapport suivant, 8.3, Jean-Pierre.

M. GOVIGNAUX.- Il y avait un certain nombre d'actions qui faisaient l'objet de conventions avec EDF et ce nouveau texte en fait a vocation de reprendre l'ensemble des actions et des conventions concernées. J'attire votre attention simplement sur des points de détail puisque le texte doit être adopté dans les mêmes termes par la Ville de Besançon et la CAGB, donc il nous faut nous conformer maintenant à ce qui a été adopté par la Ville de Besançon. Dans la page 5 de la convention il est retiré la référence faite à la sensibilisation des écoliers, et dans les fiches action, dans la fiche n°4 on supprime la référence aux offres bleu ciel d'EDF, parce que nous ne sommes quand même pas dans un cadre commercial. Dans la fiche n°9 la rédaction est modifiée de façon à ce qu'il soit bien précisé, parce qu'il était fait référence à un titre solidarité, le texte a été modifié pour bien exposer qu'il s'agit d'un dispositif d'accompagnement adapté au contexte local et non pas un kit tout prêt.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Est-ce qu'il y a des remarques ? Je n'en vois pas. On va passer au point suivant.

Commission n°02 : Transports, Infrastructures, déplacements

Rapport n° 2.1 – Point d'information sur l'avancement du projet de TCSP, premiers enseignements de la concertation préalable, et indications sur les conditions financières de la mise en œuvre du projet

M. LE PRESIDENT.- Je voudrais dire ce qu'est ce rapport et ce qu'il n'est pas. Aujourd'hui c'est un point d'avancement, c'est donc un point d'étape, ce n'est pas la décision aujourd'hui de faire, de ne pas faire, et quel projet. Je lis actuellement beaucoup de contributions intéressantes d'ailleurs dans la presse avec un certain nombre de choses qui sont justes, d'autres qui le sont moins mais j'ai décidé de ne pas du tout rentrer dans le débat là-dessus, on aura l'occasion d'en reparler, en tout cas pas aujourd'hui. Aujourd'hui, ce qu'est ce rapport, c'est de faire un rapide bilan, même pas rapide, un bilan de la concertation préalable, c'est Jean-Claude qui le fera, et ensuite de demander à Gabriel BAULIEU de préciser l'enveloppe, le contour financier. Nous nous reverrons au Bureau et en Conseil ensuite pour aller plus loin sur le type de matériel et autres, les parcours définitifs et autres, ce n'est pas cela l'objet du débat aujourd'hui. Je crois qu'il faut que l'on prenne les choses dans l'ordre, dire voilà ce qu'a donné la concertation et voilà ce que financièrement on peut faire ou qu'on ne peut pas faire, c'est ça le cadre du débat, mais je souhaiterais, enfin vous direz ce que vous voulez, mais qu'on ne reparte pas dans des problèmes de tracés ou des analyses sur tel ou tel matériel parce que pour l'instant tout cela bouge beaucoup actuellement, entre autres dans le monde des transports, et ça me paraît difficile, c'est d'ailleurs un des problèmes quand on doit prendre des décisions, c'est un secteur qui est en perpétuelle évolution et ce qui était vrai il y a un mois n'est pas forcément vrai aujourd'hui et ne le sera peut-être pas demain. Donc il faut bien que l'on prenne les choses dans l'ordre et avec méthode.

Pour ce soir, information sur la concertation préalable, c'est Jean-Claude, et ensuite cadrage financier. Pour le reste, on en reparle en Bureau et on se revoit ici le 18 décembre afin de prendre si besoin des décisions. Je tenais à le dire afin qu'on ne parte pas dans un débat qui n'est pas le débat de ce soir mais qui devra bien sûr... qui est nécessaire, absolument nécessaire, et qui aura lieu.

Jean-Claude, à toi.

M. ROY.- La concertation préalable, je vous rappelle que nous sommes dans un contexte réglementaire, donc c'est la loi qui nous prédisait de mettre en route cette concertation préalable qui a commencé le 13 octobre, elle a porté sur le projet lui-même, son tracé avec ses options, son matériel et son financement. Je le dis parce que cela pouvait paraître quelque chose de pas assez éclairé mais c'est bien ces axes-là qui ont fait l'objet de la concertation préalable. La concertation préalable est terminée, nous avons eu 21 rencontres publiques ou informelles, et nous avons rencontré au cours de ces réunions publiques et informelles plus de 1 000 personnes.

Ce qui ressort de cette concertation préalable, par thème, d'abord vis-à-vis du tracé, boucle ou quais, dans les réunions publiques les choix se sont portés davantage vers la Boucle, incontestablement, mais des fiches d'expression et des mails marquent leur préférence vers les quais, ce qui tend à rééquilibrer un peu l'avantage Boucle initial, cependant de très nombreux participants à cette thèse font entendre leur opposition nette à l'arrachage des arbres, ce qui fait qu'on ne peut plus les comptabiliser dans l'option quais, puisque cette option n'est pas viable avec un alternance long.

En conclusion, les choix sont estimés aujourd'hui à deux tiers Boucle / un tiers quais.

Pour la variante Palente Orchamps / Vaîtes, dans tous les cas de figure les Vaîtes sont desservies. Vous vous rappelez que dans l'option l'un des tracés va directement vers Chalezeule, Marnière, et l'autre, à partir des Vaîtes, s'en va desservir le pôle Palente Orchamps près du Lycée Pergaud. Il y a un avis massif au cours de la concertation en faveur de la desserte pour le quartier Palente Orchamps.

Châteaufarine, des participants font ressortir qu'il fallait pousser la ligne jusqu'à Châteaufarine car ce secteur souffrirait aujourd'hui d'encombrements.

Pour le matériel roulant, tram-fer, de nombreux participants se sont exprimés en faveur du tram-fer. Ils disent qu'il faut franchir un seuil, passer un saut qualitatif qui permettrait d'utiliser ce type de matériel, évoquant en même temps le fait que nous nous inscrivions dans un matériel qui s'amortit plus longuement et qui s'inscrit dans un projet plus ambitieux. Ces avis sont à pondérer dans la concertation puisque ce sont davantage des associations qui, aujourd'hui, connaissent bien le sujet et qui valorisent donc le tram-fer.

BHNS guidé ou non, tram-pneu, les participants sont plus hésitants sur tel type de matériel intermédiaire, ils font ressortir des exemples pris dans d'autres villes qui n'ont pas été très concluants. L'amélioration du système existant, une part non négligeable de participants insiste sur l'idée qu'il faudrait aujourd'hui simplement améliorer le système existant en créant des voies réservées aux bus. Sur le financement, deux tendances se dessinent sur la question, le financement optimum, une partie des participants dit qu'il faut oser l'investissement pour avoir un système performant, s'inscrire dans la durée. Le TCSP a donc une longue durée de vie, et ils pensent qu'à terme, sur l'amortissement 30 ans, c'est la bonne idée. Financement prudent. L'autre partie pense qu'il faut être prudent aujourd'hui dans le contexte économique, et ils soulignent que l'Agglomération ne doit pas s'endetter trop fortement. Certains participants font ressortir aussi l'idée qu'ils ne veulent pas que ce projet pèse sur la fiscalité des ménages.

M. LE PRESIDENT.- On peut les rassurer, là dessus.

M. ROY.- Le redéploiement, l'intermodalité, beaucoup, une grande majorité de participants fait ressortir la nécessité de créer des parkings-relais, articuler le TCSP avec le parking-relais. La concertation fait ressortir aussi l'idée de rendre payants les parkings gratuits du centre ville pour inciter les gens à utiliser le TCSP. L'intermodalité, sur l'agglomération, notamment dans les secteurs, les citoyens ont bien compris l'importance de la réorganisation du réseau, ils demandent donc que le TCSP crée des liens avec le train et avec les cheminements cyclables. Certains habitants des communes alentours ont le sentiment que le TCSP va être fait pour Besançon et se sentent un peu en marge de ce projet. Beaucoup ont aussi demandé si dans le tracé en centre ville les bus seraient toujours maintenus dans la Boucle.

En conclusion, si je résume, les points positifs portent sur une adhésion massive au projet, nous n'avons eu aucune opposition forte, les remarques ont été de qualité, on note en effet un niveau de connaissance important et on a senti à travers cette concertation préalable que les gens commençaient à s'approprier ce projet. Donc il y a une émergence de bonnes idées, parkings-relais, pack service, prises pour les véhicules électriques, emplacements pour certains parkings-relais, on a eu plein d'idées qui ont émergé.

Dans les points négatifs, c'est tout à fait normal, les gens se posent des questions sur la durée des travaux, leurs conséquences, leur impact, sur le commerce local aussi. Sur les nuisances sonores, esthétiques, les champs magnétiques, on nous a dit qu'en cas de traction électrique, par exemple, on allait provoquer des déchets nucléaires, des transports atomiques ont même été évoqués dans la concertation.

Voilà ce que je voulais dire rapidement et succinctement sur ces premiers éléments de synthèse de la concertation préalable.

M. LE PRESIDENT.- Je vais ouvrir le débat. Pour avoir assisté, pas à toutes, mais à beaucoup de réunions, je crois pouvoir dire que ce rapport qui a été fait par un cabinet indépendant, ce n'est pas nous qui l'avons fait, est un rapport qui me paraît assez objectif, qui fait ressortir un certain nombre d'éléments, tout n'est pas dit là, on a parlé aussi de la crainte des communes, éventuellement des communes de la périphérie, de n'être pas assez prises en compte, on a parlé aussi des problèmes du Plateau qui était intervenu, il y a le problème, tu l'as dit aussi, le financement, pas trop s'endetter, d'un autre côté certains disaient qu'il faut y aller. Globalement il y a quand même un aspect positif avec des nuances, des remarques et puis des choses qui sont beaucoup venues, presque à chaque réunion, par exemple les parkings-relais. Je prends un exemple. A chaque réunion on a dit qu'il faudra que les parkings-relais fonctionnent mieux que ce qu'ils sont actuellement, parce qu'ils ne fonctionnent pas.

Tout n'est pas dans ces quelques lignes-là puisque c'est un rapport qui est quand même assez conséquent qui a été fait, qui d'ailleurs doit pouvoir être visible si certains d'entre vous, si des élus veulent le voir dans sa globalité, ils pourront, ainsi que les registres, tout cela est totalement transparent.

Maintenant, je vous passe la parole si un certain nombre d'entre vous veulent intervenir sur cet aspect déjà de la concertation. Peut-être déjà là-dessus et après on parlera des problèmes financiers, ou on fait dans la foulée ?

Est-ce qu'il y a des remarques par rapport à ça, ou est-ce que ce que vous avez pu entendre les uns les autres vous paraît ne pas refléter la réalité ? A ce moment-là c'est peut-être là qu'il faut le dire.

Vas-y.

M. DEMESMAY.- On n'a pas entendu l'extension jusqu'à la gare de Franois. Cela n'a pas été exprimé ou vous ne l'avez pas dit, Monsieur ROY ?

M. LE PRESIDENT.- Jean-Claude.

M. ROY.- Pour inclure Franois dans le projet de TCSP, ça a été évoqué dans la réunion du Plateau à Témis par une personne.

M. LE PRESIDENT.- Ce qui a surtout été évoqué, c'était l'extension à Châteaufarine, la zone de Châteaufarine, mais Franois... si, ça a dû être évoqué une fois ou deux.

M. ROY.- Une fois.

M. LE PRESIDENT.- Ce que vient de dire Jean-Claude, c'est les grandes idées générales, tout n'est pas... il n'y a pas là, en 2 minutes, une dizaine ou une quinzaine d'heures de réunion. C'est pour cela que je vous dis qu'éventuellement il y a possibilité de regarder le rapport de façon très transparente qui a été fait par le cabinet... je crois que c'est Systra qui a fait ça, c'est ça, donc de vérifier tout cela et de regarder, tout cela est bien entendu à votre disposition, ainsi que le registre avec les noms et les signatures des personnes qui ont participé.

S'il n'y a pas d'autres remarques... oui, André ?

M. BAVERLEL.- Par rapport au tramway économique et au tramway qui a été lancé dès le départ, où se situe la différence entre celui qui est à 255 millions d'euros et celui qui est à 217 millions d'euros ?

M. LE PRESIDENT.- Il me semble avoir dit qu'on n'allait peut-être pas... si on commence à rentrer dans ce débat... on n'est pas dans le cadre du débat, parce que pour l'instant... mais on va devoir en parler, je ne suis pas sûr qu'il faille en parler ce soir parce qu'on n'a pas les informations. Pour vous dire, en un mot, mais vraiment je ne souhaite pas qu'on rentre dans le débat parce que je n'ai moi-même pas les informations. Pour vous dire comme tout est transparent, on a fait connaître, et Gaby vous le montrera dans un instant, on a fait savoir de façon très forte que pour nous le projet TCSP c'était... les analyses, Gaby va le montrer, une enveloppe de 200 plus ou moins 20. Suite à cela, un certain nombre d'études... de constructeurs sont venus nous voir en nous disant voilà ce que l'on peut proposer, et parmi cela il y a par exemple ce qu'on appelle un tramway optimisé, qui est un tramway pas économique, un tramway optimisé. Pour l'instant, on n'a pas suffisamment d'informations par rapport à cela, c'est pour ça que je ne veux pas me lancer dans ce débat. J'ai vu dans la presse par exemple un certain nombre de choses sur les BHNS, je n'ai pas répondu parce que les choses qui sont mises dedans ne sont pas justes, elles sont même très fausses, mais je n'ai pas voulu moi-même répondre pour relancer la polémique, mais on en discutera le moment venu, parce que je sais que ceux qui ont écrit cela l'ont écrit de toute bonne foi, mais ce n'est pas la réalité. Ce n'est pas comme ça. Par exemple j'ai lu que les BHNS étaient guidés et de façon électromagnétique, cela n'existe pas, le BHNS guidé de façon électromagnétique. Tout cela, on en reparlera, parce que même à cet instant précis il nous manque des informations. Je vais encore voir la semaine prochaine d'autres groupes qui viennent présenter d'autres solutions. Parce que ce qui est vrai, c'est que le problème qui est posé, ce que l'on peut dire quand même avant de passer la parole à Gaby, qui est posé par l'Agglomération du Grand Besançon, c'est que le besoin qu'il y a en France de faire des projets... puisque tout le monde est d'accord pour le TCSP, il n'y a pas une fois où j'ai vu quelqu'un qui ne soit pas d'accord là-dessus, après c'est quel est le moyen, il faut mettre en place des systèmes TCSP qui puissent rentrer dans des enveloppes compatibles avec des agglomérations du style de la nôtre, et c'est que le tramway de Bordeaux ne rentre pas dans l'enveloppe, style Bordeaux, avec alimentation par le sol, c'est très bien mais on sait très bien que cela ne rentre pas dans le budget de notre agglomération. C'est pour cela qu'actuellement... mais c'est vrai à Besançon mais c'est vrai dans plein d'autres villes en France, et je dirais même dans toute l'Europe, parce qu'il faut savoir qu'il y a tout de même une très grande demande, un très grand développement de la demande pour les transports en commun en site propre. J'en discutais encore mardi avec mon ami le maire de Clermont-Ferrand qui me disait « tu ne te rends pas compte, moi je suis un peu ennuyé », il m'a pas dit « ennuyé » mais un autre mot, « avec mon budget parce que je suis obligé de racheter 6 rames de tram, parce que tous les jours on avait prévu 30 % et on va être bientôt à 60 % de plus de voyageurs, et qu'il y a 100 000 voyageurs tous les jours dans les transports en commun à Clermont Ferrand alors qu'il y en avait peut-être la moitié avant le tramway ». Donc tout cela est en train de bouger. Alors à la fois on est tenu d'aller vite parce qu'il y a ce foutu appel à projets du mois de janvier, et puis parallèlement on a encore des informations qui manquent et les choses évoluent. Le tramway optimisé, je peux vous dire qu'il y a 6 mois personne ne nous en avait parlé.

D'ailleurs on est la première ville de France qu'ils soient venus voir, à mon avis, enfin à ma connaissance, ils ne sont pas allés ailleurs pour l'instant. Voilà où nous en sommes à cet instant précis. Mais je ne répondrai pas à ta question parce que d'abord je n'ai pas tous les éléments pour y répondre, je n'ai que des éléments partiels, et après vous pourriez me dire que je vous ai raconté des bêtises, donc je n'en sais pas plus là-dessus.

S'il n'y a plus de remarques, Gaby. Pierre, excuse-moi, lève la main plus haut, je ne te vois pas. Pierre, vas-y.

M. CONTOZ.- Deux questions à Jean-Claude, il nous dit dans son rapport, et c'est dans le document, que de nombreux participants, je résume, en gros demandent un financement optimum. S'agit-il d'un financement optimum ou d'un financement maximum ? Ce n'est pas la même chose. Première question. Ce n'est pas la même chose, parce qu'il peut être optimum et le plus faible.

M. LE PRESIDENT.- Non, ce n'est pas dans ce sens que cela a été pensé, c'est plutôt maximum.

M. CONTOZ.- La deuxième question sur la réorganisation du réseau, il est dit « les citoyens ont bien compris l'importance de la réorganisation du réseau ». Il y a au moins un groupe dans la concertation, c'est les élus du Plateau, qui ont dit « attention, nous ne souhaiterions pas que l'on consomme toutes nos capacités en matière de transport et que le développement du réseau, ce n'est pas forcément une réorganisation, parce que la réorganisation peut être faite pour faire des économies, la réorganisation du réseau, que les capacités à développer le réseau, à développer les services, à développer les nouveaux horaires soient encore possibles après le financement du TCSP. Donc si on met en place... c'était notre souci, on l'a dit, gardons des réserves, c'était la position des élus du Plateau, pour pouvoir développer des services, notamment sur le secteur Sud Sud-Ouest qui ne sera pas bien irrigué par ce réseau.

M. LE PRESIDENT.- Je partage cet avis, puisque ces remarques que tu faisais, je les ai faites pratiquement tous les soirs lors des réunions.

M. CONTOZ.- Je l'ai entendu.

M. LE PRESIDENT.- Tu l'as entendu, je l'ai dit, donc voilà, c'est tout, mais réorganisation du réseau, cela veut dire par exemple que s'il y a un TCSP qui passe par exemple au centre ville, il y aura moins de lignes au centre ville qu'auparavant, sans quoi cela ne servirait à rien de faire passer un TCSP au centre ville. Mais cela ne veut pas dire qu'il faut... ta demande que nous partageons, c'est-à-dire qu'il ne faut pas affaiblir ailleurs, il faut continuer à développer une offre équivalente, équilibrée sur l'agglomération. Mais cela a bien été pris en compte, c'est pour cela entre autre, c'est aussi ce que soulevait notre ami sur Franois, ça a été dit aussi sur Chalezeule, la liaison... on n'a pas tout dit là, avec la jonction avec la voie ferrée, par exemple, c'est quelque chose qui a été très très souvent évoqué, comment on va pouvoir venir faire du touche-touche avec la voie ferrée pour qu'on descende du train pour monter dans le TCSP. L'exemple qui était souvent donné c'était Chalezeule par exemple ou même à terme pourquoi pas Franois.

Donc ça c'est le bilan de la concertation, et je répète qu'il est à votre disposition si vous voulez... le compte rendu exhaustif est à votre disposition, voilà.

Maintenant, Gaby, s'il n'y a plus de questions, vas-y là-dessus.

M. BAULIEU.- En quelques mots sur la question financière puisque la conclusion, le Président l'a livrée tout à l'heure, vous la connaissiez déjà, mais on l'a dit dans toutes les réunions de concertation, donc ce n'est pas le scoop, et il n'y a d'ailleurs pas de raison d'en rechercher, simplement on souhaitait, dans ce rapport, rappeler ce qui a été fait, pourquoi nous l'avons fait, et à quoi nous avons abouti. Tout simplement dans la perspective de cet investissement conséquent nous ne souhaitons pas nous engager sans avoir, comme on dit, assuré nos arrières en matière de dispositions financières. Nous souhaitons très précisément, avant de prendre les décisions, savoir dans quel cadre nous pouvions inscrire ce projet, et à cet effet nous avons organisé un groupe de travail et nous l'avons organisé de manière transversale entre le Grand Besançon et la Ville de Besançon, tant il y a co-implication dans cette affaire, parce que faire passer des lignes de transport en commun en site propre au sein de la ville de Besançon impacte bien évidemment les infrastructures portées par la Ville. Donc il fallait impliquer les deux entités, collectivité Ville et établissement public Grand Besançon, par l'intermédiaire de ses équipes d'encadrement, direction, direction des finances, et également représentation des élus des deux entités pour tout simplement répondre à la question : puisque nous voulons faire un transport en commun en site propre, comment pouvons nous le financer, jusqu'où pouvons-nous financer ? C'est ce à quoi nous avons travaillé durant l'été et jusqu'à cet automne puisque l'ultime séance de travail plénière de ce groupe a eu lieu le 3 novembre et nous en avons rendu compte devant le Bureau le 5 et la commission des finances, dans un rythme un peu inversé, mais nous sommes à flux tendus, le 14 novembre dernier. Pour bien évidemment travailler la technique et être apporteur de ressources en termes d'expertise, nous avons mobilisé un cabinet consultant Ressources Consultant Finances pour plancher sur ce dossier.

Sur la méthodologie mise en œuvre, je passerai rapidement, il s'agit bien évidemment de démarches de simulations avec, comme on fait dans ces cas-là, on dresse des hypothèses, on retient généralement des intermédiaires, mais en général nous avons souhaité être très prudents parce que c'est à ce prix-là que nos résultats pouvaient avoir un certain crédit, d'autant que le contexte actuel nous y invite encore davantage. C'est ce qui a présidé au choix, et puis il fallait aussi replacer ce dispositif dans le cadre du budget général du Grand Besançon puisque la problématique c'était précisément de savoir si nous pouvions financer un TCSP et est-ce que celui-ci impacterait ou n'impacterait pas le budget principal dont nous connaissions par avance le caractère extrêmement contraint compte tenu de l'ensemble des dispositions de fonctionnement et d'investissement dans lesquelles nous sommes engagés. C'est donc tout cela qui a été appréhendé mais qui a conduit notamment à établir un postulat selon lequel les simulations relatives à l'investissement TCSP reposaient sur un cadrage initial relatif au budget principal et au budget annexe tels que nous les connaissons, transport hors TCSP et CRR, cadrage extrêmement sévère, il m'est arrivé de dire en d'autres lieux que nous partions sur un cadrage terrible pour que chacun soit bien conscient de ce que cela veut dire en matière de préparation des budgets annuels successifs, et du fait qu'il ne fallait attendre aucune possibilité de mesure nouvelle en dehors des coûts impartis, sinon qu'on substitue une nouvelle à une ancienne qu'on aurait suspendue, différée ou supprimée. Et s'agissant du fonctionnement, un cadrage extrêmement rigoureux de 3 % sur les finances, et de 1 ou 2 % concernant le fonctionnement en général. Par les temps qui courent vous voyez que c'est quelque chose de très sévère. C'est donc sur ce cadre-là que nous avons fait reposer les réflexions, les analyses, les simulations. Alors il y a différentes hypothèses du système, mais nous ne nous sommes pas particulièrement arrêtés à cela, ce n'était pas notre mission de groupe finances, et le Président l'a rappelé tout à l'heure, ce n'est pas la problématique non plus que nous souhaitons évoquer ce soir, d'autant que c'est simplement sur le plan financier valeur d'illustration, ce qui est important sur le plan financier c'est de parler d'enveloppe, et de voir jusqu'où nous pouvons assurer le financement de cette opération. Il y a donc quatre hypothèses : 278, 255 et puis 217 et 172, vous avez les intitulés en face, on terminera donc sur le tableau de synthèse, mais encore une fois, nous, groupe finances, nous ne nous sommes pas interrogés pour savoir quelle était la couleur du matériel et le type de carrosserie ou de roulant qui serait installé sur ces différents équipements.

Mais cela explique bien évidemment, parce que j'entendais encore ces jours-ci des interrogations sur « mais pourquoi avoir ouvert une fourchette de 180 à 300 millions d'euros ? C'est incompréhensible d'avoir une fourchette aussi ouverte », sauf que si on est sur des systèmes et des matériels très différents, cela entraîne une fourchette très largement ouverte.

Tout ceci étant vu, l'objet de ce groupe de travail finances étant bien posé, nous sommes parvenus après un cheminement à un certain nombre de conclusions, elles sont résumées dans le tableau que vous avez à la page 110 du rapport où vous avez l'ensemble des éléments résumés, encore une fois ne nous arrêtons pas, on a les hypothèses A, B et C, D, on a la notion de durée de vie, lorsqu'elle ne fait que 15 ans ça veut dire que dans l'analyse financière sur les 30 ans eh bien le renouvellement complet du matériel a été intégré. Sur les montants d'investissement, ce sont des hypothèses, mais cela nous permet encore une fois de cadrer une enveloppe. Il y a des hypothèses de subventions qui apparaissent. Un mot d'explication sur la DSP nette, on a pu l'éprouver en commission des finances l'autre jour pour que chacun comprenne bien, nous avons actuellement un système transport en commun avec, s'agissant des dispositifs GINKO ville intra muros, je vais l'appeler ainsi, une délégation de service public, donc auprès de Kéolis, avec un coût mais qui porte sur les transports tels qu'ils existent aujourd'hui. Là, ce qui apparaît ici, c'est l'hypothèse d'un coût supplémentaire de gestion, d'exploitation du TCSP en tant que tel, donc c'est une somme qui s'ajoute au coût d'exploitation actuel dont on ne sait pas à ce jour ce qu'il deviendrait dans le cadre de la réorganisation dont il était question il y a un instant, mais ce coût DSP net, voilà ce qu'il est, l'hypothèse qui nous paraît vraisemblable du coût supplémentaire d'exploitation attaché au TCSP. Et le pourcentage qui est lié, c'est l'hypothèse que nous avons faite d'actualisation annuelle de ce coût.

M. LE PRESIDENT.- Ce que je tiens quand même à dire, parce que ce qui est ici sera demain, et c'est normal, dans la presse et les éventuels groupes qui seront intéressés pour répondre à cette DSP le seront, c'est que pour moi ce n'est pas l'objectif que je me fixe. Ça, c'est ce qui a été prévu dans les simulations, et si justement, comme le dit Pierre CONTOZ, on veut se trouver d'autres marges, l'objectif que j'assignerai dans le cahier des charges, c'est comme on l'a fait jusqu'à présent dans d'autres opérations, de pouvoir si possible travailler en étant le plus proche du coût constant. Parce que quand même aussi l'intérêt d'un TCSP c'est d'avoir une augmentation quand même de la fréquentation et que par-là on peut aussi quand même avoir des recettes nouvelles. Donc ça c'est à titre indicatif, c'est parce que de façon prudentielle il faut le mettre, mais ce n'est pas l'objectif que moi je prendrai comme point de départ dans les négociations futures que nous aurons avec les 3, 4 ou 5 groupes qui viendront répondre à notre appel d'offres. Que les choses soient bien claires, pas que l'on dise qu'ils ont déjà prévu 3,7 millions d'euros. Moi, j'ai prévu rien du tout, j'ai prévu zéro en disant que l'on peut peut-être gérer les choses différemment pour pouvoir se permettre effectivement des marges nouvelles pour développer d'autres choses. Et puis parce qu'aussi un transport en commun en site propre, si cela fait 30 ou 40 % de voyageurs en plus, cela doit faire quelques recettes en plus, donc il faudra qu'on rediscute de cela, mais je tenais à le dire pour ne pas que demain on dise qu'ils ont prévu 3,7 millions d'euros.

Vous savez, quand on fait une étude à 300 000 €, on en met toujours pour 300 000 €, donc là, si on dit déjà qu'on est prêt à payer 3,7 millions d'euros on va nous en mettre pour 3,7 millions d'euros. Moi je pense que nous serons attentifs à ceux qui nous diront qu'ils font mieux et que ça coûte moins cher. Je ferme la parenthèse.

M. BAULIEU.- Ce qui est dit est important, mais c'est parfaitement cohérent entre ce propos et ce que je disais puisque nous avons le souci d'avoir une démarche prudente quant à la fiabilité de cette simulation, donc nous sommes partis de cette hypothèse, mais peut mieux faire dans la négociation, ou dans le montage global.

Sur les tableaux, je reviens à la page 110, vous avez dans la partie centrale du tableau les éléments que je qualifiais tout à l'heure de cadrage terrible sur le cadrage du budget principal, et vous voyez les positionnements arrêtés sur les glissements en fonctionnement courant, dont vous retrouvez les 3 %, les 1, 1,5 ou 2 % selon les hypothèses sur les évolutions masses relatives au personnel et autres de fonctionnement, vous avez l'impact sur l'investissement qu'il faut serrer, comme on dit, les boulons fortement, sur la base de nos 19 millions de toise fixée nous resserrons le dispositif avec une réduction globale sur les années qui viennent de 2,4 et puis un décalage de 7 millions pour fixer la toise après 2012 à 11 millions d'investissement / an hors TCSP, sachant que nous nous orienterions dans ce cas de figure vers un investissement privilégié sur le TCSP. L'hypothèse sur laquelle nous travaillons également, nous avons travaillé, pour le budget principal et sa relation avec les budgets annexes concernant la taxe professionnelle, c'est que sur la période 2009-2010 le taux serait majoré de 10 %, donc voilà sur cet élément qui est identique sur l'ensemble des hypothèses. Et puis lorsque nous travaillons sur ces hypothèses-là...

M. LE PRESIDENT.- Précise bien ce que c'est, ce que veut dire 10 %. C'est 1 % par an du taux.

M. BAULIEU.- Ce n'est pas 10 points, ce ne serait pas 25 / 47.

M. LE PRESIDENT.- Le 15,47 c'est 1 % de 15,47, ça fait donc 15,60 et quelques, c'est 1 %. Je vous le dis parce que quand on dit 10 points ce n'est pas 10 points de plus.

M. BAULIEU.- Merci Robert. Robert me dit que j'ai parlé de 2009 à 2010, c'est une erreur, c'est 2009 à 2018, donc c'est une coquille de ma part, comme aurait dit Marie-Odile CRABBE-DIAWARA. Cela nous renvoie à notre échange que nous avons dernièrement.

M. LE PRESIDENT.- Mais vous avez votre vie personnelle !

M. BAULIEU.- Tout à fait, oui.

Sur ces hypothèses sur lesquelles nous avons travaillé, vous avez là les éléments constitutifs et à partir de là bien évidemment en intégrant le coût de l'investissement sans l'amortissement sur 30 ans, y compris le renouvellement matériel à l'aune de la durée de ce matériel, le coût d'exploitation, c'est une hypothèse, ça a été rappelé par le Président il y a un instant, nous arrivons ensuite à des conclusions qui font que je vais directement au bout du tableau, que le système dans lequel nous nous engagerions serait autonome ou non. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que nous sommes dans un système où nous envisageons, nous l'avons répété à plusieurs reprises ici, financer cette opération investissement et fonctionnement sur la majoration du versement transport, donc le passage du 1,05 à 1,80, donc de manière progressive puisque nous étions à 30 depuis 2006 et que nous serons à 80 à compter du 1^{er} janvier prochain. Donc lorsqu'on parle de l'autonomie du dispositif, de l'hypothèse, c'est que le système fonctionne sur la période durablement sur la base de ce financement supplémentaire. Donc lorsque nous allons sur cette colonne nous voyons immédiatement que l'hypothèse A / l'hypothèse B se voit qualifiée de non autonome puisqu'elle requiert une subvention supplémentaire, c'est-à-dire un prélèvement supplémentaire sur le budget principal qui est déjà très contraint de 2,9 millions ou de 1,5 million, et donc la conclusion c'est bien évidemment, sauf si nous avons d'autres ressources, que ces hypothèses ne sont pas viables sur la base du cadrage sur lequel nous avons travaillé.

Et nous retournons forcément vers les hypothèses C et D, et vous avez après les indicateurs, mais je ne m'y arrêterai pas, de ratios d'extinction de la dette, etc., mais sur l'hypothèse C et D vous voyez qu'elles portent la mention autonomie, cela veut dire que sur la période nous dégagons un solde positif dans l'opération, mais avec une mention particulière encore sur l'hypothèse C, donc à 217 millions qui indique qu'il y a un moment donné, sur la longue période, où il faudra apporter une subvention de trésorerie. C'est-à-dire que l'opération, sur la durée, dégage un solde positif, mais il y a des périodes pendant lesquelles il faudra abonder le financement, donc c'est déjà vrai à 217, donc on vous dit simplement qu'au fur et à mesure qu'on augmenterait le projet, eh bien il y aurait besoin d'apporter sur une période plus longue une subvention de trésorerie annuelle à l'opération. Tout cela conduit bien évidemment à la conclusion qu'indiquait le président il y a un instant, et encore une fois, ne m'arrêtant pas sur les procédés techniques, puisqu'encore une fois ce n'était pas notre mandat, que le champ du possible en autonome se situe aux environs de 200 millions d'euros avec l'indication plus ou moins 20 puisque si nous passons à 200 bien évidemment nous serons passés à moins 20, mais en montrant bien également avec ce qui se passe à 217 que nous touchons là la limite haute du possible puisque nous aurions déjà à 217 une année avec une subvention de trésorerie supplémentaire, et a fortiori si on avait 210, 220, 230.

Voilà ce qu'il faut bien saisir, d'où la conclusion encore une fois rappelée tout à l'heure que je ne fais que confirmer, et j'ajouterai simplement dans les conclusions du groupe travail finances, au-delà de ce cadrage qui nous semble devoir être regardé avec attention et prudence, mais rigueur aussi ai-je envie de dire, c'est que le groupe a insisté sur le contexte économique incertain, sur les diminutions des concours de l'Etat en général, et sur la réforme annoncée de la fiscalité locale, si bien que même le scénario 200 millions plus ou moins 20 implique une forte rigueur budgétaire qui s'impose dans tous les cas de figure compte tenu des coûts impartis, je l'indiquais tout à l'heure, donc avec une croissance des charges courantes calée sur celle des ressources afin d'éviter tout effet de ciseaux.

Enfin, le groupe a noté que pour la CAGB la croissance du besoin de financement des budgets annexes, transports hors TCSP et CRR, et une contrainte majeure pour l'équilibre budgétaire, le niveau de la DSP actuel et sa progression qui seront renégociés dans un avenir proche, sont des données fondamentales pour les équilibres futurs. Ce qui veut dire que ça va dans le sens du rappel du Président tout à l'heure que toutes les occasions de renégocier, de rebattre les cartes sur nos engagements devront être saisies pour, hors le TCSP, maîtriser plus encore la dépense, et voilà encore une fois de quelle manière nous avons construit ces simulations, et comment nous sommes arrivés à ces conclusions qu'un TCSP, cela a été dit tout à l'heure, le mode, etc., reste à voir, mais un TCSP, nous pouvons, dans le bon sens du terme, nous le payer mais sur la base de 200 millions, moins 20 à coup sûr, plus 20 au maximum, je vous ai dit pourquoi.

M. LE PRESIDENT.- Voilà donc rapidement mais de façon assez complète le rendu compte de cela. Ce qui nous dit d'ailleurs par déduction, si l'on regarde bien, même si on n'a pas, comme je l'ai dit, à choisir ce soir, on sait que les deux seules options possibles c'est le tramway éco mais que j'appelle plutôt tramway optimisé et le BHNS (D), ce sont les deux options qui ressortent de ces études, les autres options de tramway ne fonctionnent pas parce que vous avez vu que les subventions... le coût est beaucoup trop élevé, et que surtout elles ne sont pas autonomes en matière de financement. C'est-à-dire qu'en plus de la DSP qui augmenterait peut-être de 3 millions, il faudrait peut-être encore remettre 1,5 million par an et ce n'est pas acceptable. Et d'ailleurs, même si effectivement il y a une nécessité d'avoir une gestion très rigoureuse au niveau de notre fonctionnement, il faut aussi que vous ayez bien en tête que ce TCSP doit être autonome en matière de financement, c'est-à-dire que c'est le volet augmentation du VT. C'est pour cela qu'on peut répondre, à la question : est-ce que cela a un impact sur ma fiscalité ? Non. Tout d'abord à l'Agglo il n'y a pas de fiscalité en direction de l'habitant mais qu'en plus c'est uniquement ce type d'augmentation qui finance le TCSP.

Voilà où on en est, et maintenant je vous passe volontiers la parole.

Avant je vais vous donner le résultat très attendu d'ailleurs, c'est un gros suspens, de l'élection des membres de la commission de délégation de service public de la CAGB. La liste avec Fanny GERDYL, Jean-Pierre GOVIGNAUX, Michel LETHIER, Bruno COSTANTINI, Jean-Michel CAYUELA comme titulaires et Françoise FELLMANN, RONZI, LATHUILIERE, REYLE, ARDIET en suppléants, il y a 119 votants, c'est-à-dire qu'on était 119 ce soir, ce qui est bien d'ailleurs, 119 sur 139. Bulletins blancs et nuls : 1, suffrages exprimés : 118, la liste unique a donc 118 voix, on peut applaudir.

(Applaudissements)

M. CONTOZ.- C'est quel courant ?

M. LE PRESIDENT.- Ca n'est pas toujours comme ça ! Pas de remarque désagréable, s'il vous plaît ! Monsieur CONTOZ, arrêtez de faire le clown !

Je vous passe la parole. André.

M. AVIS.- Pour revenir au TCSP, puisque c'est quand même un gros sujet, je me poserais une petite question concernant le degré d'engagement que nous devons prendre le 18 décembre prochain. Est-ce que nous devons définir un tracé, est-ce que nous devons définir un type de matériel, et par-là même je pense une enveloppe budgétaire ? Est-ce que c'est cela ou si je me suis trompé ? Merci.

M. LE PRESIDENT.- L'enveloppe budgétaire, on devra la définir mais elle est connue déjà aujourd'hui. L'enveloppe budgétaire c'est 200 plus ou moins 20. Là, on peut déjà répondre au moins positivement à cette question.

M. ROY.- Je pense qu'André a posé les trois bonnes questions, on devra bien sûr valider un tracé, on devra valider un système, on n'aura pas choisi le type de matériel mais on devra choisir un système, c'est-à-dire un bus à haut niveau de service ou un système tram sans définir si c'est un tram fer ou pneu, et on devra bien sûr, dans l'appel à projets, fournir le moyen de financer ce projet. Ces trois éléments sont des éléments incontournables du dossier d'appel à projets.

M. LE PRESIDENT.- Pierre.

M. CONTOZ.- Une question simple, si on n'a pas d'aide de l'Etat, qu'est-ce qui se passe ? Premièrement. Je souhaite une réponse sur le planning financier, je la demande à Gaby. Et si on n'a pas d'aide de l'Etat on ne sera plus lié par rapport à notre délibération du 18 décembre puisqu'il s'agit d'un appel à projets ?

M. LE PRESIDENT.- Oui.

M. CONTOZ.- Tant en termes de tracé qu'en termes de matériel ?

M. LE PRESIDENT.- Oui. Si on n'a pas d'aide de l'Etat... de toute façon, ce qu'il faut dire quand même, c'est que lorsque nous prendrons ces décisions, on n'a pas encore, je le dis toujours, donné le premier coup de pioche, tout est toujours réversible. Cela dit, plus on va loin plus le ralentissement ou l'arrêt d'un projet coûte cher, parce qu'il y a tout de même des coûts qui sont engagés et qu'à un moment ou à un autre il faudra comptabiliser, mais on n'est pas engagé définitivement. On ne sera pas engagé définitivement, même au niveau de l'appel à projet.

Si effectivement l'Etat répond négativement, ça pose le problème d'une autre façon, c'est clair. Et j'entends bien ce que tu dis, est-ce que... j'essaie de traduire parce que je te connais un petit peu quand même depuis quelques années, au fond est-ce qu'il faut se presser pour avoir une aide hypothétique de l'Etat, qu'on n'aura peut-être pas, est-ce qu'on ne peut pas se donner un peu plus de temps pour avoir... c'est un peu cela que tu veux dire. Mais le problème c'est que c'est une équation très difficile à résoudre actuellement, c'est un problème avec des entrées multiples et il n'y a rien de, c'est ce que je disais tout à l'heure, il n'y a pas de choses qui sont... il n'y a pas de point fixe, c'est ça. On est obligé d'avancer pas à pas, de faire une méthode et puis d'essayer de se rapprocher d'un objectif final. Parce que si demain, je ne veux pas revenir là-dessus, je l'ai dit plusieurs fois, les financements en matière de transport en commun en site propre, je ne dis pas ce que j'en pense, vous le savez, c'est en train de se réduire à peau de chagrin. Il n'y a plus grand-chose puisqu'il va rester peut-être 500 millions pour la vingtaine de projets qu'il faut faire. Alors effectivement, si on nous imposait des choses, si pour avoir, en caricaturant, avoir 15 millions de l'Etat, on nous impose des choses qui coûtent 30 ou 40, l'économie c'est de dire on fait sans. C'est un peu ça que tu dis, mais ça, on ne sait pas. L'appel à projets, déjà, il devait être déposé pour le mois d'octobre, il a été repoussé en novembre, après en décembre, maintenant il est en janvier. Alors peut-être qu'il reculera encore.

M. ROY.- La note est sortie.

M. LE PRESIDENT.- Oui, la note est sortie, c'est vrai, la note est quand même sortie, c'est vrai. Voilà, mais ça, le problème des aides de l'Etat, c'est un problème qui se pose là, qui se pose d'ailleurs au conservatoire à rayonnement régional, qui se pose dans beaucoup de dossiers. Même lorsqu'il y a eu des accords de l'Etat sur un certain nombre de projets, on assiste maintenant à des... pas forcément à des désengagements, ce n'est pas dit aussi clairement que cela, mais on peut aussi toujours s'arranger pour qu'on ne tombe pas dans les critères et ne pas donner l'aide que l'on attendait.

Donc je ne pense pas, mais ça peut arriver, d'autant plus que cet appel à projets, il y a un jury qui est présidé je ne sais pas par qui, peut-être par un élu ou par un haut fonctionnaire, un inspecteur général de l'équipement, et le fait de déposer un appel à projets ne veut pas dire, je le dis dès aujourd'hui, cela ne veut pas dire, parce qu'on dépose un appel à projets qu'on va être retenu. Parce qu'à partir du moment où il y a beaucoup de projets, je vous dis qu'il y a au moins 25 villes qui ont déposé des projets, et qu'il y a beaucoup de projets et il y a de moins en moins d'argent, donc les critères vont être orientés de quelle façon, je ne sais pas, mais en tout cas les critères seront définis de telle façon qu'on ne puisse choisir que ce qui correspondra à la somme d'argent qui sera disponible. Donc je ne cache pas que là il y a un véritable risque, je ne le cache pas, et je le dis publiquement, je te remercie même d'avoir posé la question, je ne t'ai pas téléphoné pour le faire mais tu as bien fait de poser la question. J'aurais pu le faire, mais tu as bien fait de poser la question parce que c'est une précision que l'on doit donner quand même.

M. CONTOZ.- J'aurais marchandé.

M. LE PRESIDENT.- T'aurais marchandé, oui, je te connais !

Mais c'est vrai qu'à cet instant précis, aujourd'hui, on pense... parce qu'il faut savoir que si Frédéric MARTZLOFF a mis, avec la direction financière, avec Gaby, on a mis ces subventions-là, ce n'est quand même pas au doigt mouillé, c'est parce qu'on sait que sur tel type c'est le matériel sans la plate-forme, que tel niveau thermique, c'est tant, électrique, c'est tant. Il y a quand même un certain nombre de règles, mais tout cela peut changer du jour au lendemain. Il y a quand même des parts d'incertitude importantes, importantes !

M. BAULIEU.- Sur le planning financier, j'ai très bien compris, mais c'est simplement sur l'hypothèse de réalisation des travaux, 2010-2014, et avec un plan de financement sur 30 ans en termes de durée d'endettement, ce sur quoi on a travaillé.

M. CONTOZ.- Si tu le permets ?

M. LE PRESIDENT.- Vas-y, je t'en prie.

M. CONTOZ.- Je reviens un petit peu sur le financement et nos craintes, donc nos craintes qu'on s'est dites entre nous...

M. LE PRESIDENT.- « Entre nous », c'est qui ?

M. CONTOZ.- Les élus du Plateau, quelque part en disant « attention, on démarre », parce qu'il est clair que dans la période où on vit, dans les difficultés qu'ont les familles, la demande en transport va augmenter, la demande de transports familiaux, développer les services pour les ados, voilà. Notre crainte, c'est que si nous avons consommé nos marges en termes de transport, c'est que pour répondre à des besoins familiaux, à des demandes familiales, on dise qu'on fait appel aux familles à travers une fiscalité familiale. Et ça, moi je ne serais pas prêt à soutenir le TCSP dans ces conditions-là.

M. LE PRESIDENT.- Mais tu as compris quand même que le TCSP il est autonome financièrement ?

M. CONTOZ.- Bien sûr.

M. LE PRESIDENT.- Tu l'as vu, ça ?

M. CONTOZ.- Mais notre budget transport, voilà, il ne faudrait pas répondre à des besoins familiaux de transport qui vont augmenter en disant que l'on passe à une fiscalité obligatoire.

M. LE PRESIDENT.- Moi, ce que je veux redire par rapport à cela, j'ai déjà eu l'occasion de le dire mais je vais le redire aujourd'hui, le TCSP, quand on parle de mobilité durable, c'est-à-dire de déplacement dans l'agglomération, le TCSP c'est un moyen, c'est un élément d'un dispositif, ce n'est pas tout le dispositif, parce que le dispositif global de la mobilité durable dans l'agglomération, il y aura bien sûr le TCSP, mais il y a aussi les TER, mais il y a aussi les modes doux, le vélo, mais il y a aussi le co-voiturage, il y a aussi la voiture partagée, il y a la réorganisation des réseaux, le développement effectivement certainement d'autres réseaux qui n'existent pas actuellement, même l'innovation pour trouver... vous savez que c'est un peu un de mes dadas, d'autres modes de déplacements en disant que peut-être quelquefois, et certaines communes le font, ça coûte moins cher de faire un transport à la demande pour aller d'un village à un autre quand tu sais qu'il y a une ou deux personnes par jour, ça peut coûter moins cher de faire un transport à la demande, d'appeler le taxi local, que de faire aller 7 fois par jour un bus dans lequel il n'y aura personne dedans, ou pas grand monde dedans, et puis qui ne répondra pas forcément au service. Donc tout cela fait partie des choses sur lesquelles nous devons réfléchir, qui seront intégrées dans le cadre de la DSP, et effectivement c'est pour ça que je dis très très fort pour que toutes celles et tous ceux qui sont dans cette salle ici puissent l'entendre, il faudra faire des efforts, parce que je sais que cette fois-ci il y aura de la concurrence, surtout si cette DSP intègre un TCSP, il y aura de la concurrence, et la concurrence, c'est bon, vous êtes d'accord ? En tout cas je ne sais pas si tout le monde sera d'accord, en tout cas je dis que c'est bien.

C'est sûr que quand on est en place on n'est pas toujours d'accord sur la concurrence, n'est-ce pas ?
Eric. André avant. André et ensuite Eric. Daniel, excuse-moi.

M. PARIS.- Monsieur le Président, le 18 décembre nous serons amenés à nous prononcer sur deux points importants, le choix du véhicule et le choix du tracé, aussi moi je souhaiterais qu'au moins 10 jours avant le 18 décembre nous puissions disposer d'un dossier complet et objectif avec les avantages et les inconvénients de chaque véhicule et de chaque tracé, de manière à ce que chaque conseiller communautaire puisse se prononcer effectivement avec un dossier parfaitement clair.

M. LE PRESIDENT.- C'est-à-dire que le dossier, il faudrait l'envoyer assez tôt, oui, d'accord. Jean-Paul, tu m'excuses, je t'avais zappé.

M. DILLSCHNEIDER.- Oui, on est actuellement dans une période d'incertitude au niveau des banquiers, alors peut-être que d'ici 2014 ce sera réglé, mais enfin on n'en est pas sûr, est-ce que vous avez intégré cette composante pour les financements de ce projet, quelle incidence cela peut avoir ?

M. LE PRESIDENT.- L'incidence, on sait bien que les... ça a été intégré dans les études, j'imagine, il y a des contacts avec la BEI, effectivement, la banque européenne, il est clair que les taux ne vont pas... pour l'instant ce n'est pas la période la plus favorable, les taux ne sont plus ce qu'ils étaient il y a un ou deux ans. C'est évident. Et puis il y a aussi, il faut le dire parce qu'il faut tout se dire ici, il y a une difficulté maintenant quand on va emprunter des sommes importantes, il y a des difficultés. Enfin pour des projets comme ceux-là, financés par des collectivités, globalement on trouve encore de l'argent, mais on n'en trouve pas forcément toujours dans les meilleures conditions, il faut chercher.

Et puis ce que je veux dire aussi quand même, parce qu'on n'en a pas beaucoup parlé ce soir, la période est difficile, effectivement, mais un projet de tramway dans une agglomération comme la nôtre, c'est quand même beaucoup d'argent qui est investi en direction de l'économie locale, il y a quand même des retombées, quand on voit simplement le TGV qui n'est pas à Besançon, qui rentre à peine dans l'agglomération, il y a des retombées quand même importantes, il y aura aussi des retombées économiques importantes, qui ne sont pas à hauteur de ce que l'on va dépenser, bien sûr, mais si... je sais bien que ce n'est pas l'entreprise G qui va faire l'ensemble des travaux de génie civil, que ce sont des grands groupes qui vont le faire, mais qui feront travailler aussi quand même des entreprises locales. Alors après, il faudra défendre les entreprises locales, parce qu'on sait que généralement, quand ils les font travailler, eux, ils ont plutôt tendance à serrer. On n'en est encore pas là, mais je suis très conscient là-dessus, que quand ils font bosser les entreprises locales, ils les serrent... avec nous ce n'est jamais assez cher, et avec vous c'est toujours trop cher.

Il y avait Eric.

M. ALAUZET.- Je crois que l'on peut vraiment se satisfaire d'un travail prospectif très très approfondi, et je crois qu'il y a beaucoup de collectivités qui ne prennent pas le soin qui a été pris là pour essayer de faire la prospective financière, et notamment avec une réflexion sur le coût global, et trop souvent on se limite au coût d'investissement initial, or on sait très bien que dans le temps il y a des dépenses importantes d'entretien, de renouvellement, de fonctionnement, etc., et tout cela a été intégré et cela donne de la crédibilité à l'étude.

A titre d'exemple, dans un autre domaine que je connais bien, quand on construit des bâtiments, vous le savez ou pas, je n'en sais rien, mais quand on construit un bâtiment, le coût initial d'investissement ne représente que 18 % du coût total de vie du bâtiment jusqu'à sa mort. Donc c'est important qu'on ait ce travail-là en coût global et pas s'arrêter simplement à l'investissement initial.

D'ailleurs on devrait aller même encore plus loin, le coût global, et je pense que ça viendra prochainement, c'est d'avoir des coûts externes, d'autant que maintenant... des coûts externes qui concernent notamment l'environnement, sont de plus en plus "monétarisés" avec les certificats d'économie d'énergie, et on devrait pouvoir intégrer cela pour anticiper les dépenses ou les recettes qui vont grever ou apporter des soulagements à certains projets. On pourrait un petit peu tenir compte de cela aussi. Les certificats d'économie d'énergie n'existent pas sur ce type de projet, il existe sur des bâtiments, par exemple.

Ce que je voulais dire, c'est qu'il me semble qu'à cette heure ces deux projets qui vont nous être proposés. On élimine bien entendu les deux premiers, et là c'est plus une question que je pose, il semblerait donc qu'avec le coût global ces deux projets financièrement soient équivalents ou à peu près équivalents. On peut le mesurer d'une part avec l'autonomie, pas d'impact sur le budget principal, ni de l'un, ni de l'autre, et d'autre part sur la DSP, même s'il y a une différence, et là c'est la question que je pose, serait compensé par le différentiel de trafic de personnes qui montent et des recettes supplémentaires ?

M. LE PRESIDENT.- Non, ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. ALAUZET.- C'est une question que je pose.

M. LE PRESIDENT.- Je te réponds très clairement, j'ai dit ce que je pensais, c'est une impression, si j'écoute un peu ce qui se dit dans les villes qui ont déjà, qui viennent de mettre en place des TCSP, c'est vrai aussi par exemple à Mulhouse, c'est que l'on peut penser, on espère même qu'avec la mise en place d'un TCSP ça fait qu'il y aura plus de monde dans les transports en commun et qu'il y aura donc des recettes nouvelles. Mais ça, moi je ne peux pas m'engager là-dessus, je peux m'engager en disant que je me battrais pour faire tomber ces coûts-là, bien sûr, celui de la DSP, l'idéal pour moi est d'arriver à zéro, je ne sais pas si nous y arriverons, mais je pense qu'on peut en être pas trop loin, mais je n'ai pas, pour l'instant, de certitudes.

Et je te remercie d'avoir dit qu'on avait pris beaucoup de soin, je connais au moins une dizaine de projets de TCSP en France, je ne pense pas qu'il y ait une seule agglomération qui ait pris autant de soin, qui ait autant consulté que la nôtre pour faire ces études-là, et vraiment je voudrais remercier à la fois et Jean-Claude, et Gaby, et l'ensemble des services de la mission TCSP, des services financiers, la direction générale, les services de la Ville, parce que bien sûr tout ça, comme cela impacte quand même beaucoup la Ville de Besançon qui sont la direction générale jusqu'aux services techniques et l'ensemble des services, la voirie et autres, tout le monde s'est mis ensemble pour réfléchir, et vraiment on a essayé, j'espère qu'on a réussi, de faire les choses globalement, d'une façon très transparente et de raisonner en coût global. On a eu par exemple des grandes discussions sur le GER, c'est le Gros Entretien Renouvellement, c'est-à-dire qu'on a intégré, vous pouvez le voir, les tramways c'est plutôt tous les 30 ans, le BHNS tous les 15 ans, tout cela a été intégré, et on n'a pas fait... parce que bien sûr, si on dit qu'un BHNS ça coûte beaucoup moins cher, mais il faut aussi dire quelque part que ça se recharge plus souvent, donc tout cela a été mis en place. On ne peut pas dire que le coût soit le même, quand même, il y en a un qui a 50 millions de moins que l'autre, ce n'est pas les mêmes coûts, c'est différent, mais ce n'est pas non plus... non, non, il y en a un qui est à 217 et l'autre à 171, donc il y a quand même une différence.

Et puis après, et c'est pour cela que je ne veux pas entrer dans le débat, ça dépend de ce qu'on appelle un BHNS, un BHNS type Philéas, on sait ce que ça coûte. Un BHNS style busway comme il y a à Nantes, ça coûte moins cher mais c'est un bus qui est... qu'est-ce que c'est qu'un busway à Nantes ?

C'est pour cela que j'ai vu des choses qui ne sont pas justes, il y en a qui ne sont même pas guidés, c'est un bus qui est prévu pour être guidé quand il vient s'accoster, guidé avec une caméra ou deux caméras qui lisent les bandes blanches et qui lui permettent d'accoster avec précision, avec une lacune d'environ 10 centimètres, 8 à 10, ce qui est d'ailleurs assez important, puisque la lacune, en principe, la lacune c'est l'espace qu'il y a entre la porte et puis le quai. La lacune il vaut mieux qu'elle soit entre 3 et 5, ce n'est pas nos amis qui nous diront le contraire ici, qu'entre 8 et 10. Voyez, quand on parle de BHNS, en plus l'accès aux personnes à mobilité réduite, sur certains bus, par exemple, elle est faite avec des palettes, donc ce n'est pas... c'est pour ça que c'est très difficile, quand on commence, et je suis toujours admiratif quand je vois certains qui ont des idées comme ça, c'est pour ça que je leur en parlerai amicalement en tête à tête, mais c'est plus compliqué que ça, parce que les dispositifs, il n'y en a aucun qui se ressemble, parce qu'il y a aussi, quand vous parlez de busway, il faut savoir qu'un busway c'est fait pour aller tout droit. Un busway, quand vous en avez un à Nantes qui doit aller à l'aéroport, il est sur l'ancienne nationale, ça va tout droit, ce n'est pas pareil quand tu passes dans le quartier de Palente ou que tu passes sur le pont à Battant, que tu traverses la ville, ce n'est pas pareil. Vous savez très bien que des busways pas guidés ils ne passent pas, ou alors ils passent dans des conditions qui sont très difficiles. Donc tout cela sont des choses qui ont été étudiées. Je crois que vraiment on arrive à un point... je ne dis pas qu'on a tout prévu, mais il y a eu beaucoup d'études qui ont été faites, c'est pour ça aussi que les hypothèses de départ on les a éliminées, parce que j'ai toujours dit que je ne lancerais jamais l'Agglomération dans une opération où on allait aller dans le mur, là, on sait que l'un ou l'autre on peut y aller. Encore faut-il que ces hypothèses-là, moi, j'aie les moyens de les vérifier d'ici le 18 décembre parce qu'on n'a pas, là, par contre, autant de... il faut dire les choses aussi honnêtement, on n'a pas les mêmes certitudes que par rapport à d'autres projets, ce sont des projets nouveaux. Autant le Philéas, on sait que c'est un projet, on sait combien ça coûte en réalisation parce que ça a déjà été fait, le bus par lui-même est encore en cours d'homologation, ce n'est pas terminé. Quant au tramway éco, le tramway optimum, optimisé, c'est les constructeurs qui disent : « on vient, comme on s'ennuyait on vous le fait à tel prix », mais il n'y en a pas encore eu de fait puisqu'on serait certainement parmi les premiers en tout cas à le faire, en l'occurrence il y en a beaucoup qui le font, ceux qu'on a vus, c'est Alstom, il n'y a pas de mystère, qui est un local.

M. ROY.- Pour dire aussi que nous sommes allés en délégation élus, services de la Ville, de l'Agglo, à Nîmes, Clermont-Ferrand, Le Mans, Nantes, Mulhouse, Douai, et nous avons essayé de réunir tous les éléments sur de la réalité, sur des comptes d'exploitation, sur des comptes de fonctionnement, sur des opérations d'achat pour mesurer non pas sur des hypothèses mais sur du réel, et nous avons essayé, testé, entendu des élus et des services répondre à nos questions.

Par rapport à la possibilité d'augmentation de recettes, là aussi nous avons été extrêmement prudents, prudents pourquoi ? Le Président l'a dit tout à l'heure, on a déjà à Besançon un niveau de service... la barre est déjà haute, donc nous n'avons pas voulu céder à l'hypothèse d'une augmentation d'usage de 50 %. Nous sommes restés volontairement, et peut-être trop prudemment, à une estimation à 25 %, mais tous ceux que nous entendons aujourd'hui tendent à nous dire qu'on a été trop prudents et qu'on aura à faire face à une demande plus importante que celle que nous avons retenue en tout cas.

M. LE PRESIDENT.- Ce qui n'est d'ailleurs pas sans incidence financière.

M. ROY.- Il est possible, mais on reste prudents.

M. LE PRESIDENT.- Concernant les problèmes financiers, il y a déjà des contacts qui ont été pris avec un certain nombre de banques qui disent quand même que dans le contexte actuel on arrivera à trouver... des grandes banques locales, même si elles sont nationales mais qui ont leur siège ici, on arriverait à trouver des financements.

Monsieur SASSARD.

M. SASSARD.- Oui Monsieur le Président, je voulais simplement vous rejoindre sur le fait de dire que c'est un projet important sur lequel il faut faire des propositions qui sont à fonder, à travailler. Nous, au niveau du groupe UMP et apparentés de la Ville de Besançon, on n'a pas pris la parole tout de suite pour cette raison-là, avoir le temps de travailler et de proposer des choses concrètes pour les Bisontins et puis toute l'agglomération. Autant, dans un premier temps, on a réagi assez rapidement par le biais d'un communiqué de presse début novembre suite à votre projet parce que se posait la question justement de la fourchette des 180-300 qui s'est précisée cette fois-ci sur les 200, et puis sur la taxe de versement transport. Vous le saviez, on est à 1,80 aujourd'hui, je vous avais posé la question de savoir l'engagement possible ou pas de votre part sur le fait de geler cette taxe à 1,80. Apparemment les députés de la majorité, enfin le gouvernement souhaitait, je ne sais pas si vous avez eu l'information, souhaitait rendre possible l'augmentation de cette taxe versement transport au-delà de 1,80. Ce qu'ont apparemment refusé les députés de la majorité, fortement, ce qui veut dire que la taxe de versement transport sera gelée à 1,80. On ne sait pas combien de temps, ça va peut-être évoluer, mais en tout cas au vu du contexte économique actuel, il faut savoir que la taxe est vraiment gelée. Voilà, parce que tout le monde a conscience de la difficulté économique.

M. LE PRESIDENT.- Vous avez raison de le dire, puisque c'est vrai que le gouvernement avait dit, par la voix de Monsieur COPPÉ il y a déjà quelque temps, qu'il y avait une possibilité d'aller au-delà, et que le gouvernement a été rappelé à la raison par les Députés, tant mieux, qui ont dit, et c'est un peu ce que vous venez de dire...

M. SASSARD.- Complètement.

M. LE PRESIDENT.- C'est pour cela que nous, nous avons dit aussi que cela, pour nous, puisque la question était posée, je crois par Robert STEPOURJINE, il me semble, que pour nous, 1,8, c'était le taux que nous envisagions de mettre au maximum, mais que si la possibilité nous était offerte nous n'irions pas au-delà. En plus, vous me dites que ça a été gelé, ça, je ne le savais pas, mais vous confirmez quand même le fait que ce que je disais était juste quand je disais que le gouvernement avait proposé d'aller plus loin.

M. SASSARD.- Bien sûr !

M. LE PRESIDENT.- On est d'accord.

M. SASSARD.- Et c'est pour ça que je vous avais posé la question d'un engagement éventuellement de votre part de limiter...

M. LE PRESIDENT.- Alors c'est peut-être vous qui avez posé la question à ce moment-là, peut-être.

M. SASSARD.- Voilà sur le versement transport. Je voudrais dire que nous, à l'UMP, on est en train de travailler avec l'ensemble des élus, que ce soit à la fois les Députés, les Conseillers régionaux, je ne ferai aucune proposition ce soir parce qu'on attendra bien évidemment le 18 décembre pour le timing, on est en train de travailler justement sur une vision générale d'une vraie alternative au niveau du TCSP avec 4 points importants, et je m'arrêterai là ensuite. C'est une logique d'agglomération qui nous paraît importante, une vision régionale, le coût le plus limité possible pour les entreprises, l'emplacement des parkings-relais, et puis l'intermodalité qui me paraît quelque chose de prépondérant.

Notre volonté, ça a été un souhait de notre part, ce que tout le monde a respecté, c'est-à-dire d'attendre, de bien travailler pour proposer. Voilà, donc on prend date, et puis on aimerait bien, comme Monsieur PARIS l'a proposé, que le dossier nous parvienne le plus rapidement possible, est-ce que vous pourriez vous engager en termes de dates, donc le 18 décembre on a le débat, quand est-ce qu'on peut espérer avoir le dossier finalisé par les services ?

M. LE PRESIDENT.- J'ai envie de vous répondre le plus vite possible, dès qu'on l'aura on vous le donnera. Simplement sachez que c'est bien que vous fassiez une proposition le 18 décembre, sachez aussi que le 18 décembre c'est le jour où on doit voter, donc j'aurais aimé, peut-être que vous puissiez faire des propositions avant, comme ont fait, par exemple, le groupe Communiste ou le groupe MODEM, ou les Verts, ou moi-même, comme j'ai fait. Mais ce n'est pas un reproche. Et puis, ce que je voudrais surtout, puisque vous mobilisez vos députés, est-ce que je pourrais vous demander quelque chose ? De les mobiliser...

M. SASSARD.- Je ne vais pas répondre à leur place !

M. LE PRESIDENT.- Je le sais bien. Je regrette d'ailleurs, Monsieur SASSARD, je ne vous demande pas de répondre à leur place mais je regrette que Françoise BRANGET ne soit pas là ce soir. Je tiens quand même à dire une chose, quand on a choisi les dates, nous avons mis ça le jeudi pour que les parlementaires puissent être là. Je me suis dit que si on les mettait le mercredi on allait me dire que c'était pour éliminer les parlementaires.

M. SASSARD.- Je peux vous donner la réponse de la raison de son absence, c'est simplement qu'on a, comme vous, une élection interne au niveau de l'UMP et de la circonscription du Doubs.

M. LE PRESIDENT.- Oui, mais vous, vous faites cela vachement mieux que nous, parce que là vous n'en parlez pas !

M. SASSARD.- Tout se passe bien chez nous, alors on n'en parle moins !
On ne parle pas des trains qui arrivent à l'heure !

M. LE PRESIDENT.- Vous avez raison !

M. SASSARD.- C'est pour des raisons d'élection, sinon évidemment elle serait là.

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas grave. Simplement, et je dis cela très sérieusement, je pense que là... parce que les textes que vous allez donner, projet d'agglomération, je ne peux qu'être d'accord avec ce que vous dites, projet d'agglomération, c'est dès les premières pages, d'ailleurs partout, vous voyez, j'ai veillé à ça, c'est marqué projet d'agglomération, partout ! Il n'y a pas marqué Besançon, il y a marqué Agglomération. L'intermodalité c'est la base même de ce dossier, s'il n'y a pas d'intermodalité.

Donc les parkings-relais ça fait partie des points qui ressortent de la concertation, donc ce qui veut dire que je ne pourrai qu'être d'accord avec vos propositions, qui ne sont pas vos propositions, qui sont celles qui ressortent du débat général que vous viendrez donc, ce jour-là, valider.

M. SASSARD.- Peut-être que nos solutions vous plairont aussi.

M. LE PRESIDENT.- Oui, j'espère, surtout si vous me dites que nos parlementaires nous ont obtenu la garantie d'avoir quelques dizaines de millions d'euros, je vous assure que vraiment on donnera un nom de station même au parlementaire qui aura trouvé ça. S'il y a 10 millions d'euros, je vous assure qu'on le fera !

(Brouhaha dans la salle)

M. SASSARD.- On vous a appris l'ouverture mais il ne faut pas exagérer, quand même !

M. LE PRESIDENT.- Je reviens là-dessus, donc oui, vous aurez les documents, mais surtout j'insiste là-dessus pour vous dire que c'est vrai que les documents on les donnera le plus tôt possible, je vois encore des constructeurs qui viennent me proposer un autre projet jeudi prochain. Parce que c'est vrai qu'on se trouve maintenant dans des timings très serrés alors qu'apparaissent pratiquement chaque semaine des nouvelles propositions, et c'est pour cela que ce que tu dis, Pierre... donc on attendra vos propositions, mais ne les donnez pas le 18 au soir, parce que j'ai peur qu'elles... enfin ça ne m'inquiète pas parce que vos propositions vont reprendre ce qu'on pense tous, donc c'est bien !

Est-ce qu'il y a d'autres... mais au moins on sera d'accord là-dessus. Est-ce qu'il y a d'autres remarques par rapport à cela ? Je n'en vois pas, je crois qu'on ne doit pas voter là-dessus, c'est une information, mais on doit par contre voter sur le calendrier de la concertation. C'est quoi, ça ?

M. ROY.- C'est le Bureau du 25 novembre et le Conseil communautaire du 18 décembre.

M. LE PRESIDENT.- Donc on vote là-dessus, sur le Bureau.

Raymond ? Excusez-moi, je ne vous avais pas vu. Monsieur GONON, allez-y.

M. GONON.- Oui, Monsieur le Président, pour respecter votre souhait d'être non-polémique ce soir nous ne parlerons ni tracé, ni coût, ni rien, simplement je voudrais exprimer quatre inquiétudes à la fin de ce débat. La première inquiétude concerne, comme l'a dit Monsieur CONTOZ tout à l'heure, les subventions, qu'elles soient d'Etat, qu'elles soient éventuellement régionales, voire même départementales, il me semble qu'il est peut-être risqué de se prononcer sur des subventions avec des chiffres extrêmement précis sachant, comme vous l'avez très justement dit, que l'Etat est quelque peu sec en ce moment, la Région a décidé de ne pas augmenter ses impôts, et j'ai entendu dire ce matin dans la presse que le Conseil Général avait aussi quelques difficultés pour boucler son budget.

Deuxième inquiétude...

M. FOUSSERET.- Qui n'en a pas ?

M. GONON.- Bien sûr. Deuxième inquiétude, nous sommes dans une récession économique majeure, j'ai reçu les chiffres cet après-midi concernant les derniers indicateurs au 31 octobre, et notamment deux indicateurs, l'indicateur synthétique du climat des affaires qui est le plus bas enregistré depuis 1993 par les entreprises, et l'indice de production industrielle de l'INSEE qui a reculé de 11 points, 11 % dans le seul mois d'octobre 2008. C'est dire que la crise est brutale, elle est dure et d'après un certain nombre d'experts que nous avons entendus cette semaine, elle durera sans doute plusieurs années.

Troisième inquiétude, c'est la dérive des coûts. Je pense que nous sommes suffisamment grands et expérimentés pour savoir qu'une valeur 2008 risque de ne pas se retrouver en 2014. Est-ce que dans vos prévisions budgétaires vous avez inclus une sorte de... j'appellerai cela de dérive des coûts, qui prendra en compte un certain nombre de facteurs, inflation et autres, que nous ne maîtrisons pas forcément, je le reconnais aujourd'hui, en 2009 ?

Dernier point, une inquiétude sur la réforme de la fiscalité, puisque je viens de voir à l'instant un petit papier concernant la réforme voulue par l'Etat sur la taxe professionnelle. Edouard SASSARD nous a donné un certain nombre d'indications sur les évolutions du versement transport, est-ce que nous sommes certains, bien entendu une question un petit peu difficile, est-ce que nous sommes certains que la fiscalité dans 5 ou 6 ans sera celle d'aujourd'hui, additionnée récession économique plus réforme de la fiscalité, plus difficulté des subventions, cela fait beaucoup de choses qui, à mes yeux, et je termine là-dessus, à mes yeux sont un énorme point d'interrogation sur le financement de ce TCSP.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur GONON, vous avez raison, mais à cette triple question, vous répondez comment ? C'est vrai, les subventions, moi, j'irai les chercher avec les dents, vous voyez ? Parce qu'en plus, quand je dis ça, je ne prends pas de risque parce que quand on dit qu'on va avec les dents, quelquefois avec les mains on ne ramène rien, donc je peux dire que j'irai les chercher avec les dents, premièrement.

Deuxièmement, ce que vous dites là n'est pas faux mais qu'est-ce qu'il faut faire ? Alors est-ce qu'on attend 5 ans ? Je vous pose la question, vous me répondez quoi ?

M. GONON.- Je peux répondre ?

M. LE PRESIDENT.- Oui.

M. GONON.- Je rajouterai juste une petite chose qui est sortie dans la « Presse Bisontine ».

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas le journal officiel, quand même !

M. GONON.- Attendez, juste une chose, c'est un entrepreneur de la ville de Besançon, c'est le groupe SIMONIN. Je pense que c'est quelqu'un de très respectable, il a je ne sais pas combien d'usines sur la ville même de Besançon et dans l'agglo, il occupe 550 salariés.

M. LE PRESIDENT.- Je connais bien Jacques SIMONIN, je le reçois même la semaine prochaine !

M. GONON.- Je pense que l'on peut écouter ce qu'il dit, même si ses propos sont un peu excessifs, je le reconnais volontiers, mais je pense qu'il y a un fond de vérité, et quand il dit que les décideurs font tout pour que les entreprises délocalisent, j'avoue que la réponse est simple, prenez le moins cher possible, prenez le moins cher possible et assurez vous qu'il n'y aura pas de dérive financière, que ce soit au niveau des prêts ou au niveau des coûts, et éventuellement, nous l'avons écrit, nous l'avons dit, reportez peut-être ou étalez, ou lissez plus ce projet. Je sais bien que vous avez envie de l'inaugurer au mois de mars 2014...

M. LE PRESIDENT.- Je n'ai pas besoin de cela !

M. GONON.- Mais très honnêtement, s'il y a 2 ou 3 années de plus, est-ce que le changement sera important ?

M. LE PRESIDENT.- Ecoutez, Monsieur GONON, d'abord je constate que vous n'avez pas répondu à ma question, je vous ai dit... vous dites quelle sera la situation dans 4, 5 ou 6 ans, je vous dis qu'est-ce qu'il faut faire ? On attend ou pas ? Vous n'avez pas répondu à ma question.

M. GONON.- J'aime mieux le prendre moins cher.

M. LE PRESIDENT.- Oui, c'est facile de dire ça !

M. GONON.- Vous m'avez posé la question, je réponds.

M. LE PRESIDENT.- Vous voulez étaler le TCSP alors que vous en avez fait un des axes forts de votre campagne municipale ! Il faut avoir de la cohérence, et puis il faut avoir un peu de la suite dans les idées, parce que la différence entre vous et moi, et je dis cela très amicalement, c'est que moi je vais vous proposer pour prendre des décisions. Parce que c'est facile de dire « on ne sait pas ce que sera la situation dans 5 ou 6 ans », oui, je n'en sais rien, on ne sait pas ce que sera la fiscalité des entreprises, oui, je n'en sais rien, d'abord vous avez remarqué que je ne suis pas membre du gouvernement, et puis même que le gouvernement je ne suis pas sûr que lui il le sache. Donc bien sûr, on n'en sait rien, mais tout le monde est d'accord pour faire un TCSP, tout le monde est d'accord, même vous, vous l'avez dit, et vous avez raison, on est au moins d'accord là-dessus, mais vous dites qu'il y a telle condition, telle condition et telle condition, mais moi, ce que j'attendrai, c'est que comme le font un certain nombre, comme vous pouvez le faire aussi, comme va le faire l'UMP, qu'on fasse des propositions, qu'on en discute, puis qu'on essaie d'avancer ensemble. Le TCSP, ce n'est pas un problème politique, ce n'est pas un problème Gauche / Droite, UMP, Modem, PC ou PS, tout le monde est pour. Trouvons ensemble des solutions, mettons nos relais en marche. Actuellement moi j'ai beaucoup moins de relais au parlement ou dans les ministères que quand nous étions au pouvoir, demain ça changera, peut-être qu'alors les rôles seront renversés, mais travaillons ensemble pour avancer ! Arrêtons de dire « vous devriez être prudents, quelle sera la situation dans 4, 5 ou 6 ans » on n'en sait rien, on peut être prudent. Il y a aussi une solution, et je ne le dis pas complètement comme étant une boutade, le plus confortable pour le président de l'Agglo eu été de ne rien faire. Ça, c'est plus confortable ! Là, vous êtes sûr de ne pas vous gourer si vous ne faites rien. Vous ne faites rien, vous attendez. Mais vous seriez à même de me dire, dans 5, 6 ans, dans cette ville, dans cette agglomération, on ne pourra plus rentrer quand vous viendrez de Pelousey ou de Dannemarie-sur-Crète, ou du Plateau, que vous ne pourrez plus rentrer dans la ville, vous me reprocheriez, et vous auriez à ce moment-là raison, vous me reprocheriez de n'avoir rien fait. Alors, à un moment, il faut, dans ce projet TCSP, je l'affirme, il y a une part de risque, on ne sait pas effectivement à quel niveau seront les prêts, on ne sait pas quelle sera la situation économique, on ne le sait pas. Moi je ne le sais pas plus que vous ! Moi je reçois les mêmes indices qui sont diffusés par des grandes agences que nous recevons tous tout au long de la journée sur Internet ou sur nos Blackberry, même si je n'ai pas ce truc-là, enfin sur des engins équivalents, tout ça, on le sait, mais il faut décider. Le gouvernement a dit d'augmenter la VP, maintenant la grande sagesse de l'assemblée lui dit... moi, vous savez, je ne suis pas un ayatollah jusqu'au-boutiste, je dis que les députés ont eu raison de faire cela, on avait même anticipé puisqu'on avait dit qu'on n'irait pas au-delà, je vous l'avais dit, on n'ira pas au-delà, parce que c'est la sagesse.

Après, quand vous me dites d'écouter Monsieur SIMONIN, Monsieur SIMONIN, je le connais il y a très longtemps, je l'ai déjà rencontré 2 ou 3 fois, et ce que vous ne savez pas, et je vous le dis, c'est que nous, notre agglomération, on travaille avec Monsieur SIMONIN, avec le groupe SIMONIN depuis au moins plus d'un an pour l'aider à se relocaliser suite à l'incendie de son usine à Orchamps, il a aussi une usine à Beure que j'ai déjà visitée deux fois, et une usine à Saône, je connais parfaitement le groupe dont Jacques SIMONIN est le président. Mais on l'aide, Jacques SIMONIN, on veut qu'il reste ici. Alors, je ne suis pas du tout, vous le savez, insensible à ces propositions, et je vous dis que je le vois la semaine prochaine, je ne sais pas quel jour, je crois que c'est jeudi prochain, je rencontre Monsieur SIMONIN parce que ce sont des gens qui méritent le respect, même plus que du respect, c'est des gens qui sont partis de rien et qui ont créé un groupe où ils sont 500, ils font des ressorts, ici, à Beure, ils dessinent les pare-soleil des 308, vous y êtes peut-être déjà allé, j'y suis déjà allé deux fois là-bas. On les aide à se relocaliser. Mais maintenant, il y a des moments dans la vie où il faut faire remonter les problèmes, et moi je souhaiterais vraiment que cette opération de TCSP ne soit pas une source de dissensions, on n'a rien à gagner entre nous. De toute façon, vous dites que je veux l'inaugurer avant 2014, écoutez, honnêtement ce n'est pas cela qui me fera réélire ou qui me fera battre en 2014, je ne pense pas que j'aurai besoin du TCSP, on me jugera sur notre qualité d'avoir fait avancer les choses dans cette agglomération, voilà, c'est tout.

Pour l'instant, j'ai voulu vous faire part, je crois honnêtement, d'une façon très transparente, et quelles étaient aussi pour moi-même mes interrogations, j'ai aussi des interrogations, j'en ai. Le système de Douai, par exemple, on me dit qu'il est bien mais qu'il n'est pas homologué. Le tram éco optimisé, c'est très bien sauf qu'on va apporter un dossier avec les chiffres, est-ce que je prends cela pour argent comptant ou est-ce que je fais réétudier un peu tout ça ? J'ai demandé au directeur général de faire réétudier tout cela pour y voir clair, parce qu'après on est tenu, on nous fait des déclarations, on nous fait des projets, on nous signe des contrats, mais après, je sais très bien que quand le dispositif est lancé, c'est difficile de l'arrêter. D'ailleurs moi il faut que je m'arrête, donc je m'arrête là.

Mais je prends cela avec beaucoup de passion mais beaucoup de mesure, parce que je vous répète que j'ai envie de cela pas pour qu'il y ait une station avec mon nom dessus, j'espère qu'elle sera beaucoup plus grande d'ailleurs, mais simplement parce que c'est nécessaire. Sur les dates de la concertation, il n'y a que là-dessus que l'on doit voter, il n'y a pas d'oppositions ? 27 novembre, 18 décembre. Et je ne sais pas encore... vous voulez que je vous dise ? Je ne sais pas encore ce que je vous proposerai le 18 décembre. Je ne le sais pas encore à cet instant précis, et je vous demande de me croire, c'est vrai, parce qu'il y a plein d'incertitudes qui pèsent.

Ensuite, Jean-Claude.

<p align="center">Rapport n° 2.2 – TCSP – Marché d'Ordonnancement, Pilotage et Coordination (OPC) : lancement de la procédure</p>
--

M. ROY.- Le rapport 2.2 sera rapide, c'est simplement valider le lancement d'une mission OPC qui porte sur le pilotage précis de l'ensemble des intervenants du projet, de ce projet pour rester dans le calendrier qui est fixé. Ça inclut les gestionnaires de réseaux, elle débute avec la phase d'étude d'avant-projet début 2009. Il y a une tranche ferme 500 k€, et la tranche supplémentaire est déclenchée en conclusion des études.

M. LE PRESIDENT.- Attendez encore deux minutes, ça va être terminé.

Il n'y a pas de remarques ?

C'est adopté.

Ensuite.

Rapport n° 2.3 – Entrée Est de Besançon : Modification du délai d'affermissement de la tranche conditionnelle n°1 du marché d'ouvrage d'Art

M. ROY.- Le rapport 2.3, nous avons des travaux sur la zone des Marnières à Chalezeule, et là, l'objectif de ce rapport, pour permettre la construction d'une bretelle en direction de Belfort et en fonction des prix intéressants qu'on a dans le marché, c'est de prolonger l'offre pour ces travaux et de proroger le délai d'affermissement pour lancer l'offre de service de 6 mois. Voilà l'objet de ce rapport, modifier la tranche conditionnelle n°1.

M. LE PRESIDENT.- Soyons fermes.

Questions diverses

Rapport n° 10.1 – Groupement de commandes avec la Ville de Besançon et la CAGB en vue de la réalisation de levés de plans topographiques pour l'année 2009

M. LE PRESIDENT.- Dernier point que je présente rapidement, c'est un groupement de commandes avec la Ville, la CAGB, pour la réalisation de levés de plans topographiques et on se regroupe pour le faire ensemble, et j'imagine que ça coûte moins cher. Voilà.

Vous êtes d'accord ?

La séance est levée.

- : - : - : - : - : - : -

(L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 20h10)