



Conseil de Communauté

Compte rendu succinct

Affiché au siège de la
C.A.G.B. le :

**Séance du lundi 21 décembre 2009
qui s'est déroulée à la C.C.I.D du Doubs**

Visé par :
Le Directeur Général
Adjoint des services,
Laurent VAN
HERREWEGHE

PRESENCES

- liste des présents annexée

RELEVÉ DE DECISIONS

Le Conseil de Communauté s'est réuni le lundi 21 décembre 2009 à 18 heures 00 à la salle des séances de la C.C.I. 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 :

Organisation de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

↳ R 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 Geneviève VERRO comme secrétaire de séance,
- approuve le procès-verbal de la séance de Conseil de Communauté du 19 novembre 2009.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 117 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 0.2 - Modification de délégués

A l'unanimité, le Conseil de Communauté élit Mme MONLLOR comme membre titulaire de la Commission n°4 « Développement durable, Environnement et Cadre de vie ».

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 117 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 0.3 - Modification d'un délégué de la CAGB au SMSCoT

A l'unanimité, le Conseil de Communauté décide :

- de faire application de l'article L. 2121-21 du Code Général des Collectivités Territoriales,
- d'élire M. BASSELIN délégué titulaire et M. THIEBAUT délégué suppléant de la CAGB au SMSCoT.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 117 Contre : 0 Abstention : 0

Commission n°01 : Finances, Ressources Humaines et Communication, TIC

Finances

↳ R 1.1.1 - Budget annexe de la gestion des déchets 2010

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur le budget annexe 2010 de la gestion des déchets.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 117 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 1.1.2 - Tarifs de la gestion des déchets 2010

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur les montants des tarifs 2010 de la gestion des déchets,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer tout acte nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 117 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 1.1.3 - Décision Modificative n°3

A l'unanimité, le Conseil de Communauté adopte cette Décision Modificative n°3 au titre du budget 2009 pour le Budget principal et les Budgets annexes du Grand Besançon.

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

↳ R 1.1.4 - Avenant n°1 au marché d'assistance en gestion active du patrimoine

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur les modalités financières de l'avenant n°1 au marché « assistance en gestion active du patrimoine »,
- autorise Monsieur le 1^{er} Vice-Président à signer cet avenant.

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

↳ R 1.1.5 - Créances Irrécouvrables 2009

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

- 42,00 € au titre du Budget Principal,
- 17 031,04 € au titre du Budget annexe Déchets,
- 255,50 € au titre du Budget annexe CRR.

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

↳R I.1.6 - Demandes de garantie d'emprunts compétence Habitat (octobre 2009)

MM. FOUSSERET, GONON, LOYAT et Mmes HINCELIN, MENETRIER, POISSENOT ne prennent pas part au vote.

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

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 118 Contre : 0 Abstention : 0

↳R I.1.7 - Evaluation des charges transférées au 1er janvier 2009

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- approuve les modalités et résultats du calcul du transfert de charges,
- adopte les montants de reversement aux communes de l'attribution de compensation de la taxe professionnelle pour l'année 2009.

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

↳R I.1.8 - Convention de "Prêt à long terme" avec l'association du Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE) - Prorogation d'une année

MM. BENETEAU DE LAPRAIRIE, CAYUELA, CHANEY, FAIVRE, MOYSE, RUTKOWSKI et Mmes HINCELIN, MENETRIER, WANLIN ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur la demande de prorogation du prêt d'une année,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer un avenant à la convention.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 114 Contre : 0 Abstention : 0

↳R I.1.9 - Avenant n°1 à la convention entre la CAGB et l'association du Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE)

MM. BENETEAU DE LAPRAIRIE, CAYUELA, CHANEY, FAIVRE, MOYSE, RUTKOWSKI et Mmes HINCELIN, MENETRIER, WANLIN ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- approuve la subvention complémentaire du Grand Besançon à l'association du Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE),
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer l'avenant à la convention à intervenir.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 114 Contre : 0 Abstention : 0

↳R I.1.10 - Convention de groupement de commandes entre la Ville de Besançon et la CAGB en vue de lancer le marché de levés de plans pour l'année 2010

A l'unanimité, le Conseil de Communauté, sous réserve du vote du BP 2010 et du PPIF, autorise :

- Monsieur le 1^{er} Vice-Président à signer la convention de groupement de commandes et toutes les pièces nécessaires à sa mise en œuvre et à sa bonne exécution,
- Monsieur le Président, ou son représentant, à lancer la procédure de passation d'un marché de service à bons de commandes 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 : 124 Contre : 0 Abstention : 0

Ressources humaines

↳ R 1.2.1 - Convention de gestion administrative entre la CAGB et le Syndicat Mixte du Parc Scientifique et Industriel (SMPSI)

MM. BAULIEU, BECOULET, BODIN, FELT, FOUSSERET, JAVAUX, LOYAT, MARTIN, VALLET et Mmes LATHUILIERE, MENETRIER, POISSENOT, RONZI, WEINMAN ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- approuve les termes de la convention de gestion administrative entre la CAGB et le SMPSI,
- autorise Monsieur le 1^{er} Vice-Président à signer cette convention.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 107 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 1.2.2 - Ajustements techniques

I. Suite à une procédure de recrutement

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- 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, ou son représentant, à signer le contrat à intervenir dans ce cadre.

II. Suite à des réussites au concours

A/ Transformation d'un poste de Rédacteur (catégorie B) au sein du service Culture, Tourisme et Sports, en poste d'Attaché (catégorie A)

A l'unanimité, le Conseil de Communauté, sous réserve du vote du BP 2010 et du PPIF, se prononce favorablement sur :

- la transformation du grade de Rédacteur (catégorie B) en poste relevant du grade des Attachés (catégorie A),
- la suppression du grade de Rédacteur qui interviendra à la date de la titularisation de l'agent,
- la modification de la liste des emplois permanents.

B/ Transformation d'un poste de Professeur d'Enseignement Artistique au sein du Conservatoire à Rayonnement Régional en poste de Directeur d'établissement d'enseignement artistique

A l'unanimité, le Conseil de Communauté, sous réserve du vote du BP 2010 et du PPIF, se prononce favorablement sur :

- la transformation d'un poste relevant du cadre d'emplois de Professeur d'enseignement artistique en poste relevant du grade de Directeur d'établissement d'enseignement artistique de 2^{ème} catégorie,
- la suppression du grade de Professeur d'enseignement artistique hors classe qui interviendra à la date de titularisation de l'agent,
- la modification de la liste des emplois permanents.

III. Suite à un renouvellement de contrat

A l'unanimité, le Conseil de Communauté, sous réserve du vote du BP 2010 et du PPIF :

- 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 territoire,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer le contrat à intervenir dans ce cadre.

IV. Suite à la mise en place d'une nouvelle convention avec le SMPSI

A/ Création d'un poste d'assistante administrative

A l'unanimité, le Conseil de Communauté, sous réserve du vote du BP 2010 et du PPIF, se prononce favorablement sur la création de ce poste.

B/ Modification du contrat d'un agent de catégorie A

A l'unanimité, le Conseil de Communauté, sous réserve du vote du BP 2010 et du PPIF, autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer l'avenant au contrat de travail.

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

Commission n°02 : Transports, Infrastructures et Déplacements

↳ R 2.1 - Lancement du marché d'affrètement pour la desserte des communes périurbaines du Grand Besançon

A l'unanimité, le Conseil de Communauté, sous réserve du vote du BP 2010 et du PPIF :

- se prononce favorablement sur le lancement, selon les dispositions du Code des Marchés Publics, d'une procédure d'appel d'offres pour l'affrètement du Grand Besançon,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer toutes les pièces relatives à ce marché, dans la limite des crédits inscrits au budget.

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

↳ R 2.2 - Avenant n°3 au marché d'affrètement des autocaristes pour le transport sur les communes périurbaines

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le projet d'avenant n°3 pour chacun des lots du marché d'affrètement des communes périurbaines,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer l'avenant n°3.

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

↳ R 2.3 - Renouvellement de la convention "Titres intermodaux bus-car"

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le renouvellement de la convention « Titres intermodaux bus-car » pour les trajets Besançon-Pontarlier,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer cette convention.

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

↳ R 2.4 - Charte de partenariat PDE/Caisse d'Epargne

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur cette charte,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer cette charte.

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

↳ R 2.5 - Extension du dépôt de Planoise : proposition de 4 avenants sur les lots de second œuvre

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- approuve les avenants aux marchés relatifs à l'extension du dépôt de bus de Planoise à Besançon pour les montants suivants :
 - lot n°7 « Menuiserie bois », entreprise Menuiserie St-Martin : 495,50 € HT,
 - lot n°8 « Plâtrerie », entreprise FILIPPI : 1 158,21 € HT,
 - lot n°11 « Peintures – Revêtements muraux », entreprise FILIPPI : 2 000,01 € HT,
 - lot n° 13 « Chauffage, ventilation, plomberie », Entreprise EIMI : 4 494,00 € HT,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer ces avenants, ainsi que toutes les pièces nécessaires à leur bonne exécution.

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

↳ R 2.6 - Reconduction de la convention de gestion des voiries et équipements d'intérêt communautaire avec la Ville de Besançon

A l'unanimité, le Conseil de Communauté, sous réserve du vote du BP 2010 et du PPIF :

- approuve le projet de convention,
- autorise Monsieur le 1^{er} Vice-Président, ou son représentant, à signer cette convention.

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

↳ R 2.7 - TCSP : Restitution des conclusions des groupes de travail CAGB / Etat

Au vu des contraintes exprimées par les services de l'Etat, et rappelées lors de la réunion du 9 décembre, après avis favorable du Bureau à l'unanimité moins une abstention :

à la majorité, 13 abstentions, 15 contre, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur :

- la poursuite des études de projet du TCSP, sur la variante par les quais et la Place de la Révolution proposée dans la concertation préalable,
- la vérification de la faisabilité technique (notamment solidité des quais et compatibilité avec le PSMV) et financière (enveloppe financière maximale de 220 M€) du projet en étroite collaboration avec les services de l'Etat,
- la suspension dans cette attente des études du dossier actuel sur la partie du tracé par la Boucle historique de Besançon,
- l'étude de l'impact de ce nouveau tracé sur la desserte en TC de la Boucle et sur la refonte du réseau (urbain et périurbain) dans le cadre de la nouvelle DSP,
- la signature des avenants aux marchés d'études correspondants sur la variante de tracé par les quais.

Monsieur le Président demandera à M. le Préfet :

- d'obtenir des garanties sur les délais d'engagement de la subvention de 30,1 M€ accordée par le Gouvernement sur la base du tracé initial,
- un accord préalable et un engagement à faciliter le passage par le tracé alternatif, notamment sur le plan patrimonial et environnemental (autorisation de poteaux et de lignes aériennes de contact, arbres sur les quais, insertion urbaine, archéologie...).

Rapport adopté à la majorité : Pour : 88 Contre : 15 Abstentions : 13

↳ R 2.8 - TCSP : Avenant n°2 au marché de maîtrise d'œuvre infrastructures

Après avis favorable de la Commission d'Appel d'Offres du 21 décembre 2009, à la majorité, 13 abstentions, 15 contre, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur l'objet de l'avenant n° 2 au marché Maîtrise d'œuvre infrastructures décrit ci-dessus,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant à signer cet avenant et toutes pièces permettant sa mise en œuvre.

Rapport adopté à la majorité : Pour : 88 Contre : 15 Abstentions : 13

↳ R 2.9 - TCSP : Marché complémentaire sur l'assistance à maîtrise d'ouvrage administrative

A la majorité, 13 abstentions, 15 contre, le Conseil de Communauté autorise Monsieur le Président, après attribution de la Commission d'Appel d'Offres, à signer le marché complémentaire avec le titulaire du marché d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage Administrative, sur le projet de tramway, en procédure négociée sans publicité et sans mise en concurrence.

Rapport adopté à la majorité : Pour : 88 Contre : 15 Abstentions : 13

Commission n°03 : Economie, Emploi et Insertion

↳ R 3.1 - Cré-Entreprendre Initiative - Abondement du Fonds Prêt d'Honneur - Financement de l'animation

MM. FELT, MARTIN et Mme HINCELIN ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur :

- le versement, par la CAGB, de 22 867 € au fonds « prêts d'honneur » géré par Cré-Entreprendre Initiative pour l'année 2009, conformément à la convention cadre 2009-2013,
- le versement d'une aide à Cré-Entreprendre Initiative d'un montant de 16 000 €, conformément à la convention cadre.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 119 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 3.2 - Soutien à la compétitivité et aux filières d'excellence : projet Con-Pro-Mi - Financement FRI

M. BODIN ne prend pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le financement de la CAGB de 25 000 € sous forme de subvention au bénéfice de l'ENSMM,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer les actes afférents à cette aide.

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

↳ R 3.3 - Fonds d'intervention économique : MECASEM - Implantation TEMIS BESANÇON

MM. FOUSSERET, LOYAT, MARTIN ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le principe d'attribuer à la sedD une aide de 35 000 € pour la réalisation du projet permettant l'implantation et le développement de la société MECASEM Métrologie, étant entendu que l'entreprise s'engage à maintenir pendant 5 ans sur site l'activité ainsi aidée,
- autorise Monsieur le 1^{er} Vice-Président à signer la convention à intervenir.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 120 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 3.4 - Pépinières Palente et TEMIS Innovation - Choix du mode de gestion des pépinières d'entreprises et avenant de prolongation de la DSP de TEMIS Innovation

MM. FELT, MARTIN, TARBOURIECH ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le choix de la Délégation de Service Public (DSP) comme mode de gestion de la pépinière de Palente et de la pépinière et de l'hôtel d'entreprises de TEMIS Innovation,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer l'avenant de prolongation de la convention de Délégation de Service Public pour la gestion de la pépinière et de l'hôtel d'entreprises de TEMIS Innovation.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 119 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 3.5 - Parc tertiaire gare Besançon Franche-Comté TGV – Déclaration d'intérêt communautaire

A la majorité, 10 contre, le Conseil de Communauté :

- déclare d'intérêt communautaire, au titre des compétences ZAE et ZAC, le périmètre opérationnel au sud de la LGV, sous réserve de validation du dossier de création de la ZAC,
- demande à la commune d'Auxon-Dessus de déléguer son droit de préemption urbain à l'Etablissement Public Foncier du Doubs sur le périmètre opérationnel d'intérêt communautaire.

Rapport adopté à la majorité : Pour : 115 Contre : 10 Abstention : 0

↳ R 3.6 - Parc tertiaire gare Besançon Franche-Comté TGV - Lancement de consultation d'aménageurs

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- autorise Monsieur le Président à organiser et à conduire la procédure de choix de l'aménageur,
- fait application de l'article L. 2121-21 du Code Général des Collectivités Territoriales,
- élit MM. FOUSSERET, MARTIN, ROY, BAULIEU, RUTKOWSKI, CANAL, FELT, DEMESMAY comme membres titulaires et MM. BLESSEMAILLE, GAVIGNET, GUYEN, Mmes CRABBE-DIAWARA, VERRON et MM. BASSELIN, PRALON comme membres suppléants de la commission chargée d'émettre un avis sur les propositions reçues,
- désigne M. FOUSSERET comme personne habilitée à engager les discussions et à signer la convention.

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

↳ R 3.7 - Parc tertiaire gare Besançon Franche-Comté TGV - Mise en œuvre de mesures compensatoires

A l'unanimité, le Conseil de Communauté, sous réserve du vote du BP 2010 et du PPIF :

- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à rechercher tous les partenariats possibles pour la réalisation de mesures compensatoires liées à l'aménagement du parc d'activités économiques autour de la gare Besançon Franche-Comté TGV, en particulier avec les communes d'Auxon-Dessus et Auxon-Dessous,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer un protocole d'intention avec le Syndicat Mixte d'Aménagement de la Moyenne Vallée de l'Ognon et le Syndicat Mixte d'Aménagement de la Basse Vallée de l'Ognon pour la réalisation de mesures compensatoires liées à l'aménagement du parc d'activités économiques autour de la gare Besançon Franche-Comté TGV à Auxon.

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

↳ R 3.8 - Zone du Noret - Renouvellement de la convention de déneigement

MM. HUOT et MARQUER ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le renouvellement de la convention de déneigement de la zone du Noret avec la commune de Mamirolle,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer cette convention.

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

↳ R 3.9 - Centrale photovoltaïque : signature d'une promesse de bail

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- valide les lignes directrices du projet de bail emphytéotique,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer la promesse de bail,
- sous réserve de la levée de l'ensemble des conditions suspensives intégrées dans la promesse de bail, autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer le bail emphytéotique de mise à disposition des terrains.

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

↳ R 3.10 - Convention entre la CAGB et l'association Mission Locale Espace Jeunes

MM. BECOULET, CHANEY, COTTINY, MOYSE, SASSARD, VALLET et Mmes BARTHELET, HINCELIN, MENETRIER ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté, sous réserve du vote du BP 2010 et du PPIF :

- approuve le versement d'une subvention de 181 116 € à l'association Mission Locale Espace Jeunes par an, pour les exercices 2010 à 2012,
- approuve la convention triennale à conclure avec l'association Mission Locale Espaces Jeunes,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer ladite convention.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 114 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 3.11 - Participation de la CAGB au MIPIM 2010

A l'unanimité, le Conseil de Communauté, sous réserve du vote du BP 2010 et du PPIF :

- approuve la participation du Grand Besançon au MIPIM 2010,
- approuve la participation financière du Grand Besançon à l'opération pour un montant plafonné à 40 000 €,
- décide de la prise en charge des frais de déplacement et d'hébergement, aux frais réels, des élus et fonctionnaires qui représenteront le Grand Besançon,
- confie la maîtrise d'ouvrage de l'opération à la CAMSA,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer les conventions à intervenir.

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

↳ R 3.12 - sedD - Rapport des administrateurs au Conseil de Communauté - Exercice 2008

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

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur le rapport relatif à l'activité et aux comptes annuels de la sedD pour l'exercice 2008.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 120 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 3.13 - SAIEMB IE - Rapport des administrateurs au Conseil de Communauté - Exercice 2008

MM. BAULIEU, FOUSSERET, LOYAT, MARIOT, MARTIN et Mme MENETRIER ne prennent pas part au vote.
A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur le rapport relatif à l'activité et aux comptes annuels de la SAIEMB Immobilier d'Entreprises pour l'exercice 2008.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 117 Contre : 0 Abstention : 0

Commission n°04 : Développement durable, Environnement et Cadre de vie

↳ R 4.1 - Politique énergétique et climatique Cit'ergie du Grand Besançon 2009-2011

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur ce programme d'action, sous réserve du vote du BP 2010 et du PPIF.

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

↳ R 4.2 - Plan Climat Energie Territorial : actualisation du plan de financement

A l'unanimité, le Conseil de Communauté, sous réserve du vote du BP 2010 et du PPIF, se prononce favorablement sur :

- le lancement des démarches nécessaires pour la réalisation du Plan Climat Energie Territorial,
- la sollicitation des demandes de subvention auprès du FEDER et de l'ADEME.

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

↳ R 4.3 - PACTES Energie : évolution du partenariat engagé avec l'association AJENA concernant l'attribution d'une subvention

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur l'attribution d'une subvention de 3 000 € à l'association AJENA pour la réalisation de son projet PACTES Energie.

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

↳ R 4.4 - " La forêt m'a dit ..." - Demande de subvention de la Fédération Franche-Comté Nature Environnement (FCNE)

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur l'attribution d'une subvention de 2 000 € au titre de l'année 2009 à la Fédération Franche-Comté Nature Environnement (FCNE) pour la réalisation de son opération « La forêt m'a dit ... ».

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

Commission n°05 : Culture, Tourisme et Sports

↳ R 5.1 - Port d'agglomération : bilan de la gestion 2009, modalités de gestion 2010, adoption des tarifs

A l'unanimité, le Conseil de Communauté, sous réserve du vote du BP 2010 et du PPIF :

- prend connaissance du bilan de la gestion 2009 du port d'agglomération et valide les modalités de sa gestion pour l'année 2010,
- se prononce favorablement sur les tarifs 2010 applicables aux trois haltes du port d'agglomération.

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

↳ R 5.2 - Révision des critères du fonds d'aide aux écoles de musique

A l'unanimité, le Conseil de Communauté, sous réserve du vote du BP 2010 et du PPIF, se prononce favorablement sur les critères révisés du fonds d'aide aux écoles de musique et sur leur mise en application à partir des demandes de subventions 2010.

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

Commission n°07 : Habitat, Politique de la Ville de Besançon

↳ R 7.1 - Indemnisations suite à des dégradations commises par des gens du voyage

M. GREMION ne prend pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur les demandes d'indemnisation présentées pour un montant de 2 661,83 €.

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

↳ R 7.2 - Subventions aux associations intervenant auprès des gens du voyage

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur l'attribution d'une subvention à :

- l'Association pour la Scolarisation des Enfants Tsiganes (ASET) pour un montant de 6 000 €,
- l'Association « Gens du voyage et Gadje » pour un montant de 3 000 €.

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

↳ R 7.3 - Financement de la CAGB pour des opérations de réhabilitation de logements locatifs publics

MM. ALLEMANN, FOUSSERET, GONON, LOYAT, MOYSE, STEPOURJINE et Mmes HINCELIN, POISSENOT, MENETRIER ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur les modalités et les montants d'intervention du Grand Besançon en matière de réhabilitation de logements publics.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 114 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 7.4 - Programmation PCS 2009 - Financement sur crédits délégués de l'Etat

MM. ALLEMANN, FOUSSERET, GONON, LOYAT, MOYSE, STEPOURJINE et Mmes HINCELIN, POISSENOT, MENETRIER ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur la programmation définitive 2009 au titre des aides à la pierre,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer les décisions de subvention correspondantes.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 114 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 7.5 - Demande de subvention pour l'amélioration d'un logement communal PALULOS à Montfaucon

MM. CONTOZ, CARTERON ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur la demande de subvention de la Commune de Montfaucon pour un montant de :

- 650 € au titre de la délégation de gestion des aides à la pierre de l'Etat (AP/CP Aides à la pierre),
- 3 000 € au titre des aides du Programme Local de l'Habitat (AP/CP PLH).

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

↳ R 7.6 - Demandes d'agrément PLS - Prêt Locatif Social

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur ces demandes qui correspondent à l'octroi de 43 agréments PLS.

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

↳ R 7.7 - Demandes de subventions de propriétaires privés dans le cadre des actions de l'OPAH

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur ces demandes de subventions pour un montant total de 54 946,80 €.

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

↳ R 7.8 - Avenant au marché de l'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH)

M. STEPOURJINE et Mmes HINCELIN, POISSENOT ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- approuve le projet d'avenant au marché d'animation de l'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer cet avenant, ainsi que toutes les pièces nécessaires à sa bonne exécution.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 120 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 7.9 - Aide à l'accession sociale à la propriété en collectif

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur une extension au logement collectif de l'intervention du Grand Besançon dans le cadre du dispositif « prêt Pass Foncier ».

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

↳ R 7.10 - Aide à l'accession sociale à la propriété : demandes d'agrément d'opérations à Marchaux et Besançon

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur les opérations afin d'ouvrir le droit aux ménages éligibles de bénéficier de la subvention du Grand Besançon en faveur de l'accession sociale,
- donne délégation à Monsieur le Président, ou son représentant, pour délivrer la subvention du Grand Besançon en faveur de l'accession sociale aux ménages acquérant ce logement.

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

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

↳ R 8.1 - Etablissement Public Foncier (EPF) du Doubs - Validation de la tranche annuelle 2010 dans le cadre du programme pluriannuel d'intervention 2010/2012

A l'unanimité, le Conseil de Communauté, sous réserve du vote du BP 2010 et du PPIF :

- valide la liste jointe des opérations pour laquelle un portage foncier est requis au titre de la tranche annuelle 2010 dans le cadre du programme pluriannuel d'intervention 2010/2012,
- autorise Monsieur le Président à solliciter l'inscription de ces opérations au programme pluriannuel d'intervention de l'EPF,
- lorsque les opérations sont d'intérêt communautaire, demandées par la CAGB, autorise Monsieur le Président à signer les conventions opérationnelles utiles et solliciter si nécessaire 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 les 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 programmée.

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

EXTRAIT DU REGISTRE

des

délibérations du Conseil de Communauté

Séance du lundi 21 décembre 2009

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 : 140

Etaient présents : **Amagney :** Thomas JAVAUX **Arguel :** André AVIS **Audeux :** Françoise GALLIOU **Auxon-Dessous :** Jacques CANAL, Jean-Pierre BASSELIN **Auxon-Dessus :** Serge RUTKOWSKI, Geneviève VERRO **Avanne Aveney :** Laurent DELMOTTE, Jean-Pierre TAILLARD **Besançon :** Hayatte AKODAD, Eric ALAUZET, Frédéric ALLEMANN, Teddy BENETEAU DE LAPRAIRIE, Nicolas BODIN, Patrick BONTEMPS (à partir du rapport 3.5), Françoise BRANGET, Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, Benoît CYPRIANI, Yves-Michel DAHOUI, Jean-Jacques DEMONET, Cyril DEVESA, Emmanuel DUMONT (à partir du rapport 1.1.3), Odile FAIVRE-PETITJEAN, Béatrice FALCINELLA, Jean-Louis FOUSSERET, Catherine GELIN, Didier GENDRAUD, Fanny GERDIL-DJAOUAI, Jean-François GIRARD, Philippe GONON, Jean-Pierre GOVIGNAUX, Nicolas GUILLEMET, Lazhar HAKKAR (jusqu'au rapport 3.4), Valérie HINCELIN, Martine JEANNIN, Solange JOLY, Jean-Sébastien LEUBA, Christophe LIME, Michel LOYAT, Jacques MARIOT, Annie MENETRIER, Frank MONNEUR, Nohzat MOUNTASSIR (jusqu'au rapport 2.6), Elisabeth PEQUIGNOT, Danièle POISSENOT, Françoise PRESSE (jusqu'au rapport 2.6), Béatrice RONZI, Jean ROSSELOT (à partir du rapport 1.1.3), Jean-Claude ROY, Edouard SASSARD, Joëlle SCHIRRER (jusqu'au rapport 2.6), Marie-Noëlle SCHOELLER, Catherine THIEBAUT (jusqu'au rapport 2.6), Corinne TISSIER, Sylvie WANLIN (jusqu'au rapport 2.6), Nicole WEINMAN (à partir du rapport 1.1.3 et jusqu'au rapport 2.6) **Beure :** Philippe CHANEY **Boussières :** Bertrand ASTRIC **Braillans :** Alain BLESSEMAILLE (à partir du rapport 1.1.3) **Busy :** Philippe SIMONIN **Chaleze :** Christophe CURTY (représenté par Roger GREMION) **Chalezeule :** Christian MAGNIN-FEYSOT **Champagney :** Claude VOIDEY **Champvans les Moulins :** Jean-Marie ROTH **Chatillon le Duc :** Philippe GUILLAUME **Chaucenne :** Bernard VOUGNON **Chemaudin :** Bruno COSTANTINI **Dannemarie sur Crête :** Jean-Pierre PROST **Ecole Valentin :** Yves GUYEN **Fontain :** Jean-Paul DILLSCHNEIDER **François :** Claude PREIONI (jusqu'au rapport 2.6) **Genes :** Jean SIMONDON **Grandfontaine :** François LOPEZ, Laurent SANSEIGNE **La Chevillotte :** Jean PIQUARD **La Vèze :** Jacques CURTY (jusqu'au rapport 2.6) **Larnod :** Gisèle ARDIET (représentée par Hugues TRUDET) **Le Gratteris :** Cédric LINDECKER (jusqu'au rapport 3.4) **Mamirole :** Daniel HUOT, Didier MARQUER (jusqu'au rapport 2.6) **Marchaux :** Bernard BECOULET, Brigitte VIONNET **Miserey Salines :** Marcel FELT (à partir du rapport 1.1.3) **Montfaucon :** Michel CARTERON, Pierre CONTOZ **Montferrand le Château :** Marcel COTTINY, Séverine MONLLOR **Morre :** Jean-Michel CAYUELA (jusqu'au rapport 2.6), Gérard VALLET **Nancray :** Jean-Pierre MARTIN **Noironte :** Bernard MADOUX **Novillars :** Philippe BELUCHE, Bernard BOURDAIS **Pelousey :** Catherine BARTHELET, Claude OYTANA **Pirey :** Robert STEPOURJINE **Pouilley les Vignes :** Jean-Michel FAIVRE **Pugy :** Marie-Noëlle LATHUILIERE **Rancenay :** Michel LETHIER **Roche lez Beaupré :** Stéphane COURBET, Jean-Pierre ISSARTEL (jusqu'au rapport 3.5) **Saône :** Maryse BILLOT **Serre les Sapins :** Gabriel BAULIEU, Christian BOILLEY **Tallenay :** Jean-Yves PRALON **Thise :** Bernard MOYSE, Jean TARBOURIECH **Thoraise :** Jean-Michel MAY **Vaire Arcier :** Patrick RACINE **Vaire le Petit :** Michèle DE WILDE-BESANCON **Vaux les Prés :** Bernard GAVIGNET (jusqu'au rapport 3.5)

Etaient absents : **Besançon :** Pascal BONNET, Martine BULTOT, Françoise FELLMANN, Abdel GHEZALI, Sylvie JEANNIN, Carine MICHEL, Michel OMOURI, Jacqueline PANIER **Beure :** Auguste KOELLER **Boussières :** Roland DEMESMAY **Chalezeule :** Raymond REYLE **Champoux :** Thierry CHATOT **Chatillon le Duc :** Denis GALLET **Chaufontaine :** Christiane BEUCLER **Chemaudin :** Gilbert GAVIGNET **Dannemarie sur Crête :** Gérard GALLIOT **Deluz :** Sylvaine BARASSI **Ecole Valentin :** André BAVEREL **François :** Françoise GILLET **Mazerolles le Salin :** Daniel PARIS **Miserey Salines :** Denis JOLY **Nancray :** Daniel ROLET **Osselle :** Jacques MENIGOZ **Pirey :** Jacques COINTET **Pouilley les Vignes :** Jean-Marc BOUSSET **Routelle :** Claude SIMONIN **Saône :** Alain VIENNET **Torpes :** Bernard LAURENT **Vorges les Pins :** Patrick VERDIER

Secrétaire de séance : Geneviève VERRO

Procurations de vote :

Mandants : P. BONNET, M. BULTOT, F. FELLMANN, A. GHEZALI, L. HAKKAR (à partir du rapport 3.5), C. MICHEL, N. MOUNTASSIR (à partir du rapport 2.7), M. OMOURI, J. PANIER, J. SCHIRRER (à partir du rapport 2.7), C. THIEBAUT (à partir du rapport 2.7), R. DEMESMAY, R. REYLE, F. GILLET, C. LINDECKER (à partir du rapport 3.5), Denis JOLY, D. ROLET, J. MENIGOZ, J-M. BOUSSET, J-P. ISSARTEL (à partir du rapport 3.6)

Mandataires : E.SASSARD, C.TISSIER, J.J. DEMONET, H.AKODAD, D. POISSENOT (à partir du rapport 3.5), J-S. LEUBA, V. HINCELIN (à partir du rapport 2.7), J. ROSSELOT, B. RONZI, M. LOYAT (à partir du rapport 2.7), B. CYPRIANI (à partir du rapport 2.7), J-P. DILLSCHNEIDER, C. MAGNIN-FEYSOT, C. PREIONI, D. HUOT (à partir du rapport 3.5), M. FELT, J-P. MARTIN, M-O. CRABBE-DIAWARA, J-M. FAIVRE, S. COURBET (à partir du rapport 3.6)

**Grand
Besançon**



Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

Procès-verbal

Conseil de Communauté

Séance du 21 décembre 2009

à la CCI du Doubs

Ordre du jour :

Organisation de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon	17
Rapport n°0.1 – Désignation d'un secrétaire de séance – Approbation du procès-verbal de la dernière séance du Conseil de Communauté	17
Commission n°01 : Finances, Ressources Humaines et Communication, TIC.....	18
Finances	18
Rapport n°1.1.1 – Budget annexe de la gestion des déchets 2010.....	18
Rapport n°1.1.2 – Tarifs de la gestion des déchets 2010.....	19
Rapport n°1.1.3 – Décision Modificative n°3.....	20
Rapport n°1.1.4 – Avenant n°1 au marché d'assistance en gestion active du patrimoine.....	28
Rapport n°1.1.5 – Créances Irrécouvrables 2009	28
Rapport n°1.1.6 – Demandes de garantie d'emprunts compétence Habitat (octobre 2009).....	28
Rapport n°1.1.7 – Evaluation des charges transférées au 1 ^{er} janvier 2009	28
Rapport n°1.1.8 – Convention de « Prêt à long terme » avec l'association du Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE) – Prorogation d'une année.....	29
Rapport n°1.1.9 – Avenant n°1 à la convention entre la CAGB et l'association du Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE).....	29
Rapport n°1.1.10 – Convention de groupement de commandes entre la Ville de Besançon et la CAGB en vue de lancer le marché de levés de plans pour l'année 2010.....	30
Ressources humaines	30
Rapport n°1.2.1 – Convention de gestion administrative entre la CAGB et le Syndicat Mixte du Parc Scientifique et Industriel (SMPSI).....	30
Rapport n°1.2.2 – Ajustements techniques	31
Rapport n°1.2.3 – Avenant au contrat collectif existant entre la CAGB et la Mutuelle Nationale Territoriale (MNT)	31
Commission n°03 : Economie, Emploi et Insertion.....	32
Rapport n°3.1 – Cré-Entreprendre Initiative – Abondement du Fonds Prêt d'Honneur – Financement de l'animation.....	32
Rapport n°3.2 – Soutien à la compétitivité et aux filières d'excellence : projet Con-Pro-Mi – Financement FRI32	
Rapport n°3.3 – Fonds d'intervention économique : MECASEM – Implantation TEMIS BESANCON	32
Rapport n°3.4 – Pépinières Palente et TEMIS Innovation – Choix du mode de gestion des pépinières d'entreprises et avenant de prolongation de la DSP de TEMIS Innovation.....	33
Rapport n°3.5 - Parc tertiaire gare Besançon Franche-Comté TGV – Déclaration d'intérêt communautaire... 34	
Rapport n°3.6 – Parc tertiaire gare Besançon Franche-Comté TGV – Lancement de consultation d'aménageurs53	
Rapport n°3.7 – Parc tertiaire gare Besançon Franche-Comté TGV – Mise en œuvre de mesures compensatoires.....	54
Rapport n°3.8 – Zone du Noret – Renouvellement de la convention de déneigement.....	55
Rapport n°3.9 – Centrale photovoltaïque : signature d'une promesse de bail.....	57
Rapport n°3.10 – Convention entre la CAGB et l'association Mission Locale Espace Jeunes	58
Rapport n°3.11 – Participation de la CAGB au MIPIM 2010	58
Rapport n°3.12 – sedD – Rapport des administrateurs au Conseil de Communauté – Exercice 2008	58
Rapport n°3.13 – SAIEMB IE – Rapport des administrateurs au Conseil de Communauté – Exercice 2008	59

Commission n°04 : Développement durable, Environnement et Cadre de vie.....	59
Rapport n°4.1 – Politique énergétique et climatique Cit’ergie du Grand Besançon 2009-2011	59
Rapport n°4.2 – Plan Climat Energie Territorial : actualisation du plan de financement.....	60
Rapport n°4.3 – PACTES Energie : évolution du partenariat engagé avec l’association AJENA concernant l’attribution d’une subvention	60
Rapport n°4.4 – « La forêt m’a dit... » - Demande de subvention de la Fédération Franche-Comté Nature Environnement (FCNE)	61
Commission n°05 : Culture, Tourisme et Sports.....	61
Rapport n°5.1 – Port d’agglomération : bilan de la gestion 2009, modalités de gestion 2010, adoption des tarifs.....	61
Rapport n°5.2 – Révision des critères du fonds d’aide aux étoiles de musique.....	62
Commission n°07 : Habitat, Politique de la Ville.....	62
Rapport n°7.1 – Indemnisation suite à des dégradations commises par des gens du voyage.....	62
Rapport n°7.2 – Subventions aux associations intervenant auprès des gens du voyage	65
Rapport n°7.3 – Financement de la CAGB pour des opérations de réhabilitation de logements locatifs publics.....	65
Rapport n°7.4 – Programmation PCS 2009 – Financement sur crédits délégués de l’Etat	66
Rapport n°7.6 – Demandes d’agrément PLS – Prêt Locatif Social.....	67
Rapport n°7.5 – Demande de subvention pour l’amélioration d’un logement communal PALULOS à Montfaucon.....	67
Rapport n°7.7 – Demandes de subventions de propriétaires privés dans le cadre des actions de l’OPAH.....	67
Rapport n°7.8 – Avenant au marché de l’Opération Programmée d’Amélioration de l’Habitat (OPAH)	67
Rapport n°7.9 – Aide à l’accession sociale à la propriété en collectif	68
Rapport n°7.10 – Aide à l’accession sociale à la propriété : demandes d’agrément d’opérations à Marchaux et Besançon	68
Commission n°08 : Relations avec les partenaires, les autres collectivités, les secteurs, Aide aux communes.....	69
Rapport n°8.1 – Etablissement Public Foncier (EPF) du Doubs – Validation de la tranche annuelle 2010 dans le cadre du programme pluriannuel d’intervention 2010 / 2012.....	69
Commission n°02 : Transports, Infrastructures et Déplacements.....	70
Rapport n°2.1 – Lancement du marché d’affrètement pour la desserte des communes périurbaines du Grand Besançon	70
Rapport n°2.2 – Avenant n°3 au marché d’affrètement des autocaristes pour le transport sur les communes périurbaines	70
Rapport n°2.3 – Renouvellement de la convention « Titres intermodaux bus-car ».....	70
Rapport n°2.4 – Charte de partenariat PDE / Caisse d’Epargne.....	71
Rapport n°2.5 – Extension du dépôt de Planoise : proposition de 4 avenants sur les lots de second œuvre....	71
Rapport n°2.6 – Reconduction de la convention de gestion des voiries et des équipements d’intérêt communautaire avec la Ville de Besançon	71
Rapport n°2.7 – TCSP : Restitution des conclusions des groupes de travail CAGB / Etat.....	74
Rapport n°2.8 – TCSP : Avenant n°2 au marché de maîtrise d’œuvre infrastructures.....	111
Rapport n°2.9 – TCSP : Marché complémentaire sur l’assistance à maîtrise d’ouvrage administrative.....	112

Communauté d'Agglomération du Grand Besançon
Conseil de Communauté

Séance du 21 décembre 2009

**(La séance est ouverte à 18 h 10 sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET,
Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon)**

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

M. LE PRESIDENT.- La séance est ouverte. Je n'ai pas les procurations là, je ne les vois pas. Vous me les avez données ? Les procurations, s'il vous plaît ? Je m'adresse aux services. Manifestement on a le quorum.

Organisation de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon
--

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.- Tout d'abord, désignation d'un secrétaire de séance. Je désigne qui ? Geneviève VERRO, par hasard !

Alors le Conseil de Communauté doit prendre acte que le Conseil Municipal de Montferrand a modifié ses délégués. Séverine MONLLOR devient déléguée titulaire et Pascal DUCHEZEAU délégué suppléant. Je ne sais pas si c'est MONLLOR ou MONCOR. MONLLOR, très bien.

Par ailleurs, je propose au Conseil de modifier un délégué de la CAGB au SCoT à la demande de la commune d'Auxon-Dessous, Jean-Pierre BASSELIN devient délégué titulaire de la CAGB au SCoT et Jacques THIEBAUT délégué suppléant, d'accord.

Tout le monde est d'accord là-dessus.

Est-ce qu'il y a des remarques par rapport au dernier procès-verbal ?

Ecoutez, je n'en vois pas.

FELLMANN donne pouvoir à DEMONET

BULTOT à TISSIER

PANIER à RONZI

MICHEL à LEUBA

DEMESMAY à DILLSCHNEIDER

ROLET à MARTIN

BOUSSET à FAIVRE

OMOURI à ROSSELOT

BONNET à SASSARD

GILLET à PREIONI

MENIGOZ à CRABBE-DIAWARA

REYLE à MAGNIN-FEYSOT

GHEZALI à AKODAD

Voilà pour les procurations.

Ressources humaines, à toi mon cher Gaby.

Finances

Rapport n° I.1.1 – Budget annexe de la gestion des déchets 2010

M. BAULIEU.- Les questions financières d'abord, avec tout d'abord le budget annexe de la gestion des déchets. Ce projet de budget repose sur les principes du projet de mandat en matière de gestion des déchets adopté en Conseil de Communauté il y a un peu plus d'un an, le 21 octobre 2008, et les grandes lignes de ces principes ont été rappelées à l'occasion du débat d'orientation budgétaire lors du Conseil de Communauté du 19 novembre dernier.

Je passe sur le rappel des éléments essentiels du projet de mandat que nous avons tous en tête. Sur la présentation du projet de budget par section, en investissement, les dépenses en légère diminution par rapport à l'année précédente : 1,377 M€. On a bien évidemment la poursuite de l'intervention d'une aide à la maîtrise d'ouvrage puisque c'est un accompagnement qui nous est nécessaire précisément dans le projet de mandat, et acquisition de bacs roulants et de point d'apport volontaire : 0,540 M€, donc légèrement inférieur à l'exercice précédent mais on a de quoi faire face à ce qui est programmé sur 2010. Vous savez que c'est important. Acquisition de matériel roulant, également renouvellement de deux véhicules. Remboursement de la dette en capital, ce n'est pas pour mémoire mais presque.

S'agissant des recettes d'investissement, un recours à l'emprunt qui est inscrit pour 0,627 M€, mais nous sommes au mois de décembre, on ne devrait pas, bien évidemment, prendre en compte les résultats de l'exercice 2010, mais à l'instar de ce qui s'est passé sur les années antérieures en matière d'investissement, il est vraisemblable qu'à l'arrivée nous fonctionnerons sans recours à l'emprunt. Subvention d'investissement concernant l'aide à la maîtrise d'ouvrage.

En section de fonctionnement, dépenses en hausse : 17,850 M€. Les fournitures de régie, je passe : 0,405 M€, à peu près inchangées. Les dépenses liées aux prestations de traitement des déchets facturées par le SYBERT. Là, c'est tout un volet important : 9 M€, donc en hausse de 3,3 %, et tout cela tient compte des orientations budgétaires du Conseil syndical du SYBERT. Les prestations de tri à + 4,5 et la valorisation des ordures ménagères résiduelles : + 4, et le fonctionnement et les déchetteries à + 13, y compris en intégrant les résultats du dernier recensement. Et puis une dernière somme sur les réhabilitations d'anciennes décharges.

Sur les prestations de collecte des déchets : 1,823 M€, donc très légère hausse mais quasiment stable ; vous avez le détail dans le rapport sur les différentes collectes.

Sur les autres prestations, la conteneurisation, je ne m'y arrête pas mais nous avons un grand plan de communication / information sur ce sujet que vous avez tous en tête.

Sur les dépenses de personnel : + 3 % mais des moyens renforcés pour précisément accompagner cette démarche de conteneurisation qui est un point important du lancement de l'opération du mandat.

Et puis vous avez le tableau récapitulatif des moyens humains intégrant ces trois contrats temporaires.

Sur les recettes de fonctionnement, bien évidemment la REOM avec en masse une progression de 3,5 %. Par rapport à l'orientation budgétaire, compte tenu des orientations budgétaires du SYBERT, il y a là un petit changement dans la position, et vous avez une indication aussi précise que possible sur l'évolution par ménage aux environs de 2,9 %, et plus précisément sur le montant moyen de la REOM à percevoir sur les ménages à 72 € par habitant contre 70 en 2009.

Et puis il y a bien évidemment l'inscription en deux tranches annuelles de la subvention attendue de l'ADEME dans le cadre de la mise en place de la REOM incitative qui permettra de limiter la hausse des tarifs de la REOM. Cette subvention devrait s'établir au final à 12,5 € par habitant, donc à savoir, et on le voit un peu plus loin, 1,3 M€ au titre de 2010 et 0,890 M€ au titre de 2011.

Les recettes prévisionnelles d'encaissement de la REOM ménages et non ménages s'établissent à... alors faites une petite modification en bas de votre page 16, donc 14,679 M€ et non pas 264 000. 14,679 M€.

Les subventions : 2,795 M€ contre 1,530 M€ en 2009. Le financement ponctuel de la mise en place de la REOM incitative par l'ADEME : 1,3 M€. L'aide émanant d'Eco-Emballages dont le soutien à la valorisation des déchets recyclables est évalué à environ 1,310 M€. Et puis seconde moitié (0,185 M€), d'une subvention ponctuelle spécifique liée à la réalisation d'une démarche d'optimisation des collectes. Et puis Eco Folio par ailleurs.

Sur les ventes de matières, compte tenu de l'évolution des cours, un chiffre moins important que précédemment prévu pour 2009, donc 0,260 M€ pour 2010.

Vous avez le projet de budget 2010 par chapitre en fin de rapport qui est la résultante de l'ensemble des éléments que je viens de vous présenter. Je ne sais pas, Président, si on vote sur ce rapport ou si on évoque le suivant, parce que les choses sont très liées, peut-être qu'il faudra deux votes, je ne sais pas, si quelqu'un le demande.

M. LE PRESIDENT.- On pourra faire deux votes, mais...

Rapport n°1.1.2 – Tarifs de la gestion des déchets 2010

M. BAULIEU.- Mais les choses sont très liées, puisque le rapport 1.1.2 touche aux tarifs de la gestion des déchets 2010, et bien évidemment on le sait, cette redevance constitue le mode de financement adopté par le Grand Besançon pour la collecte et le traitement des déchets ménagers et non ménagers, c'est ce qui permet d'équilibrer le budget annexe. Et comme je l'indiquais tout à l'heure, le tarif moyen par ménage devrait progresser d'environ 2,9 %, mais vous l'avez vu dans le rapport un peu plus loin, puisqu'on va vers l'harmonisation des tarifs, il se peut que pour les uns et les autres cela fasse un peu moins ou un peu plus. Ce n'est pas qu'il se peut, ce sera le cas.

Sur ce rapport, vous avez le rappel de la poursuite de la démarche d'harmonisation et puis les conséquences sur les tarifs. Je passe, c'est notre projet de mandat. Vous avez le rappel des différents types de prestations par secteur, donc sur les fréquences des collectes. Nous avons tout d'abord, dans une première partie du rapport, les tarifs sur le secteur de Besançon avec le rappel du mode de calcul de la REOM afférent à ce secteur, et le tableau indiquant les tarifs par volume de bac puisque c'est l'élément directeur pour la partie bisontine.

Et puis vous avez ensuite, nous avons sur le rapport, les tarifs 2010 des secteurs périphériques avec les éléments également pris en compte dans cette redevance sur les autres secteurs, et avec un tableau également récapitulatif mais qui présente l'avantage aussi de faire un comparatif entre la situation 2009 et la situation 2010, et vous voyez, puisque cela saute aux yeux, que nous sommes dans une harmonisation très nette puisque nous n'avons plus qu'un tarif désormais sur l'ensemble de la périphérie avec la part foyer et la part habitant. Et puis un indicateur de comparaison qui permet d'apprécier les choses par secteur sur un cas type de foyer de quatre personnes.

Et puis nous avons dans le rapport les tarifs proposés pour les producteurs non ménagers des secteurs autres que Besançon, mais par volume de bac. On reprend le système bisontin puisque c'est le principe retenu, s'agissant de ces déchets non ménagers, de fonctionner de la même manière, et puis également sur le rappel de la partie mise à disposition du conteneur.

Sur les tarifs spécifiques, vous avez également la présentation des tarifs de remplacement des récipients, la mise à disposition des conteneurs sur les périodes courte durée, de même que concernant le secteur de Besançon s'il y a des interventions ponctuelles particulières.

Voilà, Président, les deux rapports sur les déchets pour 2010, à la fois la présentation du budget annexe et puis sur la tarification de la REOM pour 2010, et tout ceci pourra être complété utilement par le Vice-Président délégué.

M. LE PRÉSIDENT.- Bien. Merci mon cher Gaby.

Est-ce qu'il y a des questions par rapport à cela ? On vote les deux rapports en même temps ? Oui.

Est-ce qu'il y a des oppositions ?

Des abstentions ? Je n'en vois pas.

Il est donc adopté à l'unanimité.

On passe au rapport suivant.

Rapport n° 1.1.3 – Décision Modificative n°3

M. BAULIEU.- Sur le rapport suivant, Décision Modificative n° 3, donc DM3 de 2009, qui renvoie bien évidemment aux délibérations budgétaires précédentes. Cette DM intègre essentiellement des aspects de régularisations comptables ou de soldes d'encaissement taxe professionnelle, et cela conduit à une diminution du recours prévisionnel à l'emprunt consolidé de 1 074 676 €. Vous en avez le détail dès la tête de rapport.

Sur ces différents éléments constitutifs de ce rapport, sur le budget principal, les opérations financières...

M. LE PRÉSIDENT.- Juste une seconde. Est-ce que vous pourriez un tout petit peu être moins bavards ? S'il vous plaît.

M. BAULIEU.- Donc les opérations financières et comptables impactant le budget primitif 2009 et / ou le PPIF, sur les rôles supplémentaires de taxe professionnelle, vous l'aurez remarqué, nous avons en cette fin d'année une deuxième série de rôles complémentaires en matière de taxe professionnelle pour 334 537 €, ce qui permet de rappeler également l'évolution globale de la taxe professionnelle, puisqu'entre la progression des bases de 3,32 % et puis l'évolution des rôles complémentaires et la légère augmentation de taux, nous avons une augmentation de 5,4 % par rapport à 2008, et compensation comprise nous sommes à 45 972 564 € pour 2009.

Sur les frais financiers, nous bénéficions de la baisse des taux, donc une dépense de fonctionnement en diminution de 620 000 €.

Sur la régularisation comptable budget principal / budget annexe Déchets, il s'agit là du financement du portail Web pour les relations avec les communes sur la tenue des fichiers, et une mauvaise imputation fait qu'il faut faire le transfert entre les deux budgets. C'est une opération neutre. On retrouvera la même chose pour les 89 710 € sur le budget annexe Déchets.

Opération de libération et de constitution de la provision du versement transport ; nous avons toujours la même mécanique avec la provision inscrite budgétairement en charge de fonctionnement sur le budget principal et la libération de provision en recette pour le budget principal. Vous avez les différents éléments qui vous sont rappelés, rappelés par le fait que nous n'avons, sur notre prévision 2009, pas prévu de provisionner, nous avons prévu de libérer 1 752 942 €, et compte tenu de l'avancée plus lente que nous l'envisagions de ce dossier, on y revient dans un rapport en fin de séance, nous avons constitué une provision, donc nous provisionnons un peu plus de 11 M€. Et puis nous libérons un peu plus que prévu, donc 3,210 M€.

Je vous invite simplement à retenir le différent, puisque c'est important dans l'approche des choses. Nous avons une provision qui s'accroît de près de 8 M€, 7 852 197 €, à la fin de cet exercice. Voilà ce qu'il convient de dire sur cette libération et provision du versement transport.

Ensuite, réajustement des subventions d'équilibre versées par le budget principal aux budgets annexes ; vous avez les différents éléments, mais vous avez très précisément l'interprétation dans le nota bene du bas de la page 27, donc l'interprétation à la fois de la subvention brute qui intègre les mouvements de provision et de libération, de provision transport, mais également la subvention nette, et ceci est un élément qu'il convient de souligner puisque la subvention d'équilibre réelle s'élève à 15 803 269 € contre les 13 973 886 € prévus au budget 2009, soit un écart de 1 829 383. Donc là il y a une évolution qui tient bien évidemment à la conjoncture que l'on va évoquer après, mais aussi sur la nécessaire maîtrise du fonctionnement de notre service Transports actuel.

Le nouvel équilibre du budget principal, vous l'avez sur le verso de la page, le besoin de financement par emprunt hors opérations d'emprunt revolving est augmenté de 659 668 € pour le budget principal. Sur le budget annexe transports, les opérations de droit à déduction des TVA sur la délégation de service public, donc régularisation avec le concessionnaire, le délégataire, donc opération : 170 301 €. Réajustement du projet de TCSP : 9,3 millions de crédits ouverts au budget 2009 ne seront pas consommés, donc 2,5 millions non réalisés sur l'infrastructure ferroviaire nord et 6,8 non réalisés au titre des investissements tramway. Cela fait partie des éléments qu'il faut avoir à l'esprit et qui expliquent pourquoi on peut provisionner 8 millions de plus au cours de cet exercice.

Ensuite, vous avez tout un paragraphe important, cela renvoie à des échanges que nous avons eus antérieurement sur le réajustement du produit du versement transport. Sur ce dossier nous avons, dans ce rapport, essayé d'être aussi précis que possible sur les différentes étapes sur l'arrivée de ce dossier. Vous savez que nous avons voté une augmentation, donc un passage bien évidemment du versement transport à 1,80, nous l'avons tous en tête. On vous rappelle les notifications auprès des URSSAF et des organismes collecteurs. On vous indique également ce qu'il en a été au début de l'exercice avec une situation sans doute d'effet différé dans le temps et une similitude d'ailleurs avec la courbe d'évolution que nous avons connue en 2006, en passant de 1,05 à 1,30. En clair il y a un temps de mise en route sur ces versements / encaissements du versement transport.

Ensuite, nous suivions particulièrement notre dominant, puisque l'URSSAF de Besançon, mais nous sommes en relation en réalité avec une cinquantaine d'URSSAF, l'URSSAF de Besançon représente pour nous 73 % du versement transport, c'est donc un archi-dominant, et les recettes provenant de l'URSSAF de Besançon marquaient une petite baisse seulement de 1 %, c'est ce sur quoi nous avons d'ailleurs fondé notre réflexion dont nous avons fait part devant le Conseil Communautaire du 15 octobre. Bien évidemment nous avons poursuivi nos travaux de suivi précis de cette affaire, et en réunion de travail le 21 octobre, l'URSSAF de Besançon nous indiquant qu'il lui semblait que, pour ces recettes de cotisations, les décrochements étaient un peu plus importants que cela, et à force de travail mais essentiellement par recoupements, les services y ont beaucoup travaillé pour essayer d'aller aussi près que possible des choses, il vous est indiqué également dans le rapport qu'à l'analyse il s'avère que le suivi des recettes d'une année sur l'autre est rendu beaucoup plus difficile par le fait qu'il y a des transferts de collecteurs, donc des entreprises qui passent d'un collecteur vers l'autre, et vice et versa. Nous en sommes donc à l'arrivée à fonctionner par déduction ; c'est la raison pour laquelle nous vous proposons dans ce rapport de prendre acte que sur cette année, par rapport à la prévision, nous aurons une recette de versement transport de 2,9 millions, donc inférieure à ce qui était prévu. Mais nous fonctionnons ainsi par déduction parce que nous n'avons pas tous les éléments qui nous permettraient de dire voilà précisément où est la cause en termes d'entreprises, de groupements, etc., de cette moindre recette.

Ce que nous pouvons mettre en évidence dans l'analyse que nous faisons, et c'est la raison pour laquelle, après débat en Bureau, on a y compris indiqué que peut-être que le chômage partiel aussi interfère, puisqu'en réalité sur les indications que nous avons, nous avons des effectifs salariés qui sont supérieurs en 2009 à 2008. Il est donc étonnant d'avoir cet indicateur et en même temps une diminution de la recette. On faisait l'hypothèse en Bureau, et je crois que c'est Marcel FELT qui nous suggérait cette réflexion, que sans doute que le chômage partiel y est pour quelque chose.

Ensuite, ce que l'on voit sur la structure de nos contributeurs au versement transport, 48 % sont faits du public, à la fois collectivités, établissements publics, etc., qui marquent plutôt sur la fin de l'année 2009 un accroissement du versement transport. Donc nous avons ces tendances-là, c'est-à-dire que nous constatons par déduction que nous n'aurons pas la recette telle qu'elle était prévue, on vous propose donc d'en prendre acte. Mais dans le même temps nous voyons que 48 % de ceux qui cotisent sont plutôt sur une progression du versement transport en cette fin d'année, que globalement tous ceux qui cotisent ont un nombre de salariés plus important en 2009 qu'en 2008. On en arrive donc aux interprétations que vous avez dans ce rapport, que vraisemblablement l'effet chômage partiel, l'effet du seuil 9 salariés, a dû jouer bien évidemment. Donc autant d'éléments qui, par décrochement, ont dû impacter la recette.

Mais s'agissant du suivi par collecteurs, encore une fois sur l'URSSAF Besançon, les recettes qui nous proviennent de Besançon ne marquent pas cette diminution, mais nous déduisons des migrations des entreprises ou différents services entre URSSAF que des mouvements de rapatriement, si je puis dire, sur l'URSSAF de Besançon, d'un certain nombre d'entreprises qui n'étaient pas forcément collectées par cet URSSAF antérieurement, ont pu masquer des mouvements impactant des entreprises sur l'URSSAF de Besançon.

Mais quand on regarde ce qui se passe dans d'autres agglomérations, il est effectivement très difficile de voir comment les choses se passent. Sur Montbéliard, on nous dit, et je parle là sous contrôle des services, je crois moins 16, moins 17 % sur Montbéliard. Belfort, un léger décrochement. Dijon nous dit que cela a été à peu près stable. C'est donc très hétérogène, les éléments que l'on peut rassembler.

Nous, nous vous proposons, à partir des éléments que nous avons pu suivre de manière précise, de prendre acte de ce manque à gagner 2009 de 2,9 M€ dans une situation financière de pilotage de cette opération qui renvoie à ce que je disais précédemment, à savoir que les circonstances ont fait que nous avons moins engagé en 2009, et que nous avons davantage provisionné. Nous sommes donc en situation financière bien évidemment, je ne peux pas dire autre chose compte tenu de ces circonstances, sous contrôle, et il s'agira de voir comment les éléments évolueront. On vous rappelle dans le rapport que le rythme d'évolution du versement transport sur les années antérieures, sur les 5 années qui précédaient, était d'un peu plus de 4 % / an. Est-ce que l'on retrouvera ce rythme ? Nous verrons comment les choses évoluent.

Le réajustement de la subvention d'équilibre transports, je vous en ai parlé, y compris de la subvention réelle. Ce qui nous amène à un nouvel équilibre du budget annexe transports. Un ajustement des chiffres également, le besoin de financement par emprunt est diminué de 934 694,78 € pour atteindre donc 190 314,18 €. Voilà l'élément d'ajustement chiffré.

Sur le budget annexe CRR, opérations impactant le budget primitif. Fonds de Compensation de la Taxe sur la Valeur Ajoutée, il s'agit là de différer la récupération de la TVA tant que le Grand Besançon n'est pas propriétaire du terrain sur lequel s'effectuent les travaux, donc des recettes d'investissement en moins, inscription sur des comptes d'attente, et puis réajustement des crédits 2009. Il est proposé de réajuster les prévisions budgétaires d'ici la fin de l'année 2009 compte tenu là aussi d'un moindre engagement des travaux qu'initialement prévu.

Sur ce nouvel équilibre du budget CRR, le besoin de financement par emprunt est diminué de 799 649 € à 1 629 008 €.

Sur le budget annexe Déchets, opérations impactant le budget primitif : régularisation comptable Budget principal / Budget annexe Déchets, je vous en ai parlé tout à l'heure sur les décomptes du portail Web.

Et puis, sur le nouvel équilibre de ce budget annexe, le besoin de financement par emprunt et de virement à la section de fonctionnement à la section d'investissement ne sont pas modifiés, donc rien de particulier à dire sur ce budget déchets.

Evolution du besoin de financement par emprunt du budget consolidé, je l'indiquais tout à l'heure, du Grand Besançon : diminution de 1 074 676,35 pour un total de 19 932 167,90 si vous voulez faire les modifications.

Voilà la DM3 présentée, Président, avec les éléments majeurs touchant au budget annexe Transports.

M. LE PRESIDENT.- Bien. Monsieur SASSARD.

M. SASSARD.- Oui, merci Monsieur le Président. Je voudrais intervenir justement sur cette partie de réajustement du produit de versement transport, déjà pour prendre acte qu'il y a une évolution dans la prise en compte, et puis des coûts de ce qu'avait dit aussi Christophe LIME, Philippe GONON et nous-mêmes sur le fait que tout cela pouvait évoluer à la baisse en termes de recettes taxe versement transport. Donc je trouve que c'est déjà une bonne chose qu'il y ait déjà un premier chiffrage, cela donne quelques précisions.

Tout de même une toute petite inquiétude et une remarque supplémentaire ; on craint quand même que les recettes, en taxe versement transport, ne continuent à diminuer. Il y a plusieurs raisons à cela. Vous savez que les entreprises, je l'ai déjà dit, ce sont des cas où les trésoreries ont été mises à mal, dans beaucoup d'entreprises familiales on a refusé de licencier, mais on arrive aujourd'hui au bout du bout. On risque de vivre en 2010 un marché de l'emploi mauvais avec de nouveau de nombreux licenciements. La base risque donc de diminuer. A cela, il faut tout de même ajouter que les entreprises qui iront mieux n'iront pas forcément tout de suite sur la phase de recrutements, il y aura tout de même une tentation d'utiliser les heures supplémentaires qui ont été mises en place. Quand il y aura de nouveau de l'activité et du travail, les heures supplémentaires peuvent être plus utilisées que le recrutement à effet immédiat, et donc l'augmentation de la base de cette taxe versement transport sur la masse salariale ne réaugmente pas tout de suite.

Donc l'inquiétude, c'est de se dire que la base peut continuer à diminuer et les recettes ne reviendront pas tout de suite puisque cela prendra du temps. Donc pour que 2009 vous ayez tarifé et donné une première idée de la situation, je pense que c'est positif. Je pense que ce qui aurait pu être peut-être aussi intéressant, c'était évaluer 2010 et 2011, sachant que ce projet-là rentre dans le cadre du TCSP qui part sur plusieurs années, donc jusqu'en 2014, enfin date de mise en service normale. Cela part sur plusieurs années, et on aurait donc dû, à mon avis, avoir un petit prévisionnel sur non seulement 2009 mais aussi 2010 et 2011, tout en sachant que... enfin on espère tous que si ça revient au seuil normal, on l'espère tous, ce sera bon signe pour notre économie, mais qu'en 2010 et 2011 cela risque encore d'être des années difficiles où on va peut-être encore perdre, sûrement perdre encore de la recette en taxe versement transport, et c'est peut-être dommageable que cela n'ait pas été quantifié sur plusieurs années. C'est la première remarque.

Et puis la deuxième remarque, c'est simplement avoir des précisions sur la page 28 où vous précisez « Réajustement du projet TCSP : 9,3 M€ de crédits ouverts ne seront pas consommés : il y a 2,5 M€ non réalisés sur l'infrastructure ferroviaire Nord ». Moi, je voulais simplement savoir les précisions de ce que vous sous entendez par « infrastructure ferroviaire Nord » et si, finalement, ces 2,5 M€ peuvent être utilisés pour rééquilibrer les 2,9 M€ manquants sur les recettes taxe versement transport pour l'éventuel futur TCSP. Merci.

M. BAULIEU.- Merci. Sur la page 28, les choses ne sont pas sous entendues, elles sont très clairement énoncées, donc il y a un moindre engagement sur 2009 que ce qui était prévu.

Sur l'infrastructure ferroviaire Nord, on sait ce que c'est, c'est l'aménagement de la liaison gare Viotte / Auxon avec la création des haltes ferroviaires, et on a pris un certain retard et on a donc engagé moins que ce qui était prévu.

Et puis, sur la partie TCSP, on y viendra tout à l'heure, mais nous sommes là-aussi allés moins vite, moins loin que c'était prévu au budget. Après, ce n'est pas tout à fait la même chose dont on parle quand on dit qu'on a 2,9 millions de recettes en moins, on a moins d'engagements. Par contre, instantanément bien évidemment que cela fonctionne, j'ai indiqué tout à l'heure et j'espère que cela n'échappe à personne, que nous terminons l'exercice avec une provision qui est accrue de 8 M€. Donc il vaut mieux cela que l'inverse, mais il n'échappera à personne que nous avons moins dépensé aussi, nous sommes donc dans cette situation-là.

Après, et je fais directement le lien avec l'autre question en disant : « c'est dommage de ne pas l'avoir quantifié sur quelques années », on aura à en parler assez prochainement puisqu'on aura un débat d'orientation budgétaire dès le début de l'année 2010. Objectivement, cela n'est pas facile de se dire donc vers quoi nous allons. Si je vous disais tout à l'heure qu'une partie des contributeurs au versement transport semble se bien tenir, c'est la partie publique légalement, on ne va pas faire un scoop en disant cela, il se trouve que cela représente tout de même 48 % de notre masse, ce n'est pas négligeable, qu'à l'aune de cela on est plutôt sur une pente qui augmente pour ceux-là. Pour les autres, j'entends ce que vous dites, et puis sur la notion de reprise, ou pas de reprise, ou début de la crise, parce qu'on entend cela aussi de la part de certains prévisionnistes, c'est difficile de se forger une opinion au sens de la prévision tangible. Moi, je nous invite à être dans le pilotage, si je dis cela, c'est parce que nous sommes sur ce registre. Ce qui est donc irréversible, c'est quand on passe un marché et que l'on dit voilà le niveau de l'engagement et le tableau d'amortissement. Aujourd'hui, vous savez que nous cheminons, et encore une fois on y reviendra dans le rapport tout à l'heure, à un certain rythme sur le TCSP, il y a des événements qui interfèrent et qui ont créé des différés, enfin Président j'anticipe un peu sur un rapport ultérieur, mais nous sommes sur ce registre-là. Donc pilotons les choses. Sur un plan financier, nous devons être en permanence sur la vérification de l'adéquation entre l'engagement et puis la ressource. Nous sommes dans une phase où j'espère que ceux qui prévoient le pire seront un peu démentis, sans que forcément ceux qui prévoient le meilleur soient forcément exaucés, mais regardons bien les choses au fur et à mesure, au rythme où cela se passe, on va essayer d'énoncer une prévision dans l'orientation budgétaire. On fera peut-être un peu plus finement au budget 2010, mais objectivement ce n'est pas facile.

Pour l'heure, ce n'est pas dans le rapport, encore une fois on y reviendra ultérieurement, nous faisons encore l'hypothèse que 2010 pourrait peut-être être, en recettes de versement transport, plutôt meilleure que 2009, mais encore une fois, tous les mois on regarde un peu, et pas un peu, on regarde précisément ce qui provient de la recette et on se forgera davantage une opinion. Ce n'est pas facile.

M. LE PRESIDENT.- Je voudrais aussi aller dans le sens de Gaby, et je remercie d'ailleurs les services pour ce travail important qu'ils font, ce n'est pas facile. D'autant plus qu'en matière de réforme des territoires, nous avons aussi des... pas des inquiétudes, mais on ne sait pas. Alors il y a deux possibilités, c'est de dire qu'on arrête tout et on attend de voir, et je ne suis pas sûr qu'au niveau de l'économie régionale ce soit quelque chose de bon, de tout arrêter comme cela en attendant, ou alors, et c'est plutôt cela qu'on a choisi comme stratégie et que l'on propose, c'est de continuer en étant vigilant. Donc en étant vigilant, en faisant chaque fois des contrôles, des vérifications, en faisant cela dans la transparence, c'est-à-dire en disant toujours très exactement où nous en sommes, parce qu'on ne peut pas aussi arrêter comme cela, brutalement, mais il y a des... c'est vrai que Gaby l'a dit, on peut résumer à cela, il y a la moitié de la base qui est stable et plutôt qui augmente, et l'autre côté où effectivement on constaterait, et on constate une baisse, pourtant le nombre des emplois a augmenté dans ce domaine-là, ce qui, de toute manière, en termes généraux, est plutôt une bonne nouvelle. Il y a donc des choses qu'on ne s'explique pas. Malgré tout ce qui a été regardé de très près, on ne comprend pas.

Moi, ce que je pense, c'est qu'il faut que l'on continue à être vigilant, et les événements dont nous parlerons tout à l'heure concernant... comment dire ? Le tracé que l'on va devoir réétudier, c'est clair que cela va nous donner quelques mois de plus puisque de toute façon on va prendre du retard, donc cela va nous laisser peut-être le temps de voir aussi comment la situation évolue, mais vous avez raison, ce n'est pas facile parce que les éléments, on ne peut pas... ce n'est pas mathématique, ce n'est pas précis. Et puis bien malin celui qui, aujourd'hui, peut dire si cela ira mieux ou moins bien, et je pense qu'aujourd'hui celui qui prendra la décision de tout arrêter et qui, si demain ça allait mieux, nous le reprochait, comme on peut nous reprocher aussi l'inverse. Donc moi je propose plutôt quelque chose de très pragmatique pour que l'on continue en étant très très vigilant par rapport à cela.

Vous vouliez rajouter quelque chose Monsieur SASSARD ?

M. SASSARD.- Oui, je me permets simplement de rajouter qu'il y a quand même un lien direct entre le financement, ce que l'on peut toucher comme argent, et puis le choix du TCSP. C'est-à-dire que je comprends le fait de dire que l'on va voir dans le cadre des orientations budgétaires, il n'empêche que finalement, dès le débat de ce soir cela a tout de même son importance, parce que le choix du TCSP que l'on peut mettre en place découle des finances et des recettes.

M. LE PRESIDENT.- Bien sûr.

M. SASSARD.- Premier point. Et puis deuxième point, c'est aussi quand même ce risque financier qu'on avait déjà dit, et que finalement, même si vous allez dans ce projet-là, qu'il y a un risque en termes d'agglomération globale, dans sa globalité, de dire : « on prend de l'argent ailleurs parce qu'il y a d'autres choses qui ne se font pas, mais on va le mettre dans le cadre du TCSP et que cela puisse être négatif dans le cadre de l'Agglomération en général ».

M. LE PRESIDENT.- J'ai été très clair là-dessus, toujours très clair là-dessus ; nous resterons... on ne va pas tout de suite déjà passer au débat suivant, même si je sais bien que cela peut en démanger un certain nombre d'entre vous, mais j'ai toujours été très clair, je respecterai les engagements, à savoir le maintien dans une enveloppe. Si cette enveloppe était dépassée, j'ai dit et j'ai là tout ce qui a été dit par les uns et par les autres, ceux qui manifestaient à l'époque beaucoup d'impatience, qu'on n'allait pas assez vite, j'ai tout cela là. Et j'ai toujours dit que le moment venu, s'il y a des difficultés, on reviendra près de vous, on en restera là. On reviendra près de vous s'il y avait des difficultés, et je dis qu'actuellement il y a peut-être un délai de quelques mois, parce que de toute façon je ne veux pas déjà passer au débat suivant, mais on sait très bien que cela ne va pas nous faire avancer la mécanique plus vite, on va donc devoir réétudier un certain nombre d'autres choses puisqu'il y a un rapport qui vous est proposé dans ce sens, et à ce moment-là on sera vigilant par rapport à cela.

Parce que toutes les autres solutions, vous savez... et puis non, vous ne le savez pas parce que je vous le dirai tout à l'heure, ce sera mieux parce que je vais commencer le débat sur ce sujet alors que ce n'est pas à l'ordre du moment.

M. BAULIEU.- Dans ce qui vient d'être dit, mais c'est dans le rapport en termes de préoccupations financières, actuellement en matière de transports, c'est écrit en toutes lettres. Le souci majeur que nous avons, ce n'est pas, même si nous avons une attention particulière, ce n'est pas sur le dossier TCSP où il faudra au fur et à mesure des engagements, savoir si on a en rendez-vous de la ressource, bien évidemment, mais c'est de maîtriser le coût pour le budget principal du service Transports d'aujourd'hui. Nous avons là un vrai challenge qu'il nous faut gagner.

Il y a donc des travaux qui sont en cours à la fois sur la renégociation des marchés d'affréteurs, sur la délégation de service public, mais il nous faut absolument gagner ce registre-là, parce que si nous ne maîtrisons pas l'évolution de la subvention transports du budget principal au budget annexe, oui, nous allons vers de grosses difficultés.

Aujourd'hui, je dirais de manière pressante, là, ce qu'il faut que l'on réussisse, c'est cela, financièrement. Je ne suis pas en train de balayer d'un revers de manche le dossier TCSP et puis ses enjeux d'équilibre financier, mais nous devons gagner ce challenge-là, il nous est indispensable pour garantir nos équilibres.

M. LE PRESIDENT.- Oui, dans ce dossier il y a deux choses, il y a le coût du TCSP. Je vous ai dit ce qu'il en était, je resterai dans l'enveloppe. D'autre part, il y a le fonctionnement, et effectivement de savoir, puisque nous avons, nous, dans nos financements, prévu des financements supplémentaires pour le tramway. Il se trouve que j'ai discuté avec des amis dernièrement de grandes agglomérations qui sont en train de renégocier leur DSP, et qu'apparemment, je vais vérifier, je ne dirai pas où, mais qu'apparemment les dernières négociations qui ont eu lieu font qu'en ayant plusieurs centaines de milliers de kilomètres supplémentaires par an, on arrive, avec un tramway qui va s'être mis en place dans quelques années, on arrive à un coût de fonctionnement moindre.

Je veux dire que c'est un des objectifs aussi du dossier TCSP, et nous en reparlerons tout à l'heure, c'est de voir comment on doit redistribuer l'ensemble, faire des offres complémentaires, dans ce cas-là c'est 400 000 kilomètres supplémentaires par an, sans forcément que cela ne coûte plus cher. Et je crois que Gaby l'a dit, ce qui est important c'est que nous maîtrisons bien le coût de nos transports en commun, le coût de fonctionnement.

Certains d'entre vous, à plusieurs reprises, ont dit : « mais pourquoi il y a ces bus qui fonctionnent sans rien », il faut peut-être innover, peut-être trouver aussi d'autres choses. Certains l'ont dit ici, je l'ai demandé, c'est tellement vrai d'ailleurs que cela figure dans le cahier des charges de la DSP, ce n'est donc pas quelque chose que nous découvrons, pas plus que nous découvrons... on parle beaucoup de navettes électriques, c'est tellement vrai que c'est déjà depuis un an dans le cahier des charges de la DSP. Mais enfin, sans revenir là-dessus, il y a un enjeu d'une part de coût global et au niveau du coût de fonctionnement. Je ne sais pas s'il y a dans la salle des représentants des grandes entreprises qui ont répondu à notre demande suite à ce cahier des charges, mais qu'ils entendent bien cela, c'est que le coût c'est important et que nous voulons le maîtriser parce qu'on ne peut pas partir non plus dans une fuite en avant au niveau du fonctionnement, parce que cette fuite en avant, elle serait à la limite... ce serait beaucoup plus inquiétant pour nous-mêmes que de dépasser... comment dire ? Le financement du... le projet de TCSP de 5 ou 10 M€. Je ne dis pas qu'il faut le faire, je dis que ce serait beaucoup plus ennuyeux que si on continuait.

Le problème, c'est qu'effectivement, pour l'instant, là, on arrive à un montant de coût de fonctionnement qui devient très très important.

M. BAULIEU.- On est à 15 millions, donc subvention d'équilibre, vous l'avez dans le rapport autrement, ce n'est pas tenable.

M. LE PRESIDENT.- On peut aussi penser, et apparemment je l'ai dit, je ne vous dirai pas où et je ne l'affirme pas parce que je vais vérifier, c'est une information que j'ai depuis aujourd'hui, qui est donc récente, que des négociations en cours ont conduit effectivement à des coûts de fonctionnement maîtrisés. C'est un élément que l'on doit avoir dans nos têtes, et que celles et ceux qui vont répondre à nos appels d'offres doivent aussi se mettre bien là, mais je crois qu'il y en a ici ce soir, il me semble que j'en ai vu quelques-uns dans le public.

Bien, Monsieur ROSSELOT.

M. ROSSELOT.- Je voulais juste ajouter que le rapport sur la Décision Modificative, en effet, exige de nous... nous rappelle en tout cas à la vigilance. Je crois, sans jouer les mauvais augures, que nous devons être lucides quoi qu'il arrive, je ne parle pas du choix technique, c'est un autre débat, sur l'effet de ciseau que nous allons faire subir aux entreprises. L'effet de ciseau, elles sont en effet prises entre le fait qu'elles se soient séparées, toute cette année hélas, de leurs salariés à contrat précaire, tout ce qui était flexible, les CDD, les intérimaires, réduisant de 20 % souvent la masse salariale sur laquelle est assise notre source de financement pour le transport en commun. Donc rétrécissement d'un côté et de l'autre augmentation du taux.

La seule augmentation du taux pour une entreprise moyenne comme SCODER à Pirey, la seule augmentation du taux qu'on a votée l'année dernière, c'est 30 000 €. 30 000 € ! Quand on sait qu'elles sont sur la ligne d'équilibre souvent, donc un effet de ciseau terrible ! D'un côté la masse salariale se rétrécit qui est l'assiette de notre source de financement, et de l'autre on monte le taux. Il faut le savoir, il faut en être bien conscient, cela peut aussi entrer en ligne de compte dans les appréciations futures.

M. LE PRÉSIDENT.- Moi, je voudrais simplement rappeler aussi une chose en complément de ce que j'ai dit tout à l'heure concernant le fait qu'il fallait être prudent. Je rappellerai simplement les propos de notre Président, je ne veux pas dire que ce soir j'ai une démarque Sarkosyste, cela vous étonnerait, en disant qu'il faut investir. Mais qu'est-ce que c'est le plan de relance ? Le plan de relance, c'est tout de même faire confiance à l'avenir et donner effectivement du travail aux entreprises pour qu'elles puissent continuer à vivre et à embaucher. Oui, c'est cela le plan de relance.

Quand l'Etat nous demande, et nous l'avons fait, d'investir plus pour soutenir l'économie, je rappelle simplement que... et c'est un argument qu'on évoque plus souvent, que la ligne TGV, par exemple, qui est largement financée par les collectivités territoriales, c'est effectivement des centaines et des centaines et des centaines d'emplois et de chiffre d'affaires qui étaient générés par les entreprises comtoises. Un projet lourd, c'est un projet aussi qui apporte de l'emploi et qui soutient l'économie locale.

Après, le reste du soutien à notre Président se limitera là, mais c'est tout de même vrai, et on ne peut pas non... je dis cela parce qu'on ne peut pas non plus avoir forcément les deux discours. Lorsque l'on demande... mais je n'ai pas dit que vous l'aviez, Monsieur ROSSELOT, ni vous, ni Monsieur SASSARD, je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'on ne peut pas avoir les deux discours. On ne peut pas, par moments, dans cette assemblée dire qu'il faut effectivement relancer l'investissement, investir pour donner du travail aux entreprises, et à d'autres moments dire le contraire. Il faut tout de même qu'il y ait une certaine cohérence. C'était juste une petite parenthèse, et d'ailleurs nous sommes très à l'aise pour en parler puisqu'ici, enfin du moins pas ici, là, mais au niveau d'un certain nombre de communes dont certaines sont ici, dont celle de Besançon mais aussi d'autres, nous avons donc répondu favorablement à cela pour soutenir effectivement les entreprises en difficulté.

Après, c'est vrai qu'il y a des entreprises qui sont en difficulté, mais je crois savoir tout de même qu'une des raisons essentielles des difficultés, cela n'arrange peut-être rien, le versement transport, je suis d'accord, mais une des raisons essentielles ce n'est pas cela tout de même, il y a beaucoup d'autres choses qui font que les entreprises sont en difficulté.

Et puis je voudrais un jour, tout de même, que l'on mette en parallèle ce que l'Agglomération met, et c'est normal puisque c'est de sa compétence, pour le développement économique, ce qu'on met pour soutenir l'emploi ici, ce que l'on met pour créer de l'emploi ici par rapport à ce que les entreprises donnent. Là aussi, il faut tout de même, par rapport à cela, quelquefois mettre des poids sur les deux côtés de la balance, pas uniquement charger d'un côté, mais je n'ai pas dit que cela avait été fait ce soir, mais c'est simplement pour rétablir un certain nombre de vérités.

Est-ce qu'il y a d'autres remarques ? Je n'en ai pas vu.

Par rapport à cela, est-ce qu'il y a des oppositions ? Il n'y a pas d'opposition.

Il n'y a pas d'abstention ? Je n'en vois pas.

C'est donc adopté.
Le point suivant.

Rapport n° I.1.4 – Avenant n° I au marché d'assistance en gestion active du patrimoine

M. BAULIEU.- Le point suivant qui est le rapport I.1.4. Je vous propose, si vous voulez bien, sur la série d'autres rapports, à la fois "finances" et "personnels" d'aller vite compte tenu d'autres sujets inscrits à l'ordre du jour.

Donc avenant n° I marché d'assistance en gestion active du patrimoine, nous avons besoin de 5 jours supplémentaires sur ce marché, et donc un avenant de 6 877 € T.T.C et sur un marché de 41 400 €, 13,89 % d'augmentation.

M. LE PRESIDENT.- Pas de remarque ?
Ensuite, Gaby.

Rapport n° I.1.5 – Créances Irrécouvrables 2009

M. BAULIEU.- Créances irrécouvrables I.1.5, vous en avez le montant : 42 € sur le budget principal, 17 031 € sur le budget annexe Déchets, 255,50 € sur le budget annexe CRR. Tout a été fait par notre Trésorier pour recouvrer, et généralement d'ailleurs ce sont des usagers défaillants, notamment les entreprises.

M. LE PRESIDENT.- Bien. Pas de remarque ?
Adopté.

Rapport suivant, HINCELIN, MENETRIER, POISSENOT, FOUSSERET, GONON, LOYAT ne prennent pas part au vote.

Rapport n° I.1.6 – Demandes de garantie d'emprunts compétence Habitat (octobre 2009)

M. BAULIEU.- Donc demandes de garantie d'emprunts compétence Habitat, deux demandes nouvellement déposées par la SAIEMB Logement pour un total de 564 565 €, donc vérification des ratios prudentiels et du respect des dispositions du règlement Finances du Grand Besançon faite.

M. LE PRESIDENT.- Adopté.
I.1.7.

Rapport n° I.1.7 – Evaluation des charges transférées au 1er janvier 2009

M. BAULIEU.- Évaluation des charges transférées au 1^{er} janvier 2009. Je vous propose, puisque vous étiez tous dans la salle pour la Commission d'Évaluation des Charges tout à l'heure où nous avons tous ensemble voté à l'unanimité ce rapport...

M. LE PRESIDENT.- Non, tout le monde n'était pas là !

M. BAULIEU.- Mais tout le monde était convoqué à 17 h 30 !

M. LE PRESIDENT.- Ah ? Tout le monde était convoqué ? Ah bon ! Il y avait au moins un absent.

M. BAULIEU.- Si vous le voulez bien, est-ce que vous souhaitez que je fasse à nouveau la présentation de ce rapport I.7 ?

M. LE PRESIDENT.- Non.

Plusieurs intervenants.- Non !

M. BAULIEU.- Merci beaucoup. Voilà un assentiment qui me va droit au cœur !
Donc pas d'observation sur ce rapport I.1.7.

Rapport n° I.1.8 – Convention de « Prêt à long terme » avec l'association du Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE) – Prorogation d'une année

M. BAULIEU.- Sur le I.1.8, convention « prêt à long terme » avec l'association du Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi, il s'agit de proroger le prêt d'une valeur de 300 000 €, donc c'est ce que nous faisons chaque année.

M. LE PRESIDENT.- Alors HINCELIN, MENETRIER, WANLIN, BENETEAU, CAYUELA, CHANEY, FAIVRE, MOYSE, RUTKOWSKI ne prennent pas part au vote.

Rapport n° I.1.9 – Avenant n° I à la convention entre la CAGB et l'association du Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE)

M. BAULIEU.- Ensuite, I.1.9, avenant à la convention entre la CAGB et l'association Plan Local d'Insertion pour l'Emploi, le PLIE, donc compte tenu d'un...

M. LE PRESIDENT.- Les mêmes ne prennent pas part au vote.

M. BAULIEU.-... Un complément de subvention afin de financer pour un montant équivalent la mise à disposition de deux agents qui étaient jusqu'ici mis à disposition à titre gracieux. Nous avons voté sur le principe il y a déjà quelques mois, il s'agit de mettre en œuvre.

M. LE PRESIDENT.- Les mêmes ne prennent pas part au vote.

M. BAULIEU.- Et nous reviendrons sur la même chose pour deux autres emplois en 2010.

M. LE PRESIDENT.- I.1.10

Rapport n°1.1.10 – Convention de groupement de commandes entre la Ville de Besançon et la CAGB en vue de lancer le marché de levés de plans pour l'année 2010

M. BAULIEU.- 1.1.10, convention de groupement de commandes entre la Ville de Besançon et la CAGB, marché de levés de plans pour l'année 2010. Il s'agit de reconduire un marché tel qu'il existait sur ces années antérieures, donc minimum 50 000 €, maximum 200 000 €.

M. LE PRESIDENT.- Pas de remarque ?

C'est adopté.

Je vous demande un peu de discipline. Je sais que vous êtes pressés d'aller faire la crèche, mais bon !

Ressources humaines

M. BAULIEU.- Nous passons donc aux rapports de ressources humaines.

Rapport n°1.2.1 – Convention de gestion administrative entre la CAGB et le Syndicat Mixte du Parc Scientifique et Industriel (SMPSI)

M. LE PRESIDENT.- Alors attends. BULTOT, LATHUILIERE, MENETRIER, POISSENOT, RONZY, WEINMAN, BAULIEU, BECOULET, BODIN, DEMESMAY, FELT, FOUSSERET, JAVAUX, LOYAT, MARTIN, VALLET ne prennent pas part au vote.

M. BAULIEU.- Convention de gestion administrative entre la CAGB et le Syndicat Mixte du Parc Scientifique. Le Grand Besançon participe au sein du Syndicat Mixte aux investissements et au fonctionnement de la Technopôle. Suite au départ du directeur et celui prochain de l'assistante, le groupe de pilotage du SMPSI, sur proposition du Grand Besançon, a souhaité que ses missions soient confiées à des agents de la CAGB. La présente convention a pour objet de définir les missions de pilotage et de gestion administrative et financière assurées par la CAGB pour le compte du SMPSI, ainsi que les conditions de facturation de celles-ci.

Tout est dit dans le rapport. En clair, on propose de fonctionner avec le SMPSI comme on fonctionne avec le SMSCoT ou avec le SYBERT, par exemple, etc. Donc désormais que les personnels soient des personnels CAGB travaillant par mise à disposition du SMPSI.

M. LE PRESIDENT.- Ce que l'on peut simplement dire, c'est que le SMPSI Témis a un nouveau directeur qui sera donc Bruno FAVIER que nous connaissons bien ici, à l'Agglomération, qui va donc prendre la responsabilité de Témis, et que nous avons recruté, pour la direction du service économique et du développement, une personne qui va venir nous rejoindre dans quelques semaines, dont je tairai le nom ce soir, c'est une femme, qui viendra donc conduire ici le développement économique à Besançon. Nous avons fait cela avec Jean-Pierre, avec Gabriel ; c'est quelqu'un d'une grande qualité, tout comme d'ailleurs notre ami Bruno FAVIER qui va, lui, aller aussi continuer à développer Témis et aussi Témis Santé.

Donc là, je crois que l'on va être, au niveau du service économique, bientôt au complet, et c'est important que l'on soit au complet dans les années qui viennent. Voilà.

Le nom, elle n'a pas encore... je ne sais pas si c'est totalement officiel dans l'endroit où elle travaille, donc je ne vous le donne pas maintenant, mais c'est quelqu'un qui nous a fait une très très forte impression. Voilà. Et c'est une femme, en plus, ce qui est bien. Je pensais que vous alliez dire : « ah, c'est bien ! » Mais non, même pas !

Bien. Alors, il n'y a pas de remarque par rapport à cela ?

M. BAULIEU.- Par rapport au fait que c'est une femme ?

M. LE PRESIDENT.- Non, par rapport à ce rapport.

Le rapport 1.2.2.

Rapport n°1.2.2 – Ajustements techniques

M. BAULIEU.- Ajustements techniques. Là également, j'essaie de limiter mon propos à ce qui est résumé.

Le 15 octobre, le Conseil a créé un poste d'attaché catégorie A, filière administrative afin de répondre au souci de développement de l'expertise en matière budgétaire. Suite à la procédure de recrutement, il est proposé de retenir la candidature d'une personne n'étant ni titulaire, ni inscrite sur liste d'aptitude d'un concours. Donc il convient d'autoriser le Président à recruter cette personne en qualité de contractuel.

Deuxième sujet : suite à la réussite au concours de deux agents, il est proposé aujourd'hui de transformer leur poste afin de permettre leur nomination. Ce n'est pas parce qu'ils ont eu le concours que l'on fait la nomination, c'est parce que les postes, dans la pesée des postes, correspondent au grade supérieur, que les personnes ont passé le concours, elles sont lauréates, on les nomme sur le poste. Voilà pourquoi on vous propose ces évolutions, et soyons très clairs là-dessus.

Ensuite, le contrat de 3 ans d'un agent sur un poste permanent arrivant à échéance, il a été lancé une procédure de recrutement pour la suite. Il est proposé de retenir la candidature de cette même personne dans le cadre de l'article 3 de la loi du 26 janvier 1984. C'est sur le Conseil de Développement Participatif, donc vous l'aurez reconnu.

Et puis, dans le cadre de la nouvelle convention de gestion avec le SMPSI, il est proposé la création d'un poste d'assistant administratif, donc on crée un poste par rapport à notre règle, on crée un poste mais il est en compensation du poste qui existait au SMPSI avant, ainsi que la modification du contrat d'un agent de catégorie A. Vous l'aurez reconnu puisque le Président l'a cité.

Je vous invite simplement, page 76, donc dans le rapport, à corriger les nouveaux éléments du contrat, donc indemnité spécifique de service affectée d'un taux non pas de 44,10 mais de 38,6 %.

Voilà, à partir de là tout sera précisément noté dans votre rapport.

M. LE PRESIDENT.- Bien. Est-ce qu'il y a des remarques ? Je n'en vois pas.

Rapport suivant.

Rapport n°1.2.3 – Avenant au contrat collectif existant entre la CAGB et la Mutuelle Nationale Territoriale (MNT)

M. BAULIEU.- Le rapport suivant est sans objet puisqu'il s'agissait d'un avenant sur notre contrat à la mutuelle nationale territoriale. Après discussion, les conditions 2009 sont reconduites pour 2010, donc ce rapport tombe.

M. LE PRESIDENT.- On passe au rapport suivant : 3.1.
HINCELIN, FELT, MARTIN ne prennent pas part au vote.
Jean-Pierre, à toi.

Commission n°03 : Economie, Emploi et Insertion

Rapport n°3.1 – Cré-Entreprendre Initiative – Abondement du Fonds Prêt d'Honneur – Financement de l'animation

M. MARTIN.- Il s'agit de reconduire en fait les aides attribuées à Cré-Entreprendre Initiative à hauteur de 22 867 € pour le fonds « prêts d'honneur ». C'est bon comme cela ?

M. BAULIEU.- Il faut parler dans le micro.

M. MARTIN.- Voilà, je n'étais pas dans le micro.

Et puis attribuer également une participation financière de 16 000 € à la mission d'animation du dispositif mis en œuvre par Cré-Entreprendre Initiative, sachant que pour 2008 eh bien ces fonds ont permis d'aider 34 porteurs de projet qui ont créé ou repris 30 entreprises sur le territoire de la CAGB, ce qui a généré à ce jour la création ou le maintien de 56 emplois.

M. LE PRESIDENT.- Je pense qu'il n'y a pas de remarque, tout est adopté.
Le rapport suivant, Nicolas BODIN ne prend pas part au vote.

Rapport n°3.2 – Soutien à la compétitivité et aux filières d'excellence : projet Con-Pro-Mi – Financement FRI

M. MARTIN.- Le projet Con-Pro-Mi auquel s'associent l'ENSMM et la Société LASER CHEVAL labellisé par le pôle des Microtechniques et expertisé par OSEO a pour objet de développer de nouveaux procédés de convergence en micro-fabrication afin de développer des solutions hybrides pour des applications à haute valeur ajoutée.

Dans ce cadre, il est proposé que la CAGB accorde une subvention de 25 000 € à l'ENSMM pour le financement du programme d'innovation porté par la Société LASER CHEVAL.

M. LE PRESIDENT.- Là, c'est une aide directe dans le cadre d'un projet, mais une société bisontine bien connue et dont nous sommes très fiers.

Il n'y a pas de remarque ?

C'est adopté.

MECASEM.

Rapport n°3.3 – Fonds d'intervention économique : MECASEM – Implantation TEMIS BESANCON

M. MARTIN.- La SAS MECASEM souhaite regrouper sur Besançon et à Témis l'ensemble de son activité métrologie portée par sa filiale MECASEM Métrologie.

Son projet porte sur 1 092 m² de bâti sur un terrain de 5 000 mètres carrés pour un montant de 976 000 €. 25 emplois sont attendus à terme.

Il est donc proposé une aide de 35 000 € au titre du fonds d'intervention économique.

M. LE PRESIDENT.- FOUSSERET, LOYAT, MARTIN ne prennent pas part au vote.

Voilà un bel exemple d'intervention économique de l'Agglomération. Quand on dit : « qu'est-ce que vous faites pour faire des emplois ? », MECASEM, je vous en ai déjà parlé, c'est le Monsieur qui m'a dit un jour : « si je veux payer le terrain moins cher, je vais au fond de la vallée de Schirmeck », vous vous souvenez que je vous avais raconté cela. C'est ce Monsieur-là, c'est une entreprise Alsacienne qui est en train de devenir un des leaders de la métrologie européenne puisque Besançon est la capitale des microtechniques, des nanotechnologies, mais aussi de la métrologie, et parce qu'il y a sur Témis un environnement avec des universitaires, des laboratoires de recherche, de la compétence, qu'il y a des salles blanches et autres. Ce Monsieur, cette entreprise-là, se recentre, ils viennent sur Besançon, et il y a déjà 25 emplois, peut-être pas 25, il y avait déjà peut-être une vingtaine d'emplois, ils étaient déjà 4 ou 5, mais peut-être une dizaine, peut-être même... je ne sais plus exactement. Ils viennent ici sur Besançon pour développer un vrai pôle de métrologie, ici, sur Besançon, et cette société, à ma connaissance, c'est un des leaders nationaux, pas mondiaux, mais nationaux en matière de métrologie.

C'est un exemple concret du travail... on est peut-être un peu trop discrets aussi là-dessus au niveau de l'Agglomération, qui est fait pour que les entreprises viennent se développer ici, et vous voyez qu'en l'occurrence c'était moins cher peut-être... enfin je ne vais pas dire cela parce qu'on va dire que je provoque, mais ce n'est pas une provocation, mais c'était moins cher au fond de la vallée de Schirmeck, la taxe professionnelle ou le VT, mais ils viennent ici pourquoi ? Parce qu'il y a les compétences ici. Voilà, et c'est pour cela qu'ils viennent ici. C'est pour cela que la société de Monsieur MEYER, ils viennent s'implanter ici parce que demain il y aura cela, il y aura le TGV pour leurs clients, il y a des zones industrielles, et ils viennent ici, et c'est un très très beau projet.

Vous savez qu'il faut de la patience en matière économique. Ce projet-là, cela fait combien qu'on travaille dessus ? 3 ans ou 4 ans que l'on travaille dessus. 3 ans ou 4 ans, et cela aboutit aujourd'hui. Voilà. Donc j'en suis très heureux.

Il n'y a pas de remarque ?

C'est adopté.

Le point suivant. MARTIN, FELT, TARBOURIECH ne prennent pas part au vote.

Le 3.4, Jean-Pierre, à toi.

Rapport n°3.4 – Pépinières Palente et TEMIS Innovation – Choix du mode de gestion des pépinières d'entreprises et avenant de prolongation de la DSP de TEMIS Innovation

M. MARTIN.- C'est le choix du mode de gestion des pépinières d'entreprises, avenant de prolongation de la DSP TEMIS Innovation. Il y avait une convention qui avait été signée en 2005 et qui prend fin en 2010, nous devons donc recourir à un nouveau contrat d'affermage pour la gestion de la pépinière d'entreprises de Palente et de la pépinière et hôtel d'entreprises de TEMIS Innovation de même nature que les contrats précédents, un contrat d'affermage à contribution financière forfaitaire.

Le contrat d'affermage, pourquoi a-t-il été choisi ? Parce qu'il correspond exactement à nos besoins puisque les équipements nécessaires à l'exploitation du service sont remis aux fermiers par la collectivité qui en assure les financements.

Le fermier doit assurer l'exploitation du service ainsi que la maintenance des ouvrages. Sa rémunération repose sur les redevances payées par les usagers : le risque de gestion repose donc sur le fermier. Il peut par ailleurs être tenu de verser à la collectivité délégante une contribution destinée à couvrir l'amortissement des frais initiaux engagés et une redevance pour occupation du domaine public.

Je rappelle que pour Palente, actuellement, le fermier Boutique de Gestion verse 65 000 € par an, et pour Témis 215 000 € par an.

Afin de mener à bien cette procédure, il est également nécessaire d'harmoniser les dates d'échéance des deux conventions actuelles et de prolonger pour motif d'intérêt général la durée de convention de délégation de service public pour la pépinière et l'hôtel d'entreprises de TEMIS Innovation jusqu'au 31 décembre 2010, puisqu'elle s'achève le 20 novembre 2010. Donc il faut aller jusqu'au 31 décembre de façon à ce qu'on soit en parfaite harmonie.

M. LE PRESIDENT.- Bien. Pas de remarque ?

C'est adopté.

Parc tertiaire de la gare de Besançon Franche-Comté TGV, déclaration d'intérêt communautaire.

Rapport n°3.5 - Parc tertiaire gare Besançon Franche-Comté TGV – Déclaration d'intérêt communautaire
--

M. MARTIN.- Par délibération du 9 novembre 2007, le Grand Besançon a déclaré d'intérêt communautaire la ZAE autour de la gare nouvelle sur un périmètre d'étude indicatif et provisoire. Afin d'engager la réalisation de la zone au plus vite pour s'inscrire dans le calendrier de mise en service de la ligne à grande vitesse, il est nécessaire de confirmer dès à présent l'intérêt communautaire de la zone pour pouvoir engager la consultation d'aménageur.

Il est proposé de maintenir un périmètre indicatif d'intérêt communautaire au Nord et au Sud de la LGV, correspondant à l'ambition à long terme du Grand Besançon sur ce secteur. A l'intérieur de ce périmètre, on peut désormais définir un périmètre opérationnel au Sud de la ligne à grande vitesse, qui sera confirmé par la création de la ZAC au début 2010.

Il est précisé que la réalisation effective de la ZAC sera soumise à la mise en place d'une bonne accessibilité routière et par les transports en commun (notamment ferroviaires). Et ce à la demande du maire d'Auxon-Dessus, notre ami Serge.

Par ailleurs, les démarches sont en cours auprès du Préfet pour intégrer les incidences de la ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) non pas actualisée par arrêté ministériel, mais instaurée le 15 octobre 2009.

En fait, là-dessus je vais simplement développer une toute petite page, cela me paraît important parce qu'il y a eu beaucoup de commentaires autour de la ZNIEFF dans ce qui est essentiel de retenir.

La ZNIEFF, donc Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique, la ZNIEFF forêt de Cussey a été validée par le Conseil Scientifique Régional du patrimoine naturel le 15 octobre 2009. Elle est établie sur les bases de l'étude GUINCHARD réalisée en 2007 par la DIREN, pour la DIREN, pardon. Une ZNIEFF est un outil de connaissance, il ne constitue pas une mesure de protection juridique directe. Une zone inventoriée ne bénéficie d'aucune protection réglementaire. En revanche, une ZNIEFF signale la présence d'habitat naturel et d'espèces remarquables ou protégées, ce que nous avons. Cette non-opposabilité a été confirmée en réunion par la DIREN le 10 novembre 2009. Monsieur LEMAIRE de la DIREN rapporte que cette ZNIEFF n'a pas un caractère opposable et ne constituera pas en une contrainte supplémentaire pour la ZAC pour laquelle les échanges continus ont lieu entre DIREN et CAGB, et plus précisément que l'émergence de cette ZNIEFF ne remet pas en cause la position de l'Etat qui a toujours été claire quant à la création de la ZAC, à savoir : aménagement possible au Sud de la voie LGV en composant avec les valeurs écologiques au contraire du Nord de la voie où tout aménagement est à proscrire.

Cependant, le classement en ZNIEFF confirme l'intérêt écologique des sites et fragilise donc l'urbanisation en cas de recours, lesquels sont très probables. La jurisprudence est contradictoire en la matière et difficilement comparable, les situations étant toutes différentes et le juge mesurant les valeurs du site comparativement à l'intérêt du projet d'urbanisation. Cependant, pour Auxon, les données de l'étude GUINCHARD de 2007 qui a servi de base au classement en ZNIEFF ont été intégrées à la définition du projet de ZAC. Ainsi, tout a été fait pour limiter les impacts du projet sur l'environnement :

- première ZAC limitée au Sud de la Ligne à Grande Vitesse,
- exclusion du projet des espaces les plus sensibles,
- limitation de la surface urbanisée avec une densité des bâtiments et des parkings en silos,
- limitation de la surface imperméabilisée et défrichée, environ 25 hectares contre 35 en périmètre d'étude. Ce sont des zones de clairière que nous allons mettre en place.
- et puis enfin, maintien d'un corridor végétal pour relier les espaces sensibles.

Pour les impacts qui demeurent : destruction de 15 hectares de zones humides et forestières, il y a des mesures compensatoires qui devront être mises en place, c'est l'objet du rapport 3.7.

Enfin, le cabinet d'avocats qui nous assiste confirme que le dossier de la ZAC Auxon est tout à fait défendable en cas de recours malgré l'existence de la ZNIEFF.

Voilà ce que je voulais dire, Président, en complément du petit rapport.

M. LE PRÉSIDENT.- Oui, je vais passer la parole à Eric.

Il y a quand même quelque chose qui est un peu surprenant dans la façon de faire, et je m'en suis entretenu avec le Préfet, c'est que pourquoi on parle de la ZNIEFF ce soir ? Parce qu'il y a eu une réunion il y a très peu de temps à laquelle assistait le maire d'Auxon, et le maire d'Auxon a appris ce jour-là, comme d'ailleurs Jean-Pierre MARTIN, qu'on venait de créer une ZNIEFF. Donc moi je m'en suis ouvert au Préfet qui m'a dit que lui aussi venait de l'apprendre. Cela veut dire tout de même qu'en matière de méthode, je pense que personne n'est contre le fait qu'il faille protéger cette zone-là. D'ailleurs Serge nous l'a souvent dit, je le rappelle, je ne sais pas si c'est toi ou Jacques, peut-être toi : « je connais toutes les zones humides là-bas qu'il y a dans le secteur, il y a des mares.... » bon, tout le monde sait cela, et l'urbanisme qui est choisi pour cette zone, là-bas, c'est un urbanisme de clairière qui doit intégrer la protection de ces zones fragiles. C'est bien que l'on nous rassure un peu sur le fait que l'on pourra mettre en place une zone économique, parce que si, avec tout ce qui a été fait depuis des années par l'Agglomération, par les services de l'Etat qui implantent quand même là-bas une gare dans une zone sensible, ce n'est pas nous qui avons fait le choix de l'implanter là-bas, c'est l'Etat, et si, aujourd'hui, on venait nous dire : « eh bien autour de cette gare, les amis, on ne peut plus rien faire, c'est la gare, point barre », cela poserait tout de même un certain nombre de problèmes ! Nous n'en sommes pas là.

Simplement, moi je serai... nous serons très vigilants, il faut effectivement que nous puissions préserver et mettre en place ou des mesures de compensation, ou préserver effectivement cela en lien avec la DIREN, parce que ce n'est pas moi qui vais vous dire le contraire, qu'il faut préserver la biodiversité en général et en particulier sur cette zone-là, mais d'une façon qui soit compatible aussi avec le développement économique, parce que les collectivités, que ce soit l'Etat, la CAGB, le Département, voire la Région, viennent d'investir tout de même, ou vont investir, des millions d'euros. Et c'est vrai, et je m'en suis ouvert à Monsieur le Préfet, mais qui, lui personnellement, n'est pas responsable, mais je lui ai dit tout de même qu'il regarde cela d'un peu plus près, parce que c'est un peu surprenant que - et je te passerai la parole après, Serge - que ce soit au cours d'une réunion qu'on apprenne - enfin, tu nous diras si c'est vrai - sans avoir été informé, mais que toute cette partie-là est classée ZNIEFF.

Moi, c'est les informations que j'ai. Si ce n'est pas vrai, dis que je me trompe, parce que je ne veux pas non plus dire des choses qui ne soient pas justes.

M. RUTKOWSKI.- Oui, c'est lors d'une réunion de présentation. Donc la DIREN est venue présenter ses projets lors d'une réunion de concertation qu'on a avec les quatre communes pour la révision de notre POS en PLU, et effectivement, Gilles LEMAIRE nous a présenté cette zone ZNIEFF qui était décrétée au mois d'octobre par la DIREN, qui doit être approuvée par le muséum de Paris en 2010 encore. Il y a encore une étape à suivre celle-ci, donc ils ont été un peu vite dans la publication de cette ZNIEFF, de cette zone sur le site de la DIREN, ils ont été un peu vite.

Effectivement, il y a deux classifications de ZNIEFF, on peut les interpréter comme on veut, il y a la une et la deux. La une, c'est la classification la plus draconienne qu'il puisse y avoir sur les zones protégées avec beaucoup de contraintes et on n'a pas forcément la même optique ou la même vision de regarder ces zones suivant comme on les regarde et suivant comme on veut urbaniser. C'est pour cela que c'est le Tribunal Administratif qui tranche à chaque fois, on n'est donc pas au bout de nos peines, même si un juriste dit que l'on peut effectivement défendre le projet.

Moi, ce que j'ai sur les zones ZNIEFF de type I, donc c'est la zone qui impacte fortement la commune d'Auxon : « Les zones ZNIEFF de type I sont des zones particulièrement sensibles à des équipements ou à des transformations même limitées. L'urbanisation de ces zones n'est donc pas recommandée, il est souhaitable de les classer en zone N règlement du PLU et de n'y tolérer que des légers aménagements à finalité pédagogique. »

Donc on se rend compte que faire une zone d'activité sur une zone ZNIEFF I, cela va être relativement dur.

M. LE PRESIDENT.- C'est pour cela que je m'en suis ouvert à Monsieur le Préfet, et je pense... je lui ai même écrit, à Monsieur... Jean-Paul, j'ai écrit au Préfet par rapport à cela ?

(Monsieur VOGEL acquiesce de la tête)

M. LE PRESIDENT.- Parce qu'il y a un problème quand même quelque part d'organisation. On ne peut pas, à quelques semaines d'intervalle, on apprend comme cela... bon, je ne vais pas revenir tout de suite sur le tramway, mais qu'il ne faut plus de lignes aériennes, qu'il ne faut plus de ceci, plus de cela, on n'est pas vraiment informé. Et là on apprend, le maire apprend au détour d'une réunion que la zone va être classée. Si on s'en tient à la lettre qui est là, cela voudrait dire que l'on ne peut rien faire autour de la gare d'Auxon et que cela devient à terme une gare dans la campagne.

Cela serait totalement inacceptable ! Il ne s'agit pas d'aller contre la biodiversité dont je suis un fervent, un farouche partisan, mais on ne peut pas, quand même, et je m'adresse en direction de notre Députée, et je suis sûr que si je lui passe la parole elle nous soutiendra pour cela ; peut-être pas, vous nous direz.

Je vous passe la parole, mais je pense qu'apprendre comme cela que cette zone-là, elle a été classée sans concertation alors que cela veut dire... vous voyez, quand on dit que c'est une zone avec des aménagements mineurs, on fait quand même une gare TGV avec des parkings, alors en termes d'aménagements mineurs, c'est tout de même plutôt des aménagements majeurs.

Donc je crois que les choses vont être modifiées pour la gare, moi je demande aussi que les choses soient modifiées pour la zone économique, parce que je crois que nous nous sommes tous battus pour que cette gare... on disait à l'époque une gare "betterave", que ce ne soit pas une gare "betterave" mais que ce soit une gare avec de l'activité économique, un urbanisme de clairière respectant justement à la fois les désirs de la commune, mais respectant aussi la biodiversité. Mais on ne pourrait pas accepter aujourd'hui qu'on nous dise qu'autour de cette gare il n'y aura rien.

Je crois qu'il ne faut pas non plus grossir les choses, on n'en est pas là, mais j'ai fait part par courrier à Monsieur le Préfet de mes inquiétudes, et j'attends effectivement une réponse de Monsieur le Préfet.

Serge, et puis après il y a Eric ALAUZET et Françoise BRANGET, d'accord.

M. RUTKOWSKI.- Par délibération je voudrais quand même préciser que la commune d'Auxon-Dessus s'opposera donc, comme on l'a toujours répété à de nombreuses reprises, à tout développement économique donc lié autour de cette gare TGV si on n'avait pas non plus l'accès routier qui y mène aussi, parce que...

M. LE PRESIDENT.- C'est dans le rapport.

M. RUTKOWSKI.- C'est dans le rapport, mais je tiens quand même à le préciser, parce qu'on entend des dates, maintenant cela doit être 2014 pour l'accès routier, ce qui veut dire que l'on prend tout de même un retard certain pour amener les passagers, et pas forcément que ceux qui vont prendre le TER, puisqu'on a tout de même mis un cheminement TER entre les deux gares et même beaucoup plus loin, donc pour accéder à la gare d'Auxon, TER qui aura toute sa vocation, on le comprend bien, s'il n'y a pas de zone économique autour de la gare, donc...

M. LE PRESIDENT.- Je n'ose pas imaginer cela !

M. RUTKOWSKI.- Oui, mais je le précise tout de même, ça va tout de même dans la suite, et tout de même, l'accès routier, parce que vous avez tout de même toute la Haute-Saône qui viendra tout de même bénéficier de cette gare TGV sur le territoire d'Auxon-Dessus et qui accéderont, eux, par la route, donc avec un cheminement routier cohérent et structurant pour mener à cette gare. Donc si on n'a pas toutes ces modalités de transports à l'ouverture de la gare, on s'opposera à tout développement économique autour de celle-ci.

M. LE PRESIDENT.- Alors Jean-Pierre et Eric.

M. MARTIN.- Simplement, je voudrais bien rappeler, pour dédramatiser un peu la situation, parce que je comprends, Serge, son inquiétude et ses états d'âme par rapport au fait qu'il ait découvert cela, mais il y a bien 5 points que j'ai rappelés tout à l'heure, je ne veux pas vous les rappeler à nouveau, mais s'il le faut je le ferai tout à l'heure, si besoin est.

Simplement, concernant la délibération du Conseil Municipal, je comprends tout à fait ta position, on a déjà échangé très largement là-dessus ce soir. Nous, il s'agit de délibération administrative qui ne lance pas le projet de ZAC. Je veux dire qu'il ne faut pas que l'on retarde non plus notre travail, mais le moment venu il est évident que l'on sera solidaire de ta position, c'est ce que l'on a dit en commission économique, on l'a rappelé en Bureau, et qu'on a écrit ce soir dans le rapport.

M. LE PRESIDENT.- Je crois d'ailleurs, avant de passer la parole à Eric, qu'il faut que l'on fasse une démarche conjointe avec le Président du Conseil général, puisque le président du Conseil général est lui aussi tout de même très soucieux du développement économique de la zone, et je pense qu'il faudra faire une démarche avec le Président du Conseil général, voire même la Présidente du Conseil régional aussi.

Eric.

M. ALAUZET.- Oui, c'est une délibération qui me pose problème, pas tant sur le projet déclaré d'intérêt communautaire dans la zone Sud que le développement de la zone Nord. Je crois qu'il faut que l'on fasse attention au développement toujours plus important, toujours et toujours, encore, de zones de développement économique ou autres d'ailleurs. Cela nous interpelle clairement sur la consommation d'espace, vous savez que c'est une question cruciale aujourd'hui dans le Grenelle, sur l'étalement urbain qui est lié et sur l'épuisement des ressources qui est lié également.

Nos ressources foncières, nos ressources en matière de biodiversité, et on vient de décrire comment cette zone était riche en biodiversité, et l'ensemble des ressources, cela peut être des ressources énergétiques, des ressources sylvicoles ou agricoles.

Donc ce qui me pose problème, c'est l'étude, la poursuite de l'étude sur la zone Nord, sachant qu'en matière économique on a beaucoup de travail par ailleurs. On a à réussir le développement de la zone Sud, on a à réussir le développement des autres zones sur l'ensemble de l'agglomération, et qui sont nombreuses, on a à reconverter des friches industrielles, on a des dents creuses aussi sans doute à conquérir pour le développement économique, on a le renouvellement urbain, on a à réussir la densification des zones économiques pour économiser cet espace aussi, pas seulement l'habitat, pour le logement mais l'habitat économique doit être aussi... le développement économique doit être aussi économe des ressources en terrains.

Moi, je crois qu'en continuant comme cela, finalement, on ne fait que poursuivre ce qu'on fait depuis des décennies avec des aménagements finalement qui rendent la vie extrêmement compliquée, qui sont complexes, qui sont coûteux, et au bilan économique tout à fait discutable, et au bilan de développement aussi discutable.

Combien de millions on va dépenser pour tenter d'atténuer les effets néfastes liés à des mauvaises implantations. et notamment l'implantation de cette gare aux confins de l'agglomération ? Combien de combats on va devoir mener pour obtenir ces fameuses infrastructures à 2 x 2 voies qui vont nous permettre de faire fonctionner cette gare et infrastructures pour lesquelles l'Etat à beau jeu de solliciter les collectivités locales si insistantes pour leur réalisation ? Alors que chacun savait, au moment des prises de décisions, que l'implantation de cette gare était peu propice au développement économique et qu'il y avait plein d'ennuis qui nous attendaient. Nous sommes dedans aujourd'hui.

Alors sans doute qu'il y a des craintes aujourd'hui, on peut avoir des craintes sur l'impact réel que pourrait avoir ce TGV sur ce territoire. Ce sont des craintes qu'ont eues tous les territoires qui ont été traversés par des TGV et on le sait, on le voit, avec les villes qui sont traversées par le TGV, l'impact économique n'est pas souvent au rendez-vous. En tout cas il l'est assez rarement dans les villes petites et moyennes, et il n'est au rendez-vous du développement économique que dans les grandes villes, et c'est plutôt la taille des villes qui fait le succès de l'implantation du TGV que des politiques que l'on peut mener autour. Donc on sait bien que l'on peut être un petit peu inquiets de ce qui va se passer, d'où, sans doute, la nécessité de travailler au développement de ces zones économiques, mais il faut faire attention de ne pas aller au toujours plus.

Mais pour autant, est-ce que l'on doit se laisser entraîner dans cette fuite en avant, toujours plus d'infrastructures, toujours plus de zones économiques, toujours plus de développement, avec des consommations d'espace, je le répète, et l'étalement urbain ? Est-ce que l'on doit se laisser entraîner dans une vision démesurée qui ferait de la ligne TGV le futur cœur d'agglomération, ce qu'il ne sera sans doute pas, ou qui ferait de la gare TGV le futur axe central sur un développement Besançon / Vesoul, ce qu'il ne sera sans doute pas non plus ?

Donc restons modestes, restons à la mesure des choses, parce que c'est effectivement ces visions un peu mégalomaniaques - excusez-moi du terme - qui pourraient justifier l'aménagement au Nord de la gare. Moi, je ne crois pas dans tout cela, je pense au contraire que nous devons nous concentrer, et c'est ce que je demande, ce que je souhaite, nous devons concentrer nos efforts, nos moyens humains, nos moyens financiers qui ne sont pas extensibles, vous le savez, à la réussite de l'aménagement de la zone Sud et aux autres projets d'aménagement économique que nous avons sur cette agglomération. Attention aux dispersions qui sont coûteuses en moyens humains, en moyens financiers, et on doit assurer sur cette zone une réelle densité. Plus on consomme nos zones économiques, plus on est en demande de nouvelles zones économiques. Donc afficher aujourd'hui la zone Nord, c'est faire fi des nécessités de densité que nous devons réaliser sur ces zones économiques.

Voilà. Donc pour moi le choix est simple, ou on continue comme on l'a fait depuis des décennies, ici et ailleurs, pas seulement ici, c'est partout pareil, ou on fait le choix du chemin du Grenelle du développement durable et d'un développement qui soit sobre, sobre en terrains, en argent, qui soit sobre et économe. Voilà, et je pense que l'étude sur la zone Nord est malvenue aujourd'hui, nous avons d'autres choses à faire.

M. LE PRESIDENT.- Je répondrai plus globalement tout à l'heure, mais quel que soit le scénario que nous choisirons, nous devons avoir une réflexion qui soit sobre en consommation de terrains. De toute façon je crois que c'est dans cette direction-là que nous sommes déjà engagés, entre autres avec les problèmes de stationnements et de stationnements en silos

Que l'on continue la zone Sud et la zone Nord, il faut aussi dire une chose, c'est que la zone Nord ce n'est pas tout de même pour tout de suite, il faut déjà réussir effectivement la zone Sud, et que déjà les dizaines de milliers de mètres carrés, c'est déjà important, mais qu'il faut tout de même peut-être aussi prévoir ce que ce sera ce développement de cette zone dans une quinzaine d'années, ou une vingtaine d'années, ou une trentaine d'années, et c'est aujourd'hui qu'il faut le prévoir. Mais on devra être effectivement, de toute façon, là comme ailleurs, pas uniquement dans cette zone-là, on devra être sobre en consommation d'espace.

Et quand tu dis que c'est une vision... je ne sais pas comment tu as dit, "mégalo-manique" de réfléchir à un développement entre Besançon et Vesoul, je ne suis pas d'accord là-dessus. Je pense que demain, dans le cadre des réformes qui vont être mises en place, Besançon doit réfléchir si nous voulons continuer à nous développer, réfléchir à comment nous allons pouvoir travailler avec Vesoul, pouvoir travailler avec Dole d'ailleurs, aussi de l'autre côté, pouvoir travailler aussi avec le Haut Doubs, avec Pontarlier, pouvoir aussi travailler avec nos voisins dijonnais, nos voisins belfortains ou montbéliardais, et donc je dis, c'est clair, que la gare de Besançon Franche-Comté TGV, ce sera la gare TGV de la Haute-Saône, tout le monde le sait. Et c'est vrai aussi que d'ailleurs il y a... je vais le redire au Préfet quand je le verrai, il y a quelque chose d'incompréhensible dans ce développement de cette zone, c'est que les contraintes sont sur les territoires de l'agglomération alors que de l'autre côté, en Haute-Saône où les zones se ressemblent quand même, il n'y a aucune contrainte. C'est-à-dire que nous avons la double peine, on doit payer les infrastructures, et puis en plus on ne voudrait pas qu'on ait les moyens, les ressources demain pour les payer, et on pourrait accepter ainsi que de l'autre côté de la voie, en Haute-Saône, là, il n'y aurait pas de contraintes.

Alors je ne dis pas cela contre la Haute-Saône, puisqu'au contraire je viens de vous dire à l'instant précédent qu'il fallait que nous travaillions avec la Haute-Saône, avec Dole, avec Vesoul et avec Pontarlier. Je sais que cela peut paraître bizarre que je dise qu'il faut travailler avec Vesoul, mais vous savez, les politiques passent. Demain Vesoul restera où elle est, Dole aussi, Besançon, Pontarlier aussi. Alors au-delà des problèmes d'hommes, puisqu'ils sont toujours très ponctuels, ces problèmes, ensuite il faudra avoir une vraie réflexion sur l'ensemble du territoire.

Donc ce que tu demandes, Eric, en quelque sorte, c'est un peu une disjonction, c'est ça ? Ce que tu m'avais dit, c'est ça ?

M. ALAUZET.- Non, non. Je proposerai de m'abstenir avec les arguments que je viens de donner, voilà.

M. LE PRESIDENT.- D'accord, tu fais comme tu veux.

M. MARTIN.- Je voudrais bien apporter une réponse quand même, moi.

M. LE PRESIDENT.- Attends, il y a Madame BRANGET et Jean ROSSELOT.

M. MARTIN.- Si on peut répondre à mesure, tout de même, parce que c'est important.

Moi je voudrais simplement dire qu'au niveau de la Communauté d'Agglomération nous avons besoin de 13 hectares chaque année pour le développement économique. Ça, c'est une réalité, qu'aujourd'hui nous sommes en déficit, donc il est clair que nous ne faisons pas n'importe quoi, ce que nous souhaitons c'est avoir des zones d'activité complémentaires, donc on ne peut pas tout faire tout au même endroit. Donc ça, c'est un point important.

Pour Auxon, je pense que c'était clair dans le rapport, nous maintenons le périmètre Sud et Nord à la demande, Eric, à la demande expresse, Madame, s'il vous plaît, du Conseil général. Je répète.

M. LE PRESIDENT.- Corinne !

M. MARTIN.- Je répète, Eric. C'est à la demande du Conseil général, la demande expresse, que nous avons bien noté que le périmètre restait Nord et Sud, d'accord ? Donc moi, là-dessus, on a eu de grandes discussions et donc on a maintenu le cap sur le périmètre.

La zone d'activité opérationnelle, c'est Sud. Nous partons avec nos moyens : 56 000 m² de SHON. La CCI nous reproche de manquer d'ambition, puisque la CCI nous dit qu'il faudrait 100 000 m² de SHON, ce n'est donc pas dans l'immédiat que l'on veut même faire 100 000 m².

M. LE PRESIDENT.- 100 000 m², c'est presque Sofia-Antipolis !

M. MARTIN.- Nous sommes allés à Reims il y a peu de temps, cette semaine, et je pense qu'il y a des Vice-Présidents ici, et notamment Jean-Claude ou Serge, qui ont vu, tout comme moi, qu'une zone d'activité ne se remplissait pas en claquant du doigt. Donc je rappellerai que pour Auxon c'est du tertiaire à 90 % et de l'activité économique traditionnelle pour le reste. Donc voilà, nous, en tant qu'Agglomération, on a essayé de faire en sorte de satisfaire tous les partenaires, donc à la fois le Conseil général qui nous impose Sud et Nord, parce qu'il y a des voies de desserte...

M. LE PRESIDENT.- Ils ne nous imposent pas, ils souhaitent.

M. MARTIN.- Je regrette infiniment, mais en tout cas sur le périmètre on nous l'impose, après, sur la zone, on verra.

M. LE PRESIDENT.- Ils souhaitent fortement.

M. MARTIN.- Oui, pour moi c'est quasiment imposé. Je ne pèse peut-être pas suffisamment mes mots, mais il vaut mieux que l'on soit clair dans cette assemblée.

Et la CCI nous dit, je le répète aussi, que l'on manque d'ambition, mais en tout cas les ambitions sont à la hauteur de nos moyens, parce qu'il faudra que cette zone soit économiquement réalisable.

M. LE PRESIDENT.- Et puis moi je ne laisse pas dire que nous manquons d'ambition, parce que déjà une zone de 56 000 m² de SHON, c'est énorme, c'est 15 ans ou 20 ans pour la remplir. Il faut savoir qu'actuellement on est plutôt sur une base de construire combien, par an, de mètres carrés, Jean-Pierre ? Même pas 10 000. Combien on construit de mètres carrés par an, de SHON ?

M. MARTIN.- De SHON, on est à moins de 10 000.

M. LE PRESIDENT.- Moins de 10 000, et je vous dis, 100 000 m² de SHON, je vous dis cela de tête, il me semble que c'est pratiquement Sofia-Antipolis, alors vous voyez qu'on n'en est pas là, il y a tout de même un peu de marge, quand même !

Mais c'est vrai que demain, cette gare, il faut aussi qu'elle avance, parce que je vous le dis, mes amis, nous ne sommes pas seuls, il y a des zones économiques qui se développent en région Bourgogne, des zones économiques qui vont se développer du côté de Belfort, à Meroux-Moval, et la zone économique franc-comtoise, c'est-à-dire entre le Doubs et la Haute-Saône, cette zone-là pour laquelle nous devons avoir d'ailleurs une collaboration avec la Haute-Saône pour avoir une réflexion commune des deux côtés de l'Ognon et de la voie ferrée, cette zone-là il ne faut pas la manquer.

Après, que l'on soit... parce qu'il ne faudrait pas penser que nous ne prenons pas en compte la nécessité de la biodiversité, c'est très très important qu'on la prenne en compte, c'est très important, mais il faudra quand même que l'on puisse continuer à avancer, parce que c'est tout de même des emplois de demain dont nous aurons besoin.

Madame la Députée.

Mme BRANGET.- Oui, Monsieur le Président, merci. Moi, je suis aussi surprise que tout le monde quant à la façon de faire des services administratifs. Que tout le monde découvre a posteriori, c'est quand même surprenant, elle a bien quand même dû être demandée par quelqu'un, cette ZNIEFF.

M. LE PRESIDENT.- Alors écoutez, je vous donne... moi si le maire n'était pas allé là-bas, je ne le saurais pas à cet instant. C'est Serge RUTKOWSKI qui me l'a appris.

Mme BRANGET.- Alors les élus sont mis devant le fait accompli...

M. LE PRESIDENT.- Absolument !

Mme BRANGET.- C'est tout de même un peu grossier, comme procédé ! Mais bon, on sait bien que la discussion de la gare Viotte et de la gare d'Auxon a fait l'objet de polémiques à un moment, on peut...

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas ça le problème.

Mme BRANGET.- On n'oserait pas supposer que certains auraient souhaité, effectivement, que cela devienne franchement une gare "betterave" comme on le prévoyait il y a quelques années. Mais enfin, moi, ce que je voudrais dire, il est certain que nous devons préserver les terrains et ne pas s'étendre. C'est sûr que la ville doit se reconstruire sur la ville, on est tous d'accord, c'est un principe du Grenelle, et on y accède. Cependant, cependant il y a une ligne LGV qui passe aux abords de la périphérie. On va dire aux abords de la grande ville. On pourrait peut-être profiter de l'impact généré par cette Ligne à Grande Vitesse. Alors qu'on nous dise aujourd'hui qu'il ne faut absolument pas aménager autour de la gare parce que c'est une zone protégée, elle est protégée, certes, mais elle a déjà subi...

M. LE PRESIDENT.- La principale attaque, c'était quand même de créer la voie.

Mme BRANGET.- Non, mais on a créé la voie. On a créé une voie LGV, c'est un fait, on ne peut pas... elle a satisfait un certain nombre de personnes, on aurait pu faire autre chose, mais on a créé une LGV, donc on génère des nuisances et puis on massacre un peu de terrain, c'est vrai.

Bon, ceci dit, dire qu'il faut se priver d'aménager une zone économique parce qu'on a des zones industrielles à reconverter ou des dents creuses à aménager, je suis désolée, quand il y a 80 hectares de zone économique qui est aménagée à Belfort, quand vous en aurez autant du côté de Dijon, nous, on va être les parents pauvres, parce qu'on n'aura pas aménagé suffisamment à temps toute cette périphérie. Eh bien pour le coup, on va louper le train ! On va louper le train de l'aménagement, et je doute fort que notre capitale régionale soit encore en capacité d'avoir des revenus économiques qui pourront subvenir aux besoins de la ville, et même pour payer un TCSP, je ne vois pas comment on va faire si on n'a plus d'entreprises.

Là, je regrette, mais tout en comprenant ce que dit le maire d'Auxon en disant : « on ne peut pas non plus aménager une zone si on n'a pas des accès routiers cohérents », et il doit avoir des accès routiers cohérents pour aménager correctement. Mais là, je me permets de dire qu'on est largement en retard, et j'ai un peu toutes les inquiétudes parce que les autres avancent, poussent à la roue, et nous, on est toujours en train de se demander si on doit avancer, si on doit reculer, on a un peu "le cul entre deux chaises" ! Je suis désolée, mais c'est un peu cela.

M. LE PRESIDENT.- Oh ! "Les fesses" entre deux chaises.

(Brouhaha dans la salle)

Mme BRANGET.- Mais on se pose simplement aujourd'hui la question, c'est grave, c'est très grave !

M. LE PRESIDENT.- Non, non. On ne se pose pas la question.

Mme BRANGET.- parce que je pense que demain, en 2011, ouverture de la gare, c'est tout de suite, et les aménagements ne sont pas retenus. Faites attention !

M. LE PRESIDENT.- Mais non ! Je n'ai pas à faire attention, je suis totalement d'accord avec vous, c'est ce que je suis en train de dire. On ne peut pas imaginer... vous voyez que tout arrive ! C'est peut-être parce que c'est la fin de l'année !

Mme BRANGET.- Ah non, mais que l'on soit d'accord ne me surprend pas, mais que l'on ne réagisse pas suffisamment vite...

M. LE PRESIDENT.- On ne peut pas imaginer que demain il y ait une gare TGV autour de laquelle on ne puisse pas construire un hôtel, du tertiaire, des choses non polluantes, ce n'est pas possible ! Et moi, comme vous, je regrette, et dès que je l'ai su... je m'élève aussi contre le procédé ! Si Serge RUTKOWSKI ne nous avait pas fait part de cela, il était à une réunion, je crois, avec toi, Jean-Pierre, à cet instant précis je ne le saurais même pas ! Vous voyez ? Il y a donc tout de même des façons de faire d'un certain nombre de services de l'État qui ne sont pas... alors je ne vais pas me faire des amis, mais tant pis, je le dis, qui ne sont pas correctes, parce que la principale... c'est vrai, et je ne veux pas... il ne faudra pas dire que le Président ou même la Députée sont contre la biodiversité, ce n'est pas cela. Je crois que l'un et l'autre, nous sommes d'accord avec cela. Simplement, le problème que l'on peut se poser, c'est : est-ce qu'il fallait la faire ailleurs ou pas pour ne pas qu'elle passe dans cette zone sensible, là c'est un débat qui est dépassé. Maintenant, cette zone est là, l'Etat va investir beaucoup d'argent, la Région aussi, l'Agglomération aussi, le Département aussi. Il faut donc préserver effectivement les espaces, il faut ne pas trop consommer d'espace, ce n'est pas parce qu'on aura... je ne sais pas, il y a combien d'hectares là-bas ? Parce qu'il y aura 20 hectares, on ne va pas faire de l'urbanisme comme on en faisait dans le temps, en étalant comme on a fait par exemple dans le temps chez... excuse-moi, Marcel, comme on l'a fait chez Kelton, un bâtiment plat comme cela.

C'était la mode à l'époque, mais maintenant ce n'est plus la mode, donc on doit être sobre en matière de consommation d'espace, pour le logement d'une part, mais aussi pour le développement économique.

C'est tellement vrai que lorsque j'ai rencontré les gens de l'Immobilière Carrefour et la SEGECE, pour la zone des Marnières, je leur ai imposé de construire sur plusieurs étages. Jean-Pierre le sait bien, le maire de Thise le sait bien, le maire de Chalezeule aussi, nous avons demandé à SEGECE de faire sur plusieurs étages, en mettant d'ailleurs au-dessus des panneaux solaires, mais de faire sur plusieurs étages pour ne pas trop consommer d'espace, pour faire le maximum de mètres carrés.

D'ailleurs nous, entre nous soit dit, nous avons intérêt, lorsque nous vendons Témis, nous vendons des terrains à des industriels, nous ne les vendons pas au mètre carré, on ne vend pas un terrain, on les vend à la SHON. C'est-à-dire que moi j'incite les entreprises, je le fais chaque fois, enfin Jean-Pierre le sait bien, il le fait aussi, nous incitons les entreprises à mettre un étage, deux étages ou trois étages.

Pour aller dans le sens que tu dis, Eric, c'est qu'il faut être sobre en matière de consommation parce que si, sur un terrain donné, on construit 500 m² de SHON, le prix du terrain et de l'aménagement est le même, mais les recettes pour l'Agglomération, si on construit 500 ou 1 000, ou 1 500, ce n'est pas pareil puisque les recettes, elles sont multipliées par un, par deux ou par trois. Donc, en matière de consommation d'espace d'une part, en matière d'environnement et en matière même bassement financière, on a intérêt à construire le plus sobre possible et en tassant au maximum, en compactant au maximum cela. Moi je crois qu'effectivement... je suis heureux de votre position, parce que nous sommes parfaitement en phase, moi je pense aussi qu'il faut que vous puissiez, comme moi, monter au créneau par rapport à cela. C'est vrai que Monsieur le Préfet s'est renseigné quand je lui ai posé la question, il m'a tout de suite rappelé pour me dire qu'il s'était renseigné, et je crois qu'il est train d'intervenir, effectivement, pour que les choses changent, puisque ce n'est pas encore acté au niveau du Ministère.

Il y a eu une étude qui s'appelle l'étude GUINCHARD qui a été faite en 2007 à la demande de la DIREN, moi, Président de l'Agglomération, je n'ai pas... Jean-Paul, je ne pense pas dire de sottises, je n'ai même pas été encore pour l'instant, ou peut-être que dernièrement, informé de cela. C'est-à-dire qu'on parle de développement économique, on n'a même pas les informations ! Si Serge et Jean-Pierre... moi, quand j'ai dit cela, j'étais assis, quand même ! J'ai dit : « attendez, ce n'est pas possible ! » Eh bien si.

Mme BRANGET.- Il faut entendre aussi ce que dit Serge, dire qu'il n'y a pas les aménagements cohérents, et là, il y a tout de même 5 ou 6 ans qu'on aurait dû y réfléchir aussi, attention !

M. LE PRESIDENT.- Attendez ! L'histoire de la route, on est d'accord, on s'en est déjà expliqué avec Serge. Mais nous ne sommes pas, nous, responsables de tout, ici au niveau de l'Agglomération. Je pense qu'il faut qu'on laisse un consensus par rapport à cela, et le maire d'Auxon-Dessus a largement déjà exprimé son point de vue et on le suit là-dessus.

Serge.

M. RUTKOWSKI.- Je voulais ajouter que je suis intervenu auprès de vos services pour vous signaler aussi cette ZNIEFF, comme je suis intervenu aussi au Conseil général pour leur signaler aussi la problématique routière et à la Région aussi. Donc effectivement, il faudrait peut-être qu'il y ait une cohérence avec tous les services et tous les techniciens, qu'ils soient du Conseil général, de la Communauté d'Agglomération et de la Région pour arriver quand même à un consensus.

M. LE PRESIDENT.- Moi, ce que je propose, Serge, c'est qu'en début d'année on ait une réunion avec toi, avec le Conseil général et l'Agglomération, comme on l'a déjà fait à plusieurs reprises chez le Préfet pour... moi je propose même d'inviter la Députée, je pense que vous pourriez venir là-bas avec nous chez le Préfet, cela ne pose aucun problème, au contraire, pour expliquer pourquoi nous devons effectivement... là-dessus il y a des choses qu'on ne peut pas accepter. On fait donc cela en début d'année.

Jean ROSSELOT.

M. ROSSELOT.- Vous serez toujours rattrapés par ce genre d'événements tant qu'on n'aura pas créé les structures qui s'imposent avec les événements que nous connaissons dans cette zone. Moi, je suis très triste, très triste, de voir le temps perdu là, maintenant, pour décrire des intrigues, des soupçons, des mystères, etc. Ecoutez, prenons un peu de hauteur ; il y a deux administrations territoriales, il y a l'administration territoriale de l'Etat et il y a l'administration territoriale du Grand Besançon, il n'y a qu'un seul intérêt général. Il y a deux administrations et il n'y a qu'un seul intérêt général ! Il y a donc une stratégie d'accueil à avoir, et cette stratégie d'accueil, il aurait fallu, je ne sais pas si c'est depuis 5 ou 6 ans, il aurait fallu - et il faut toujours - la construire, et là, c'est sûr, on n'a pas l'ambition et on manque d'ambition. Il faut... il fallait, en amont, il est encore temps de le faire mais c'était le sens de la proposition que je vous ai faite au mois de septembre, créer un groupe de travail permanent où vous retrouvez le Grand Besançon, ses administrations, l'Etat, le Conseil général de telle sorte que rien n'échappe et que l'on puisse gérer, avec assez de recul, et voir venir les événements plutôt que de les subir, tout ce qui va se passer, parce qu'il va encore s'en passer, dans l'espace promis à tant de développements, et à tant de changements de Besançon à Vesoul.

Bien sûr que c'est là qu'il faut renforcer la gouvernance, une gouvernance plus intégrée, plus homogène, mais tant que vous n'aurez pas fait cette proposition à l'Etat de création, qui ne demande que cela, probablement, de ce groupe de travail. Je répète que dans cette zone il y a une exigence de renforcement de l'administration, plus homogène, plus intégrée, et qu'actuellement nous avons 10 centres de commandement.

Voilà. Alors le groupe de travail dont j'avais proposé la création au mois de septembre, faites-le, mais faites-le ! Cela nous évitera d'être rattrapés sans arrêt par des événements comme ceux-là ; on en aura tout le temps !

M. LE PRESIDENT.- Monsieur ROSSELOT, pourquoi vous ne voulez pas, un jour, une seule fois au moins, être constructif ?

M. ROSSELOT.- Mais, je ne suis pas... non ! Non ! La proposition que j'ai faite au mois de septembre, avec une question écrite en bonne et due forme sur laquelle vous vous êtes assis, ce n'était pas constructif ? Vous allez écrire dans les journaux qu'on ne fait pas de proposition ? Non, mais vous rigolez ? Je vous fais une proposition de quatre pages, je me fatigue à faire cela, je l'envoie d'ailleurs à tous nos collègues, et puis vous ne trouvez pas que c'est constructif ? Mais vous vous foutez du monde !

Voilà ce que vous aurez pendant toutes les années qui viennent, parce que vous manquez d'ambition ! Voilà, c'est tout !

M. LE PRESIDENT.- Monsieur ROSSELOT, je vous demanderai premièrement de vous calmer.

M. ROSSELOT.- Mais il faut arrêter ! Il ne faut pas prendre les gens pour des imbéciles, quoi !

M. LE PRESIDENT.- Je vous demanderai de vous calmer.

M. ROSSELOT.- Je me calme, mais franchement !

M. LE PRESIDENT.- Vous devez vous calmer. Et je pense que justement vous n'êtes pas constructif...

M. ROSSELOT.- Ma question du mois de septembre, elle n'était pas constructive ? Ma question du mois de septembre ?

M. LE PRESIDENT.- Non, parce que là nous travaillons avec l'Etat. Ecoutez, arrêtez de dire toujours les mêmes choses, que nous ne sommes pas constructifs, que nous manquons d'ambition, ce n'est pas vrai ! Je vous le dis, autant je suis d'accord avec ce que dit Françoise BRANGET, autant je ne peux pas être d'accord avec ce que vous dites, parce que ce que vous voulez, c'est faire une commission dont vous voulez faire partie, voilà c'est ça. Vous me l'avez encore dit l'autre jour...

M. ROSSELOT.- Faites un groupe de travail. Faites un groupe de travail !

M. LE PRESIDENT.- ...l'autre jour à l'Hôtel de Ville. Et je vous ai même dit, mon cher Jean ROSSELOT : « cela ne pose aucun problème que vous en fassiez partie. » Voilà.

M. ROSSELOT.- Mais je n'ai rien demandé du tout, moi ! Je n'ai rien demandé ! J'ai simplement proposé un groupe de travail qui ait de la hauteur.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur ROSSELOT, est-ce que vous pourriez me laisser vous répondre. Vous êtes intervenu trois fois !

M. ROSSELOT.- Ne venez pas dire qu'on n'est pas constructif ! Ça suffit !

M. LE PRESIDENT.- D'abord, un, calmez-vous, premièrement, parce que ce n'est pas comme cela qu'il faut prendre les choses, non. Maintenant, vous êtes intervenu trois fois. Je pense que nous travaillons en liaison étroite avec les services de l'Etat, la preuve en est que le Préfet lui-même n'était pas au courant de cela. Alors cela veut bien dire, comme l'a dit, et je suis désolé, Madame BRANGET, c'est qu'il y a un problème en matière de fonctionnement. Et je vais vous dire pourquoi le Préfet n'était pas au courant, parce que ce problème des ZNIEFF s'est tranché directement par le Ministère et ne s'est pas tranché ici, au niveau local.

Donc il y a un problème que nous devons régler, et je pense que ce n'est pas en faisant toujours les choses comme vous le faites, pour dire que le Président est mauvais, que le Président est ceci, que le Maire est mauvais, que le Maire est cela, que l'on manque d'ambition, etc., ce n'est pas comme cela qu'on fait avancer les choses, Monsieur ROSSELOT.

M. ROSSELOT.- Mais il faut écouter aussi ! Il faut écouter de temps en temps.

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas comme ça ! Ce n'est pas du tout cela ! Mais quand on dit une sottise, même si on la répète, cela reste une sottise !

M. ROSSELOT.- Ma question écrite était une sottise, d'accord.

M. LE PRESIDENT.- Bien, je ne vais pas polémiquer avec vous ce soir, ni même un autre soir. Simplement, moi, ce que je propose, c'est que nous ayons, avec le Maire d'Auxon, avec la Députée de la circonscription, avec le Président du Conseil général et moi-même et nos services, une rencontre chez le Préfet, parce que je pense que le Préfet nous aidera et qu'il est lui aussi dans la même logique. Alors après, vouloir chercher des responsabilités, de toute façon vous le ferez toujours et donc...

M. ROSSELOT.- Je ne cherche pas des responsabilités, c'est l'évidence !

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il y a d'autres interventions ? il y avait Jean-Pierre TAILLARD.

M. GUILLEMET.- Moi aussi.

M. LE PRESIDENT.- Oui, Nicolas.

M. TAILLARD.- Là, je pense que tout le monde a saisi qu'on est pris entre deux contraintes incontournables. La première c'est le développement autour de la gare. A l'heure où, la gare du Nord Franche-Comté, on est en train de faire des travaux d'aménagement des zones autour, on ne peut pas reporter à une date ultérieure une décision d'équipement. Donc c'est une contrainte.

La deuxième, quand on parle de milieux humides et de ZNIEFF, en particulier dans le cadre de la loi de 2008 sur les milieux humides, on sait très bien que c'est une épée de Damoclès phénoménale, et c'est donc une limite incontournable. Et j'essaie d'imaginer la situation d'un aménageur d'une part, d'un constructeur ensuite qui saura que sur chaque projet qu'il va déposer il a une carence de 7 ans de procédure administrative, procédure normale plus procédure d'appel. Donc c'est vrai que c'est une hypothèque sur le choix qui a été fait. Néanmoins, il faut le continuer, il faut y croire.

Moi, ce que je proposerai honnêtement ce soir, c'est qu'on complète cette étude préalable qui a été faite, on continue le projet tel qu'il a été lancé, mais vu l'épée de Damoclès qui est sur le projet, on part à la recherche d'un autre périmètre d'étude de secours, si je puis dire, pour ne pas se trouver bloqué dans quelques années dans l'éventualité où effectivement la préservation de ces espaces naturels nous interdirait de développer cela. Donc continuer dans cette voie, tout en partant à la recherche d'un autre périmètre, d'un secteur qui pourrait intervenir en secours s'il y a défaillance sur celui-là.

M. LE PRESIDENT.- Jean-Pierre, j'avoue ne pas bien comprendre, parce que le périmètre autour de la gare, il est autour de la gare, tu ne peux pas... l'intérêt c'est d'être autour d'une gare, si tu es à 5 ou 10 kilomètres, d'ailleurs en matière...

M. TAILLARD.- Sortir de la ZNIEFF.

M. LE PRESIDENT.- Non, tu ne peux pas, c'est tout le secteur qui est en ZNIEFF. D'ailleurs, je vais vous dire quand même pourquoi...

M. TAILLARD.- Je n'ai pas la vision du périmètre de la ZNIEFF, mais c'est aller chercher hors de ce périmètre pour avoir une sortie...

M. LE PRESIDENT.- Non. Je vais vous dire, la ZNIEFF, elle est quasiment collée sur le périmètre de notre ZAC, c'est comme ça, homothétique, boum, dessus ! Donc si d'ailleurs, je crois, je ne suis pas sûr, parce que je ne pensais pas qu'on aurait tout ce débat-là ce soir, je n'ai pas regardé, mais je crois d'ailleurs que si ce n'était pas modifié, la SNCF ne pourrait même pas construire les parkings de sa gare. Si la ZNIEFF, telle qu'elle est proposée par les services de la DIREN et par le Ministère, si cela n'est pas changé, je vais vérifier cela, la SNCF ne peut même pas construire les parkings de la gare TGV, non. Je crois que c'est ça. Je demanderai. C'est ça, Jean-Pierre ? Bon.

Moi, ce que l'on m'a dit, c'est qu'aujourd'hui la SNCF... donc le premier ennuyé dans cette affaire, c'est l'Etat et le Préfet parce qu'actuellement il va falloir changer déjà cela, et moi je demande au Préfet qu'en même temps que l'on change, on change le reste. C'est pour cela, moi je suis tout à fait d'accord de travailler avec vous là-dessus, de travailler avec la Députée qui nous représente là, même si je ne suis pas d'accord avec elle sur tout, mais au moins là-dessus unissons-nous pour essayer d'avancer, ce n'est pas la peine de rechercher en arrière, de dire : « Il y a 10 ans, je vous l'avais dit », on ne sera jamais d'accord là-dessus ! Mais j'ai demandé... je n'ai pas encore la réponse, que l'on vérifie cela, c'est-à-dire que la ZNIEFF c'est carrément la gare. Cela veut dire, oui, qu'ils ne peuvent même pas mettre leurs voitures ! Ils ne peuvent même pas mettre leurs voitures, donc il y a un vrai problème.

Donc moi, ce que je propose par rapport à cela, c'est que... s'il vous plaît ! Ce que je propose par rapport à cela, et après je te passerai la parole, Bernard, c'est qu'on regarde cela et que l'on demande au Préfet de nous organiser une réunion avec les personnes que j'ai indiquées tout à l'heure en tout début d'année.

Il y avait Nicolas GUILLEMET, Jean-Pierre GAVIGNET, et encore Michel LOYAT et Robert STEPOURJINE, d'accord.

M. GUILLEMET.- Je suis très triste, mais également déçu. Déçu qu'il y ait des élus au 21^{ème} siècle qui parlent sans arrêt de développement durable, je parle pour Madame la Députée et le Gouvernement entre autres, qui ont sans arrêt ce mot dans la bouche, dans leurs discours, dans leurs écrits, et puis dès qu'il s'agit de le mettre en place, le concept même de développement durable vous échappe. Quand il faut consommer du foncier, détruire les espaces naturels, piller les ressources, vous êtes là.

Il y a à peu près plus de 15 ans maintenant, à Rio il y a eu une convention sur la biodiversité où l'ensemble de la communauté internationale a décidé de travailler justement sur cette problématique de destruction des cycles et des écosystèmes. Elle a décidé d'y travailler pas scientifiquement mais... enfin si, scientifiquement, mais de façon... sous le prisme de l'économie. Elle a décidé de chiffrer en fait la perte de la biodiversité, parce qu'elle s'est dit que cela allait peut-être parler aux aménageurs, aux constructeurs que les politiques locaux sont. C'est donc le rapport CHEVASSUS-AU-LOUIS qui a été rendu il y a plus de 10 ans maintenant, qui estime que la perte de la biodiversité coûte tous les ans 14 milliards de Dollars, plus de 7 % du PIB. Et cette facture, un jour ou l'autre, nous, enfin pas nous, nos enfants, les générations futures, devront la payer.

Sur cette gare, je pense qu'il y avait un compromis possible, l'aménagement de la zone Sud qui est en ZNIEFF, on accepte d'aménager cette zone Sud à condition qu'il y ait des compensations environnementales, premièrement, et deuxièmement de ne pas l'aménager n'importe comment, et je crois que la Communauté d'Agglomération fait très bien son travail sur ce domaine. Le compromis aurait été de ne pas financer ou de ne pas faire d'étude sur cette zone Nord, puisque la barrière LGV est une barrière naturelle qui empêche en fait l'urbanisation, le déplacement des espèces, mais également l'urbanisation, et on pourrait très bien s'arrêter à l'urbanisation de cette zone économique qui permettrait à la gare de Besançon / Auxon d'avoir toute son ambition économique et en gardant une partie de la biodiversité.

M. LE PRESIDENT.- Cela dit, il ne faut pas non plus qu'on se trompe, personne ici n'est contre le maintien de la biodiversité. Je crois que c'est clair, et il faudra être très vigilant par rapport à cela.

Alors après, chacun s'exprimera, on votera comme vous le souhaitez. Je pense que déjà on a le temps de voir venir en faisant la première partie. La demande du Conseil général que l'on doit entendre, c'est aussi que l'étude soit globale. Après, c'est nous qui déciderons ce que nous devons faire, ce que nous pourrons faire, ce que nous aurons besoin de faire, parce que là, je suis d'accord avec vous, et d'ailleurs je l'avais dit auparavant, c'est qu'il faut que l'on fasse attention, parce que demain... enfin pas demain, quasiment aujourd'hui, les zones économiques se développent effectivement du côté de Dijon, les zones économiques se développent du côté de Belfort / Montbéliard. Il faut que nous, nous puissions conserver une possibilité d'attractivité.

Etre attractif, cela ne veut pas dire qu'il faut faire n'importe quoi. Nicolas, je suis d'accord avec toi, il ne faut pas faire n'importe quoi. D'ailleurs, ce qui est proposé comme projet, comme idée et qui devrait, lui, être parfaitement compatible et c'est possible avec un certain nombre de remarques que tu as faites, ce n'est pas de refaire... on ne va pas refaire une zone industrielle comme on a fait à Besançon / Thise / Chalezeule, c'est totalement autre chose. Il faut donc trouver un compromis, et c'est à ce compromis-là moi que j'appelle en allant discuter chez le Préfet.

En quelque sorte, ce que je vous demande presque ce soir, c'est de nous donner un peu mandat pour aller avec le Maire d'Auxon, avec les responsables du développement économique, pour aller là-bas avec la Députée, pour aller chez le Préfet pour plaider cela, mais il ne s'agit pas... je ne voudrais pas que l'on pense qu'il y a ceux qui défendent la biodiversité et puis les autres qui veulent la massacrer. Moi, je suis comme toi, je ne tiens pas à ce qu'on la massacre, parce qu'on en a besoin, ce n'est surtout pas moi qui vais dire le contraire.

Bernard GAVIGNET.

M. GAVIGNET.- Oui, moi je voudrais juste rebondir sur ce que disait Nicolas qui nous disait que la ligne LGV est une barrière naturelle. Là, je ne suis pas tout à fait d'accord avec lui, quand même, parce que je pense que comme barrière naturelle on a mieux que cela.

En ce qui concerne la zone économique, la zone économique...

M. LE PRESIDENT.- "Barrière physique", il a voulu dire.

M. GAVIGNET.- Oui, mais je veux dire qu'aujourd'hui la ZNIEFF est sur la zone Sud. Par contre, quand on en discute, on dit qu'on aurait pu faire sur la zone Sud mais peut-être pas s'étendre sur le Nord. Ce que je pense, aujourd'hui, je ne sais pas si je me trompe, mais est-ce qu'il ne serait pas beaucoup plus judicieux d'essayer de reprendre la proposition, c'est-à-dire se retrouver en effet avec l'ensemble des élus que tu rappelais tout à l'heure, Jean-Louis, mais d'y associer également les communes qui sont à proximité, et sachant qu'aujourd'hui on le dit, et on le fait en plus, l'Agglomération finance ces infrastructures-là, mais c'est vrai qu'aujourd'hui on sait qu'il y a tout un tas de communes autour de nous qui ne financent pas ces infrastructures-là, mais qui pourraient peut-être intégrer le programme en termes de compensations.

Parce qu'aujourd'hui, ce que je crois savoir, sauf erreur de ma part, c'est qu'on détermine une zone... alors moi je ne connais pas très bien la ZNIEFF mais je connais bien les zones humides pour avoir été fort chahuté aussi, et quand on est capable d'apporter une compensation, c'est-à-dire de dire que cette biodiversité, on la recrée à tel ou tel endroit, on pourrait peut-être arriver plus facilement à trouver, je pense, un compromis, que d'essayer aujourd'hui de faire le forçage.

M. ROSSELOT.- C'est ce que je voulais dire.

M. LE PRESIDENT.- Je rappelle simplement que nous avons décidé de mettre en place en janvier un groupe de travail avec entre autres les communautés, cela a même été dit ici, me semble-t-il d'ailleurs, avec les communautés de communes avoisinantes. Nous l'avons dit ici et c'est la prochaine délibération en plus, mais nous l'avons déjà dit. On ne peut donc être que d'accord là-dessus. C'est pour cela que depuis 2 ans, simplement 2 ans jour pour jour, quasiment, nous étions réunis à Témis avec Raymond FORNI dont, je le rappelle, c'était la dernière sortie officielle avant son décès, nous étions réunis à Témis pour justement, avec le Président du Conseil général de la Haute-Saône, avec le Président du Conseil général du Doubs, pour effectivement discuter, c'est des discussions continues, pour mettre en place des schémas de développement cohérents entre le Doubs et la Haute-Saône, parce qu'il y a une barrière naturelle qui ne l'est pas, une barrière physique ou matérielle qui est la ligne TGV, mais c'est vrai que la frontière entre le Doubs et la Haute-Saône, bon... on ne voit pas beaucoup de barbelés, de miradors, de choses comme cela, et que l'on doit travailler ensemble. C'est pour cela aussi que je le disais tout à l'heure, que pour moi le développement économique doit se faire avec la Haute-Saône de ce côté-là, mais aussi avec Dole de l'autre côté, voire même avec Pontarlier sur le Plateau, et allant plus loin même sur l'Est, en allant avec la région de... avec Baume-les-Dames, ce qui est en train de se faire. Mais ça, il y a un groupe de travail qui va se mettre en place avec des représentants de toutes les... enfin non, ce n'est peut-être pas ici, c'est en réunion de Bureau que nous l'avons décidé l'autre jour.

M. ROSSELOT.- Non, c'est ici, je vous ai demandé...

M. LE PRESIDENT.- Monsieur ROSSELOT, vous arrêtez, s'il vous plaît !

M. ROSSELOT.- C'est moi qui vous l'ai proposé, je vous ai dit pourquoi elles ne sont pas là ?

M. LE PRESIDENT.- Bon, si vous voulez noter que c'est lui qui a proposé.

M. ROSSELOT.- Je vous ai dit : « pourquoi elles ne sont pas là ? » Vous m'avez dit : « oui, au fait on devrait les inviter ». Voilà, c'est tout !

M. LE PRESIDENT.- Monsieur ROSSELOT, s'il vous plaît !

M. ROSSELOT.- Oui, non, mais...

M. LE PRESIDENT.- C'est très désagréable que vous reprochiez toujours qu'on vous coupe et que vous n'ayez de cesse de me couper ! Je sais que vous rêvez d'être à ma place, mais laissez-moi présider comme je...

M. ROSSELOT.- C'est médiocre ! C'est petit !

(Rires dans l'assemblée)

M. ROSSELOT.- Non, mais je vous l'ai dit la dernière fois, et vous avez acquiescé, vous avez acquiescé. Mais reconnaissez au moins !

M. LE PRESIDENT.- Bon, enfin je crois que c'est même inutile de faire des commentaires, vos sourires font office de commentaire !

Bien, voilà. Donc on va travailler là-dessus, ce sont des propositions qui ont été faites par les commissions qui se sont réunies, nos commissions se sont réunies, nos commissions ont travaillé, on a eu... si, c'était ici, avec les gens de l'AdCF, on a travaillé là-dessus, donc on va dans cette direction-là.

Bernard, termine.

M. GAVIGNET.- Ce que je voulais rajouter, c'est par rapport à travailler avec Dole, avec Vesoul, ok, mais cela veut dire dans un premier temps, et peut-être d'une manière assez urgente, essayer de pouvoir apporter un périmètre de compensation pour réaménager ce milieu, et je pense que c'est une des solutions.

M. LE PRESIDENT.- C'est effectivement une des solutions. On peut proposer... on peut effectivement...

M. ROSSELOT.- Mettez l'Etat avec.

M. LE PRESIDENT.- Bien, alors moi je vais terminer. Il y avait encore quelqu'un ?
Robert STEPOURJINE, oui, effectivement. Alors Michel LOYAT et Robert STEPOURJINE. Michel.

M. LOYAT.- Comme beaucoup j'ai été un peu stupéfait, il y a, je ne sais pas, à peu près trois semaines, quand, en Bureau du SCoT, j'ai appris ce périmètre ZNIEFF sur l'ensemble, un peu stupéfait, et il ne s'agit pas, effectivement, d'opposer développement économique et biodiversité, il faut bien concilier les deux.

Mais quand on parle, il y a aussi une question de démarche, une question de méthode. Moi, j'ai en tête une réunion parce qu'il y a une gouvernance TGV, et cette gouvernance TGV elle s'est construite progressivement, différents partenaires sont venus à cette gouvernance TGV. J'ai en tête, alors je n'ai plus du tout la date, une réunion où il y avait tout de même, outre, naturellement, le Président de la Communauté d'Agglomération et les membres de la Communauté d'Agglomération, il y avait le Préfet de Région, la Présidente du Conseil régional, le Président du Conseil général du Doubs, sauf erreur de ma part, et le Président du Conseil général de la Haute-Saône. Et au cours de cette réunion de la gouvernance TGV, tous les aspects ont été abordés, les questions de transport, il y a eu une présentation de la zone d'activité d'Auxon, le Préfet d'ailleurs était intervenu, on s'interrogeait sur la taille critique notamment. Il y a eu une présentation du pôle d'activité et du réaménagement autour de la gare Viotte, et ce que j'ai ressenti lors de cette réunion, c'est finalement que le schéma qui était développé déjà depuis un certain temps par la Communauté d'Agglomération, le schéma de développement avec la gare TGV et avec les deux gares, avec ses différents pôles d'activité, gagnait en crédibilité, qu'il n'y avait plus une opposition justement entre une zone d'activité à Auxon et puis le développement de l'activité sur la ville-centre ou d'autres, mais qu'il y avait une articulation, que c'était de plus en plus compris. C'est donc pour ces raisons que j'ai été un peu stupéfait, effectivement, quand j'ai appris qu'il y avait ce risque-là.

M. LE PRESIDENT.- Tu as raison. Maintenant je m'en souviens parfaitement, ce serait d'ailleurs bien, Jean-Paul, que vous retrouviez le compte rendu de cette réunion puisque les services de l'Etat, le 19 janvier, quelle année ?

M. VOGEL.- 2009.

M. LE PRESIDENT.- Donc c'est il y a moins d'un an. Tout cela a été développé avec les services de l'Etat et nous n'avons pas eu la moindre remarque, au contraire, au contraire ! Et la DIREN était là, RFF était là, la SNCF était là, mais personne ne nous a rien dit. Je veux dire que je ne mets pas en cause la bonne foi du Préfet, je pense que lui, bien sûr, ne le savait pas non plus. Il ne le savait pas. Et ça, en plus, on est, comme tu dis, sur une DUP quand même, donc je crois qu'il y a... vous me ressortirez cela, Jean-Paul, le compte rendu de cette réunion où toutes les choses étaient tout de même particulièrement claires à ce moment-là.

Donc il y a tout de même, là, au niveau... pas local, je pense que cela se traite directement dans la capitale, il y a des choses qu'on ne comprend pas. Il y a un fonctionnement qu'on ne comprend pas.

M. LOYAT.- Tout cela pour dire qu'à mon sens le développement durable, et on le dit souvent, cela passe aussi par une démarche, et que là, on n'est pas dans une démarche qui est de construction partenariale. Il est important, à mon avis, de respecter un certain nombre de règles. Il y avait eu cette présentation dont je ne savais plus... c'était au mois de janvier, avec l'ensemble des partenaires, la moindre des choses, quand il y a un classement de cette importance, la moindre des choses serait qu'il y ait une... je ne sais si le terme "concertation" est le bon, mais en tout cas...

M. LE PRESIDENT.- Non, mais au moins une information.

M. LOYAT.- En tout cas une information au moins, puisque là c'est bien tout un schéma qui est remis en cause. On a suffisamment parlé des gares "betterave"...

M. LE PRESIDENT.- Je ne pense pas que ce soit remis en cause mais il faut réagir.

M. LOYAT.- Ce serait tout de même assez regrettable que, pour l'agglomération bisontine, alors qu'il se construit quelque chose de très clair sur le Nord Franche-Comté, on parle d'une gare ZNIEFF avec beaucoup de points d'interrogation, avec le brouillard, etc. Je ne veux pas dramatiser, il est tout à fait possible peut-être de... mais en tout cas on ne peut pas en rester, effectivement, à cet état. Je dirais d'incertitude, et donc je souscris naturellement complètement à ce qui a été dit en matière de démarche, et je pense qu'il faut peut-être même élargir en matière de partenaires, y compris peut-être la Région puisque là c'est bien, c'est vraiment... je dis bien, le schéma devenait de plus en plus crédible, et il a été dit tout à l'heure qu'un pôle d'activité comme l'organisation de l'habitat dans le secteur d'Auxon, c'est aussi ce qui est de nature à permettre le développement des échanges par le transport en commun. Dernière assemblée plénière du Conseil régional, et je le dis puisque j'avais été interpellé il y a quelques mois en arrière, le Conseil régional, l'Assemblée a décidé d'ouvrir en autorisation de programme un peu plus de 7 M€ par rapport à l'évitement supplémentaire. C'est donc bien dans le sens de fortifier, de conforter ce développement du lien ferroviaire, de la desserte ferroviaire, et qui va de pair naturellement avec un développement de ce point de vue.

M. LE PRESIDENT.- Je crois qu'effectivement on peut ouvrir cela, effectivement, à la Présidente du Conseil régional, cela me paraît effectivement évident.

Robert.

M. STEPOURJINE.- Je pense qu'effectivement il est important d'organiser cette réunion avec Monsieur le Préfet car il y a 3 semaines, et pour prouver qu'il n'était pas au courant, il y a 3 semaines j'étais en rendez-vous avec lui et avec d'autres collègues pour parler de l'habitat, et il nous a annoncé qu'il avait fait nommer deux inspecteurs généraux venant de Paris pour s'occuper justement du développement autour de la gare TGV.

Voilà l'information que je voulais vous donner, et je crois qu'il est important, Jean-Louis, qu'on organise cette réunion avec le Préfet.

M. LE PRESIDENT.- Oui, absolument.

Donc tu as dit qu'il n'était pas au courant, oui. Moi, je pense que lorsque j'ai écrit à Monsieur le Préfet, c'est là qu'il l'a découvert aussi. Voilà, je dis les choses...

M. ROSSELOT.- Si vous aviez fait un groupe de travail !

M. LE PRESIDENT.- Oooh ! Monsieur ROSSELOT !

Cela dit.... Oui, vous avez raison, Monsieur ROSSELOT.

Monsieur FELT, Marcel.

M. FELT.- Je voudrais juste attirer votre attention pour rebondir à ce qu'a dit notre collègue Jean-Pierre TAILLARD, c'est que vous savez que le chef d'entreprise, il ne faut pas qu'il y ait d'obstacle dans sa progression et dans sa démarche quand il vient s'installer quelque part. C'est comme le banquier, si vous voulez, il prête de l'argent lorsque le recours des tiers a été purgé, lorsqu'il y a un dépôt de permis de construire.

M. LE PRESIDENT.- Quoi qu'ils ne prêtent plus beaucoup d'argent, pour l'instant !

M. FELT.- Non, mais d'accord, mais c'est une hypothèse théorique.

M. LE PRESIDENT.- Ils eurent prêté, mais ils ne prêtent plus.

M. FELT.- C'est quand les recours sont purgés que l'argent arrive. Il me semble, et Jean-Pierre TAILLARD a raison, je pense que le chef d'entreprise qui va avoir un projet dans cette zone, il faut absolument lever l'ambiguïté de la ZNIEFF pour que l'installation se fasse sans arrière-pensée, c'est sine qua non. Sinon les gens ne viendront pas.

M. LE PRESIDENT.- Je suis totalement d'accord avec ce que tu dis et ce que disait Jean-Pierre. Il est bien clair que ce problème, nous devons le régler globalement et qu'on ne peut pas, à chaque fois qu'il y aura un projet, être dans l'expectative, parce que nous n'avancerions pas.

Donnez-nous acte tout de même que nous avons été prévenus il y a 15 jours / 3 semaines, j'ai réagi déjà depuis 15 jours auprès de Monsieur le Préfet, donc je pense qu'on n'a pas perdu de temps et nous mènerons donc dès janvier cette réunion chez Monsieur le Préfet.

Eric, tu voulais dire... tu voulais qu'on dissocie ou... Non, mais tu m'avais demandé ça, je veux bien.

M. ALAUZET.- Non, mais je ne veux pas proposer d'amendement. Je veux dire que la délibération est faite de telle sorte qu'on ne peut pas séparer, dans le vote, la zone Sud et la zone Nord, mais tout le monde a bien compris ce que je voulais dire, donc voilà, et comprendra le sens de mon abstention.

M. LE PRESIDENT.- D'accord.

Bien, quels sont ceux qui s'abstiennent ? Que je compte les voix.

Attendez, Monsieur SASSARD, j'ai mis au vote. Bon, c'était pour... vous vouliez dire un mot, allez-y. Vous allez dire que je vous empêche de parler.

M. SASSARD.- Pour retrouver tout à fait ce que disait Monsieur Marcel FELT, en termes de rapidité de communication, comme vous l'avez fait, je pense, avec Françoise BRANGET à l'époque pour les zones pour l'urbanisme, pour l'histoire de la défiscalisation, enfin je ne sais plus. Je me souviens de cette photo où vous étiez tous les uns à côté des autres, et puis cela avait réglé quelque part, cela avait résolu le problème, il y avait une bonne communication.

M. LE PRESIDENT.- Ça l'avait réglé provisoirement, c'est remis à nouveau en cause.

M. SASSARD.- C'est quoi ?

M. LE PRESIDENT.- C'est à nouveau remis en cause.

M. SASSARD.- En tout cas, dans ce cadre-là, je pense qu'il faut vraiment une union sacrée, et puis que Françoise BRANGET peut tirer justement la locomotive, justement, que nous tous on soit derrière ce projet-là qui est indispensable, sinon les autres vont en profiter, c'est une certitude.

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

Quels sont ceux qui s'abstiennent ? Qu'ils lèvent la main, que je compte. 10. J'en n'ai pas oublié. 10.

Quels sont ceux qui sont contre ? Il n'y en a pas.

Les autres sont donc d'accord.

Donc je prendrai attache avec les principaux participants à cette réunion pour que l'on fasse cela en janvier ou tout début février parce que je ne suis pas sûr que l'on trouve des dates.

Ensuite, le rapport suivant.

M. MARTIN.- Lancement de consultation d'aménageurs. Donc là, l'étude de faisabilité...

M. LE PRESIDENT.- Attends, tu es à quel rapport, là ?

M. MARTIN.- Je suis au rapport 3.6.

M. LE PRESIDENT.- Je ne l'ai pas. Vas-y.

M. MARTIN.- Rapport 3.6, lancement de consultation d'aménageurs. Donc les études préalables concluent à la faisabilité d'un projet réalisé selon un concept d'urbanisme de clairière incluant un système de mutualisation des stationnements (parkings en silos) et une certaine compacité des bâtiments avec une capacité programmatique de 80 à 100 000 m² sur une vingtaine d'hectares, uniquement au sud de la LGV, en respectant l'écrin boisé demandé par la commune d'Auxon-Dessus.

Compte tenu des perspectives de commercialisation, on l'a dit tout à l'heure, il faut être raisonnable, sur cette zone, il est envisagé de créer une ZAC sur l'ensemble de ce périmètre mais de scinder sa réalisation en deux tranches opérationnelles. La consultation d'aménageurs à lancer porte sur une première tranche d'environ 56 000 m² de SHON, principalement tertiaire (46 000 m²) industrielle (environ 10 000 m²).

Le montant global de l'opération est évalué à 15 M€.

Pour mener à bien cette consultation, il faut que nous mettions en place une commission chargée d'émettre un avis sur les propositions reçues et nous vous proposons donc comme titulaires : notre Président Jean-Louis FOUSSERET, Jean-Pierre MARTIN, Jean-Claude ROY, Gabriel BAULIEU, Serge RUTKOWSKI, Marcel FELT, et comme suppléants : Alain BLESSEMAILLE, Bernard GAVIGNET, Yves GUYEN, Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, Geneviève VERRO, Jean-Yves PRALON.

Pour cette composition il faut qu'on ait un vote spécifique à main levée, Monsieur le Président.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que sur la proposition de la commission... oui, Monsieur CANAL ?

M. CANAL.- Est-ce que la commune d'Auxon-Dessous ne pourrait pas être associée aux travaux de cette commission en tant que commune limitrophe qui est directement intéressée ?

M. LE PRESIDENT.- Si. Moi, cela ne me pose pas de problème, oui, d'accord. Un représentant d'Auxon-Dessous, en l'occurrence vous-même ou Monsieur BASSELIN ?

M. CANAL.- Moi-même et puis...

M. LE PRESIDENT.- Vous, Monsieur CANAL en titulaire, et Monsieur BASSELIN en suppléant. D'accord.

Ok. Est-ce qu'il y a des oppositions sur cette proposition de cette commission ? Non, je n'en vois pas. On est d'accord, et donc on peut... sur le reste du rapport, vous êtes d'accord aussi ?

Il n'y a pas d'opposition ?

Pas d'abstention ?

Je vous remercie.

Le rapport suivant.

M. MARTIN.- Il s'agit, pour le rapport 3.7, de la mise en œuvre de mesures compensatoires, donc on en a parlé. L'étude d'impact montre qu'environ 15 hectares devront être aménagés. Il s'agit donc de trouver des zones pour compenser, et nous vous proposons de signer avec le Syndicat Mixte d'Aménagement de la Moyenne Vallée de l'Ognon et le Syndicat Mixte d'Aménagement de la Basse Vallée de l'Ognon un protocole d'intention précisant l'objet général de la compensation, sachant que les crédits envisagés par le Grand Besançon sont de 60 000 € pour financer ces mesures compensatoires, une méthode de travail avec les syndicats.

Ce protocole - c'est important - aura pour objectif de fixer un cadre de travail commun mais ne vaudra pas engagement à réaliser les mesures envisagées. Il n'empêchera pas, et surtout pas, la recherche de mesures compensatoires en partenariat avec d'autres acteurs, en particulier les communes les plus proches du projet, et sera soumis à la réserve de la validation par les services de l'Etat des mesures proposées.

Cela correspond en fait au niveau des communes environnantes à la demande de Bernard GAVIGNET.

M. LE PRESIDENT.- C'est la proposition de Bernard GAVIGNET. Et cela n'empêchera pas aussi, on pourrait même le rajouter, de faire le maximum pour ne pas impacter trop les zones sensibles.

M. MARTIN.- On est d'accord.

M. LE PRESIDENT.- Je crois, parce que c'est clair.
Jean-Paul.

M. DILLSCHNEIDER.- Je réagis un peu tard, mais je pense que dans la commission, je m'étonne que Roland DEMESMAY n'y soit pas, il est tout de même co-vice-président au niveau de la LGV et qu'il ne soit pas dans ce dossier.

M. LE PRESIDENT.- Oui, tu as raison, d'accord. Je ne sais pas, ce n'est pas moi qui ai fait la liste. Moi, je pense.... Alors on termine cela et on reviendra en arrière.

M. MARTIN.- Il a sans doute un empêchement majeur.

M. LE PRESIDENT.- Non, mais pour le mettre dans la commission, c'est ça.

M. MARTIN.- Oui, il n'est pas dans la commission, oui.

M. LE PRESIDENT.- Oui, mais attends.

Sur les mesures compensatoires, donc c'est une première phase. Jean-Pierre l'a dit, cela n'empêche pas de faire, ce que disait... on le fera même, c'est ce que disait Jean-Pierre GAVIGNET, de chercher ailleurs, et moi j'insiste même en disant que l'on doit aussi faire en sorte qu'à la limite il y ait le moins possible besoin de mesures compensatoires, à savoir qu'on réduise au maximum les contraintes liées... l'impact lié à tout cela. Vous êtes d'accord ?

M. MARTIN.- C'est un peu ce qu'on a fait, on est passé de 25 à 15 déjà.

M. LE PRESIDENT.- Bon, on est passé de 25 à 15, d'accord.

M. CONTOZ.- Jean-Louis.

M. LE PRESIDENT.- Oui, Pierre.

M. CONTOZ.- Parce que sur le montant proposé, 60 000 €, c'est beaucoup, cela peut paraître beaucoup...

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas grand-chose.

M. CONTOZ.- Mais je ne vois pas comment on va compenser 15 hectares avec 60 000 €.

M. LE PRESIDENT.- Disons que c'est une provision, mais ce ne sera certainement pas suffisant, je suis d'accord. C'est une provision, c'est une première ligne de crédit, mais on ne pourra pas forcément acheter beaucoup de choses. Il y a tout de même aussi un certain nombre de subventions d'Etat qui vont venir nous aider pour mettre cela en place. Donc je propose cela, je propose, si vous êtes d'accord, que l'on rajoute notre ami DEMESMAY dans la commission.

Il n'y a pas d'opposition non plus par rapport à cela ?

Donc on rajoute CANAL et DEMESMAY, d'accord.

Alors, ensuite.

Rapport n°3.8 – Zone du Noret – Renouvellement de la convention de déneigement
--

M. MARTIN.- Renouvellement de la convention de déneigement avec la commune de Mamirolle pour la zone d'activité du Noret. Donc il faut valider le prix du passage de déneigement à 155 € et à 210 s'il y a du sel.

M. LE PRESIDENT.- Alors on a intérêt à faire sans sel, puisque d'abord cela coûtera moins cher...

M. CONTOZ.- Ça fond, aujourd'hui.

M. MARTIN.- Oui, ça fond.

M. LE PRESIDENT.- Aujourd'hui, oui, mais on est d'accord là-dessus, sachant que le sel... alors je vais aussi le dire, parce que j'ai vu que la presse était là, donc c'est important que je le dise pour que le message soit relayé. On a souvent, en matière - enfin ils le relayent s'ils veulent, ils font ce qu'ils veulent - on a souvent des remarques par rapport au déneigement. Donc il faut quand même rappeler un certain nombre de... entre autres pour la zone du Noret, c'est un peu un cavalier. On ne peut pas, tout de même, déneiger avant qu'il commence de neiger.

(Brouhaha dans l'Assemblée)

M. LE PRESIDENT.- Eh bien oui ! Cela vous fait rire, mais je vais vous dire pourquoi je dis cela, parce que le déneigement correspond à des techniques très pointues, on ne peut mettre cela qu'à partir d'une certaine température faute de quoi cela ne sert strictement à rien et en plus on ne peut pas le mettre quand il n'y a pas de voitures qui passent dessus, parce que pour déneiger il faut qu'il y ait un brassage du sel avec la neige qui soit fait par les roues des voitures. C'est pour cela que ça ne sert à rien de mettre du sel avant qu'il neige, parce que les voitures passant sur un terrain qui est encore sec, le sel vole, et il va où ? Dans les caniveaux, j'y reviendrai dans un instant.

Cela correspond à des normes très précises qui sont mises en place actuellement, et c'est pour cela que... et j'ai bien vu que cela avait posé un peu problème au niveau du déneigement, qu'un certain nombre de personnes étaient un peu mécontentes, mais il faut tout de même considérer, je l'ai déjà dit une fois, qu'en décembre, à Besançon, ce n'est pas totalement anormal qu'il y ait de la neige. Cela peut même être plutôt normal, puisqu'on craint même pour le réchauffement climatique.

Ça, c'est quelque chose qui est absolument important, et ce que je veux dire après, c'est que tout le sel que nous mettons - c'est pour cela que je dis qu'il vaut mieux mettre sans sel - que nous mettons sur les routes, où est-ce qu'il se retrouve, le sel ? Il se retrouve dans les caniveaux, après il se retrouve dans l'usine de traitement des eaux à Besançon pour Besançon ou dans vos communes, et tout cela part où ? Cela part dans les rivières et cela part dans le Doubs, et cela part dans nos nappes phréatiques.

Il faut savoir que... je crois que l'année où il y a eu beaucoup de... c'était quand, c'était toi qui étais encore en charge de cela à l'époque, c'était en quelle année ?

M. ROY.- 2007.

Un intervenant.- 2006.

M. LE PRESIDENT.- 2006. On avait mis 800 tonnes de sel sur les routes à Besançon ! Imaginez ce que c'est que... je vais vous le dire en kilos : 800 000 kilos, c'est-à-dire des kilos, vous savez, des kilos de sel comme on a chez nous dans notre épicerie personnelle, eh bien vous en mettez 800 000 comme cela, et tout cela, c'est ce qu'on balance sur les routes ! Oui, c'est peut-être un peu basique, ce que je dis, mais c'est pour qu'on se rende bien compte qu'on ne peut pas non plus saler comme cela, outre le coût... s'il vous plaît ! Parce que le coût, c'est un coût très important. Nicole WEINMAN, tu peux dire le coût d'un déneigement par exemple pour une ville comme Besançon ?

Mme WEINMAN.- A titre d'exemple, on a salé assez peu dans la nuit de vendredi à samedi déjà, on a mis 30 tonnes de sel et 3 000 litres de saumure, c'était un premier dégel tout simple.

M. LE PRESIDENT.- 30 tonnes de sel et 3 000 litres de saumure !

Et quand il fait moins que - 15, sachez que cela ne sert à rien ! Donc quand il fait très froid, on peut mettre tout le sel que l'on veut, cela ne sert à rien, cela sert à dépenser de l'argent et à mettre du sel dans notre eau et nos stations d'épuration. Je le dis, parce que c'est vrai, il faut des fois des images fortes, tu vois, pour que ça passe. Voilà.

Je m'excuse de ce petit cavalier, parce que je me suis déjà fait tirer l'oreille téléphoniquement en disant : « oui, la ville n'était pas déneigée... » Attends, tu ne peux pas déneiger comme ça ! Quand il tombe trois flocons, tu ne peux pas déneiger.

Il y a des villes... les seules villes où cela ne pose pas de problème de déneigement - bon alors c'est encore une lapalissade, vous êtes assis -, par exemple c'est Pontarlier parce qu'ils ne salent pas. Mais tout le monde, là-bas, à Pontarlier, le sait. Le maire, on ne le critique pas, depuis toujours il ne sale pas. Donc on passe le chasse-neige et on ne sale pas, et la neige, comme aujourd'hui, eh bien elle fond. Voilà.

Donc je referme la parenthèse puisque tu m'as donné l'occasion d'en parler, donc on déneigera là-bas et si possible, mon cher Daniel, on ne mettra pas trop de sel, parce que le sel, tu vas le retrouver pour alimenter les pissenlits.

M. MARTIN.- On maintient quand même le passage...

M. LE PRESIDENT.- Vous êtes d'accord ?

Cela dit, j'ai fait cette petite diversion...

M. MARTIN.- On maintient le passage à 210 € s'il y a du sel quand même ?

M. LE PRESIDENT.- Oui.

M. MARTIN.- D'accord.

M. LE PRESIDENT.- Centrale photovoltaïque.

Rapport n°3.9 – Centrale photovoltaïque : signature d'une promesse de bail
--

M. MARTIN.- Par délibération du 15 octobre, nous avons donc approuvé le principe de réalisation d'une centrale solaire à Chaudfontaine dans le cadre de l'appel d'offres national. Le principe de mise à disposition du foncier (25,8 ha) à la société EES par le biais d'un bail emphytéotique d'une durée de 24 ans.

Mais nous n'avons pas, le 15 octobre, l'estimation des Domaines qui nous est parvenue le 5 novembre. Nous devons donc compléter cette délibération, puisque nous connaissons l'estimation des Domaines, montant de la redevance annuelle : 1 500 € par hectare, soit 38 700 € hors taxes par an.

M. LE PRESIDENT.- Bon, il n'y a pas de... oui, Monsieur LIME.

M. LIME.- Oui, j'aurais dû intervenir la dernière fois parce que cette délibération me pousse quand même un peu en difficulté sur le fait, y compris de ce qui a été dit tout à l'heure sur l'utilisation du foncier. Je suis tout de même un petit peu surpris que sur un principe de centrale photovoltaïque on utilise du foncier, y compris même s'il n'est pas complètement accessible, etc., etc. J'ai bien compris, sauf que quand je vois cette semaine qu'une entreprise va installer des panneaux photovoltaïques sur son toit, il me semblerait que ce serait beaucoup plus intelligent de le faire d'une façon généralisée plutôt qu'utiliser du foncier, et j'ai un peu l'impression que sur ce thème-là, comme c'est un peu souvent aujourd'hui sur la déviation des énergies renouvelables, l'aspect financier prévaut avant tout parce qu'il y a tout de même une société qui va faire un certain nombre de financements par rapport à cela, et je pense que l'exemple de DIMECO aurait été tout de même beaucoup plus intéressant à généraliser sur l'ensemble de nos secteurs, mais voilà.

M. LE PRESIDENT.- Moi, je n'oppose pas l'un à l'autre. De toute façon, il faut qu'on ait une démarche constante, c'est en mettre le maximum sur les toits, Christophe. Christophe, tu sais très bien qu'on l'a fait aux ateliers municipaux, tu sais très bien qu'on le fait sur des bâtiments, sur les HLM, on en met, sur SNEE à Planoise, nous venons de couvrir le toit de photovoltaïque. Nous allons couvrir le toit de la Cité des Arts de photovoltaïque.

Là, il y a un appel à projets du Gouvernement sur les centrales photovoltaïques, pourquoi avons-nous proposé que ce soit là-bas ? C'est parce que le développement de la zone de Chaudfontaine où il y a quelques difficultés actuellement, on sait que dans les 15 ans à venir il y a largement de quoi développer la zone de Chaudfontaine sans utiliser ces zones-là. C'était quelque chose de provisoire pour une durée limitée, sachant qu'après c'est démonté et ça ressort effectivement éventuellement pour du foncier, mais qu'actuellement il y avait une possibilité, en attendant, parce que je suis d'accord avec toi, le relais, il doit être pris par le photovoltaïque sur les toits, c'est sûr. Bon, on ne parlera pas des éoliennes, mais on pourrait un jour aussi en parler, des éoliennes. Moi, je n'ai pas, par rapport à ça... moi, j'en vois quelquefois, je ne trouve pas que ce soit forcément... on ne va pas lancer le débat là-dessus, que cela dénature, enfin cela dépend d'où on les met, si tu les mets au-dessus, je ne sais, au-dessus Des Fins, là-bas, dans les montagnes où il y a des sapins, ce n'est pas terrible. Il y a peut-être d'autres endroits où on pourrait peut-être en mettre.

Donc ça, c'est une durée, Christophe, limitée pour utiliser un terrain pour faire du photovoltaïque en espérant qu'à terme, effectivement, cela puisse être démonté et remplacé par de l'autre photovoltaïque, celui qui est, je suis d'accord, qu'il faut privilégier, celui qui est sur les toits, incliné à 17 degrés pour que le soleil tape bien dessus et que cela profite bien, parce qu'il y a même des inclinaisons, il faut que ce soit au Sud, que ce ne soit pas trop incliné, je crois que c'est 17 degrés m'a-t-on dit, le degré d'inclinaison idéal.

Monsieur PREIONI. Ah non, c'est parce que tu as appuyé, c'est pour ça.

Bon, donc on est d'accord globalement avec toi. L'entretien est tout de même fait par des moutons, vous avez vu, qui vont aller brouter.

Est-ce qu'il y a des abstentions ?

Des oppositions ?

C'est donc une mesure transitoire, sachant qu'à terme tout cela va être remplacé par des panneaux solaires, voilà.

Ensuite, convention entre la CAGB et l'association Mission Locale Espace Jeunes.

Rapport n°3.10 – Convention entre la CAGB et l'association Mission Locale Espace Jeunes

M. MARTIN.- Voilà, il s'agit de reconduire, pour les exercices 2010 à 2012, les aides à l'association Mission Locale Espace Jeunes, ainsi que l'intervention des conseillers emploi formation insertion, et pour un montant global estimé... enfin pardon, fixé à 181 116 € par an.

M. LE PRESIDENT.- Bien, je vous remercie.

Alors BARTHELET, HINCELIN, MENETRIER, BECOULET, Philippe CHANEY, COTTINY, GHEZALI, MOYSE, SASSARD, VALLET ne prennent pas part au vote.

Je vous demanderai de ne pas partir, même si mon premier Vice-Président me dit qu'on a fait 110 pages, depuis 18 heures on a fait 110 pages, qu'il en reste 140, donc pour l'instant l'heure de sortie est prévue aux alentours de 23 h 40, et je vous demanderai tout de même de rester là jusqu'au bout parce que je ne veux pas me retrouver sans quorum. Voilà. Ou alors, vous décidez qu'un certain nombre d'entre nous ne disent qu'une fois ce qu'ils ont à dire sans le répéter forcément trois ou quatre fois.

Bien, il n'y a pas de remarque ?

Rapport suivant.

Rapport n°3.11 – Participation de la CAGB au MIPIM 2010

M. MARTIN.- Il s'agit de la participation de la CAGB au MIPIM 2010.

M. LE PRESIDENT.- C'est une reconduction.

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

C'est adopté.

Rapport n°3.12 – sedD – Rapport des administrateurs au Conseil de Communauté – Exercice 2008

M. MARTIN.- Rapport des administrateurs au Conseil de Communauté concernant la sedD. Je pense que...

M. LE PRESIDENT.- Alors ne prennent pas part au vote : FOUSSERET, LOYAT, MARTIN.
Est-ce qu'il y a des remarques ?
C'est adopté.
Excuse-moi, Jean-Pierre, c'est pour...

Rapport n°3.13 – SAIEMB IE – Rapport des administrateurs au Conseil de Communauté – Exercice 2008

M. MARTIN.- SAIEMB, rapport des administrateurs au Conseil de Communauté.

M. LE PRESIDENT.- Alors MENETRIER, BAULIEU, FOUSSERET, LOYAT, MARIOT, MARTIN ne prennent pas part au vote.
Est-ce qu'il y a des remarques ?
C'est adopté.
Développement durable, environnement et cadre de vie, Nicolas.

Commission n°04 : Développement durable, Environnement et Cadre de vie

Rapport n°4.1 – Politique énergétique et climatique Cit'ergie du Grand Besançon 2009-2011

M. GUILLEMET.- Rapport 4.1, c'est la politique énergétique et climatique Cit'ergie. Le programme de politique énergie climat Cit'ergie est constitué d'objectifs globaux, des principes directeurs par domaine associé à des objectifs quantitatifs et d'un programme d'actions détaillées. Il y a à peu près 101... il n'y a pas à peu près, il y a 101 actions que vous avez étudiées dans vos commissions.

Le présent rapport a pour objet de présenter ces éléments et d'attirer l'attention sur les actions qui, à ce jour, ont des objectifs qui devraient être plus ambitieux pour permettre au Grand Besançon d'obtenir la labellisation Cit'ergie. Donc les deux points un peu noirs dans ces 101 actions, c'est un, en économie, la convention passée avec l'aménageur de la zone d'activité des Marnières qui préconise que les bâtiments construits seront HPE. Donc là, on est en deçà de nos objectifs. Et puis, pour l'habitat, c'est dans le cadre de l'OPAH, la prime éco de l'Agglomération pour la rénovation des logements classe C. Donc là aussi on n'est pas assez ambitieux.

M. LE PRESIDENT.- Bien, est-ce qu'il y a des... oui, Marie-Odile.

Mme CRABBE-DIAWARA.- Juste brièvement. Donc ce rapport a pour titre "politique énergétique et climatique", le changement climatique est effectivement une menace lourde, conséquente et très difficile à combattre. Il est indispensable que nous participions de façon très volontariste aux actions qui permettent de le limiter. Ces actions doivent permettre de mobiliser tous les habitants alors que certains se disent encore « on n'y peut rien ». Cela devrait aussi conduire à prouver que l'on peut atteindre, et même aller au-delà, des objectifs chiffrés que les pays énergivores n'ont pas eu le courage politique de fixer lors du sommet de Copenhague. Mais nous ne devons pas oublier que d'autres menaces pèsent sur l'avenir et qu'elles sont tout aussi graves : pénurie d'eau, dégradations des sols, perte de biodiversité, dispersion des déchets toxiques. Ces menaces nous paraissent moins visibles. Je crois aussi que le volet énergie de la question environnementale sert souvent de prétexte pour faire repartir l'économie comme avant, sans réflexion de fond sur nos réels besoins et sur une répartition équitable des richesses environnementales ou autres.

Ces menaces autres que climatiques et tout aussi importantes sont en partie reprises dans certaines actions listées ici. Je pense qu'il serait utile de rendre apparentes dans le document les autres facettes environnementales traitées par ces actions.

M. LE PRESIDENT.- Je suis assez d'accord avec toi.

Cela dit, est-ce qu'il y a des oppositions à ce rapport ? Je n'en vois pas.

On passe donc au rapport suivant.

Rapport n°4.2 – Plan Climat Energie Territorial : actualisation du plan de financement
--

M. GUILLEMET.- Donc le rapport 4.2, c'est le plan climat énergie.

M. LE PRESIDENT.- Page 151.

M. GUILLEMET.- Page 151, oui. Plan climat énergie territorial, c'est l'actualisation du plan de financement, puisqu'on l'avait déjà vu. Donc le Grand Besançon copilote avec la Ville de Besançon la réalisation de ce plan climat énergie territorial. Le futur plan climat énergie territorial s'attachera à mettre en valeur deux volets suivants : la lutte contre le changement climatique, donc c'est les 3 x 20 et le facteur 4, et puis également l'adaptation du territoire à ces changements, parce que vous savez que c'est extrêmement important en termes d'urbanisme que l'on commence à prévoir ces possibilités.

Afin de mobiliser le territoire, le Grand Besançon commence à mener des projets à l'attention de différents publics comme :

- les communes de l'agglomération avec le conseil en orientation énergétique et la sensibilisation des élus,
- le deuxième volet, c'est le grand public, avec entre autres l'opération 240 familles,
- et puis, le troisième volet, c'est concernant les scolaires.

Par ailleurs, le Grand Besançon va se faire accompagner d'un assistant à maîtrise d'ouvrage pour la mobilisation des acteurs, l'élaboration d'un livre blanc, la définition et le chiffrage de notre programme d'action « énergie climat ».

Afin de mener à bien le Plan Climat Energie Territorial, le Grand Besançon sollicite une subvention du FEDER à hauteur de 50 %, soit 87 500 €, et une subvention de l'ADEME à hauteur de 30 %, soit 52 500 €. Le reste à charge pour le Grand Besançon est de 35 000 € uniquement.

M. LE PRESIDENT.- Bien. Est-ce qu'il y a des remarques suite à cela ? Je n'en vois pas.

C'est adopté.

Point suivant, 4.3.

Rapport n°4.3 – PACTES Energie : évolution du partenariat engagé avec l'association AJENA concernant l'attribution d'une subvention

M. GUILLEMET.- 4.3 PACTES Energie, c'est l'évolution du partenariat engagé avec l'association AJENA. Donc le Conseil de Communauté a décidé, en séance du 12 février 2009, d'attribuer une subvention de 3 000 € à l'association AJENA pour la réalisation de son programme franco-suisse PACTES Energie. Donc à la suite du désengagement du porteur du projet suisse, le projet a été retravaillé et présenté aux partenaires.

Les objectifs et le déroulement des programmes restent les mêmes, il est proposé de confirmer la participation financière du Grand Besançon à hauteur de 3 000 €.

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

Allons-y, rapport suivant.

Rapport n°4.4 – « La forêt m'a dit... » - Demande de subvention de la Fédération Franche-Comté Nature Environnement (FCNE)
--

M. GUILLEMET.- Rapport 4.4, « La forêt m'a dit... », donc c'est une demande de subvention de la Fédération Franche-Comté Nature Environnement.

Dans le cadre du programme éducatif pluriannuel 2010 / 2012, cette fédération souhaite valoriser le sentier pédagogique qu'elle a mis en place à Pouilley-les-Vignes dans le bois de la Chaille et développer des actions de sensibilisation auprès des écoles et centres de loisirs du Grand Besançon sur la thématique de la forêt.

A ce titre, elle sollicite le Grand Besançon pour une participation financière de 20 235 € répartie sur 3 ans pour la remise en état du sentier d'interprétation et la réalisation d'animations en milieu scolaire.

La problématique abordée dans cette démarche vise à mettre en valeur le patrimoine paysager de l'agglomération et à promouvoir la connaissance des milieux, de la faune et de la flore présents sur le territoire. Toutefois, le sentier pédagogique ne sera pas utilisé par toutes les animations en milieu scolaire, l'association privilégiant la connaissance du milieu forestier le plus proche des écoles.

Il est donc proposé de limiter la participation du Grand Besançon à la réalisation des animations en milieu scolaire et d'attribuer une subvention de 2 000 € à l'association au titre de 2009.

M. LE PRESIDENT.- Donc cela veut dire que l'on subventionne 3 x 2 000, quoi.

M. GUILLEMET.- Oui.

M. LE PRESIDENT.- D'accord. Il y a des remarques ? Je n'en vois pas.

On dira que le maire de Pouilley-les-Vignes n'a pas pris part au vote pour ne pas qu'il soit ennuyé.

M. GUILLEMET.- Oui, mais c'est à FCNE que l'on donne la subvention, ce n'est pas au maire de Pouilley, donc je ne sais pas.

M. LE PRESIDENT.- Donc il peut voter, d'accord.

Pas de remarque ?

C'est adopté.

Culture, tourisme. Jean-Yves PRALON va faire comme d'habitude, concis.

Commission n°05 : Culture, Tourisme et Sports
--

Rapport n°5.1 – Port d'agglomération : bilan de la gestion 2009, modalités de gestion 2010, adoption des tarifs

M. PRALON.- Je ne pourrai pas faire plus rapide que le collègue Claude PREIONI en Bureau.

M. LE PRESIDENT.- Que quoi ?

M. PRALON.- Que Claude PREIONI en Bureau qui a été ultra-rapide !

Simplement, il vous est présenté à la lecture de ce rapport le bilan de la gestion 2009 du port d'agglomération, ses modalités de gestion qui sont prévues sur 2010, ainsi que l'adoption des tarifs.

En deux mots, simplement, le port d'agglomération, avec ses deux nouvelles haltes, a donné entière satisfaction au niveau de l'accueil cette année. On a donc multiplié par deux le nombre des nuitées bateaux, et les recettes encaissées, même si cela ne porte pas sur des grosses sommes, ont été multipliées par 3 ; on est passé de 3 000 € à 9 000 €. Vous voyez ce dont je parle.

Le gestionnaire, l'ESAT d'Etalans, a donné entièrement satisfaction à la fois sur l'accueil et sur les travaux qu'il a été amené à conduire sur ce port d'agglomération, il est donc prévu de lui renouveler son marché qui est renouvelable 2 fois.

Pour le reste, il est essentiel, au constat de ce qui a été vécu cette année, que le Grand Besançon développe ses actions de promotion, et pour cela il a été proposé, vous le verrez dans les pages suivantes, d'introduire au niveau des tarifs des réductions spécifiques, notamment en direction des détenteurs du Visi'Pass de Besançon et lors des week-ends de grands événements culturels.

Quelques autres ajustements de tarifs sont également proposés dans ce rapport. Voilà.

M. LE PRESIDENT.- Très bien. Est-ce qu'il y a des remarques ? Je n'en vois pas.

C'est adopté.

Rapport 5.2.

Rapport n°5.2 – Révision des critères du fonds d'aide aux étoiles de musique

M. PRALON.- Rapport 5.2 qui porte sur la révision des critères du fonds d'aide aux écoles de musique, et si on veut être très rapide, au vu du constat qui a été fait sur les premiers critères qui avaient été retenus en 2005, on a souhaité adapter ces critères en intégrant trois aspects nouveaux : l'implication obligatoire des associations aidées dans l'action du réseau, la prise en compte des élèves âgés de 20 à 25 ans, donc on va à peine plus loin, donc jusqu'à 25 ans, et l'introduction d'une aide renforcée en direction des écoles intercommunales.

Il est à noter également que les adaptations proposées vont également dans le sens d'une plus grande cohérence entre les différentes collectivités que sont le Grand Besançon, le Conseil général et les communes.

M. LE PRESIDENT.- Très bien. Je crois que c'est une chose qui est très appréciée dans les communes, ça. C'est bon ?

C'est adopté.

Rapport suivant, habitat, Robert.

Commission n°07 : Habitat, Politique de la Ville

Rapport n°7.1 – Indemnisation suite à des dégradations commises par des gens du voyage

M. STEPOURJINE.- Indemnisations suite à la dégradation par des gens du voyage sur certaines aires, page 175, donc pour 3 dossiers de demandes avec avis favorable de la commission. Nous vous proposons une indemnisation globale de 2 661,83 €.

Simplement une petite remarque pour faire écho au dernier article paru dans le journal local concernant le mauvais état des aires d'accueil des gens du voyage, sachez que la Communauté d'Agglomération a dépensé 309 700 € en un an pour réparer les dégradations commises.

M. LE PRESIDENT.- Oui, alors moi je voudrais tout de même dire un mot, apporter d'abord mon soutien aux personnels des aires des gens du voyage, le personnel de la CAGB qui travaille dans des conditions difficiles, apporter aussi mon soutien au Vice-Président, donc Bernard MOYSE, et dire qu'effectivement, il faut dire les choses telles qu'elles sont, nous ne sommes pas des personnes qui méprisons les gens du voyage, bien au contraire, et c'est vrai que ce que nous avons fait, ce que l'Agglomération a fait pour les gens du voyage, est à mon sens, au contraire, très exemplaire. Et que si, effectivement, il y a des personnes, sur des aires du voyage, qui se sont retrouvées en difficulté, ce n'est pas de la responsabilité de l'Agglomération du Grand Besançon, c'est parce qu'il y a eu des dégradations qui ont été commises, d'ailleurs des plaintes ont été déposées, et le chiffre que vient de donner... c'est Robert STEPOURJINE, je crois, à cet égard, est quand même parlant, c'est 300 000 €. Donc c'est beaucoup trop. Je le dis, c'est beaucoup trop, parce que, quand même, c'est de l'argent public et il ne faut pas... alors moi je n'ai pas vu cet article, mais cela dit, dans les articles, les journalistes ne retracent que ce qu'on leur dit, et si les personnes ont dit cela, je pense qu'elles n'ont pas dit la vérité, parce que nous sommes très présents, enfin pas nous, ni Robert, ni moi, ni Bernard, mais nos services sont très présents pour réparer, mais c'est vrai qu'il y a des personnes qui n'acceptent pas un certain nombre de règlements et qui n'ont de cesse de détruire un certain nombre de systèmes sur ces aires du voyage. Donc cela pose un problème, parce que nous mettons des dispositifs en place sur les aires de stationnement pour que les personnes qui ont choisi ce mode de vie, et pourquoi pas, c'est leur choix, c'est respectable, puissent avoir entre autres leur famille, leurs enfants, dans des conditions de vie dignes. Mais quand certains les détruisent et si ensuite on voudrait en faire porter la responsabilité à l'Agglomération, moi je pense que ce n'est pas juste. La preuve, la somme que tu viens d'indiquer montre bien que nous avons fait le nécessaire.

Après, il y a des personnes qui ne veulent pas de contrôle, ils ne veulent pas payer. Bon, oui, mais écoutez, on est tout de même dans une société où il faut qu'il y ait un certain nombre de choses qui soient encadrées et que l'on paie un certain nombre de prestations.

Voilà ce que je voulais dire en apportant mon soutien. Ce n'est pas facile. Les personnes qui travaillent sur ce dossier-là, Robert le sait, ce n'est pas facile, et nous avons la volonté... cependant nous ne baissons pas les bras, nous avons la volonté d'accueillir dignement, mais demandez au Maire de Mamirolle ce qu'il en pense, demandez au Maire de Saône les difficultés qu'il peut avoir, demandez au Maire de Pirey les difficultés qu'il peut avoir, ce n'est pas facile, donc il ne faut pas que l'on soit accusés.

Oui, cher ami.

M. COURBET.- Oui, j'aimerais savoir, Président, si la CAGB dépose plainte quand il y a du matériel qui est cassé. Parce que je pense que tout le monde doit être pris quand il est en faute, je ne vois pas pourquoi ces gens-là seraient exclus.

Alors on ne va pas faire un débat sur les gens du voyage. Cet argent, il est de la communauté, c'est donc d'ailleurs la CAGB, donc j'estime que ce n'est pas de l'argent qu'on doit jeter par les fenêtres. Quand on refait une fois, ça va, quand on refait deux fois, il y a un moment où il faut arrêter d'être bête, je pense. Donc j'aimerais savoir si la CAGB dépose plainte quand il y a des soucis comme cela.

M. LE PRESIDENT.- Les instructions que j'ai données, c'est que l'on dépose systématiquement plainte lorsqu'il y a... et lorsqu'il y a même d'autres... du caravaning sauvage, nous déposons même plainte pour vol d'eau ou vol d'électricité lorsqu'il y a des gens qui passent, c'est plus les itinérants.

Mais effectivement, nous faisons ce qu'il faut, mais cet argent, c'est de l'argent public et on ne peut pas accepter que nous payions, que d'autres détruisent et qu'ensuite ceux qui détruisent nous disent qu'on ne fait pas le nécessaire, parce que là nous avons fait tout de même largement le nécessaire, largement le nécessaire !

Nous travaillons d'ailleurs, je le signale et Robert pourrait le dire, en lien avec l'institution GADJE qui est l'association représentative des gens du voyage pour faire en sorte qu'ils soient accueillis. Parce qu'il y a le problème des aires d'accueil, mais nous ne traitons pas... s'il vous plaît ! Nous ne traitons pas cela uniquement sur l'aspect accueil, nous traitons cela aussi sur l'aspect scolarisation des enfants.

M. STEPOURJINE.- C'est le rapport suivant.

M. LE PRESIDENT.- C'est le rapport suivant, voilà.

Bon, alors Monsieur SASSARD.

M. SASSARD.- Oui, je voulais intervenir parce que je suis tout à fait d'accord avec vous, Monsieur le Président, enfin je pense qu'il y a un moment aussi où on peut responsabiliser les individus quand même sur la source. Donc il y a 2 600 de dégradations, donc c'est un agriculteur, c'est un chef d'entreprise.

M. STEPOURJINE.- Non, ce n'est pas que cette somme-là. On vote là-dessus pour pouvoir les rembourser.

M. SASSARD.- Oui, je suis tout à fait d'accord, mais il y a tout de même un moment où l'Agglomération... si vous voulez, après, on voit bien qu'une association, à juste titre, "camion école et partenariat avec l'association représentative des gens du voyage". Il y a tout de même un moment où ce qui finance l'Agglomération, c'est-à-dire la TP, c'est-à-dire les chefs d'entreprise subissent, peuvent subir aussi des problèmes de dégradations des entreprises, etc. Il y a tout de même un moment où on peut responsabiliser les gens du voyage, et leur faire comprendre, notamment sur ce type de financement sur les associations, qu'on ne peut pas faire tout et n'importe quoi, quand on sait que ce sont les entreprises qui financent la taxe professionnelle, donc l'Agglomération, si ensuite rien n'est fait derrière, cela me paraît tout de même la moindre des choses.

M. LE PRESIDENT.- Mais attendez ! Ça, c'est facile. Sur le fond vous avez raison. C'est facile de dire cela comme ça. Moi, je tire mon chapeau devant les personnes qui vont sur le terrain là-bas pour constater les choses et puis remettre de l'ordre. Je vous assure que ce n'est pas facile.

Robert.

M. STEPOURJINE.- Mais oui, et c'est l'objet effectivement du deuxième rapport, si vous voulez. On a eu un plan départemental qui était obligatoire, on a donc essayé de le mettre en place sur l'ensemble de la Communauté d'Agglomération. Ce schéma départemental n'est pas complet et nous avons effectivement dialogué avec une association importante qui s'appelle GADJE, et on va s'orienter vers ce qu'on appelle des terrains familiaux, mais là encore, je lance un appel à l'ensemble des maires qui sont ici dans cette assemblée.

Il y a un volet important, ce volet c'est l'accompagnement social des gens du voyage, et il faut que l'on travaille sur cet accompagnement social.

M. STEPOURJINE.- Donc, si tu le permets, Jean-Louis, je vais passer sur le rapport 7.2. Nous vous proposons d'accorder une somme de 6 000 € à l'association pour la scolarisation des enfants Tziganes par l'achat d'un camping-car. Aujourd'hui, 15 enfants des gens du voyage sont scolarisés sur les aires de Mamirolle, Saône et Pirey. Et nous vous proposons également d'accorder une somme de 3 000 € à l'association GADJE qui est la seule association actuellement sur notre secteur capable de dialoguer avec ces gens, et capable de faire des choses intéressantes au niveau social avec ces gens, qui suit donc de nombreux ménages sur nos aires d'accueil.

Nous envisageons d'ailleurs un partenariat plus approfondi au cours des années prochaines avec cette association GADJE.

M. LE PRESIDENT.- Oui, il y a un gros travail de fait, je le disais, et pour nous, ce qui est important aussi, c'est de permettre la scolarisation des enfants. C'est très très important, et GADJE...

Vous savez, vraiment ce n'est pas facile, pas facile sur le terrain, et je crois que là, vraiment, Robert peut le dire, combien on tire notre chapeau par rapport à ceux qui y vont.

Donc le 7.1 n'a pas été voté.

Il n'y avait pas de remarque, j'imagine ?

M. JAVAUX.- S'il vous plaît.

M. LE PRESIDENT.- Oui ?

M. JAVAUX.- Thomas JAVAUX. Il faudra dire à l'association GADJE qu'ils surveillent bien les enfants à l'école, parce que vous avez dit qu'ils allaient à l'école à Pirey, et à Pirey on a été très très embêtés par les gens du voyage parce que la plateforme des gens du voyage jouxte la déchetterie de Pirey, et ces gens menacent les gens qui y travaillent. Donc je voulais leur tirer mon chapeau aussi puisque vous l'avez tiré pour les gens de la CAGB, mais tirer mon chapeau aussi aux gardiens des déchetteries du SYBERT, surtout ceux de la déchetterie de Pirey qui sont menacés, qui ont été suivis, les mamans viennent avec les enfants en leur demandant d'ouvrir les portes pour se servir dans les ressourceries. Merci.

M. LE PRESIDENT.- Oui, c'est vrai que ce problème-là est réel, tellement réel qu'on en a même parlé à midi, tu vois !

Bien, alors le rapport 7.1, le 7.2 est adopté aussi.

Le rapport 7.3.

M. STEPOURJINE.- Rapport 7.3 page 179.

M. LE PRESIDENT.- Ne prennent pas part au vote : HINCELIN, POISSENOT, MENETRIER, ALLEMANN, FOUSSERET, GONON, LOYAT, MOYSE, STEPOURJINE.

M. STEPOURJINE.- Donc c'est le financement par la Communauté d'Agglomération des opérations de réhabilitation de logements locatifs publics.

Donc depuis 2008 le Grand Besançon intervient financièrement auprès des bailleurs sociaux pour la réhabilitation des logements en complément des financements nationaux et européens. Les modalités d'intervention du Grand Besançon sont les suivantes :

- premièrement : prise en charge à hauteur de 50 % des frais engagés pour la réalisation du Bilan Patrimoine Habitat, audit énergétique, amiante et thermographie, soit 58 408 €,
- deuxièmement : prise en charge de la moitié des honoraires de certification à Cerqual Patrimoine, soit 10 036 €,
- troisièmement : participation au financement des travaux pour des opérations qui permettent essentiellement des économies d'énergie sur les immeubles situés en classe D, pour une somme de 136 599,73 €.

L'ensemble de ces opérations sont présentées dans le rapport pages 182 et 183. Cette aide a permis de traiter 461 logements pour un montant de travaux de 2 423 769 €.

M. LE PRESIDENT.- Bien. Est-ce qu'il y a des remarques ? Je n'en vois pas.
Rapport suivant.

Rapport n°7.4 – Programmation PCS 2009 – Financement sur crédits délégués de l'Etat

M. STEPOURJINE.- Alors le rapport suivant, donc le rapport 7.4 qui est présenté dans votre document a été profondément remanié. Il y a un ensemble de chiffres qu'il faudra malheureusement corriger, mais je crois que compte tenu du nombre de chiffres et compte tenu des sommes, on vous présentera le rapport complet à la prochaine réunion.

Simplement, comme on doit financer les opérations, je vous demande de nous faire un peu confiance et d'approuver les chiffres que je vais vous donner. En effet, les dernières négociations avec les services de l'Etat et les bailleurs nous ont contraints à modifier les sommes allouées et le nombre de logements produits. L'année 2009 aurait dû être une bonne année. Malheureusement, les règles du jeu ont changé au cours de l'année, ce qui nous a conduits à réduire le nombre de logements subventionnés.

Je rappelle que l'objectif de l'Etat était de produire 329 logements en 2009 contre 257 les autres années. Je rappelle également que la capacité de construction de nouveaux logements par les bailleurs est située, sur ces dernières années, entre 140 et 170 logements. A ces chiffres, il faut ajouter tous les logements reconstruits dans le cadre du Plan de Renouvellement Urbain de Planoise et de Clairs Soleils. Alors deux éléments de la règle du jeu ont changé au cours de l'année, à savoir le taux de subvention appliqué depuis 2006 pour équilibrer les opérations, ainsi, par exemple, un PLAI était subventionné à hauteur de 14 000 € alors que le nouveau calcul prévoit un financement à hauteur de 9 130 €. Le financement de la surcharge foncière de deux opérations doit être pris sur notre dotation et non pas sur la réserve régionale, comme prévu initialement.

Donc après négociation, nous vous proposons la programmation 2009 au titre du plan de cohésion sociale suivant :

- les crédits délégués : 1 231 958, donc en première page au-dessus, donc crédits délégués : 1 231 958 au lieu de 1 594 986.
- nombre de logements subventionnés : 174, qui se décomposent en 138 PLUS et 36 PLAI.

La décomposition par bailleur : cette opération menée par Néolia représentant 125 logements, une opération de Grand Besançon Habitat représentant 14 logements, quatre opérations de Habitat 25 qui représentent 27 logements, et deux opérations de la SAIEMB qui représentent 8 logements. Ces 175 logements sont subventionnés à hauteur de 965 196 €. Donc on passe, l'année dernière, d'une subvention de l'ordre de 7 000 € à 5 000 € cette année par logement en moyenne.

Il y a une opération en PALULOS communale à Montfaucon qui est subventionnée à hauteur de 650 €, et enfin deux opérations seront subventionnées au titre de la surcharge foncière d'un montant de 266 111,83 €.

Enfin, nous proposons à l'agrément 124 PLS.

Le document final, comme je l'ai dit tout à l'heure, vous sera communiqué en annexe au prochain Conseil communautaire.

M. LE PRESIDENT.- Très bien. Est-ce qu'il y a des remarques ? Je n'en vois pas.

Rapport suivant, Robert, 7.5.

Rapport n°7.6 – Demandes d'agrément PLS – Prêt Locatif Social

M. STEPOURJINE.- Alors le rapport suivant, rapport page 191, demande d'agrément PLS. On vous propose 8 nouvelles demandes correspondant à 43 logements en prêt locatif social. Le tableau de la page 193 fait le bilan des 46 agréments déjà accordés hors EHPAD. 42 seront réalisés en THPE et un en BBC.

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

C'est adopté.

Rapport n°7.5 – Demande de subvention pour l'amélioration d'un logement communal PALULOS à Montfaucon

M. LE PRESIDENT.- On me fait remarquer, alors j'espère que Pierre ne prendra pas cela pour une provocation, qu'on n'a pas voté le rapport de Montfaucon. Alors, le rapport de Montfaucon n'a pas été voté. Donc il n'y a pas d'opposition non plus.

Voilà, on a fait les deux en même temps. Voilà, c'est rectifié.

Rapport n°7.7 – Demandes de subventions de propriétaires privés dans le cadre des actions de l'OPAH

M. STEPOURJINE.- Page 195, subventions dans le cadre de l'OPAH. On vous propose de financer 7 opérations pour la création de 11 logements à loyer maîtrisé chez des bailleurs privés, et 3 logements pour le maintien à domicile de trois propriétaires occupants pour un montant de 54 946,80 €.

M. LE PRESIDENT.- Pas de remarque ?

C'est adopté.

Rapport suivant.

Rapport n°7.8 – Avenant au marché de l'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH)

M. STEPOURJINE.- Page 197, avenant au marché de l'OPAH sans incidence financière. Il vous est proposé d'adapter le marché avec HDL pour tenir compte des nouveaux objectifs de l'Etat et des modalités de versement des acomptes. L'avenant comporte deux volets : baisse des objectifs pour le logement intermédiaire privé et hausse de notre intervention dans le cadre du logement indigne, et le deuxième volet : améliorer les versements à HDL qui supporte les frais de trésorerie importants.

M. LE PRESIDENT.- Pas de remarque ?

Adopté.

Rapport n°7.9 – Aide à l’accession sociale à la propriété en collectif

M. STEPOURJINE.- Ensuite, page 201, aide à l’accession sociale à la propriété en collectif. Le dispositif « Pass Foncier » que nous avons mis en place en décembre 2008 pour l’accession sociale en maison individuelle peut être étendu au collectif. En effet, la loi MOLLE permet l’extension de l’allègement de TVA aux opérations réalisées avec un prêt à remboursement différé consenti par un collecteur du 1 %.

Les principaux critères d’éligibilité au prêt « Pass foncier » :

- pour le bénéficiaire nous utilisons les mêmes critères que pour le « Pass Foncier » classique. Le montant du prêt est de 40 000 € pour toutes les communes du Grand Besançon,
- garantir le relogement du bénéficiaire en cas de problème pendant la durée du remboursement,
- remboursement par l’Etat d’une partie de la subvention versée au bénéficiaire : 1 000 ou 2 000 € selon la taille du ménage,
- prix de vente plafonné à 2 000 € hors taxes par mètre carré de surface utile pour un logement THPE et 2 275 € hors taxes par mètre carré de surface utile pour un logement BBC.

Nous vous invitons à vous prononcer sur une extension du dispositif « Pass Foncier » au collectif.

M. LE PRESIDENT.- Bien. Avec donc des exigences en matière énergétique fortes.

M. STEPOURJINE.- Oui.

M. LE PRESIDENT.- Ce qui a été souhaité.

Pas de remarque ?

C’est adopté.

Rapport suivant.

Rapport n°7.10 – Aide à l’accession sociale à la propriété : demandes d’agrément d’opérations à Marchaux et Besançon

M. STEPOURJINE.- Rapport suivant, page 205, agrément pour des opérations en « Pass Foncier ». Nous vous proposons deux nouveaux agréments en « Pass Foncier », à savoir une maison OPTIMAL à Marchaux et une maison France Confort à Besançon lorsque la Ville aura délibéré sur ce type d’opération.

M. LE PRESIDENT.- Pas de remarque ?

C’est adopté.

On passe à la commission 8, Jean-Pierre.

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

Rapport n°8.I – Etablissement Public Foncier (EPF) du Doubs – Validation de la tranche annuelle 2010 dans le cadre du programme pluriannuel d'intervention 2010 / 2012

M. GOVIGNAUX.- Ce rapport a pour objet d'une part le bilan des acquisitions réalisées par l'EPF pour le compte de la CAGB en 2009, enfin jusqu'à octobre 2009, et d'autre part la liste des opérations pour lesquelles il est envisagé un portage foncier par l'EPF en 2010, sous réserve, bien sûr, du vote du budget primitif et du PPIF.

En ce qui concerne les acquisitions 2009, elles portent sur les zones de Marchaux / Chaudfontaine, les Portes de Vesoul, les Marnières et le trajet du TCSP. Et en ce qui concerne les opérations 2010, vous avez un tableau de 10 opérations, 4 pour la CAGB, 5 pour des communes du Grand Besançon, et une pour le syndicat mixte du marais de Saône.

Et je crois avoir établi un record de rapidité.

M. LE PRESIDENT.- Bien. Pas de remarque ?

M. CONTOZ.- Si, Jean-Louis.

M. LE PRESIDENT.- Pierre.

M. CONTOZ.- Si on peut apporter un tout petit complément pour nos collègues de Châtillon-le-Duc, il y a une autre opération à Châtillon-le-Duc pour laquelle la CAGB ne s'est pas opposée, donc qui sera portée par l'EPF.

M. LE PRESIDENT.- Oui, c'était pour... on peut même dire ce que c'est, c'est pour le terrain pour un éventuel anneau cycliste.

M. CONTOZ.- Voilà. Mais bon, cela se fera, voilà.

M. LE PRESIDENT.- Nous avons été sollicités, nous avons dit que nous ne nous opposons pas au portage par l'EPF. Voilà. Très bien, ce qui ne veut pas dire qu'on va construire, nous, l'anneau cycliste, mais c'est...

Ensuite, transports, infrastructures, Jean-Claude, rapport 2.I.

Commission n°02 : Transports, Infrastructures et Déplacements

Rapport n°2.1 – Lancement du marché d'affrètement pour la desserte des communes périurbaines du Grand Besançon

M. ROY.- 2.1, il vous est proposé de renouveler le marché d'affrètement pour la desserte des 58 communes périurbaines du Grand Besançon qui arrive à échéance le 31 août 2010. Le nouveau marché est estimé à environ 47 M€ hors taxes sur 7 années, cette estimation figure au PPIF, et ces estimations tiennent compte, bien sûr, de prestations qui seront modifiées. Vous avez vu, les exemples sont nombreux : remplacement des lignes régulières par des services à la demande, simplification d'itinéraires, suppression de services peu fréquentés, donc elles seront affinées ligne par ligne, le travail est commencé, et elles seront portées dans le cadre du cahier des charges de la consultation.

Cette consultation est nouvelle, elle sera donc celle d'une procédure d'appel d'offres ouvert. Ce marché public s'inscrit dans le même contexte financier, le premier Vice-Président en a parlé tout à l'heure, je n'insiste pas là-dessus. Les candidats devront répondre à l'objectif d'une qualité de service tout en permettant au Grand Besançon d'inscrire son réseau de transport Ginko dans des perspectives financières durables et tenables tenant compte notamment de l'arrivée prochaine du TCSP.

Vous avez vu que ce marché est composé, à la page 216, de 5 lots séparés et d'un service de transport à la demande.

Voilà l'objet de ce rapport qui vous est présenté.

M. BAULIEU.- Ok, merci.

Y a-t-il des observations, sachant qu'il faut effectivement serrer les boulons ?

Rapport n°2.2 – Avenant n°3 au marché d'affrètement des autocaristes pour le transport sur les communes périurbaines

M. ROY.- Le rapport 2.2, c'est un avenant n°3 au marché d'affrètement des autocaristes. Là, il s'agit simplement de faire des rectificatifs, c'est une procédure dans des textes simplement. Vous avez vu qu'il visait des indices publiés par l'INSEE, l'indice « Gazole », l'indice « Matériel », l'indice « Salaires » et l'indice « Réparations », « frais et services divers ». Cela n'a aucune incidence financière, et ces dispositions ont déjà été prises sur le marché urbain.

M. BAULIEU.- Merci. Il faut adapter la nomenclature.

Pas d'observation ? Merci.

Rapport n°2.3 – Renouvellement de la convention « Titres intermodaux bus-car »

M. ROY.- Le rapport 2.3 propose de renouveler la convention qui nous lie aujourd'hui avec le Département pour les deux lignes 104 et 105. Vous avez vu le lancement d'un nouveau service "Mobi-Doubs" dernièrement, donc l'objet de cette convention est de créer une tarification intermodale pour les usagers des services réguliers départementaux qui peuvent utiliser le réseau Ginko sur l'ensemble de la communauté.

Une expérimentation a été conduite, on peut dire qu'elle est réussie, et il vous est proposé de continuer cette intermodalité tarifaire en renouvelant la convention dans les mêmes termes jusqu'au 31 août 2016.

M. BAULIEU.- Merci. Y a-t-il des observations ? Je n'en vois pas.
Merci, adopté.

Rapport n°2.4 – Charte de partenariat PDE / Caisse d'Epargne

M. ROY.- Le rapport 2.4, toujours dans le même état d'esprit, c'est-à-dire de favoriser la mobilité et l'intermodalité, nous sommes sollicités par la Caisse d'Epargne qui souhaite signer une charte de partenariat avec le Grand Besançon visant à promouvoir auprès de ses salariés, et ils sont environ 200 sur l'ensemble de la Communauté dont 70 à Besançon, le Grand Besançon donc s'engagerait, lui, à informer les agents de la Caisse d'Epargne des produits qui sont mis à leur disposition dans la gamme Ginko, et de valoriser ce partenariat en communiquant auprès du grand public. Donc c'est un accompagnement comme nous le faisons dans d'autres entreprises comme PARKEON, comme La Poste ou d'autres entreprises.

Voilà l'objet de ce rapport.

M. BAULIEU.- Pas d'observation ?
Rapport adopté.

M. LE PRESIDENT.- Rapport suivant.

Rapport n°2.5 – Extension du dépôt de Planoise : proposition de 4 avenants sur les lots de second œuvre

M. ROY.- Le rapport 2.5, c'est la dernière série d'avenants pour achever les travaux de finition sur l'extension du dépôt de Planoise. Vous avez vu que cela concernait quatre lots, le lot « Menuiseries bois » pour une somme de 495,50 € hors taxes, le lot 8 « Plâtreries » pour l'entreprise FILIPPI : 1 158,21 €, le lot « 11 Peintures - Revêtements muraux » de l'entreprise FILIPPI toujours pour 2 000 €, et le lot 13, enfin, « Chauffage, ventilation, plomberie » de l'entreprise EIMI pour 4 494 € hors taxes.

Toutes ces sommes sont bien sûr inscrites dans une enveloppe sur laquelle nous sommes très inférieurs par rapport à l'estimation.

M. LE PRESIDENT.- Bien. Pas de remarque ?
C'est adopté.
Rapport suivant.

Rapport n°2.6 – Reconduction de la convention de gestion des voiries et des équipements d'intérêt communautaire avec la Ville de Besançon

M. ROY.- C'est un rapport qui vise à vous proposer la reconduction de la convention de la gestion de la voirie d'intérêt communautaire située sur le territoire de la Ville de Besançon et qui, depuis la création du service de transports Ginko, est mis en application par les services de la Ville de Besançon, et cette convention, il vous est proposé de la renouveler puisqu'elle arrive à échéance au 31 décembre prochain.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur...

M. COURBET.- Oui, j'ai une question. Au niveau de l'intérêt communautaire, ce qui serait bien, c'est très bien que le Grand Besançon prenne à sa charge certaines parties de Besançon en intérêt communautaire, mais ce serait encore mieux si le Grand Besançon prenait à sa charge les emplacements pour les bus.

Ce n'est pas la première fois que j'en parle, on est plusieurs dans ce cas-là, on n'a pas d'équipe pour pouvoir faire des traçages au sol, et cela me paraîtrait légitime que la CAGB s'occupe de cela, puisque c'est tout de même d'intérêt communautaire, il me semble, les bus. Donc cela ne représente pas une énorme somme, et cela me paraîtrait une chose logique. Enfin pour moi, alors peut-être que je suis le seul dans ce cas-là, mais je pense que pour les bus, ce serait très bien que le Grand Besançon le prenne à sa charge pour faire les tracés au sol. C'est le minimum, au niveau voirie, que je demande au Grand Besançon. Merci.

M. LE PRESIDENT.- Jean-Claude.

M. ROY.- Vous savez que le Grand Besançon n'a pas d'équipe technique, on n'a pas de direction générale des services techniques avec des équipes qui ont un savoir-faire, c'est pour cela que cette convention a été mise en vigueur à l'époque avec le savoir-faire des équipes municipales de la Ville de Besançon. Elle vise le nettoyage, elle vise des points d'apport volontaire autour du service déchets, elle vise les infrastructures d'intérêt communautaire, pas des communes, elle vise les bornes, donc c'est toujours des accès sur les pôles d'échanges, donc d'intérêt communautaire. Elle vise essentiellement ces lieux-là.

La Ville de Besançon, je prends ma casquette d'ancien adjoint, a des conventions avec des communes sur un savoir-faire qu'elle a, par exemple les carrefours à feux, c'est vrai dans deux communes qui entourent la ville de Besançon, mais il a toujours été dit que sur les points d'arrêt du réseau Ginko, et vous savez qu'il y en a plus de 900, il était laissé seulement ce point-là.

M. LE PRESIDENT.- Mais à la commune, quelle qu'elle soit, à Besançon comme ailleurs.

M. ROY.- Toutes les communes font ce travail de superstructure. Voilà. L'agglomération, c'est l'infrastructure, c'est le point d'arrêt de l'équipement, l'abri, l'information, mais on ne vient pas sur la voirie communale, d'ailleurs c'est interdit que l'on vienne sur la voirie communale d'une commune.

M. COURBET.- Non, mais là j'entends bien, mais justement, ce serait une bonne chose pour faire avancer le "schmilblick", et puis pourquoi... je pense que sur Besançon vous avez bien des équipes, tout de même, qui fassent le tracé quand c'est d'intérêt communautaire. Donc ces équipes-là, pourquoi ne pas les déplacer sur....

M. LE PRESIDENT.- Non, non !

M. COURBET.- Et je ne crois pas qu'il y a 900 places Ginko à l'extérieur de Besançon, je doute. Je peux me tromper, mais...

M. LE PRESIDENT.- Non, attendez, que les choses soient claires ! Le tracement au sol des emplacements de bus sur la ville de Besançon, c'est pris en charge par la Ville, c'est la Ville qui paie, ce n'est pas la CAGB qui trace, qui paie le traçage au sol.

Le Département le fait sur ses voiries, les communes doivent le faire sur ce qui leur appartient. Par contre, peut-être que s'il y a une demande de la part des communes pour que l'on mette en place... peut-être, je ne sais pas, un marché pour permettre aux communes de le faire...

M. COURBET.- Absolument.

M. LE PRESIDENT.- Ça, moi je crois que ce n'est pas... cela peut être le rôle de la CAGB de dire... mais cela veut dire que dans votre commune, vous devrez peut-être payer, je ne sais pas, les 100 ou 150 € pour le faire, mais... hein ?

M. ROY.- La DDE ouvre ses marchés.

M. COURBET.- Mais nous, on n'est pas hostile, Monsieur le Président. Cela fait un an que j'ai fait la demande, et on n'est pas hostile puisqu'on n'a aucune équipe qui est capable de faire du traçage, et je pense qu'avec toutes les collectivités, si on se met tous autour d'une table, on a moyen de négocier des tarifs. Et je pense que mes collègues qui sont... à qui on oblige, comme moi, à faire des tracés au sol, seraient ouverts pour qu'on ait un prix compétitif, tout simplement.

M. LE PRESIDENT.- Pour conclure là-dessus, un, qu'il n'y ait pas de malentendu, ce n'est pas la CAGB qui paie le traçage au sol sur Besançon parce qu'il n'est pas d'intérêt communautaire. Par contre, quand vous tracez dans les communes, on le sait bien, il ne faut pas sortir les pinceaux, les rouleaux à chaque fois, nettoyer, cela coûte beaucoup moins cher si on trace pendant un jour ou deux jours, si on trace tous les arrêts de bus dans un secteur. Cela peut être un service rendu, mais moyennant prise en charge par la commune. Moi, je ne suis pas du tout, Jean-Paul, opposé... si ! pardon ?

(Inaudible)

M. LE PRESIDENT.- Il faut que le service d'aide aux communes le fasse. Si c'est pris en charge... si nous, notre rôle, ça consiste à réunir les communes qui sont intéressées et puis à négocier un prix, je ne vois pas en quoi on ne pourrait pas le faire, cela ne nous coûtera rien, si ce n'est que de faciliter les choses.

Pierre.

M. CONTOZ.- La demande de notre collègue de Roche va faire partie du questionnaire adressé très prochainement à l'ensemble des maires sur les services qui pourraient être des services communs pilotés par le service d'aide aux communes.

M. LE PRESIDENT.- Bon, eh bien...

M. ROY.- Je peux répondre que j'avais écrit au maire de Roche pour l'informer qu'avec le travail qu'on a fait avec le Département, nous vous avons mis en relation avec la personne référente des services de l'Etat qui était favorable à vous faire proposer des tarifs, et même mettre à disposition des services spécialisés à des tarifs défiant toute concurrence. Je vous avais donné cette information il y a plus d'un an, je crois.

M. LE PRESIDENT.- Ok, bon ça, c'est bien, mais c'est peut-être la personne là qui devra le faire, mais au-delà de cela, je pense que s'il y a un besoin qui s'exprime, au bout d'un moment on a dit : « est-ce qu'il ne faut pas qu'on se regroupe pour commander des bancs, commander des panneaux de basket, faire tracer des... » pourquoi pas ? Pierre, au niveau du service d'aide aux communes, je crois qu'effectivement il faut regarder cela. S'il y a une demande, à ce moment-là on demande à toutes les communes de faire part de leurs besoins et puis on négocie quelque chose de global, ça, ça ne pose pas... cela ne veut pas dire que ce sera payé par la CAGB. D'accord, moi je pense qu'on peut le faire. Je pense que ce qu'il faudra, c'est que lorsque... Monsieur CONTOZ, Monsieur CONTOZ, ça va partir quand, ce questionnaire ?

M. CONTOZ.- Prochainement et même avant.

M. LE PRESIDENT.- Prochainement et même avant, voilà ! Bon, ce n'est pas ma réponse, ça ! Donc ça va partir, et on fera un bilan de tout cela, et puis on regardera ce qui est le plus important, donc si vous souhaitez que ce soit pris en compte, vous cochez la case « traçage au sol », en faisant attention de ne pas se concurrencer avec ce qui est fait déjà par la DDE ou ce qu'ils devraient faire. Ok.

Est-ce que vous êtes tous d'accord là-dessus ? Il n'y a pas de remarque.

Le point suivant.

Rapport n°2.7 – TCSP : Restitution des conclusions des groupes de travail CAGB / Etat

M. LE PRESIDENT.- Le point 2.7. Vous savez que je vous avais dit qu'en décembre, donc je respecte ce que j'avais dit, je reviendrais près de vous pour vous parler effectivement du résultat des négociations que nous avons eues avec les services de l'Etat et spécialement avec Monsieur le Préfet.

Je rappelle quand même quelque part, parce qu'il faut le dire, je ne veux pas re-renter trop dans le détail, mais pour rafraîchir, c'est que lorsque nous avons voté ici, l'année dernière, à la quasi-unanimité le projet TCSP, c'était à la suite déjà d'une étude préalable qui avait été faite et communiquée à l'ensemble des services de l'Etat dans laquelle, effectivement, je crois que c'est ce document-là, - maintenant je les connais un peu par cœur - qui avait été remis le 7 novembre 2008 dans des réunions de concertation et dans laquelle d'ailleurs figuraient deux tracés, le tracé au centre-ville et le tracé par les quais. Dès septembre... voilà, c'est cette page-là, donc dès septembre 2008 on avait officialisé cela. Cela avait été dit, dès le mois de mars 2008 dans un certain nombre de réunions auxquelles participaient entre autres les services de la DRAC, qu'on prévoyait bien le passage avec des lignes aériennes de contact, c'était marqué dans ce document, cela n'a pas attiré de remarque de la part des services de l'Etat.

Pas plus que le 30 janvier 2009 quand j'ai remis ce dossier à Monsieur le Préfet, donc ce dossier d'appel à projets « Transports urbains hors Ile de France, suite du Grenelle de l'environnement », puisque je rappelle que cet appel à projets a été déposé dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Ce dossier qui prévoyait l'alimentation par des lignes aériennes de contact a été, dès le départ, soutenu fortement par le Préfet qui, je vous éviterai les passages mais si vous me demandez je pourrai lire les lettres, où il disait que ce tracé... enfin que ce projet était un projet... tiens, recherche-voir, Jean-Claude, que je donne les mots exacts de la lettre du Préfet, enfin ou le Préfet a dès le départ soutenu ce projet. Il a même écrit au Ministre de l'Environnement pour dire qu'il demandait la subvention maximum. Et je m'en étais félicité à ce moment, c'est effectivement la subvention maximum qui a été accordée par le Ministre BORLOO dans le cadre du Grenelle, puisque nous avons obtenu 30,1 M€ plus 900 000 au niveau du FEDER, ce qui fait 31 M€, ce qui était donc la subvention maximum.

Nous avons donc continué à discuter et à rencontrer les services de l'Etat. Or, au mois de... le temps passe vite, je ne sais plus si c'est octobre, le 30 octobre, j'ai reçu le 30 octobre à 23 h 29 une lettre, enfin un mail, pas une lettre, parce que le courrier, à cette heure-là, ça ne marche pas, mais un mail du Préfet qui me disait qu'il émettait un avis défavorable au passage par le centre-ville avec des lignes aériennes de contact, qu'il y avait aussi un certain nombre de problèmes mais moins compliqués à régler, comme le PPRI, des problèmes archéologiques et autres.

Le Préfet, le 13 février 2009, disait que... je le cite : « *Le projet de transport en commun en site propre de l'Agglomération du Grand Besançon concrétise le résultat d'une longue réflexion ininterrompue et cohérente et s'inscrit dans les dynamiques du développement de l'agglomération. En termes d'aménagement, la qualité du projet fait qu'il est véritablement en capacité de révéler, d'organiser et de concrétiser tout le potentiel urbain de cette agglomération. Le projet connecte la ville de Besançon à plusieurs points nodaux d'échanges, avec d'autres modes de transports, locaux, régionaux ou nationaux via la desserte de pôle d'échanges, et en particulier de la gare Viotte.*

Le projet de TCSP contribue ainsi de manière très satisfaisante au désenclavement des quartiers prioritaires par la politique de la Ville et au renforcement du lien urbain avec le centre-ville. Le faible coût kilométrique du projet mis en avant par le porteur de projet, ainsi que le réalisme affiché pour ce qui concerne la définition de l'enveloppe travaux éligibles au titre de l'appel à projets, plaide nettement pour que le taux d'aide appliqué au projet soit le plus proche possible du taux maximum prévu par la circulaire. Le montant de la subvention attendue peut donc légitimement être de l'ordre de 30 M€ », C'est pour cela que nous avons eu 30,1 M€, donc 100 000 € de plus.

Donc tout allait bien dans le meilleur des mondes quand j'ai reçu cette lettre, le 30 septembre 2009 à 23 h 29, un mail de Monsieur le Préfet qui m'a été adressé par Madame NICOLI, son directeur de cabinet. Donc c'est vrai que je ne vous cache pas que j'ai été assez surpris. J'ai donc demandé une rencontre avec Monsieur le Préfet ; nous nous sommes rencontrés, et il m'a dit qu'effectivement il y avait un désaccord des services de la DRAC concernant l'alimentation au centre-ville. Donc j'ai dit que légitimement j'avais des difficultés à comprendre puisque les services de la DRAC travaillaient avec nous depuis le mois de mars 2008 et que jamais, en tout cas officiellement, on ne m'avait alerté, et que j'ai été alerté en tant que Président de la Communauté d'Agglomération le 30 octobre, donc quelques heures avant la fin du délai de recours légal.

Donc le Préfet m'a expliqué dans une lettre que les services de l'Etat s'opposeraient donc au passage par le centre-ville avec des lignes aériennes de contact, et en rappelant les difficultés liées aux fouilles archéologiques et à la place Saint Pierre, et en disant : « depuis la place Chamars jusqu'au pont de la République, il ne faut pas de lignes aériennes de contact. » Je lui ai fait part, effectivement, de mon étonnement. Je suis allé d'ailleurs à Paris à une réunion où j'ai rencontré le directeur de l'architecture et du patrimoine, Michel CLEMENT, qui m'a dit qu'il y avait ce problème, mais qu'en plus il y avait un autre problème, c'était le problème du gabarit au centre-ville. Cet élément-là n'avait jamais été non plus porté à ma connaissance, d'autant plus que le gabarit d'un tramway, cela va de 2,20 m à 2,30 m, et que le gabarit d'un bus c'est 2,50 m.

M. ROY.- 55.

M. LE PRESIDENT.- 2,55 m.

Je rappelle tout de même que l'objectif d'un tramway par le centre-ville, c'était de supprimer les quelque 1200 bus qui passent quand même par la rue... au niveau de la rue de la République, et tout cela était cohérent dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Donc la lettre était très claire, des services de l'Etat, c'est : vous supprimez les LAC et vous pouvez passer par le centre-ville ou, si vous ne pouvez pas supprimer les LAC, il faut passer ailleurs et spécialement par les quais.

Tu me ressors la lettre, Jean-Claude. Je vais vous lire d'ailleurs les termes exacts parce que je crois que c'est assez important. Donc le Préfet m'a dit qu'effectivement il n'y avait pas d'opposition pour un passage par le centre-ville à condition qu'on supprime les LAC.

J'ai donc décidé, d'un commun accord avec Monsieur le Préfet, de mettre en place un groupe de travail technique pour voir quelles étaient effectivement les solutions alternatives que nous pouvions trouver. Pourquoi, d'ailleurs, avions-nous sollicité un passage par le centre-ville ? Il y avait eu un long débat au niveau de l'Agglomération, un très long débat, à savoir s'il fallait passer par le centre-ville ou par les quais. Moi, j'avais dit à cette époque que j'étais 49 % par les quais et 51 % au centre-ville parce que pour les deux il y avait avantages et inconvénients, et qu'en regardant avantages et inconvénients, on avait penché, je ne sais pas si c'est ici que je l'avais dit, en tout cas je l'avais dit, mais peut-être même ici, en Bureau peut-être, peut-être en Bureau, donc pour le centre-ville parce qu'entre autres il permettait de mieux équilibrer la ville en matière de transports en commun, c'est-à-dire qu'il permettait d'amener de la population transportée dans le Nord, pas dans le Nord, plutôt en l'occurrence dans le Sud de la Boucle, c'est-à-dire dans le secteur Palais Granvelle / Saint-Jean.

C'est pour cela que nous avons choisi cette possibilité et que nous avons donc accepté cette possibilité ici. C'est vrai d'ailleurs qu'un certain nombre de collègues avaient dit : « c'est essentiellement un problème de Bisontins ».

Je me rappelle ce qu'ils avaient dit : « Si vous pensez que c'est celle-là la meilleure... » c'est un maire qui a dit cela, « ce n'est pas moi qui peux dire quelle est la meilleure ».

Alors oui, la lettre est la suivante, que j'ai reçue, je le dis quand même : « compte tenu de l'existence du secteur... », je l'ai reçue le 19 octobre... alors c'est septembre ?

M. ROY.- 30 septembre.

M. LE PRESIDENT.- Ah oui c'était septembre. J'ai dit octobre, c'est septembre. Voilà, c'est ça.

« Compte tenu de l'existence des deux secteurs sauvegardés, la réalisation d'un fil serait contraire à la préservation de la qualité du patrimoine bâti. Si vous souhaitez que le tramway traverse la Boucle il ne pourra le faire que par un procédé sans fil. »

Alors j'ai dit qu'il aurait été bien que la DRAC nous le dise avant, ça aurait été mieux !

« Il peut être imaginé que le TCSP emprunte un autre trajet contournant la Boucle ou ne passe que de manière limitée dans le secteur sauvegardé de Battant », donc c'est ce qu'on nous demande d'étudier, « s'agissant par exemple des quais » c'est souligné « ou de certaines rues du centre, secteur sauvegardé centre. Le fait, pour le TCSP, de ne pas passer la partie ancienne et proche de la ville n'est pas une hypothèse à exclure par principe. Un système de bus plus petits pourra rabattre la clientèle sur des stations... peut-être réfléchi. C'est ce qui, par exemple, est en cours d'examen à Dijon ou dans d'autres villes. Cela dit, je peux comprendre que vous souhaitiez faire bénéficier le centre-ville du tramway, dès lors revenez au point un. » A savoir pas de LAC. « Le Ministère de la Culture sera attentif à la bonne compatibilité entre l'emploi du TCSP et la préservation du secteur sauvegardé, et compte tenu de l'importance du sujet, Monsieur PERIGNON, inspecteur aux affaires culturelles, a été désigné pour suivre les travaux de ce groupe de travail. Il viendra fin octobre à Besançon. Et le Ministère de la Culture a décidé par ailleurs d'évoquer ce dossier au niveau central. » C'est-à-dire que ce n'est plus évoqué au niveau local, c'est évoqué au niveau central.

Donc, lorsque j'ai rencontré Monsieur Michel CLEMENT à Paris, il m'a dit deux choses qui m'ont surpris, la première c'est qu'effectivement il y avait un autre problème que les Lignes Aériennes de Contact, c'était le gabarit au centre-ville, et que de toute façon... je lui ai dit : « mais pourquoi vous ne me l'avez pas dit avant ? » La réponse a été claire ; le 7 juillet 2009, quand Monsieur CLEMENT est venu à Besançon, c'est là qu'il a appris qu'il y avait un projet de tramway à Besançon, au Ministère de la Culture.

J'ai donc redit à Monsieur CLEMENT mon étonnement que le Ministère de la culture apprenne le 7 juillet 2009 le projet de tramway à Besançon alors que depuis mars 2008 l'ensemble des services étaient informés, et que même dans ces documents tout cela avait été dit. Cela dit, moi, vous me connaissez un peu, j'ai dit : « je prends acte de ce que vous me dites, à savoir qu'il eut été bien de nous le dire auparavant, de le dire lors de la concertation préalable, de le dire lorsque nous avons déposé ce dossier. Maintenant, on va regarder ce qu'on peut faire. » Donc nos services se sont réunis à plusieurs reprises et ont étudié toutes les possibilités qui existaient pour supprimer l'alimentation électrique par des LAC, des lignes aériennes de contact. Il y a trois solutions, quatre solutions qui existent en fait :

C'est un moteur thermique, le moteur thermique en matière de passage par le centre-ville, ce n'est pas ça dans le cadre du Grenelle de l'environnement. On peut imaginer un tramway avec un moteur thermique, pourquoi pas.

Il y a des alimentations par le sol, c'est l'APS. Il y a un constructeur qui fait cela en France, c'est ALSTOM. ALSTOM qui produit ces moteurs à Ornans, mais qui, d'ailleurs, n'a pas très bien répondu lors de l'appel d'offres, parce qu'il nous a dit qu'il ne savait pas... enfin qu'ils avaient des difficultés à faire des tramways de moins de 200 personnes. C'est ce qu'ils ont fait, par exemple, à Dijon, et là, pour nous, notre étude, c'est sur des tramways qui font entre 120 et 150 personnes. 200 personnes c'est trop long.

Et il m'a dit d'ailleurs que c'était aussi une difficulté, c'est que si ces tramways ne faisaient pas 30 mètres de long, je crois, il y avait des difficultés à caser sur le toit l'ensemble des batteries nécessaires à la traction électrique, ou même l'ensemble des super capacités.

Donc je résume, ALSTOM c'est difficile, ça coûte à peu près 10 M€, entre 8 et 10 M€ en plus. Cela existe à l'état de projet, je crois que c'est à Angers que cela existe, à Angers, une alimentation sur une voie unique, mais cela ne fonctionne pas encore, cela ne fonctionne pas à Angers. Donc c'est à l'état de projet à Angers, projet certes bien avancé puisqu'ils sont en train de creuser, mais cela ne fonctionne pas, et cela coûte 10 M€ en plus.

Les batteries. J'étais avec Jean-Claude ROY au congrès des transports à Nice, nous avons testé ensemble l'ALSTOM sur batteries. Cela fonctionne très bien, on ne voit pas le passage entre l'alimentation électrique et les batteries, c'est totalement transparent. Sauf qu'à Nice cela fonctionne sur 400 mètres, et que nous c'est 1,2 km ou 1,3 km.

Il n'y a donc pas de possibilité actuelle dans l'état des connaissances, enfin d'après ce que vous m'avez dit, pour avoir une alimentation sur 1,2 km qui nous est imposé si nous passons par le centre-ville. En plus, le système par batteries coûte plus cher, 6 à 5 M€ en plus, j'imagine, et il y a un autre inconvénient, c'est que tous les 5 ans, 6 ans, 7 ans, 8 ans, on ne sait pas trop, il faut changer les batteries. Il y a une maintenance très importante. Il y a donc le coût des batteries, et ensuite il faut les changer assez souvent, avec d'ailleurs tout ce que cela pose comme problèmes en matière d'environnement parce que ce sont des batteries.

Il n'y a donc pas, un, des batteries suffisamment costauds, d'autant plus que sur des tramways qui font... qui feraient comme le LOHR, par exemple, ou l'ALSTOM, 25 mètres, oui, 25 mètres pour mettre 150 personnes, cela ne fonctionne pas, pas bien sur une telle distance. Donc là, procédé pas encore testé, il n'y a pas l'expérience sur une aussi longue distance.

A Paris, c'est quoi ? C'est ça ou supercapacité qui est testé ? Supercapacité. Ceux qui, comme moi, ont fait de l'électricité à l'école d'horlogerie savent ce que c'est qu'une capacité, c'est un condensateur. Cela se mesure en farads, la capacité, ce n'est pas des microfarads, justement, c'est plutôt des farads, des nanofarads ou des kilofarads, je ne sais pas, plutôt des kilofarads. Ce sont des gros condensateurs qui se rechargent rapidement quand on est en station et puis qui redonnent de l'énergie pour repartir, et qui, en plus, comme les batteries d'ailleurs, utilisent le freinage, l'énergie qui est dissipée au freinage, pour refaire de l'électricité. C'est-à-dire que quand on freine on recharge les batteries.

Ce système-là, actuellement, qui est testé sur le Boulevard des Maréchaux à Paris, n'est pour l'instant pas encore opérationnel, et en plus pas sur des distances comme cela. De plus, cela nécessite des points tout de même pour se recharger, puisqu'il y a un moment, quand on est arrêté, il faut venir recharger, il faut qu'il y ait des caténaires, du courant qui recharge vite fait bien fait les condensateurs pour qu'ils repartent. Donc batteries compliquées, chères, maintenance délicate et qui n'existe pas sur cette distance-là, supercapacité non plus, et coût très élevé pour l'alimentation par le sol avec encore, là-aussi, des incertitudes en matière de fonctionnement du système puisque le système par voie unique n'a pas encore, parce que « voie unique » cela veut dire que les bus avec voie unique, enfin les bus, les tramways, ils passent dans les deux sens sur le même rail. A un moment, on a même cru que pour faire passer cela, il fallait faire des rails entrelacés, c'est-à-dire qu'il y ait 2 x 2 rails plus une alimentation centrale au milieu, ce qui faisait 6 rails dans la rue. Apparemment, ce problème-là, apparemment, pourrait être solutionné. « Pourrait » être solutionné.

Ça, donc un blocage là-dessus puisque les services de l'Etat me l'ont confirmé, ils ne veulent pas de lignes aériennes de contact au centre-ville, alors que pendant un temps on avait cru comprendre qu'ils l'accepteraient puisqu'ils nous avaient même proposé de refaire à l'ancienne les systèmes d'accrochage qu'il y avait dans le temps, les rosaces, pour accrocher les lignes aériennes de contact dans les murs.

Les fouilles, problème des fouilles archéologiques, entre-temps, second travail avec les services de l'Etat, « compléter ses connaissances » ; il n'y a pas de problème majeur dans la Grande Rue pour les fouilles archéologiques puisqu'on ne descend pas trop bas, mais il y a des fouilles importantes à prévoir sur la place du 8 Septembre, ce qui est un inconvénient moindre car la place du 8 Septembre n'est pas quand même... elle est moins passante, je dirais, que le haut de la Grande Rue.

Les problèmes du PPRI peuvent être réglés assez facilement, de toute façon, ces problèmes on les a, quel que soit le tracé on les a.

Devant ces difficultés, cette impossibilité, j'ai donc présenté cela au Bureau, ah oui ! Avec en fait en plus, élément fort, c'est ce que m'a dit Monsieur CLEMENT, c'est que de toute façon, pour eux, une des grandes difficultés c'était le gabarit, et qu'ils n'accepteraient pas le gabarit d'un tramway dans ces rues-là. Je lui ai dit : « Mais Monsieur CLEMENT, il fallait nous le dire dès le départ », je n'ai pas eu de réponse par rapport à cela. Voilà, je n'ai pas eu de réponse, pourquoi on ne l'avait pas dit.

Donc, la sécurité incendie était aussi un problème, mais cela peut se régler comme dans toutes les villes, parce que dans toutes les villes il y a effectivement, quand il y a des tramways, il y a des dispositifs pour couper le courant et pouvoir intervenir, pour que les pompiers puissent intervenir avec leurs échelles. Ça, c'est dans toutes les villes que cela se passe, dans certaines villes ils ont même réglé le problème en achetant des nacelles plutôt que des grandes échelles. Ce n'était pas un problème majeur. Le problème majeur, c'était effectivement l'encombrement et les lignes aériennes de contact.

Après que j'aie dit et redit que je ne comprenais pas, et bon, je n'ai pas eu vraiment de réponse par rapport à cela, si ce n'est qu'on ne nous autoriserait pas à le faire, j'ai donc proposé l'autre jour au Bureau de faire autre chose. Pourquoi ? Parce que pour moi j'ai une conviction que j'espère... que je croyais vous avoir fait partager l'année dernière et que j'espère vous faire partager encore ce soir, c'est qu'un tramway, ce n'est pas un tramway pour Besançon, c'est un tramway pour l'agglomération, pour le développement du Grand Besançon. Nous avons appris, on nous a reconfirmé lorsque nous étions à Nice, par un Monsieur qui s'appelle FAIVRE-D'ARCIER, c'est d'ailleurs un nom qui est connu ici, qui est un spécialiste des transports à l'Université de Lyon, qui nous a redit, dans le cadre d'une conférence, que dans les 10 années à venir la demande pour les transports en commun augmenterait de 60 %. Il y aura 60 % de bus... de personnes en plus dans les transports en commun. Pas de bus, justement ! Il ne faut pas qu'il y ait 60 % de bus en plus. Pourquoi ? Parce que l'énergie va se renchérir et les gens n'auront plus le choix, ils ne pourront plus prendre leur deuxième voiture parce que cela coûtera trop cher.

Il y aura... il y a tout de même une sensibilité de plus en plus grande en matière de protection du climat, de protection de la qualité de l'air, donc une exigence de plus en plus forte, et une réglementation de plus en plus importante dans ce domaine-là.

Il y a aussi la volonté de faire en sorte, parce qu'on en parle peu souvent, c'est que le tramway ça règle un problème dont on n'a pas beaucoup parlé, c'est qu'en 2015 nos transports en commun doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite, et que le tramway, comme les quais sont à niveau, permet... en tout cas le tramway permet aux personnes à mobilité réduite, en fauteuil, il y en a ici qui savent de quoi je parle, d'accéder aux transports en commun, et que le transport de demain, il devait être rapide, bien cadencé, économique et pas polluant pour desservir les centres d'activité.

C'est pour cela que... parce que c'est vrai que quand j'entends un peu, j'ai l'impression que l'on dit que c'est la marotte du Président. Alors, et j'ai déjà eu l'occasion de le dire, ce n'est pas la marotte du Président. Le Président, il sait aujourd'hui que de toute façon le tramway, il ne l'inaugurera pas en mars 2014. Il en inaugurera peut-être un bout mais ce n'est pas ça, ce n'est pas là-dessus que je compte pour me faire éventuellement réélire en 2014, ce n'est pas ça, c'est sur le bilan total, mais nous n'en sommes encore pas là.

Ce que je sais, par contre, c'est qu'aujourd'hui, si nous n'avons pas, dans une ville comme la nôtre, un moyen de transport en commun... alors qu'il passe par les quais ou par le centre-ville, un moyen de transport en commun rapide, attractif, parce que je peux vous dire que quand vous êtes allé dans un tramway, comme moi, à Nice, ou dans un autre lieu, mais je l'ai beaucoup pris à Nice, vous voyez ce que c'est que d'être dans un moyen de transport rapide, confortable et bien cadencé. Ce n'est pas pareil que de monter dans un bus articulé, c'est autre chose !

Et je suis persuadé que demain, quand Dijon aura le sien, quand Belfort ou Montbéliard auront, eux, peut-être un BHNS, parce que les problèmes ne sont pas les mêmes et je vous dirai pourquoi tout à l'heure, quand Mulhouse aura le sien, c'est un problème d'attractivité entre autres pour nos entreprises, parce que nos entreprises, elles doivent pouvoir vendre à leurs employés des moyens de transport rapides, pas uniquement pour aller au travail le matin, parce que le travail, le matin, on n'y va pas forcément en tramway. Si on travaille le matin à l'hôpital, il vaut mieux y aller en tramway, ou à la fac de Médecine - Pharmacie, parce qu'il passera là. Si on vient au centre-ville aussi. Mais le tramway, dans toutes les villes, il ne passe pas dans des zones comme... parce qu'on dit toujours qu'il faut qu'il passe par les zones industrielles, sauf qu'un tramway, vu le coût, il faut qu'il y ait du monde toute la journée dedans, qu'il y ait du monde à midi, à 11 heures, à 2 heures de l'après-midi, pas que le matin à l'heure de l'embauche ou que le soir quand les gens sortent du travail. Il faut que toute la journée... Alors il faut mettre, effectivement, des moyens de transports en commun adaptés, pourquoi pas en site propre, mais à ce moment-là avec des moteurs thermiques, genre bus, pour aller dans les zones industrielles, ce qui est déjà le cas, le matin et le soir pour que les employés puissent, dans le cadre de plans de déplacements d'entreprise, y accéder. Mais vous n'allez pas faire passer un tramway de 150 places toute la journée, enfin lui faire traverser la zone de Trépillot, cela n'a pas d'intérêt ! Un tramway doit pouvoir prendre les gens qui ont laissé leur voiture sur un parking-relais, ceux qui viennent de l'Ouest du côté de Franois, pour venir, et s'ils veulent aller avec leur voiture à la zone économique là-bas ils iront à l'Ouest, ou pour venir entre autres au centre-ville, pour venir dynamiser et conforter le commerce de centre-ville. Il y a un aspect attractivité. Quand vous êtes monté dans un tramway, vous êtes persuadé que c'est nécessaire.

Voilà pourquoi je pense qu'il faut, pour notre agglomération, pour son développement, pour que nous restions compétitifs, il faut un moyen de transports de ce type.

Après, le projet par la place... par le centre-ville, moi je me suis rendu à l'évidence qu'on n'allait pas y arriver, parce qu'en plus il y a quelque chose de nouveau qu'on nous a dit, c'est que l'Etat n'accepterait pas, sur la place du 8 Septembre, un dénivelé pour faire traverser le tramway. Cela dit, il faudra un jour que l'on me dise comment on n'acceptera pas un dénivelé mais qu'en 2015 il faudra faire tout de même des quais d'embarquement pour que les personnes à mobilité réduite puissent rentrer dans les bus. Donc il y avait encore ce problème de la place du 8 Septembre. C'est pour cela qu'en fonction de tout cela j'ai proposé l'autre jour à l'Agglomération ce que je viens de vous dire. Pas à l'Agglomération, au Bureau, qui l'a accepté, et je remercie les membres du Bureau qui ont accepté à l'unanimité moins une voix ce projet-là. Donc, la proposition de ce soir, c'est que, un, on poursuit les études du projet de TCSP par la variante par les quais et la place de la Révolution proposée dans la concertation préalable, que nous avons mis de côté pour les raisons que j'ai indiquées. On poursuit donc cette étude. On poursuit aussi la vérification de la faisabilité technique, notamment la solidité des quais et la compatibilité avec le plan de sauvegarde et de mise en valeur, parce qu'il y a aussi un plan de sauvegarde et de mise en valeur sur le secteur de Battant, il faut que ce soit sauvegardé et qu'on puisse y passer, mais financière, car je rappelle effectivement qu'il y a une enveloppe financière maximale de 220 M€, tout cela en collaboration avec les services de l'Etat.

J'ai encore rencontré Monsieur le Préfet dernièrement - nous nous voyons beaucoup - et je lui demandais s'il m'accompagnerait sur ce dossier. Le Préfet, et je l'en remercie, parce qu'on a voulu me faire dire que j'étais en conflit avec le Préfet, c'est faux, je ne suis pas en conflit avec le Préfet, je lui ai simplement demandé s'il m'accompagnerait avec ses services sur cette nouvelle réflexion, il m'a dit qu'il mettrait ses services à notre disposition pour nous aider.

« La suspension en cette attente des études du dossier actuel sur la partie tracé par la Boucle historique de Besançon, et aussi à la demande d'un certain nombre d'entre vous, entre autres d'amis du Plateau, l'étude de l'impact de ce nouveau tracé sur la desserte en transports en commun de la Boucle, bien sûr, mais aussi de la refonte du réseau urbain et périurbain dans le cadre de la nouvelle DSP. » Parce que, ce que je tiens à redire, c'est qu'il ne s'agit pas de faire un tramway, un TCSP qui aille de l'Est à l'Ouest en laissant tomber le reste de l'agglomération. Bien au contraire. Quand on parle de projet de ce type-là, on devrait parler de projet de nouvelle mobilité.

La nouvelle mobilité, c'est pour aller d'Est en Ouest, mais de pouvoir aussi venir se greffer sur ce moyen rapide pour aller d'un point à l'autre si on vient du Plateau, si on vient de la zone d'Ecole-Valentin, par exemple, là par la voie ferrée, et c'est pour cela qu'à la demande d'un certain nombre de collègues on a remis « que l'étude de l'impact sur la desserte en transport en commun de la Boucle », et j'avais proposé qu'une ou deux personnes qui ne font pas partie de la commission transports puissent être associées à cela pour pouvoir regarder cela globalement.

Et puis aussi : « La signature des avenants aux marchés d'études correspondants sur la variante de tracé par les quais. » Et j'ai demandé au Préfet d'obtenir des garanties sur les délais d'engagement de la subvention de 30,1 M€, il m'a dit qu'il pensait que... il faut voir, il ne m'a pas dit oui, comme ça, cela ne se passe pas comme ça, mais il m'a dit : « Je pense que cela ne pose pas de problème, c'est quelque chose que je dois encore valider ». Et puis aussi : « un accord préalable et un engagement à faciliter le passage par le tracé alternatif », puisqu'il est quand même écrit par les services de l'Etat... on nous dit : « Le centre-ville, ce n'est pas possible », mais on m'écrit : « Le quai, c'est bien ». Donc maintenant... oui, c'est écrit. Donc je souhaite que l'on puisse effectivement nous aider, parce que je ne veux pas me relancer... je n'aimerais pas, nous n'aimerions pas qu'on nous redise, sur les quais, « oui, mais il ne faut pas non plus de lignes aériennes de contact », parce que cela voudrait dire, s'il ne faut pas de lignes aériennes de contact par le centre-ville, s'il n'en faut pas sur les quais alors qu'on nous incite à y passer, cela veut dire qu'on ne veut pas de tramway du tout. A ce moment-là, il faudrait dire au Maire / Président de l'Agglomération pourquoi on ne veut pas de tramway à Besançon.

Je ne pense pas qu'il y ait de volonté... bien au contraire de cela puisque je le rappelle, Monsieur le Préfet a, dès le départ, soutenu très largement ce projet, et on lui doit, par les courriers qu'il avait envoyés au Ministère, certainement le fait, avec d'autres, que cette subvention de 30 millions nous ait été accordée.

Moi, je ne rentrerai pas dans les polémiques avec les associations de commerçants, je vous le dis tout de suite. Je vais leur écrire pour leur dire que je suis à leur disposition pour les rencontrer. Je leur dirai que pour moi, à mon avis, la meilleure façon de défendre le commerce au centre-ville, c'est de mettre des moyens de transport en commun pour qu'on puisse y venir, plutôt que les gens qui ne peuvent pas venir aillent se diriger vers les zones commerciales extérieures. Cela me paraît logique. Il me semble qu'on a intérêt, lorsqu'on est dans le commerce, effectivement, à faire en sorte que les gens viennent devant chez vous. C'est d'ailleurs tellement vrai que l'association de commerçants, en juin 2008, elle avait écrit dans ce sens, mais ça, moi je m'en arrangerai, je vais écrire au président de cette association de commerçants que, bien sûr, comme à tout le monde, la porte du Président de l'Agglomération est ouverte et qu'il le recevra pour en discuter.

Alors j'ai entendu beaucoup parler de BHNS. Je voudrais tout de même redire ici ce que c'est qu'un... on me dit que cela va coûter 150 M€, un BHNS, peut-être, d'autres disent 100, d'autres disent 150, ce n'est pas très précis, mais on est plus près de 150 millions. Alors un BHNS, c'est une solution qui avait été étudiée à un moment, il faut savoir qu'un BHNS, qu'est-ce que c'est ? J'en ai vu à Nice, le dernier modèle, c'est un bus articulé avec un dispositif de guidage optique qui permet de venir se coller contre les stations, mais c'est un bus avec un moteur thermique et c'est 90 places / 95 places. 90 / 95, c'est ça, c'est ce que l'on m'a dit. Parce qu'on me dit : « Un BHNS, c'est 150 places », non, ce n'est pas 150 places un BHNS, c'est 90 places. Un tramway, c'est 120 / 130 / 140 / 150, ça peut aller jusqu'à 200 places. Nous, on n'a pas besoin de 200 places à Besançon. Il ne faut pas faire non plus circuler des rames qui soient des rames vides. La bonne moyenne, c'est 130 / 140.

Il y a un dispositif qui existe et que nous avons étudié à un moment qui s'appelle le PHILEAS, parce que le PHILEAS n'est pas un BHNS, c'est un tramway mais avec un moteur thermique mais qui ressemble, c'est un peu le Canada Dry du tramway, ça lui ressemble mais ce n'est pas exactement un tramway, mais cela fonctionne automatiquement, c'est guidé automatiquement. Mais lorsque nous avons étudié cela, le PHILEAS n'était pas homologué. Il est, à ma connaissance, même s'il y a des premiers essais, il est, à ma connaissance, me dit-on, en cours d'homologation. Mais un PHILEAS, c'est aussi 150 / 140, 150, je ne sais plus de tête, personnes dedans.

Parce que quand même, moi j'entends bien ce que vous me dites, les uns et les autres, mais si c'est pour mettre 150 millions dans un BHNS qui, en fait, ne sont que des bus articulés, bien très clairement il vaut mieux garder les bus articulés et puis faire circuler des bus articulés. Ce n'est pas la peine de mettre 150 millions s'il n'y a pas cette attractivité, ce confort d'un tramway. Ensuite, par contre, nous savons bien ce qu'est Besançon, ce n'est pas une hyper-capitale régionale, il n'y a pas 500 000 habitants dans cette ville. Il ne faut pas un moyen avec des systèmes de transports en commun où il y ait 200 personnes dedans qu'on ne remplira pas ! Il faut trouver un bon équilibre. C'est pour cela qu'un tramway de capacité moyenne, de capacité moyenne aux alentours de 130 / 140 / 150 places, cela correspondait. Parce qu'attendez, on a fait des études, cela fait carrément depuis 2002 qu'on travaille là-dessus, 2002 / 2003, les premières études. Ce n'est pas quelque chose qui est sorti comme cela.

Voilà pourquoi, le BHNS, moi je n'ai rien contre quand j'entends cela, sauf qu'il faut savoir d'ailleurs que les villes qui en avaient mis en place, comme Dijon, il y a eu un très bon article dans la presse, ils ont interrogé l'adjoint de Dijon. Qu'est-ce qu'il a dit, Dijon ? Il a dit la vérité, il a dit qu'effectivement il y avait un BHNS, que ça marchait bien, mais qu'il n'y avait plus de place dedans donc il fallait faire un tramway, parce qu'un BHNS, quand vous avez 90 personnes dedans, eh bien c'est plein, on ne peut pas en mettre plus, c'est comme cela.

A Nantes, il y en avait aussi, mais à Nantes ils sont en train de revenir en arrière parce qu'il n'y a pas assez de capacité. Donc ce que je veux vous faire comprendre, c'est que si c'est pour mettre 150 millions dans un système où il n'y aura pas plus de personnes, on ne transportera pas plus de personnes que dans les bus articulés, il faut faire l'économie de cela, ça ne sert à rien ! Et en plus ça n'aura pas l'attractivité.

Alors après, maintenant ce que nous vous proposons donc, et qui a été accepté par le Bureau, je le rappelle à l'unanimité, c'est de poursuivre cela et de regarder le passage par le quai, et puis de faire le bilan après de combien ça coûte, qu'est-ce que ça coûte, et si on ne reste pas dans l'enveloppe financière, on ne le fait pas, on trouve une autre solution. Et aussi de réétudier, je sais que vous y êtes pour certains très attachés, réétudier tout de même l'impact de tout cela avec les dessertes sur l'ensemble de l'agglomération pour ne pas que des secteurs se sentent effectivement exclus de cela, c'est l'objectif. Le tramway doit être un lien dans l'agglomération, cela ne doit pas être quelque chose qui exclut.

Voilà. Je m'excuse, j'ai été un peu long, mais je voulais vous redonner ça. Moi, je ne suis pas dans une attitude... je termine, s'il vous plaît ! Je ne suis pas dans une attitude de conflit, ni avec les commerçants, ni avec les services de l'Etat. J'ai une attitude de vouloir trouver des solutions, c'est ce qui m'intéresse, trouver des solutions pour que dans 10 ans, parce que là, pour ceux qui sont intéressés, j'ai toutes les déclarations de chacune et de chacun concernant la nécessité de faire un tramway, et vite. Ce serait intéressant si un jour... je ferai un copier / coller de tout cela pour vous donner tout ce qui a été dit là-dessus, à juste titre sur la nécessité de faire... pas tout le monde mais un certain nombre, avaient dit cela.

Voilà, je m'arrête là. Jean-Claude, tu voulais dire un mot, et puis après Françoise.

M. ROY.- Oui, je trouve... il arrive fréquemment que des projets importants comme celui-là fassent l'objet de débats, ce n'est pas surprenant. Je rappelle qu'en charge de ce dossier depuis 2003, ce dossier peut être technique mais à la fois politique, et que par moments un dossier politique peut devenir aussi technique.

Il y a un an et trois jours, dans cette salle, nous avons délibéré et validé à une écrasante majorité le système tram et son tracé en choisissant à l'Est le tracé par Palente, et en choisissant dans la Boucle le tracé par l'hyper-centre. Nous ne nous sommes pas trompés car il est celui qui, approuvé après la concertation préalable, est le plus court, le plus rapide, le moins cher et le plus pertinent en termes de réponses aux emplois, au nombre d'habitants, au nombre de commerces en ville, et sur ce tracé il se substitue à la totalité des bus alors que le PDU de Besançon avait pour objectif d'atteindre sur cet axe une diminution de 50 %. Et le maillage du réseau autour de l'axe structurant au centre était alors efficient, avec un système d'exploitation partielle garantissant toutes les animations, toutes les manifestations d'aujourd'hui. Mais le Préfet en a décidé autrement...

M. LE PRESIDENT.- Non, non. Ce n'est pas le Préfet.

M. ROY.- Enfin le Préfet et ses services ou les services de l'Etat.

M. LE PRESIDENT.- Non, c'est les services de l'Etat.

M. ROY.- Je dis "le Préfet" parce que c'est lui qui a signé le courrier. Donc ils ont pris une responsabilité importante en intervenant et en poussant ce tracé sur les quais.

Donc le Président vient de le dire, il a décidé de mettre en réserve ce tracé et de lancer une étude...

M. LE PRESIDENT.- Non, "j'ai décidé", je n'ai rien décidé, je propose que. C'est l'assemblée qui décide.

M. ROY.- Très fine et complémentaire sur ce tracé alternatif, et cette réflexion complémentaire, pas seulement technique et financière, devra tenir compte du fait que la création de la première ligne de tramway ne doit pas remettre en cause la fonctionnalité du réseau Ginko qui est un ensemble composé de lignes cohérentes et complémentaires, et si le tram en est l'axe structurant il ne transporterait que 40 % du nombre de voyages importants sur l'agglomération. Cela veut dire que les lignes périurbaines et urbaines ont tout leur sens et qu'elles seront conçues avec attention, et articulées avec le tram, les communes et les quartiers.

Je tiens à rappeler que depuis 2003 nous nous sommes entourés des meilleurs bureaux d'études qui interviennent en France et dans toute l'Europe, et dont l'expertise et les avis convergent depuis le début. Et cette expertise, elle est reconnue par des services comme le GART, le CERTU pour ne citer que ceux-là. Ce projet de tram optimisé est le bon choix pour l'agglomération, et ce choix intéresse désormais beaucoup de monde. Nous sommes bien sûr dans l'enveloppe qui a été fixée, cela a été précisé le 15 octobre, et ce projet intéresse déjà Avignon et Nîmes qui veulent venir à Besançon, et les appels d'offres en cours d'analyse aujourd'hui nous confortent dans ce sens.

Dans le débat d'aujourd'hui, moi je suis assez étonné du nombre d'experts qui se répandent ici et là et qui laissent à penser que nous serions incompetents depuis 2003. Arrêtons de comparer ce qui ne l'est pas, le BHNS, au-delà de l'aspect thermique dont le Président a parlé. On dit : « Pourquoi vous ne faites pas comme à Montbéliard ? » Ce n'est pas leur faire injure que de dire que Montbéliard et Belfort réunis n'atteignent pas aujourd'hui, en termes de volume de transports, la moitié du Grand Besançon, pas la moitié du Grand Besançon pour une population qui est largement supérieure à la nôtre puisque les deux périmètres transports réunis atteignent 265 000 habitants.

Cela veut dire que nous ne devons pas seulement raisonner en termes de tailles d'agglomération, mais aussi en termes de besoins. Quels besoins avons-nous sur l'agglomération sur ce projet de tramway ? En termes de capacité pour transporter, notre demande sur la branche Ouest de cet axe de 14 kilomètres, nous avons besoin de 1 200 places par heure et par sens. A son lancement le système BHNS est presque saturé.

En termes de développement durable, le Président l'a dit, en moteur thermique il y a mieux, mais en durée d'amortissement, un bus, cela s'amortit sur 15 ans, un tramway c'est sur 30 ans, et Nantes va faire passer son amortissement de tramway à 40 ans parce que les matériels durent.

Donc en termes de réponses aussi pour les zones industrielles où le tram n'ira pas, le tram n'ira pas partout, ce sont bien les lignes de bus qui sont les mieux adaptées à répondre aux horaires dont le Président a parlé, je n'y reviens pas. Mais ce tram est en connexion avec l'étoile ferroviaire, et c'est ce qui est pertinent, le pôle d'échanges de la gare Viotte, par exemple, la gare de Besançon Mouillère qui est toute proche du tracé. Donc le ferroviaire venant en complémentarité et non pas à la place, comme l'imaginent certains.

On le sent bien, ce tram, il est à portée de la main, alors malgré la tournure des événements nous allons être aux côtés du Président, l'ensemble des services de l'Agglomération, de la Ville de Besançon, pour faire en sorte que ces études complémentaires qui vont commencer se mènent rapidement, pour qu'on ait les conclusions rapidement, pour que nous puissions décider de la suite rapidement. Parce que le temps perdu, je crains que ce soit de l'argent perdu.

Et si le Préfet et les services de l'Etat ont donné une tournure culturelle et patrimoniale au dossier, ce qui est tout à fait normal, je ne voudrais pas que soit oublié pour autant que ce projet est d'abord un projet éligible au Grenelle de l'environnement vanté par le Préfet le 13 février dernier. Ne devrions-nous pas insister pour faire comprendre qu'un tram et ses aménagements et sa requalification urbaine participeraient à Besançon comme ailleurs dans toutes les villes de France qui sont dotées d'un tram et en Europe, que ce tram participe lui aussi à la mise en valeur d'un patrimoine.

En conclusion, à celles et ceux qui doutent encore de sa pertinence, je veux dire que nous devrions être fiers, tous, de défendre un projet d'intérêt général pour le Grand Besançon qui porte espoir par son approche économique en termes d'emplois, pour les travaux, 2,5 ans, c'est plus de 500 emplois / an, qui porte espoir aussi par son attractivité commerciale et touristique. Mais encore parce qu'il est porteur d'une approche sociale. Pour le citoyen, la manière de se déplacer dans sa vie quotidienne a pris peu à peu beaucoup d'importance, autant que de la manière d'habiter, de l'endroit où on habite ou la manière ou on va à son travail. Jamais les modes de transports nouveaux n'ont été aussi fréquentés que ces dernières années. Ma conviction c'est que cet outil moderne de transport public que nous voulons pour notre agglomération organise avec les gares, les pôles d'échanges, les parcs-relais dimensionnés à son besoin sans fioriture mais capacitifs, confortables, silencieux, accessibles à tous, ce n'est pas un luxe, c'est un service à la population. Merci.

M. LE PRESIDENT.- Merci Jean-Claude. C'est vrai qu'il y a quelque chose sur lequel je n'ai pas assez insisté peut-être, c'est qu'un tramway, dans une ville, cela change l'image qu'on a de l'agglomération. Cela change, on n'a pas le même regard dessus, et il y a une autre chose sur laquelle je n'ai pas assez insisté aussi, c'est que si l'on veut que, dans la situation... quand j'ai dit qu'il y a les problèmes de... quand j'ai dit « il y aura 60 % de plus dans les transports en commun pour le coût », c'est important aussi de ré-insister là-dessus, parce qu'effectivement, un tramway dans une agglomération, cela permet de venir de toutes les villes et les villages autour avec un coût qui est un coût peu élevé. C'est cela aussi notre objectif.

Alors, tu dis : « nous ne nous sommes pas trompés pour le centre-ville », le problème n'est pas de savoir si on s'est trompé ou pas trompé, le problème c'est qu'on ne peut pas y passer. Et moi, je le répète, je ne suis pas en guerre avec le Préfet. Le Préfet, je veux qu'il soit notre allié pour nous aider à réaliser cela. Ce sont les services, et c'est un peu différent tout de même, et je ne veux pas que l'on se trompe là-dessus. D'ailleurs, dans toutes les villes où il y a des tramways, la fréquentation a beaucoup augmenté. Le problème à Clermont-Ferrand, vous savez où il est le problème à Clermont-Ferrand depuis qu'il y a le tramway ? Eh bien c'est qu'il y a tellement de monde dans le tramway, ils étaient à 40 000 passagers par jour, maintenant ils en sont à 67 000. C'est qu'ils sont obligés de racheter des trams parce qu'il y a trop de monde pour prendre le tramway. C'est cela la réalité !

Et c'est parce que je pense, moi, qu'il y aura un gros succès par rapport à tout cela, que le BHNS, entre autres que le bus à 95 places, il ne suffira pas. Il sera dépassé. C'est-à-dire que si nous allions dans cette direction-là, on est sûr que dans les 4 ou 5 ans à venir, on aura investi 100 à 150 millions pour un système qui serait dépassé. Je dis qu'à ce moment-là il vaut mieux ne pas le faire. Il vaudrait mieux ne pas le faire !

Françoise. Je vais prendre les interventions parce qu'il va y en avoir pas mal. Françoise PRESSE, Philippe GONON, Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, Christophe LIME, Pierre CONTOZ, Edouard SASSARD, Jean ROSSELOT, Eric ALAUZET.

Vous leur dites qu'ils ne sortent pas le casse-croûte tout de suite !

Michel LOYAT. Il n'y en a plus pour l'instant.

Françoise PRESSE.

Mme PRESSE.- Monsieur le Président, en dehors des contraintes techniques dont on va sûrement parler et de l'enveloppe financière contrainte, je voulais vous alerter sur un problème de patrimoine naturel qui va se rajouter au patrimoine de la pierre qui a été évoqué au centre-ville, il s'agit des arbres des quais qui posent problème dans la variante. Alors, il s'agit de savoir, sur ces 60 arbres qui sont d'un port remarquable et qui sont quelque chose de très sensible au niveau de la population, savoir si on va pouvoir les garder, ce qui ne m'a pas paru évident d'après le gabarit du tram, mais il faut le regarder, ou, comme tu le proposais dans une édition du jour, les remplacer.

M. LE PRESIDENT.- Le problème des arbres...

Mme PRESSE.- Alors attends, je n'ai pas tout à fait terminé, donc ces arbres, premièrement ils constituent un espace boisé classé dans le secteur sauvegardé de Battant et un corridor écologique intéressant entre Battant et Chamars, et je ne sais pas comment on peut lever la contrainte et comment... donc ce n'est pas quelque chose de forcément critique que je présente-là, c'est une contrainte supplémentaire patrimoniale autour du naturel. Il va falloir lever cette contrainte, et la démarche pour lever cette contrainte n'est pas toute simple, il ne s'agit pas simplement d'une délibération, il va falloir faire sûrement une DUP, quelque chose comme cela.

Donc si on nous a empêchés de passer au centre-ville pour différentes contraintes autour de la pierre, on en rajoute à mon avis en passant sur les quais. C'était là-dessus que je voulais t'alerter. Ensuite, il faudra faire évidemment le choix de garder ou pas ces arbres suivant les techniques qui nous seront proposées. En tous les cas, ce sujet, je voulais simplement dire qu'il est très sensible au niveau de la population bisontine et qu'il faudra quand même le prendre en compte.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Je vais te répondre. Ce que je souhaiterais, c'est que quand il y a beaucoup d'interventions, vous puissiez limiter vos interventions, s'il vous plaît.

Alors les arbres, oui, c'est un problème, c'est pour cela que j'ai demandé au Préfet qu'il veuille bien nous accompagner. Après, il faudra faire des choix. Si l'on peut faire... moi, je vais le dire d'une façon très crue. Il y a 3 000 hectares de forêt à Besançon, 3 000 hectares ! Si on désire, on choisira entre 1 266 bus qui passent rue de la République ou 60 arbres de beau port sur le quai, qui portent bien sur le quai. Moi, je pense qu'effectivement on devra choisir, parce qu'on ne peut pas ne pas le faire passer au centre-ville pour certaines raisons, on ne peut pas l'empêcher... moi, je suis désolé, dans tous les tracés qui ont été remis à l'Etat, le tracé sur les quais il existe déjà, on l'a noté. On sait, tu as raison de le souligner, que le tracé par les quais il impose la suppression des arbres, parce qu'il n'y a pas la place. Il impose aussi de refaire le pont, mais de toute façon, le pont, il faudra le refaire dans quelques années. Bon, peut-être pas le même, mais il faudrait le refaire. Donc il faudra choisir. Moi, les arbres, j'y suis très attentif, ce sont... ce ne sont pas des cèdres du Liban, ce sont des platanes, c'est ça. Moi, je pense que ces arbres-là, on peut très largement trouver une mesure de compensation pour les replanter, me semble-t-il.

Mais demain aussi il faudra que l'on parle du problème de développement de la ville. Si, la ville, on ne peut pas la développer, la mettre au niveau, au standard des capitales régionales parce qu'il y a 60 arbres là-bas, je le sais, j'aurai des remarques par un certain nombre de personnes dans cette ville, mais après il faut choisir, parce que moi, entre 60 arbres que l'on peut facilement replanter sur le territoire d'une commune qui a 3 000 hectares de forêt, qui est une des plus grandes communes forestières de France, quand je mets cela en balance avec les 300 000 tonnes de CO₂ que l'on peut économiser en 20 ans avec un tramway, moi je demande à ma collègue Françoise PRESSE... je te pose la question : qu'est-ce que tu préfères, toi, élue verte, tu préfères 300 000 tonnes de CO₂ ou que l'on coupe 60 arbres et qu'on les replante ailleurs ? Moi, je vous dis très clairement que je préfère qu'on les replante ailleurs, parce que 300 000 tonnes de CO₂, ce n'est pas rien !

Par contre, tu le soulignes, cela ne va pas être facile. Tu as raison, Françoise, cela ne va pas être facile. C'est pour cela que je demande aux services... parce que ce sont les services de l'Etat qui m'ont demandé de passer par les quais, ils me l'ont même écrit, je pense donc qu'ils vont nous aider. Je pense qu'ils vont nous aider à passer par le quai. Parce qu'il y a un moment où il faut choisir, tu ne peux pas tout, tu ne peux pas vouloir supprimer les émissions de CO₂, faire un passage et puis en plus dire qu'on ne peut pas couper 60 arbres ! Moi, cela me gêne de couper 60 arbres, mais après il faut choisir le moindre mal, voilà ! Et les arbres, on peut très bien les replanter, voilà.

Ensuite.

Mme PRESSE.- Puisque tu me posais la question, je te réponds quand même.

M. LE PRESIDENT.- Oui, vas-y.

Mme PRESSE.- C'est paradoxal pour moi, évidemment je suis une inconditionnelle du tram, pas à n'importe quel prix, mais je suis favorable à un passage du tram en priorité par le centre-ville, ensuite par les quais, et avec des aménagements au plus près de la vie de ces arbres, à voir quoi. Mais je ferai très attention à ce dossier.

M. LE PRESIDENT.- Je n'ai pas compris ce que tu choisissais quand même.

Mme PRESSE.- Je suis une inconditionnelle du tram.

M. LE PRESIDENT.- Oui, ça je sais, mais à partir du moment où ce n'est pas possible par le centre-ville, tu choisis quoi ?

Mme PRESSE.- Eh bien les quais. Je choisis les quais.

M. LE PRESIDENT.- D'accord. Au moins que ce soit clair.
Philippe GONON.

M. GONON.- Oui, Monsieur le Président, merci. Je voudrais vous faire part quand même de mon étonnement toujours permanent sur cet oukase du Préfet, et je voudrais vous poser deux questions qui en découlent directement.

M. LE PRESIDENT.- Attendez ! Vous voulez toujours... écoutez, aidez-moi, ce n'est pas un oukase du Préfet. Le Préfet a écrit, il a reçu des notes des services centraux, le Préfet, comme c'est son rôle, il a répercuté cela, c'est lui qui a signé la lettre, ce n'est pas lui qui a décidé. Non, mais je dis cela...

M. GONON.- D'accord, je retire "oukase" et je ne parle que de la lettre de Monsieur le Préfet.

M. LE PRESIDENT.- Voilà, ce sont les services centraux.

M. GONON.- Mais sur le fond, sur le fond, Monsieur le Président, ce qui est vrai pour la Grande Rue ne l'est-il pas également pour la place de la Révolution et les quais ? Ne sommes-nous pas dans des périmètres sauvegardés ? Ne sommes-nous pas dans des zones où les fouilles sont peut-être possibles à nouveau ? Ne sommes-nous pas dans une zone où il y a des risques d'inondations ?

M. LE PRESIDENT.- Je vais vous répondre.

M. GONON.- Alors, sur la question de l'alimentation par le câble aérien, est-ce qu'il ne fallait pas aussi en parler sur ce nouveau tracé, et ne faut-il pas, avant tout, une garantie des services de l'Etat sur le nouveau tracé dans son sens alimentation par le sol ? Ne vont-ils pas nous refuser à nouveau l'autorisation de faire passer le tram par les quais, la place de la Révolution pour les raisons évoquées Grande Rue ?

Et ce que je voudrais vous proposer, c'est d'inverser les propositions que vous faites dans votre rapport, c'est de dire : « tant que je n'ai pas cette garantie-là, je ne dépense pas un seul centime d'études supplémentaires, et je n'engage pas un seul centime de travaux supplémentaires ».

J'ai une deuxième question à vous poser.

M. LE PRESIDENT.- Ah, je croyais que c'était cela les deux.

M. GONON.- La subvention de 30 millions était valable pour un tracé qui avait été étudié pendant des mois et des années entre l'Agglomération, les services de l'Etat, etc. A partir du moment où nous n'avons pas le même tracé, où nous n'avons donc pas le même projet, est-ce que cette subvention va être maintenue ou pas ? Et je propose à nouveau, je propose à nouveau que sans un écrit ferme et définitif de l'Etat nous n'engagions pas un seul centime de nouvelles études ou de nouveaux travaux sur ce nouveau tracé.

M. LE PRESIDENT.- Cher ami, vous me posez des questions et les réponses sont là. Alors je vais vous répondre, si, les réponses sont là, je vais vous répondre que je veux obtenir des garanties du Préfet. Je vous l'ai dit, le Préfet va me dire oui, comme ça, il faut engager, j'ai pris des contacts avec le Ministère des Transports, c'est en cours de négociation, tout cela, en cours de discussion.

Maintenant, ensuite un accord préalable à un engagement... la première question que vous me posez, elle est là, la réponse : *"Le Président demande à Monsieur le Préfet un accord préalable et un engagement à faciliter le passage par le tracé alternatif, notamment sur le plan patrimonial et environnemental (autorisation de poteaux et lignes aériennes de contact, arbres sur les quais, insertion urbaine, archéologie,...)"* Votre question, elle est là, elle est là ! J'ai compris que vous aimeriez... que vous voudriez qu'on inverse les choses.

M. GONON.- J'ai renversé simplement votre rapport en posant les deux conditions que vous posez, vous, comme des préalables indispensables à la poursuite des études ou des travaux.

M. LE PRESIDENT.- Sauf que c'est l'histoire de la poule et de l'œuf, pour que l'Etat puisse me répondre à cela il faut continuer à faire un certain nombre d'études, il faut avancer les choses, des études qui d'ailleurs... le gros des études est fait, le gros des études est fait. Il faut refaire ce petit bout d'étude qui a déjà été pré-engagé, puisque si je vous ressorts le dossier là, vous verrez que le tracé sur les quais, les études ont déjà été faites avec beaucoup de précision puisque nous l'avons étudié. Il y a un moment où il faut bien avancer pour faire des études pour avoir des réponses aux questions que l'on se pose.

C'est pour cela que ce n'est pas possible. La difficulté, c'est de savoir jusqu'où on peut aller, et les membres du Bureau le savent bien, j'ai dit : « allons toujours jusqu'à un niveau où c'est réversible, n'allons pas trop vite trop loin. » Donc aujourd'hui je suis bien obligé de vous demander l'autorisation, et c'est ce qu'a très bien compris le Bureau, de continuer à avancer pour pouvoir apporter des réponses à toutes ces questions.

Quand j'ai vu Monsieur PERIGNON je lui ai posé la question, parce que la question, vous imaginez bien que la question des LAC sur la place de la Révolution, c'est une vraie bonne question, c'est une vraie bonne question que j'ai posée, quand j'ai vu Monsieur PERIGNON, il y a 2 mois. L'inspecteur général m'a fait une réponse qui me satisfait, je ne peux pas vous en dire plus. Et j'ai demandé à Monsieur le Préfet qui me l'a encore confirmé ce matin, qu'il avait demandé une mission en début janvier, ce n'est pas dans 6 mois, à l'inspecteur général PERIGNON pour venir ici pour que nous puissions discuter de ces problèmes. Si, effectivement, on nous dit qu'on ne veut pas de LAC sur le quai, il ne faut pas couper les arbres et il ne faut pas de LAC place de la Révolution, d'abord je vais me rasseoir pour reprendre mon souffle, et puis je vais dire qu'on me dise comment on peut faire pour que, quand même, on respecte les objectifs du Grenelle de l'environnement qui est l'objectif des 3 x 20 pour lequel nous nous battons tous, enfin moi, beaucoup ici, et vous aussi, je le sais, c'est-à-dire diminuer les émissions de CO₂ dans cette ville. Il faut après faire des choix, gouverner aussi c'est choisir, on ne peut pas tout avoir.

Alors le tracé sur le quai, effectivement, je pense qu'il imposera certainement des coupures d'arbres, mais on va leur demander, c'est marqué là : « arbres sur les quais, insertion urbaine, archéologie ». L'archéologie sur la place de la Révolution, on sait très bien que cela a été fouillé très récemment puisqu'il y avait une fontaine, on a fait une ligne de bus. Ce n'est pas impossible que l'on ait encore... que l'on doive fouiller, sauf que si on fouille sur la place de la Révolution, c'est vrai qu'en matière de temps c'est moins impactant que de fouiller dans la Grande Rue, parce qu'on peut... il y a un peu plus de place. Mais si, demain, il y avait une demande non pas du Préfet, parce que je ne veux pas me bagarrer avec le Préfet, mais des oukases de l'Etat... mais oui, je vous le dis ! Parce que moi je veux essayer d'avancer avec les gens qui veulent m'aider ! Il m'a dit : « je mettrai mes services... je travaillerai avec vous », je ne veux pas rentrer en guerre avec lui, moi ! Je ne veux pas entrer en guerre avec lui puisqu'il veut m'aider. Si, par contre, le Ministère de la Culture me dit : « Monsieur le Maire, je ne veux pas de LAC dans la Grande Rue, je ne veux pas passer par la place du 8 Septembre, je ne veux pas que vous passiez par la place de la Révolution, je ne veux pas que vous coupiez les arbres sur les quais », je vais voir Monsieur BORLOO et je lui dis : « Monsieur BORLOO, dites-moi comment je fais pour respecter les objectifs du 3 x 20 alors que vos collègues, là-bas à la culture, ils ne veulent pas que je fasse un transport en commun » voilà ! Bon, j'irai expliquer cela à Frédéric MITTERRAND, je pense qu'il comprendra !

Voilà, donc oui, ces questions posées sont bonnes, elles sont tellement bonnes que je les ai déjà mises dans le rapport, et qu'intervertir, ce n'est pas possible d'intervertir parce qu'il faut avoir un minimum d'informations pour continuer à avancer en engageant le minimum. Parce que vous savez, je sais que c'est très sensible, le problème de l'argent, et vous avez raison, mais j'ai tout de même, dans cette ville et cette agglomération, une réputation qui est de ne pas foutre l'argent par les fenêtres, et je suis très heureux que l'on pense cela de moi parce que cet argent, il est dur à gagner, et on sait qu'effectivement c'est très très dur à gagner, et il faut être respectueux de tout cela. Il y a donc un moment où il faut savoir engager les dépenses pour pouvoir aller un peu plus loin, parce que ce dossier-là a été soutenu par tout le monde, les Députés l'ont soutenu, je le sais ! Madame BRANGET m'a dit : « j'ai soutenu votre dossier », Monsieur GROSPERRIN m'a dit : « j'ai soutenu ce dossier », je l'ai dit. L'Etat m'a dit : « Eh bien oui, c'est un bon dossier ». Bon, maintenant il faut qu'on avance, il faut qu'on avance !

M. GONON.- J'ai une deuxième observation, si vous le permettez.

M. LE PRESIDENT.- Je vous en prie.

(Protestations dans la salle)

M. GONON.- On va parler un petit peu argent aussi, si vous le permettez ! Simplement, ces nouvelles dispositions qui feraient que l'on passerait par les quais, le pont Battant, etc. Est-ce que vous avez chiffré le coût de ce nouveau tracé ?

M. LE PRESIDENT.- Je suis en train de dire qu'il faut faire des études pour le faire, ça !

M. GONON.- Attendez ! Est-ce que je peux terminer ma question ?

M. LE PRESIDENT.- Bien sûr.

M. GONON.- Je sais que vous ne l'avez pas fait, mais simplement je voudrais vous rappeler deux éléments qui sont issus de l'actualité récente. J'ai vu que la ligne TGV venait de passer de 2,3 milliards à 2,6 milliards et il y a encore 2 ans de travaux, et j'ai vu Monsieur Laurent FABIUS qui vient, alors qu'il avait inauguré son tramway en 1994, de faire un appel d'offres pour changer toutes ses rames de tramway parce qu'elles sont, effectivement, trop petites. Mais au bout de 15 ans, au bout de 15 ans, et non pas de 30 ou 40 ans comme le disait Jean-Claude ROY, il va être obligé de lancer un nouvel amortissement sur l'ensemble de ces rames.

Est-ce que ce genre de choses sont des choses qu'il va falloir intégrer ou pas dans les nouveaux calculs que vous allez faire ?

Dernière chose. L'INSEE a publié ce matin ses prévisions de chômage pour l'année 2009, 2010, pardon ; 126 000 emplois détruits au 1^{er} semestre, et sans doute 80 000, c'est-à-dire 200 000, à nouveau détruits en 2010 après les 500 000 de 2009. Est-ce que ça, c'est également inscrit dans vos projets lorsque vous réécrirez votre budget d'investissement ?

M. LE PRESIDENT.- Mais bien sûr ! Ecoutez, Monsieur FABIUS, je sais, il m'a même contacté, il m'a même proposé si je ne voulais pas racheter ses rames. Vous voyez, je le sais. Mais vous savez, c'est la rançon du succès, vous êtes en train de m'expliquer que le tramway, ça fonctionne, justement, puisqu'il est obligé de changer ses rames parce qu'il y a trop de monde dedans. C'est exactement le problème qu'ils ont à Clermont-Ferrand qui est une ville qui ressemble tout de même beaucoup à Besançon, d'une taille à peu près identique à Besançon. Ils ont un problème, je vous l'ai dit, parce qu'il y a trop de monde dans le tram. Mais quand vous allez dans Clermont-Ferrand, les commerçants sont plutôt contents, et puis il n'y a plus trop de voitures dans la ville parce que la ville a été débarrassée des voitures, il y a de la place pour que les clients viennent dans les commerces au centre-ville, mais il y a tellement de monde dedans qu'ils sont obligés de racheter des voitures. Il y a, je crois, Jean-Claude, 67 000 voyageurs par jour alors qu'ils étaient partis sur 40 000, en 2 ans ! En 2 ans ! Et ils rachètent six rames. Le problème, il est là.

Alors, l'investissement, vous dites que c'est 15 ans là-bas, chez FABIUS, à Grand Quevilly, d'accord, mais les rames ne sont pas foutues, elles ne sont pas foutues, ils vont les changer pour en reprendre des plus grandes mais ils vont les revendre à leur valeur d'amortissement, donc ce n'est pas... Moi, je vais vous dire, si demain, dans 15 ans ou dans 20 ans c'est un tel succès qu'on est obligé de les revendre à quelqu'un qui démarrera pour pouvoir régler encore mieux le problème des déplacements dans l'agglomération, moi... alors je vous rassure, tous ceux qui attendent que je m'en aille, dans 15 ans, de toute façon c'est sûr, je serai parti. Mais ceux-là pourront effectivement décider de ce qu'il faut faire.

Vous êtes en train de me dire que cela fonctionne bien, vous êtes d'accord, Philippe ? Bon voilà. Alors on l'a inscrit, parce que dans ce qu'on vous propose là en termes de fonctionnement, le renouvellement du matériel dans 30 ans il est inscrit dedans, il est inscrit.

Ce qu'on appelle le GER, le Grand Entretien Renouvellement, c'est inscrit dans notre bilan, on n'a pas fait cela n'importe comment, c'est inscrit, c'est-à-dire qu'on a prévu, dans ces 200 millions, le remplacement et l'entretien des rames au bout de 30 ans pour que dans 30 ans on puisse racheter des rames.

Marie-Odile CRABBE-DIAWARA.

Mme CRABBE-DIAWARA.- Oui, merci Monsieur le Président.

Depuis notre vote de l'année dernière où nous nous sommes prononcés pour un tramway sur fer passant par le centre de la Boucle, je remarque que la communication sur ce dossier à destination des délégués communautaires, et plus encore à destination des habitants de la CAGB, a fait défaut. Dès lors, comment s'étonner que des habitants relayés par des élus mettent en doute la pertinence de ce projet alors qu'il est structurant pour la CAGB et même au-delà et pas seulement pour la ville ? Pourtant, l'intérêt des habitants extérieurs à Besançon est bien de pouvoir circuler dans la ville en utilisant un moyen de transport performant. La preuve en est d'ailleurs toutes les questions posées sur les parkings-relais qui viennent de façon récurrente. Ce manque de communication est un point de fragilité important de ce dossier. Il aurait pourtant été facile de lever cette hypothèque plus tôt, et nous aurions pu porter tous ensemble avec la force nécessaire ce grand projet.

Alors que l'Etat avait montré tout son intérêt pour ce projet, en particulier par la promesse de la subvention de 30 millions...

M. LE PRESIDENT.- C'est plus qu'une promesse, c'est acté.

Mme CRABBE-DIAWARA.- De nombreuses questions sont tout à coup évoquées par le Préfet, nous en avons parlé, les lignes aériennes de contact, le gabarit, l'aménagement des quais place du 8 Septembre. En fonction de ses nouvelles contraintes révélées plus que tardivement, il nous est proposé d'étudier le tracé par les quais. La lecture des deux rapports suivants nous indique déjà de nouveaux coûts liés à ce changement pour un montant de 633 000 €.

Ces études supplémentaires vont entraîner un retard d'au minimum un an. En outre, leur coût et leur durée visent un tracé dont la faisabilité technique et financière reste à démontrer. Soumis aux contraintes patrimoniales du plan de sauvegarde et de mise en valeur de Battant opposable depuis 1992, contrairement à celui de la Boucle qui est en cours d'élaboration, qui ne permet pas une desserte pertinente de la Boucle alors qu'elle concentre entre Granvelle et la rue de la République le potentiel de passagers le plus important, et qui ne supprime qu'insuffisamment le passage des 1 400 bus transitant quotidiennement par la Boucle.

Tant du point de vue financier que du point de vue de l'avis final de l'Etat, rien ne nous indique que ce tracé sera finalement plus viable que celui par le centre-ville, car même si le Préfet lève les contraintes sur le tracé des quais alors qu'il se refuse à le faire sur le tracé de la Boucle, rien ne nous garantit que des actions contentieuses ne feront pas capoter définitivement le projet.

Pour nous, le tracé par le centre-ville reste le plus pertinent, c'est celui qu'il faut continuer à défendre. De plus, vous l'avez rappelé, un tramway sur fer est bien sûr la meilleure technologie car c'est celle qui permet de transporter plus vite de manière plus confortable un plus grand nombre de voyageurs contrairement au BHNS. Le projet sur fer par le centre-ville correspond le mieux aux besoins des usagers et permettra de maintenir l'attractivité des commerces du centre-ville pour tout le bassin économique bisontin.

Contrairement à mon vote en Bureau, je voterai donc contre ce rapport. Vous l'avez bien compris, je ne suis pas contre le tram, mais je suis contre ce nouveau tracé.

M. LE PRESIDENT.- Bien, je regrette que tu aies changé d'avis entre le Bureau et aujourd'hui, mais enfin tu as le droit. Donc il y aura un vote contre, une abstention...

Mme CRABBE-DIAWARA.- Deux votes contre.

M. LE PRESIDENT.- Deux votes contre.

Tu as raison, on est certainement trop honnêtes en matière de communication. Tout était prêt et j'ai refusé de lancer... je pourrai vous montrer... ce sera collecter un jour, j'ai refusé de lancer cela tant que nous n'avions pas le résultat des études, parce que je n'ai pas voulu lancer une communication importante tant que nous n'avions pas effectivement eu un certain nombre des études au niveau du prix. Peut-être ai-je eu tort, mais nous avons décidé cela en Bureau, de ne pas aller trop vite pour être sûr que nous restions dans l'enveloppe financière, parce que si nous avons communiqué et qu'après avoir communiqué très fortement, après avoir mis l'eau à la bouche à tout le monde, on disait : « cela ne tient pas dans l'épure financière », on m'aurait reproché, et peut-être toi qui es très attentive aux finances, tu m'aurais reproché d'avoir lancé un projet sans bien mesurer les conséquences financières.

Donc on a pris l'inverse, moi je ne suis pas pressé, je ne suis pas un fou furieux de la communication par rapport à cela, on a tout de même fait une concertation sur toute la ville, il y a eu je ne sais combien de réunions dans la ville, on a fait beaucoup de réunions sur le secteur, on a rencontré... combien ?

M. ROY.- 38 réunions.

M. LE PRESIDENT.- 38 réunions quand même sur le secteur ! D'ailleurs, au passage, il n'y a quand même pas beaucoup de monde qui est venu, même les élus, je ne les ai pas tous vus. Je ne veux pas faire l'injure de ressortir ceux qui sont venus et ceux qui ne sont pas venus, mais il y a des élus qui ne sont pas venus. Donc, on n'a pas voulu trop communiquer avant que l'on soit sûr de la faisabilité.

Alors maintenant, j'entends ce que tu dis, tu dis... bon, d'abord l'autre jour tu étais d'accord, aujourd'hui tu n'es plus d'accord, bon, entre-temps il a dû se passer des choses, peu importe. Simplement, l'autre tracé il ne sera pas accepté, et je précise quand même qu'il n'est pas arrêté, il est suspendu. C'est-à-dire que les études qui ont été faites, on les a toujours, il est suspendu. Maintenant, moi j'essaie de trouver des solutions, parce que je fais quoi ? J'arrête, je me bloque, je rentre en contentieux avec le Préfet ? Dans 5 ans on y sera encore, parce qu'il y aura recours sur recours et il y en aura encore. Donc moi, ce n'est pas ça, et puis je vous le dis, arrêtez de dire, ce n'est pas localement que cela s'est fait, ce n'est pas au niveau du Préfet, c'est au niveau national. C'est les rapports qui ont été faits par la direction de l'architecture et du patrimoine, c'est ça qui a tout déclenché, voilà.

Et puis moi je vois des difficultés, j'essaie de trouver des solutions, c'est ça que je vous ai expliqué. J'essaie de trouver des solutions pour avancer, parce que ce que tu dis par rapport aux transports dans les années à venir, c'est vrai, tu as raison, tu as raison !

Christophe LIME.

M. LIME.- Je vais essayer d'être rapide.

Bon, on ne va pas revenir sur notre position puisqu'elle avait été exprimée lors du Conseil Communautaire de décembre 2008, simplement peut-être dire que c'est un peu désagréable, quand on est contre, de se faire traiter un peu de ringard et de concilier...

M. LE PRESIDENT.- J'ai dit ça, moi ?

M. LIME.- Dans le journal d'aujourd'hui, c'était marqué que ceux qui étaient contre le tram étaient ceux qui, il y a un siècle, auraient été contre l'arrivée du train. J'ai trouvé cela un peu désagréable, je le dis comme ça.

M. LE PRESIDENT.- Tu as pris cela pour toi ?

M. LIME.- Heu... (Rire)

M. LE PRESIDENT.- Oui, mais vous savez, moi ce n'est pas toi que je visais.

M. LIME.- Il n'y avait pas les noms, mais...

M. LE PRESIDENT.- Si tu l'as pris pour toi, je retire cela, ce n'était pas toi que je visais.

M. LIME.- Je tiens à rappeler tout de même que pour notre part on soutient totalement le fait d'avoir un TCSP, là-dessus on était totalement d'accord, c'est sur le moyen derrière, y compris une adéquation entre les moyens financiers, la technique sur laquelle on avait un certain nombre d'interrogations, y compris nous on s'est toujours refusés à dire que ceux qui avaient fait un autre choix étaient des gens qui étaient des sans tête et compagnie. Je crois que cela a été réfléchi, il y a eu un débat, il continue à être aujourd'hui, et toutes les positions sont respectables avec tout ce que cela peut comporter, moi je tenais tout de même à le dire au départ.

Y compris dire que si on a fait des orientations, il semblerait tout de même que dans l'appel à projet de l'Etat, il doit y avoir, j'ai compté, 90 % des villes de moins de 200 000 habitants qui ont fait un choix de BHNS. Donc cela voudrait dire que... reprends les appels à projet, parce qu'il faut tout dire et moi je les ai repris avec tout ce que cela peut comporter, et tu sais, Jean-Claude, que je travaille un peu sur les dossiers. Donc cela veut dire qu'il y a un certain nombre d'orientations. Je me suis rapproché y compris des deux élus qui sont proches de nous sur Belfort et Montbéliard pour savoir pourquoi ils avaient fait le choix d'un BHNS, c'est entre autres par rapport à la crainte du coût. Et moi j'ai rencontré l'adjoint à la voirie et aux déplacements sur la ville de Montbéliard, y compris la liaison entre Belfort et Montbéliard ne se fera pas en tram alors qu'il peut y avoir la capacité pour pouvoir le faire entre Belfort et Montbéliard. Ils ont une crainte au niveau du coût, et c'était un peu la crainte que l'on pouvait avoir.

Je me suis rapproché aussi de Dijon parce que j'ai vu qu'il y avait un de mes camarades qui soutenait le projet sur Dijon, sauf que le projet sur Dijon, on est avec un VT qui est environ 4 ou 5 fois supérieur au nôtre.

M. LE PRESIDENT.- Non, non.

M. LIME.- Si, si. Tu regarderas bien, cela veut dire que quand on a des mannes financières, en tout cas la taxe professionnelle elle est 5 fois supérieure à la nôtre avec tout ce que cela peut comporter.

M. LE PRESIDENT.- Non, ça, c'est ce que l'on disait, j'ai redemandé aujourd'hui, je croyais... elle est inférieure, vous m'avez dit, Jean-Paul, inférieure à Montbéliard.

M. LIME.- Non, je parle de Dijon, là.

M. LE PRESIDENT.- Oui, je parle de Dijon.

M. LIME.- La taxe professionnelle est inférieure à Dijon qu'à Besançon ?

M. LE PRESIDENT.- C'est ce qu'on m'a dit aujourd'hui, j'ai reposé la question aujourd'hui. il a été dit, effectivement, entre autres...

M. LIME.- Je ne parle pas de Montbéliard, moi. Je parle de Montbéliard, qu'ils ont fait un choix de BHNS....

M. LE PRESIDENT.- Il a été dit...

M. LIME.- Attends, je finis, parce que c'est toujours compliqué après quand on n'a pas un suivi et j'ai dit que je prenais la parole 4 ou 5 minutes, donc je vais essayer de les tenir.

Donc c'est des choix avec tout ce que cela peut comporter, y compris en termes d'évolutions, y compris la présentation tout à l'heure sur le fait de dire « tous les 15 ans ou tous les 30 ans », il faut savoir que dans le GER il est prévu deux renouvellements sur 30 ans. Il ne faut donc pas dire n'importe quoi, non plus ! C'est-à-dire que si tu fais du renouvellement deux fois, c'est programmé dès le départ à l'intérieur du GER, et quand on donne les masses de financement, y compris avec le BHNS, c'est prévu avec un renouvellement tous les 15 ans. Il ne faut donc pas dire le contraire sur un certain nombre de choses. Le financement... on ne dit pas : « le tram c'est tous les 30 ans et ça coûtera deux fois moins cher », ce n'est pas vrai. Oui, dès le départ le BHNS est prévu avec un GER qui est le double, et c'est les chiffres qui sont annoncés dès le départ. Donc là aussi, faisons attention. Y compris sur la capacité, parce qu'il y a un débat sur la capacité. Donc moi j'ai repris les études EGIS-RAIL 2007 et SYSTRA 2008 sur lesquelles on s'appuie pour pouvoir faire.

La proposition, et cela a été dit par Jean-Claude tout à l'heure, 1 200 passagers / heure pointe, avec une augmentation conséquente par rapport à ce qu'on a aujourd'hui qui est déjà un réseau de haute performance, c'est-à-dire qu'aujourd'hui on a un réseau qui transporte énormément de passagers. On augmente encore une nouvelle fois, et je rappelle que le BHNS il est prévu jusqu'à 1 500, donc il a encore une réserve de 25 %. C'est les chiffres que vous nous avez donnés, c'est les chiffres EGIS-RAIL...

M. LE PRESIDENT.- Avec un passage toutes les 3 minutes !

M. LIME.- 4 minutes.

M. ROY.- Non, 3.

M. LIME.- Moi j'ai repris les documents EGIS-RAIL 2007, SYSTRA 2008, on est bien d'accord ? Vous les regarderez ; 1 500 ça passe à 4 minutes, c'est marqué à l'intérieur du document. Je m'appuie que sur les documents de l'Agglomération, je ne les invente pas. Donc à partir de là, aujourd'hui, l'analyse qu'on avait, c'est un coût global par rapport à un certain nombre de choses, notre grande crainte, y compris avec un certain nombre de difficultés qui sont liées à la ville avec y compris d'autres difficultés parce que le passage par les quais, il va y avoir aussi la problématique du pont Battant, qui paie le pont Battant ? Ville / Agglomération, etc. Donc on voit bien qu'aujourd'hui l'ensemble des coûts, et notre approche qu'on avait au niveau de l'Agglomération, c'était aussi une approche au niveau de la ville sur le fait de dire : « oui, le tram c'est très très bien », ce n'est pas la peine de venir me dire que le tram ce n'est pas bien. Le tram, il y a encore mieux, il y a encore le tram-rail, c'est encore mieux !

M. LE PRESIDENT.- le tram-train.

M. LIME.- C'est-à-dire que vous allez directement... le tram-train, excuse-moi, le tram-train ça veut dire qu'y compris on pourrait reprendre, à partir de nos voies de desserte, y compris des voies de tramway.

Oui, on peut toujours mieux, mais notre étude par rapport à un certain nombre de choses, c'était de s'adapter par rapport aux capacités, s'adapter par rapport aux moyens, et c'était pour tout cela qu'on était arrivé... il n'a jamais été dit de notre part que le tram n'était pas bien. Je tiens quand même à le dire parce qu'il y a tout de même des propos qu'il faut savoir relativiser.

M. LE PRESIDENT.- Non, la fréquence de 1 500... bien sûr, si tu fais des convois de bus, tu peux aller même jusqu'à 2 000, pourquoi pas ? Il faut savoir qu'à 4 minutes... vous savez que quand le fonctionnement d'un transport en commun, Jean-Claude me le disait et je pense que c'est vrai, c'est qu'il y a 75 % du coût de fonctionnement c'est les salaires. Quand tu as un tram, enfin un BHNS toutes les 3 ou 4 minutes avec une capacité de 90, ou un toutes les 6 minutes avec une capacité de 135, tu vois, ce n'est pas le même coût, parce que dans le bus tu auras un conducteur pour 90, dans le tramway tu en as un pour 150, et cela, ça fait 75 % du coût de fonctionnement.

Ce n'est donc pas exactement la même chose. Bien sûr, tu peux même faire... et puis ne perdons pas de vue aussi qu'un des inconvénients du BHNS tout de même, c'était d'ailleurs un des inconvénients du PHILEAS mais qui avait d'autres avantages, si le PHILEAS avait existé je crois que... tu le sais très bien, cela se discutait largement. Moi, j'en avais parlé à un certain nombre, j'avais même une maquette dans mon bureau, et puis je l'ai rangée parce que cela ne fonctionne pas. Mais l'intérêt du tramway, c'est que c'est électrique et que ça ne pollue pas, et qu'on sera tout de même en avance, au niveau de l'Agglomération, pour les années à venir, parce que les normes elles augmentent chaque année, actuellement on en est aux normes... je crois que ça s'appelle le niveau 4, c'est ça ? Les moteurs, pour les moteurs, comment ils appellent cela ?

M. ROY.- Euro 5.

M. LE PRESIDENT.- C'est euro 5. On sera peut-être à euro 7 ou à euro 8 dans quelque temps, ce qui veut dire que l'ensemble de nos systèmes de transports, ils ne seront même plus aux normes, que le transport par traction électrique, c'est tout de même autre chose ! Voilà.

Mais moi, je n'ai pas voulu dire que tu étais... bien sûr, tu le sais bien, ringard. Simplement, je dis que par rapport à cela il faut aussi parler de choses comparables. Entre Belfort / Montbéliard, quand d'ici tu vas à Belfort / Montbéliard c'est tout droit sur l'autoroute, ce n'est pas le même problème que de passer dans les rues d'une ville, de desservir une ville, ce n'est pas pareil.

A Nantes, pourquoi ils avaient fait un bus-way ? C'est parce qu'à Nantes c'était pour l'aéroport, c'est quasiment tout droit, c'est donc une problématique qui est différente. Parce que vous savez, on a, enfin tous ensemble, on a étudié cela, c'est vrai que le choix n'était pas facile.

Alors, Edouard SASSARD, ensuite Pierre CONTOZ et... Monsieur SASSARD.

M. SASSARD.- Merci. Je vais être rapide, condensé comme vous l'avez demandé.

M. LE PRESIDENT.- Prenez le temps qu'il faut.

M. SASSARD.- Je pense que la situation, comme vous l'avez très bien dit tout à l'heure, nous laisse du temps, je pense que cela vaut le coup et c'est nécessaire de prendre le temps de faire le point sur les projets sur les 6 à 7 mois qui viennent. Vous connaissez nos réserves, je ne vais pas revenir dessus, on les a déjà présentées l'année dernière, on les a présentées en cours d'année, voilà. Vous connaissez nos propositions, et puis vous connaissez aussi les réactions des différentes institutions, il n'y a pas que les commerçants, il y a aussi le MEDEF, il y a aussi UIMM, il y a aussi la CCI, il y a aussi des habitants. Il y a quand même un certain questionnement, donc il n'y a pas que les commerçants dans la contestation.

Prenons du temps pour qu'en marge de cette étude supplémentaire, qui va tout de même coûter 500 000 €, pour que nous travaillions sur un deuxième projet. Il faudrait que les 7 mois qui viennent soient à la fois l'étude par les quais puisque vous le souhaitez, mais en même temps avoir une deuxième possibilité, un plan B, une alternative de qualité de travail. Je pense que ce serait important. Cela nous laisse un petit peu de temps, et surtout cela nous permet de prévoir les différentes situations. Si, dans un an ou 7 mois vous vous rendez compte que les quais, ce n'est pas possible, cela coûte trop d'argent ou que la situation économique ne peut pas, ne l'admet pas, comment on fait ? Comment on fait dans 7 mois ? Comment on fait, quelle est la situation ? On se retrouve avec plus rien.

Je pense donc qu'il faut qu'en même temps que l'on travaille sur cette alternative quai, qu'on puisse travailler sur cette alternative quai, qu'il y ait cette autre alternative de bus qui semble ressortir, qui fait tout de même consensus de façon transversale...

M. LE PRESIDENT.- Non, non !

M. SASSARD.- Quand même régulièrement cela revient, je pense donc que cela mérite tout de même réellement qu'en marge de votre premier... de ces études sur les 7 mois qui viennent, on ait un projet, un plan B qui d'ailleurs est indispensable, parce que s'il n'y a plus rien derrière c'est tout de même la catastrophe.

Ensuite, aux termes de ces 7 mois, comme on a eu le droit là... moi, je trouve que c'est bien, parce que tout le monde s'exprime, toute tendance, et ce n'est pas purement bisontin. Il faut qu'on ait la possibilité de voter de façon libre et donc par le biais d'un vote à bulletin secret. Sinon, le risque, moi c'est ce que je pense, c'est que justement il y ait des gens qui demandent le référendum. C'est un peu un risque alors que nous, par exemple, on était contre le référendum, parce qu'on a dit que nous on a été élus, on est délégués communautaires, on doit représenter la population, on n'a pas lieu qu'il y ait un référendum. Nous-mêmes, nous devons pouvoir prendre la parole et nous exprimer et donner notre avis.

Donc je pense qu'on peut... il faudrait se cadencer, je pense, sur ce planning, en disant : « on marque le pas, on réfléchit, on étudie ces deux possibilités, on en débat et dans 7 mois eh bien on vote tous ensemble à bulletin secret », et cela me paraîtrait la meilleure des solutions.

Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT.- Tout d'abord par rapport aux remarques, quand vous disiez tout à l'heure qu'il est très transversal, le bus, non, Monsieur SASSARD, non ! On a donné beaucoup d'échos à ceux qui ont parlé du bus, ce n'est pas très transversal. Je dis au contraire beaucoup de remarques. Maintenant, que l'on dise qu'il y a des difficultés, il y a des personnes qui me disent : « surtout tenez bon ». Mais moi je ne vois pas les choses « tenir bon » ou « mal tenir », ce n'est pas comme cela que je vois les choses.

La CCI, écoutez, je vais rencontrer à nouveau le Président. Je suis surpris, j'ai là les... la plupart des CCI où il y a des tramways, ils ont tous soutenu les projets, tous ! J'ai là, j'ai Clermont-Ferrand, j'en ai d'autres, j'ai Angers, Dijon. A Dijon, la CCI elle est derrière... mais c'est normal, quand vous dites à un président de CCI : « écoutez on veut faire, mettre en place un moyen de transport pour que les gens de toute votre agglomération ils viennent au centre de la ville », généralement les commerçants disent oui et puis la CCI dit oui. Parce qu'en fait le problème est là, est-ce que vous voulez... alors passage par le quai ou par la ville, est-ce que vous voulez au fond qu'on amène les gens de l'extérieur de la ville, de l'extérieur de l'agglomération, est-ce qu'on les incite à venir par un moyen de transport rapide au centre-ville pour dynamiser le commerce au centre-ville, ou est-ce que vous ne voulez pas de cela et que vous voulez qu'on aille plutôt dans les zones commerciales de périphérie ? Généralement, les commerçants disent : « on aime mieux qu'on mette un moyen de transport en commun qui amène les gens chez nous ».

C'est d'ailleurs ce qu'ils avaient dit en juin 2008 dans un excellent journal qui s'appelle, qui s'appelait à l'époque l'Hebdo de Besançon, où le Président avait dit : « Je suis pour le tracé en centre-ville, il faut que cela passe le plus près des commerces », j'ai le... Jean-Claude, trouve-moi la page, je vais vous le montrer.

Il faut savoir ce qui va être vrai. C'est vrai que même le Président de l'union des commerçants avait dit après : « il faut que ça passe par le quai » et que maintenant il n'en veut plus du tout. Bon, mais moi je ne vais pas polémiquer, je vous ai dit : « ma porte est ouverte ».

Donc les Chambres de Commerce et d'Industrie, globalement elles sont d'accord, ou elles discutent, et je le comprends, c'est sur ce problème de versement transport, voilà, c'est là-dessus qu'elles discutent.

Moi, je ne suis en guerre avec personne, et spécialement pas avec le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie avec qui j'ai d'excellents rapports, et je continue à les avoir.

Vous voyez : « 24 juin 2008, plus le tram passera près des commerces, mieux ce sera », et je vais vous dire l'argumentation parce qu'elle est quand même fort de café : « sur le principe l'union des commerçants, nous sommes favorables à ce qu'il passe par la Boucle afin d'y faire venir une clientèle qu'on ne touche pas aujourd'hui », c'est vrai, c'est ce que je viens de vous dire, « pour nous, c'est clair, il faut redynamiser ce commerce de la Boucle, et en ce sens plus le tram passera près des commerces, mieux ce sera. En plus, il est important d'arriver à rééquilibrer les flux de piétons en faveur du haut de la Grande Rue, de la rue Bersot et de Saint-Amour, faire passer le TCSP ici pourrait le permettre » 24 juin 2008, le Président de l'union des commerçants.

Je ne vous donne pas le... septembre 2008, ce n'est pas la peine, ce n'est pas l'objet du débat. Donc le MEDEF, moi je suis prêt à le rencontrer. Vous savez, cela peut peut-être en décevoir certains, mais je n'ai pas de mauvais rapports avec le MEDEF non plus parce que je sais très bien qu'on a besoin du MEDEF et de l'UIMM pour faire venir des emplois ici, donc je suis prêt à discuter avec eux.

Quant au vote à bulletin secret, je vais vous dire, Monsieur SASSARD, et vous l'avez dit vous-même : « nous, on est là, on représente les Bisontins », nos collègues représentent l'Agglomération, je pense qu'il est normal que chacun... nous sommes porteurs de mandats, pourquoi se cacher derrière un vote à bulletin secret ? Cela dit, s'il y a un tiers qui le demande, on le fera, c'est le règlement intérieur. Mais moi, je pense que devant une responsabilité comme cela il est normal que l'on sache ce que pensent les élus qu'on a mandatés pour nous représenter. C'est normal ! C'est quoi, cette façon de faire, de dire : « je vote comme ça, en catimini. Je vote, je ne veux pas qu'on sache ce que je vote », non ! Quand on vote à des élections, c'est normal, le voisin n'a pas besoin de savoir ce que l'on vote, mais là, ici, on n'est pas là à titre personnel, on représente les habitants de l'agglomération, donc il est normal, Monsieur SASSARD a tout à fait le droit, c'est très respectable, comme Monsieur LIME, ou comme Madame CRABBE-DIAWARA - comme ça vous voyez qu'il y en a pour tout le monde -, de voter contre, mais ils le disent.

Vous, vous dites : « on est contre », eh bien vous le dites ! Pourquoi vouloir se cacher en disant : « je ne veux pas qu'on sache ce que je vote » ? C'est tout de même une curieuse conception de la démocratie que de vouloir faire comme cela un peu des coups... je ne veux pas dire en douce, mais presque. C'est normal que l'on sache ce que vous pensez. Vous avez été élu, assumez ce que vous pensez ! Vous ne pouvez pas dire : « on va voter à bulletin secret ». Cela dit, si un tiers des personnes le demande, on le fera, c'est le règlement, je respecterai le règlement, mais je le déplorerais.

Ecoutez, ici j'ai assez souvent des désaccords avec un certain nombre, entre autres de mes vice-présidents quelquefois, de moins en moins d'ailleurs, mais cela m'arrivait, et ils n'ont jamais été sanctionnés parce qu'on n'était pas d'accord. Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, ce soir, qui est Vice-Présidente n'est pas d'accord, elle ne va pas... elle s'est exprimée très clairement ce soir. Elle n'est pas d'accord, elle n'est pas d'accord ! Je ne vois donc pas pourquoi il faut faire cela un peu en cachette. Vous avez le droit de ne pas être d'accord, eh bien vous le dites.

Alors maintenant, quant à ce que vous dites sur le fait qu'il faut attendre, moi je pense que l'on doit continuer à travailler, que l'on doit continuer à avancer. Si, demain, ce n'est pas possible, on verra, mais il faut tout de même essayer... nous pensons que ce tram c'est le meilleur moyen. Si on n'y arrive pas, Monsieur SASSARD, eh bien peut-être qu'effectivement on reviendra là, mais il faut que l'on continue à avancer. Il faut que l'on continue à avancer parce que tout instant perdu ne se rattrape jamais.

Monsieur CONTOZ.

M. SASSARD.- Je peux répondre ?

M. LE PRESIDENT.- Non, c'est Monsieur CONTOZ, vous prendrez la parole après. Non, vous la voulez tout de suite ?

M. SASSARD.- Simplement, rapidement, très rapidement, après je laisse la parole à Monsieur CONTOZ.

M. LE PRESIDENT.- Allez-y pour une deuxième intervention.

M. SASSARD.- Hyper-rapidement.

Que toutes les CCI disent oui et que ce soit seule celle du Doubs...

M. LE PRESIDENT.- Pas toutes.

M. SASSARD.- Une grande partie.

M. LE PRESIDENT.- Je vais vous dire, Monsieur SASSARD...

M. SASSARD.- Non, je reprends tout de même vos propos....

M. LE PRESIDENT.- Ce sont celles qui ont un tramway qui disent oui, celles où il est en cours de construction, elles sont plus...

M. SASSARD.- Vous avez un double langage-là, parce que vous avez dit précédemment quand même qu'une grande majorité disait oui, ça m'étonne tout de même que celle du Doubs soit la seule à dire non. Cela peut peut-être faire réfléchir et donner la puce à l'oreille.

Ensuite, c'est ce que je disais tout à l'heure, il y a bien un lien entre le financement et le choix du TCSP. Quand on parlait, sur le rapport d'avant, en disant on verra dans le cadre des orientations budgétaires, etc., non, les deux sont liés, et à la limite les deux rapports, taxe versement transport / baisse des recettes, qu'on a vus précédemment auraient dû rentrer en lien avec ce rapport-là puisque les deux étaient liés. On aurait dû les associer les deux.

Ensuite, sur le vote, ce n'est pas une histoire de se cacher. Pourquoi le vote démocratique est là ? C'est pour chacun de laisser son choix en discrétion, à sa réflexion, et si vous avez totalement confiance en nous tous, c'est une belle preuve de confiance ! Vous avez fait le premier à main levée il y a un an, faites-le, dans 7 mois, dans 8 mois, à vote à bulletin secret en toute confiance, et cela se passera très bien si votre projet est bien expliqué.

M. LE PRÉSIDENT.- Non, non, Monsieur SASSARD, ne me prenez pas pour un abruti, je n'aime pas cette façon-là. Je pense que c'est un problème de démocratie, je pense... si nous n'étions qu'entre mecs je vous dirais ce que je pense, il faut avoir des... bon, je ne vous le dirai pas ! Mais il faut être responsable. C'est trop facile de dire, comme cela, je le fais en me cachant. Vous, vous êtes contre, eh bien vous le dites ! Parce que parmi vos électeurs, vos électeurs ont le droit de savoir ce que vous pensez. Je ne suis pas d'accord de faire... C'est comme quand vous êtes un homme politique, un homme public, vous prenez des positions et vous les assumez. C'est quoi, ce courage politique, qui est de ne pas vouloir assumer ses responsabilités ? De vouloir se cacher quand...

Ecoutez, je vais vous dire une chose, je pense que ce tramway-là, que ce projet de tramway, c'est un des projets les plus importants que nous aurons débattu pour cette agglomération dans les 50 années, déjà dans les 10 dernières et dans les 40 qui vont venir, et je pense que demain les habitants de cette agglomération ont le droit de savoir ce que leurs élus ont décidé pour eux. C'est un problème de démocratie. Vous parlez beaucoup de transparence, c'est un problème de transparence, il faut être clair !

S'il y a un tiers des présents qui le demande, je le ferai, mais je le déplorerai, voilà.

Pierre.

M. CONTOZ.- Oui, Monsieur le Président, au Bureau on a pris acte et on vous a suivi sur l'évolution finale du projet, notamment sur l'étude sur les quais. Je suis convaincu, Jean-Claude, que nombreuses études et pertinentes études ont été faites, mais quelquefois je doute qu'on ait mis à notre portée les résultats des études.

Moi, je voudrais que quand vous reviendrez devant nous avec l'étude quais, que l'on soit réellement éclairés sur les pôles générateurs de déplacements proches du nouvel itinéraire, mais également que l'autre. Marie-Odile, tout à l'heure, nous dit : « c'est au centre-ville, c'est du côté de Granvelle qu'il y a le plus », moi je peux dire le contraire aujourd'hui. Je voudrais voir les chiffres clairement.

Sur le tram, un élément important du réseau de transports, mais bien sûr, mais jusqu'à ce jour ce réseau de transports nous ne l'avons pas vu. Je l'ai dit en Bureau. Il ne faudra plus venir avec un projet sans que l'on voie comment vont être organisés les déplacements avec le tram. On nous dit qu'il y aura des lignes de rabattement, cela veut dire quoi, des lignes de rabattement pour les conseillers communautaires ? C'est quoi pour les habitants ? Il faudra qu'avec le projet "quais", mais comme avec l'autre, on voie clairement, définitivement le projet de transports en commun de l'agglomération, comment il va s'articuler, quelles lignes seront concernées, quelles lignes seront reliées à nos communes. Cela me paraît indispensable, et ce n'est pas au niveau PDU, c'est au niveau concret de l'organisation des transports, le tram n'étant qu'un des éléments du transport.

Il me paraît important, et c'est important pour les délégués du Plateau, qu'on nous explique ou qu'on envisage mieux, nous on demande d'envisager un correctif de tracé vers la gare de la Mouillère. Jean-Claude dit : « on va passer aux abords de la gare de la Mouillère », cela ne nous satisfait pas dans la réponse, il faut nous envisager le passage ou nous démontrer que c'est impossible financièrement. On veut avoir des éléments.

Moi, je rappelle tout de même que la ligne Mamirolle / Saône / La Mouillère, c'est près de 300 000 voyageurs / an, c'est un tiers de la ligne TGV, ce n'est pas rien ! Ce n'est pas rien ! Il faut qu'on le regarde plus précisément, ça. Si on est à la Mouillère on est plus près de la Cité des Arts. La Cité des Arts, c'est 40 / 50 millions d'investissement, et on se rapproche de la salle des musiques actuelles, donc c'est important. Là, il y a un élément générateur de déplacements qui peut être important. Et j'ai cru comprendre que nos collègues du Sud Ouest également sont sensibles à cet élément.

Egalement il faudra nous expliquer les contraintes. Moi, je connais techniquement les contraintes qu'on va être obligés de mettre pour qu'un transport en commun en site propre fonctionne bien : diminution drastique des capacités de certaines artères, interdictions diverses, stationnements pour les autres modes de déplacement. On ne perd pas de vue sur le Plateau que contrairement à la grande majorité des autres secteurs, quand même le TCSP emprunte ou coupe des artères d'irrigation du Plateau. J'avais cité le cas qui me préoccupait bougrement de rue Charles Nodier, mais cela va être le cas sur le pont de la République où il va y avoir une voie de supprimée, donc il faut... ce n'est pas une opposition, il faut qu'on ait des éléments de mesure, des indications de qu'est-ce qui va se passer en irrigation pour le Plateau. Cela me paraît indispensable.

À ce titre, d'ailleurs, il est probable qu'après les fêtes les délégués du Plateau se réuniront pour apporter une contribution, et je crois également que quelques délégués du Sud Ouest ont souhaité s'associer. Ce sera certainement une contribution intersecteurs.

Enfin, vous avez toujours été clair et vous l'avez dit, Monsieur le Président, sur l'épure financière du projet, on ne va pas y revenir, mais si, pour des raisons économiques, on est obligé de reculer, le VT non croissant voire en baisse, et l'appel d'offres ne tenant pas dans l'épure, je rejoins ce que d'autres on dit là, il faut envisager une autre solution, et je l'ai mis dans la petite note que je vous ai adressée, parce que je vous ai adressé cette note. Il faut envisager un plan B sans attendre. J'imagine que le plan B est déjà dans les esprits des services, parce que quelque part, quand on avance sur un projet, on mesure les avancées. Il va falloir un petit peu avancer sur ce sujet-là, moi, cela me paraît indispensable si on ne veut pas se retrouver à nouveau dans un cas malheureux de stopper ce projet de tram, qu'on n'ait pas encore une latente très importante.

Et puis enfin, moi, il me paraît, mais vous l'avez dit, mais je pense qu'il faut le structurer un peu mieux, il faut élargir la commission des transports sur... il faut élargir la commission des transports à un véritable groupe de travail. Moi, cela me paraît une actualité de bon aloi de le faire, voilà.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci, Pierre, de tes questions, donc tu avais eu l'amabilité d'ailleurs de me les donner cet après-midi pour que je puisse préparer les réponses.

M. CONTOZ.- Pour montrer que je ne suis pas toujours en opposition.

M. LE PRÉSIDENT.- Je sais bien que tu es un de mes plus fidèles supporters ! C'est vrai, en plus ! Non, concernant la commission élargie, j'ai souhaité, j'ai dit au Bureau qu'effectivement, au niveau des membres du Bureau on élargirait la commission transports parce qu'il faut que ce soit fait dans la transparence, ce n'est pas un sujet conflictuel, je pense...

M. CONTOZ.- Et puis d'enrichir.

M. LE PRÉSIDENT.- Et d'enrichir, bon. Et la prochaine réunion a lieu mercredi, mais enfin je ne sais pas si... vous l'avez dit, il faudra simplement...

M. ROY.- Elle est déjà fixée.

M. LE PRÉSIDENT.- Oui, mais si tu veux qu'ils viennent, il faut qu'on leur dise quand c'est.

M. ROY.- Bien sûr !

M. LE PRÉSIDENT.- Ils ne peuvent pas venir si on ne leur dit pas !

Donc concernant la commission élargie, c'est une commission, ce n'est pas le Conseil d'Agglomération, mais qu'il y ait des membres du Bureau, tu as demandé à y participer, je t'ai dit qu'en plus, vu tes anciennes fonctions techniques, tu seras tout à fait le bienvenu, et si une ou deux personnes veulent venir il n'y a aucun souci.

Moi, ce projet, je veux le faire avancer dans le consensus, je ne veux pas le faire avancer aux forceps.

Sur l'articulation entre le tramway et les autres lignes de l'agglomération, oui, on l'a même mis dans ce rapport-là. Il faut effectivement... l'objectif n'est pas de bien desservir les gens qui iront de Planoise à Thise ou à Chalezeule, c'est de desservir toute l'agglomération, c'est ça l'intérêt de ce transport en commun en site propre, c'est que l'on puisse venir avec des lignes de rabattement comme cela se fait partout, sur un moyen de transport rapide qui serve à tout le monde, même aux gens du Plateau. Donc l'articulation, cela doit être aussi travaillé, c'est pour cela qu'on va nous remettre bientôt une DSP, il faudra que l'on regarde d'ailleurs comment tout cela peut être pris en compte puisqu'on modifie un certain nombre de choses.

Sur la Mouillère, cela avait déjà été... parce que l'idée de le faire passer... on va redemander de travailler dessus, mais je peux déjà ...

M. CONTOZ.- Qu'on nous montre.

M. LE PRESIDENT.- Oui, qu'on vous montre. Le problème de la Mouillère, il faut savoir que le tramway TCSP version quai ou version centre-ville, il passe à Micaud, à la place de la 1^{ère} Armée Française, que tout de même il faut imaginer qu'entre la place de la 1^{ère} Armée Française et la gare de la Mouillère, je ne suis pas sûr qu'il y ait plus de 200 mètres, hein ? 300 / 250, on mesurera.

On ne peut pas... un tramway... il faut que vous sachiez, enfin je ne devrais pas dire cela à Pierre parce qu'il le sait mieux que moi, un tramway c'est quelque chose qui va tout droit et qui va vite. Tu ne peux pas sortir du pont de la République, tourner, remonter dans l'avenue près de Micaud, aller à la gare de la Mouillère, puis après tu vas où ? c'est ça !

M. CONTOZ.- Le lycée Saint-Paul et on remonte.

M. LE PRESIDENT.- Non, mais tu remontes le lycée Saint-Paul, sauf que n'oublie pas non plus que le tramway doit aller à la gare, aussi.

M. CONTOZ.- Oui, par la rue de la Mouillère.

M. LE PRESIDENT.- Bon enfin, écoutez, on verra cela, mais l'histoire de la Mouillère, c'est quelque chose qui a été effectivement bien étudié parce que c'est important qu'on donne une alternative aussi aux gens du Plateau. Je suis d'accord avec toi.

D'autre part, il y a quand même, il faut que tu saches en termes de temps, mais il y a quand même une liaison directe entre le Plateau et le TCSP, c'est la gare Viotte, puisque d'accord, on fait 2 kilomètres de plus dans le train, mais on est en interconnexion là-bas. Cela prend un peu plus de temps, je suis d'accord, mais on regardera.

Mais vous savez, le tramway, il ne peut pas passer partout, tu es d'accord, quand il va passer par exemple dans Planoise, il passe près de la rue de Bourgogne, les gens qui habitent à Lafayette ne vont pas l'avoir à côté. Lorsqu'on est à Thise, par exemple, le tramway ne va pas passer forcément dans Thise, il faudra venir le prendre à la ZAC des Marnières à Chalezeule. On ne peut donc pas quand même imaginer que l'on organise les choses pour effectivement, c'est important, que les gens du plateau, les 300 000 voyageurs, ce n'est pas rien, ils puissent le prendre, mais enfin il n'y aura pas forcément une connexion directe. Quand on est à... vous mesurerez, les services, moi je voudrais savoir combien il y a de mètres entre la gare de la Mouillère et la gare qui sera près de la Villa Médicis, là. Il y a 200 mètres.

M. CONTOZ.- Ça dépend si c'est des petits mètres ou des grands mètres ! Ah non, des petits pas ou des grands pas !

M. LE PRESIDENT.- C'est des mètres.

Concernant les voies supprimées, il faut savoir une chose, c'est qu'un projet de tramway, il y a une constante dans toutes les villes, on ne peut pas non plus avoir 50 discours, on ne peut pas être tous pour le développement durable, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre... s'il vous plaît ! Et considérer qu'il y aura demain autant de voitures dans la ville, parce que si on fait un tramway ou un transport en commun en site propre et que demain il y a encore plus de voitures qu'aujourd'hui, eh bien on aura perdu... ce n'est pas cela qu'il faut. On ne peut pas faire en sorte qu'il y ait demain autant de voitures. Pourquoi d'ailleurs, et c'est ce qui plaide pour le tramway, pourquoi je parle tramway ? C'est parce que si l'on veut que demain les habitants de cette agglomération, ceux de Saône, ceux de Morre, ceux de Mamirole, ceux de Montfaucon, tout le Plateau utilise le tramway ? C'est parce que cela doit être confortable et que ça aille vite, tu comprends ? Si tu montes dans un tramway qui n'est pas confortable, qui n'est pas de niveau, parce qu'un tramway c'est aussi un plancher plat, c'est-à-dire que d'un bout à l'autre on est sur un plancher plat, c'est confortable, et c'est pour cela, parce que les gens trouveront leur intérêt de monter dans le tramway, qu'ils le prendront, sans quoi ils continueront à venir avec leur voiture.

Donc c'est vrai qu'il y a un pari, Jean-Claude l'a toujours dit, le pari c'est qu'un tramway cela fait moins de voitures qui viennent en ville, c'est sûr ! C'est moins de voitures qui viennent en ville. C'est sûr qu'un tramway, tu as raison, cela propose, mais ça, on pourrait les donner, il y aura des contraintes, sur le pont de la République tu as raison.

M. CONTOZ.- Il faut qu'on les voie.

M. LE PRESIDENT.- Oui, mais il n'y a aucun problème de les voir parce que cela a été fait par des cabinets. Moi, je ne les ai pas vus personnellement parce que je fais confiance à mes services, peut-être que j'ai tort, mais des services que tu connais bien et qui ont, avec des cabinets que tu connais bien, qui ont travaillé là-dessus et qui ont dit : « là ça passe ou ça ne passe pas ». Mais la commission... mais ôtez tout doute, dans la commission élargie, cela peut être présenté, il n'y a aucune difficulté par rapport à cela.

C'est quoi, ta dernière chose que tu m'avais dite, Pierre ?

M. CONTOZ.- Le plan B.

M. LE PRESIDENT.- Le plan B. Ecoutez, le plan B... de toute façon si le plan B c'est de faire... d'acheter des bus, de mettre 150 millions pour avoir des bus articulés qui circulent dans la ville, moi, honnêtement, à ce moment-là il faut effectivement en discuter, parce que je ne suis pas sûr que le jeu en vaille la chandelle.

Alors demain le PHILEAS existerait, je ne te dis pas, mais pour l'instant il n'existe pas. Mais le BHNS, ce sont des bus articulés d'une capacité limitée, alors bien sûr, Christophe a raison, les chiffres que donne Christophe, tu as raison, cela peut être 1 500, mais cela peut être encore 500 en plus si tu passes toutes les 2 minutes, tu vois ? Mais après, tu as des convois de bus. Parce que je rappelle aussi tout de même que pour beaucoup d'habitants de cette agglomération, ils disaient tous, d'ailleurs pas que les Bisontins, quand je vais dans les communes d'à côté, on me dit « oh la la, qu'est-ce qu'il y a comme bus en centre-ville ! » Certains disent aussi : « c'est plus attractif, un centre-ville, un centre d'agglomération, quand il y a moins de bus », on peut penser que ce n'est pas forcément faux.

Il faut savoir aussi, parce que moi je veux aller jusqu'au bout, que le passage par les quais, cela nécessitera qu'il y aura encore des bus qui passeront... un certain nombre, moins, mais qui passeront par le centre-ville. L'option qui avait été choisie centre-ville, hyper-centre pour faire plaisir à Michel LOYAT, parce qu'il va me tirer les oreilles, ce n'est pas le centre-ville, c'est l'hyper-centre, c'est parce qu'elle supprimait totalement les bus, voilà.

Donc moi, le plan B, on va déjà avancer là-dessus, et puis je pense que cette commission elle peut continuer aussi là-dessus, mais il y a un moment où il va falloir quand même qu'on avance. Voilà, donc commission élargie, je suis d'accord, l'articulation, moi je pense que dans cette commission s'il y a deux ou trois personnes qui veulent y venir, elles seront les bienvenues.

Monsieur ROSSELOT.

M. ROSSELOT.- Monsieur le Président, mes chers collègues, d'abord permettez-moi de déplorer très sincèrement que ces débats d'une grande richesse où chacun est tout à fait méritoire, que vous n'avez pas pris, que vous ne preniez pas les dispositions pour le retransmettre auprès de nos concitoyens. Pour une ville qui est toujours en avant sur le plan des nouvelles technologies, cela se fait partout dans les grandes collectivités, cela se fait à Dijon, cela se fait au Conseil général du Doubs, vous l'avez fait il y a 4 mois, 3 mois...

M. LE PRESIDENT.- Oui, il y a eu 15 connexions !

M. ROSSELOT.- Vous l'avez fait pour les conseillers de Fribourg. Est-ce qu'il faut penser que les gens étaient plus intéressés à Besançon par ce qu'avaient à dire les conseillers de Fribourg que par le problème de leurs déplacements, de leurs transports et de leurs infrastructures ? Vous ne faites pas 10 mètres dans la ville...

M. LE PRESIDENT.- Il y a eu 15 connexions pour 7 000 € !

M. ROSSELOT.- Oui, mais attendez ! Il faudrait peut-être aussi organiser un petit peu !

Vous ne faites pas 10 mètres / 15 mètres, en ce moment, dans la ville, sans qu'on vous dise : « et alors, ce tramway ? » Je pense que la richesse de ce qui s'est dit jusqu'à maintenant... d'ailleurs c'était votre intérêt, vous n'avez pas été mauvais ! Moi, je ne partage pas votre point de vue, je vais vous le dire tout de suite, mais enfin, il y avait quand même une logique...

M. LE PRESIDENT.- L'autre jour on m'a dit que j'étais rusé, ce soir je ne suis pas mauvais !

M. ROSSELOT.- Il y avait quand même une logique de démonstration. Je veux dire par là que c'est dommage, c'est dommage de priver... vous avez fait toute une leçon à notre collègue Edouard SASSARD sur la transparence, la démocratie, mais allez au bout de la logique de la transparence, allez au bout de la logique de la démocratie. Moi, je compte sincèrement sur ceux qui vous entourent au Bureau pour vous convaincre qu'il faut utiliser les technologies modernes pour plus de transparence, plus de bénéfices pour nos concitoyens qui auraient eu ce soir, cette semaine, qui auraient été heureux d'écouter ce débat.

Deuxièmement, très rapidement, moi je m'emboîte assez facilement dans les démonstrations d'un Christophe LIME, d'un Pierre CONTOZ, de Philippe GONON, quand j'entends dire « élargissons / groupe de travail », eh bien écoutez, c'est ce que je disais pour l'environnement tout à l'heure. Ou quand j'entends dire « craintes de financement, parallèle avec Montbéliard », c'est exactement les sentiments que je partage.

Je veux simplement vous dire ceci et ce ne sera pas long. Mes chers collègues, moi je crois qu'il faut être très prudent, vous avez raison, c'est un choix important pour des décennies, le plus important. Je me demande s'il ne faut pas préférer au tram un système qui mobilise RFF comme l'ont expliqué souvent François JEANNIN, la FNAUT, entre Baume-les-Dames, Saint-Vit, l'Etoile Ferroviaire, etc., et un système de bus propres, hybrides, à couloir dédié, d'une couverture d'itinéraires plus ample, plus souple, avec un système, un grand système mais étudié, organisé, de parkings à la périphérie.

Je vais vous dire, Monsieur le Président, je fais partie de ceux qui ont changé. J'ai évolué. J'ai évolué. C'est vrai qu'on a tous en nous un petit train qui sommeille, et j'étais comme tout le monde, assez convaincu...

(Brouhaha dans la salle)

M. ROSSELOT.- J'étais assez convaincu du tramway, c'est un grand plaisir de prendre le tramway, mais comme cela a été dit tout à l'heure, à Nantes, à Strasbourg ou à Nice où il y a 4 fois plus d'habitants. J'ai changé pour des raisons de financement, je l'ai dit tout à l'heure, l'effet de ciseau va être terrible pour les entreprises et je crains que ce qu'on va leur imposer en plus, cela va être le massacre des entreprises et de l'emploi, il faut y réfléchir.

Pour des raisons d'utilité aussi, vous savez... pour des raisons d'utilité. Je me disais la semaine dernière, entre 17 et 19 heures, quand vous étiez à Copenhague et que je voyais la ville paralysée comme jamais, où j'ai entendu des gens m'expliquer... je peux finir, Emmanuel, s'il te plaît ? Où j'ai entendu des gens m'expliquer que pour faire un trajet voiture du Boulevard Kennedy jusqu'à la place Saint-Jacques, ou bien de la rue du Château Rose jusqu'à l'avenue Gaulard, 2 heures, 2 heures ! Eh bien je me disais ceci, mes chers collègues : « triste 8^{ème}, 9^{ème} je crois, bientôt 10^{ème} anniversaire pour notre intercommunalité qui avait pourtant pour but, quand elle a été fondée il y a 10 ans, de remédier aux problèmes de transports. » Triste anniversaire de voir qu'il fallait la semaine dernière, et encore cette semaine je suppose, 2 heures pour traverser !

Alors je vais vous dire ceci simplement : d'où vient cette paralysie ? Il ne faut pas être grand ingénieur et grand clerc pour se rendre compte que ce n'est pas dû à des déplacements internes à la ville, c'est des déplacements à l'intérieur du grand bassin de population et qui dépasse l'agglomération, et en face de cela, qu'est-ce qu'on met ? Une liaison interquartiers de Planoise à Orchamps. Nous avons besoin d'une liaison intersecteurs, intersecteurs de notre grand bassin de vie.

Vous savez, et je terminerai par là, le système des bus hybrides, il est en vigueur aux Etats Unis qui ont abandonné dans... vous savez, c'est tout de même quelque chose de voir Chicago venir se fournir sur la zone de Trépillot et d'autres grandes villes américaines, c'est quand même quelque chose ! Quand vous me dites : « les entreprises franc-comtoises, etc. », se fournir de retors et de stators pour faire marcher les moteurs électriques des bus américains et qu'on en tienne aucun compte chez nous ! Oui, je crois qu'il y a vraiment un plan B auquel il faut réfléchir.

M. LE PRESIDENT.- Ecoutez, je veux bien tout entendre, mais que je sois...

M. ROSSELOT.- Mais non ! Ne soyez pas comme cela ! C'est du mépris ! C'est du mépris ! On n'est pas constructifs ! Christophe LIME n'était pas constructif !

M. LE PRESIDENT.- Bon, écoutez Monsieur ROSSELOT, il faut arrêter parce que vous allez vous-même vous faire du mal !

M. ROSSELOT.- Mais non, mais vous méprisez les gens !

M. LE PRESIDENT.- Mais je n'ai encore rien dit !

M. ROSSELOT.- Il faut me répondre sur des arguments, mais pas dire : « j'entends tout », mieux vaut être sourd que ce que j'entends !

M. LE PRESIDENT.- Bon ! Allez, je suis responsable du fait qu'il ait neigé et qu'effectivement on a mal circulé, mais justement...

M. ROSSELOT.- Mais non, mais il ne faut pas provoquer !

M. LE PRESIDENT.- Mais justement, justement, si on avait des moyens de transports en commun rapides dans l'agglomération, il y aurait moins de voitures ici dans Besançon, et ça circulerait mieux. Mais écoutez, Monsieur ROSSELOT, chacun peut juger de la qualité de votre intervention.

Je passe la parole à Eric ALAUZET.

M. ALAUZET.- Oui, alors la donne a changé et profondément. Ceci dit, les difficultés et les doutes... et c'est sans doute ce qui est le plus gênant dans l'opinion publique, sur la pertinence d'un tram qui s'opposait, et moi cela me pose vraiment problème qu'il y ait ce doute dans la population. Bon, je ne vais pas non plus revenir sur ce que j'ai dit les autres fois, en plus Jean-Claude et Marie-Odile ont très bien expliqué en quoi, et je partage cet avis, et les Verts partagent cet avis, en quoi le choix d'un tram d'une part, dans le passage au centre-ville pour des raisons d'efficacité, déjà je ne parle pas d'urbanisme, parce qu'en termes d'urbanisme ce n'est pas le meilleur choix. En termes d'efficacité, de transports, on est d'abord sur un outil de transport, c'était sans doute le meilleur choix et c'est aussi le seul qui permettait d'évacuer des bus de la ville. Alors comme tout le monde a un avis tout le monde viendra dire qu'il n'y a pas de problème, qu'on peut mettre des petits bus plein partout ; non, cela ne marche pas, voilà. Donc on y reviendra. Donc on verra sans doute qu'on va étudier les quais, on verra sans doute que cette solution est bourrée d'inconvénients, comme toutes les solutions, d'ailleurs. Que va-t-on faire à ce moment-là ? Que va-t-on faire ? Et moi, ce qui me préoccupe, c'est la suite aussi, c'est la suite de l'histoire. Il y a plusieurs solutions. J'espère que personne ne viendra dire : « eh bien si on ne peut pas passer au centre-ville et qu'on ne peut pas passer sur les quais, passons avenue Siffert » parce que ça, je le dis parce que je l'ai déjà entendu. J'espère que ce n'est pas...

M. LE PRESIDENT.- Ah non !

M. ALAUZET.- On verra. On verra !

M. LE PRESIDENT.- Cela ne servirait à rien !

M. ALAUZET.- Je sais que c'est dans la tête de certains. Bon voilà. donc ça, j'espère qu'on ne l'entendra pas. La deuxième chose...

M. LE PRESIDENT.- J'espère, comme toi, qu'on ne l'entendra pas.

M. ALAUZET.- La deuxième chose : est-ce qu'on est susceptible de revenir sur l'option du centre-ville au cas où - on peut préjuger de tout là, à ce stade - l'option des quais pose vraiment plus de problèmes qu'elle n'en pose sur le centre-ville ?

Alors quand je lis le rapport et la délibération qui nous est proposée, je comprends que oui, puisqu'il est écrit : « suspendre dans l'attente de », il n'est pas dit « abandonner ». En revanche, quand j'ai entendu les propos du Président tout à l'heure, je n'entends pas la même chose, c'est-à-dire j'entends « de toute façon, ce n'est pas possible de passer Grande Rue », le fameux... comment il s'appelle ? CLEMENT, c'est ça, a dit que le gabarit ça n'allait pas, et puis que l'alimentation...

M. LE PRESIDENT.- Je suis bien obligé de vous le dire !

M. ALAUZET.- L'alimentation, on ne sait pas faire.

Oui, mais moi je doute. Je doute un petit peu de ces deux arguments. Je doute qu'on ne sache pas faire avec une alimentation...

M. LE PRESIDENT.- Ah mais si, Eric, on sait faire, mais cela coûte... mais tu as mal écouté, on sait faire mais ça coûte beaucoup plus cher et ce n'est pas...

M. ALAUZET.- Attendez ! Quand on voulait passer par le centre-ville, on disait que ça coûtait vraiment plus cher sur les quais, et puis maintenant qu'on veut passer sur les quais on dit que ça coûte vraiment plus cher de passer au centre-ville, alors j'espère qu'on mettra tous les chiffres sur la table.

M. LE PRESIDENT.- Bien sûr !

M. ALAUZET.- Et que l'on pourra comparer avec tous les chiffres.

Donc moi je doute, voilà. Je doute à cette heure précise, parce qu'en Bureau j'ai voté pour, mais quand je lis dans le rapport que « on suspend en attente de » et quand j'entends le Président dire que ce n'est pas possible de passer au centre-ville, je me dis qu'il y a un hiatus-là qui ne me va pas, et là je demande des explications parce que je pense qu'on ne peut pas dire aujourd'hui que le gabarit... il pose sans doute des questions, mais que ce n'est pas rédhibitoire, que l'alimentation pose des questions au centre-ville, ce n'est pas rédhibitoire non plus, donc j'aimerais que l'on puisse poursuivre ces réflexions. Là, on va sans doute perdre 6 mois sur l'étude centre-ville, mais bon, on verra ce qu'il en est. Voilà.

Alors il y a une autre solution, c'est que tout tombe par terre et puis on ne fait rien. On ne fait rien, cela veut dire que l'on revient à la solution de l'amélioration des lignes de bus actuelles. Alors là, moi je vous le dis, et je l'ai déjà dit, je vais me fâcher, parce que cela fait 20 ans, 20 ans que dans cette ville on ne fait pas assez sur les lignes de bus en voie réservée et qu'à force d'attendre le tram on n'avance pas.

Donc voilà tout ce qui peut se passer, donc j'espère que ça se passera bien, que l'on pourra vraiment avoir les éléments en toute objectivité, mais là, j'avoue que j'ai un doute aujourd'hui par rapport à ce que je lis dans le rapport et ce que j'entends dans la bouche du Président.

M. LE PRESIDENT.- Je ne comprends pas ce doute parce que le rapport que j'ai là, que vous avez là, c'est au mot près celui sur lequel nous avons voté au Bureau, donc rien n'a été changé par rapport à l'autre jour, c'est le même rapport. C'est le même rapport que l'autre jour. Donc ce que j'ai dit l'autre jour et que je confirme ce soir, c'est que dans l'état actuel, effectivement, il y a une opposition des services de l'Etat par le passage par le centre-ville avec les LAC, ou alors il faut trouver un système alternatif... mais laisse-moi aller jusqu'au bout. Un système alternatif qui coûte beaucoup plus cher et qui n'est pas éprouvé, et il faut accepter à ce moment-là qu'on ne reste pas dans l'enveloppe de 200 plus ou moins 20 M€. Ça, c'est la première chose. Si on accepte de mettre plus, effectivement on peut le faire ; ce n'est pas les engagements que j'ai pris ici.

Quant au problème du gabarit, je suis désolé, j'étais à Paris dans le bureau de Michel CLEMENT avec un de mes collaborateurs qui est directeur des affaires culturelles, s'il était ici, mais tu peux lui poser la question, il te le dira, il me l'a dit d'une façon très ferme. Voilà. Bon, maintenant, si j'ai souhaité que l'on mette "suspension" plutôt que "suppression", c'est pour effectivement se garder une porte de sortie, mais pour l'instant les difficultés sont telles que... j'ai la lettre du Préfet, j'ai ce qu'on m'a dit. Bon, bien sûr, tu peux tout imaginer, tu peux tout imaginer ! Tu peux imaginer, effectivement, une alimentation par le sol sur l'ensemble du parcours, mais qui est-ce qui va être prêt à payer 10 ou 15 M€ en plus ? Parce j'ai pris des engagements, moi, devant cette assemblée, c'était que l'on reste dans l'enveloppe financière. Si, demain, on me dit, mais j'entends aussi les difficultés qu'il y a déjà avec le projet actuel pour le financer, parce que c'est vrai qu'on me dit que le versement transport, il faut être prudent, et on est tous d'accord là-dessus. Alors si vous me dites qu'il faut aller plus loin, moi, ce n'est pas les engagements que j'ai pris vis-à-vis de vous. L'engagement que j'ai pris, c'est que si on n'y arrivait pas, on va regarder, mais on reviendra près de vous, parce que l'avenue Siffert, attendez ! Ce qui est fantastique, c'est qu'on entend un peu tout, quoi ! La ville est bourrée de techniciens ! De techniciens qui me disent qu'il y a des bus électriques hybrides qui fonctionnent sur des grandes distances, qu'il y a des bus aux Etats Unis. La PRIUS, si vous savez ce que c'est que la PRIUS, est-ce que vous connaissez l'autonomie d'une PRIUS en électrique ? Eh bien renseignez-vous chez Toyota, vous verrez quelle est l'autonomie d'une Toyota PRIUS. C'est un bel objet de promotion commerciale, mais c'est une autonomie qui est très très limitée.

Les bus hybrides ; je suis allé, et cela ne m'intéressait pas vraiment en termes de calendrier, je suis allé avec Jean-Claude là-bas pour voir les technologies. Même les minibus électriques dont on me rabat les oreilles qu'il y en a à Dijon, entre parenthèses je vous ai dit, et je ne sais pas si vous avez vérifié, que ce n'est pas des bus électriques, c'est des bus à moteur. Un bus électrique, cela fait 120 kilomètres par jour, maximum, si c'est plat, si c'est en côte c'est 80 / 60, on ne sait pas.

M. ROSSELOT.- Hybride.

M. LE PRESIDENT.- Pardon ?

M. ROSSELOT.- Hybride.

M. LE PRESIDENT.- Et bien, Monsieur ROSSELOT, si vous connaissez un bus hybride, un petit bus hybride pour venir en ville, vous me le présenterez parce que moi je n'en ai pas vu à Nice l'autre jour. Donnez-moi le nom du constructeur, s'il y en a un, donnez-moi le nom du constructeur.

Bon, alors par rapport à ce que dit Eric, moi je ne comprends pas bien ce que tu me dis, parce que là c'est exactement ce que nous avons dit l'autre jour, je n'en ai pas dit plus, je veux faire les choses dans la transparence, je veux vous dire tout ! Après, vous décidez, vous décidez ce que vous voulez faire. On a dit que c'était difficile, que maintenant il y avait les problèmes aussi de la place, il n'y a pas que les problèmes des LAC, il y a le problème de la place du 8 Septembre et du gabarit. Cela fait beaucoup ! Et on l'a dit l'autre fois ici, il y avait un débat, toi, tu dis « je vais me fâcher », eh bien écoute, tu te fâcheras, sauf que ce n'est pas comme cela qu'il faut voir les problèmes. Le passage par la place de la Révolution, c'était moins intéressant parce qu'effectivement on est un peu plus loin du centre de la ville, ce n'est pas non plus, il faut le dire objectivement, pas totalement inintéressant parce qu'on n'est quand même pas... on doit être à 200 mètres de la place du 8 Septembre, mais il y a effectivement une rupture de charge et, inconfortable que tu soulignais qui est un inconfortable qui n'est pas mineur, il y a des bus qui continueront à passer au centre-ville.

Après, il faut voir quel est le type de bus qui doit passer au centre-ville, c'est peut-être là aussi qu'il faut réfléchir à nouveau sur notre schéma de desserte pour voir s'il n'y a pas d'autres types de bus qui peuvent y passer. C'est ça ! C'est pour cela que quand Pierre a dit qu'il faut que l'on regarde globalement, moi je suis d'accord là-dessus.

Madame BRANGET.

Mme BRANGET.- Oui, je serai courte, Monsieur le Président.

Que ce projet d'une telle importance suscite débat, c'est normal, que le trajet change une fois, deux fois, ou... enfin...

M. LE PRESIDENT.- Je peux vous rassurer, vous savez combien il a changé à Valenciennes ? Dixit Valérie LÉTARD. Il a changé 14 fois.

Mme BRANGET.- Et je pense que c'est aussi normal. Alors moi, je n'y vois pas un gros inconvénient connaissant bien la Boucle pour y avoir habité très longtemps, la Boucle fait un kilomètre de diamètre. Sachant que toutes les grosses infrastructures, que ce soit la mairie, que ce soit le collège, que ce soit le lycée, l'hôpital, le Conseil général, toutes ces structures sont situées en périphérie de la Boucle. Donc l'endroit le plus éloigné en termes d'accessibilité c'est 500 mètres, je crois que l'on peut marcher 500 mètres, et puis pendant que l'on marche 500 mètres on voit des commerces, donc ce n'est pas là... je pense que ce n'est pas là le problème.

Le problème, il existe depuis le début, c'est ce qu'a dit tout à l'heure Monsieur CONTOZ, c'est-à-dire qu'il n'y a pas franchement de solution quand même pour la circulation extérieure, pour les déplacements extérieurs, et moi, je souhaiterais que l'on puisse faire une étude qui n'avait pas été faite, par exemple à Paris lorsqu'on a fait le tram sur le boulevard des Maréchaux, parce qu'on s'est aperçu, une fois qu'il a été réalisé, que finalement le bilan carbone était encore pire que ce qu'il était auparavant, et en termes de coûts de financement, enfin de fonctionnement, c'était encore plus élevé, et ceux qui ont fait cette étude ont dit que c'était dommage parce qu'il n'y avait pas eu un bilan précis qui avait été fait avant de développer ce projet.

Je sais bien que les trams c'est le mode de déplacement du moment et que chaque ville souhaite avoir un tram, mais n'empêche qu'il faut un petit peu affiner les calculs en termes de bénéfices / coûts financiers, et puis coûts CO₂, parce que si c'est pour avoir un report des circulations sur d'autres axes dans la ville, je ne suis pas sûre que ce soit efficace.

D'autre part, moi je veux bien qu'on discute sur le coût, sur le montant total, montant financier, qui est plafonné dans la tête de certains à 220 M€, toujours est-il que je garde comme référence tous les autres trams qui sont en cours de réalisation, qui viennent d'être achevés et qui sont en cours de réalisation. Vous avez cité Nice tout à l'heure, 8,7 kilomètres / 420 millions, en ce moment Orléans est en train de se terminer à 8 kilomètres / 360 millions. Alors moi je veux bien que l'on dise que 14 kilomètres va rentrer dans une enveloppe de 220, mais là, je doute tout de même un petit peu qu'on arrive à faire cet exercice-là, donc partant de ce principe, est-ce qu'il y a effectivement un plan B aussi à essayer de mettre en œuvre, tout du moins y réfléchir ?

M. LE PRESIDENT.- J'avoue que je n'ai pas tout compris ce que vous disiez, mais bon, vous me réexpliquerez.

Le coût que nous annonçons, il correspond à un engagement que j'ai pris ici. Si vous décidez qu'on le modifie, on le modifie. Ce n'est pas quelque chose qui a été lancé comme cela, en l'air, c'est un coût qui est validé ici par des études, par des gens spécialisés qui sont largement aussi compétents que Jean-Louis FOUSSERET ou que Françoise BRANGET, ce n'est pas moi qui ai décidé cela. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle je l'ai dit tout à l'heure, j'ai attendu de communiquer avant de savoir si globalement on rentrait dans les enveloppes, faute de quoi j'aurais pu communiquer avant, mais moi je ne suis pas obsédé par la communication sur le tram, je vous l'ai dit.

Effectivement, les coûts... ce qui coûte cher, ce n'est pas uniquement... alors parlons de Nice, par exemple, je ne connais pas bien Nice, j'y suis allé, j'y ai passé un jour et demi. Ce qui coûte cher quand on dit que ça coûte 300 millions, cela peut même coûter 400 millions ou 500 millions si vous refaites tout autour l'environnement, que vous mettez des immenses... comme c'est le cas là-bas, ils ont refait des places, ils ont refait des avenues entières dans le centre-ville, ils ont refait la ville autour, cela peut coûter 400 à 500 millions. Ce qu'il faut compter, ce dont il faut parler, c'est le coût au kilomètre de ce qu'il faut faire. Vous comprenez bien que faire des kilomètres dans le centre de Nice ou faire des kilomètres le long du boulevard Mitterrand à la Malcombe sur de la voie qui peut être de la voie préfabriquée avec dessus du ballast, mais après derrière du gravier, peut-être pas du gazon parce qu'il faut le tondre et que cela pose des problèmes, ce n'est pas du tout le même coût. Si vous faites des voies dans des secteurs comme la Malcombe ou si vous faites, comme dans certains secteurs à Nice où c'est quasiment... les rails passent sur des granits ou je ne dis pas du marbre de Carra, mais presque, ce n'est pas le même coût !

Si, par exemple... imaginons que la place de la Révolution n'ait pas été refaite, un tramway passe là-bas, on refait la place, c'est ce qu'ils ont fait, par exemple, à Clermont-Ferrand. Ils ont refait la place, elle s'appelle la place de Jaude, toute la place a été refaite, ils en ont profité pour tout refaire la place. Eh bien refaire une place comme cela, si ça coûte 100 M€ vous les mettez dans le bilan tramway, et vous arrivez après à des coûts du tramway qui explosent.

Nous, ce que moi, les services m'ont dit, attendez, on a tout de même des gens qui travaillent là-dessus, cela a été vérifié par le service ici, les services de la Ville, la DGST au niveau de la Ville a regardé cela, les services de l'Agglomération ont regardé cela. Moi, on me dit que c'est des coûts... alors après, on ne connaît pas les résultats des appels d'offres, mais je donne tout de même des exemples pour dire qu'on est tout de même des gens sérieux, ici, à l'Agglomération, nos services. Alors que le Président ne soit pas sérieux, peut-être, mais les services sont sérieux !

Quand on a dit qu'on ferait le Conservatoire, qu'on resterait dans l'enveloppe, je peux tout de même vous annoncer une bonne nouvelle, c'est que le Conservatoire à Rayonnement Régional, on va le faire et que l'on va être dans l'enveloppe, qu'on va même être un peu plus bas que l'enveloppe, parce que les services, quand on avait annoncé qu'on serait dans l'enveloppe, les services avaient regardé cela d'une façon très précise.

Là, les services me disent que oui, on reste dans cette enveloppe-là. Je sais bien que c'est un défi, et je sais bien qu'ailleurs, dans beaucoup de villes, on est plus près, sur les 25 millions que où on est, nous. Mais moi je sais, Madame BRANGET, écoutez-moi, je sais que si c'est à 25 millions, on n'a pas les capacités financières pour le faire, donc je le sais, donc on a demandé autre chose.

Les constructeurs que nous avons vus, les études que nous avons vues, je vous donne un exemple... cela ne vous intéresse pas, ce que je dis ? Bon ! Concernant par exemple ce qu'on appelle les courants faibles, vous savez ce que c'est, les courants faibles ? Non. Eh bien je vais vous expliquer, c'est tout ce qui touche la signalétique, la signalisation, tout ce qui touche à la régulation. Cela coûte très cher dans un projet de TCSP. Sauf qu'à Besançon, nous avons des ingénieurs chez Keolis, enfin qui sont d'ailleurs... je ne sais pas s'ils sont à Keolis, s'ils appartiennent à la Ville, à qui ils appartiennent, enfin il y a des ingénieurs très bien qui ont mis au point un système qui est réputé dans le monde entier, c'est-à-dire que les courants faibles, demain on fait un TCSP ici, on n'a pas à réinvestir là-dedans puisque le système existe déjà, on en a même la maintenance, la maîtrise ici. Ce système-là, d'après ce que me dit Jean-Claude, est un système qui est éprouvé et qu'on vient même nous copier, nous prendre en modèle. Donc c'est des économies que nous avons faites.

On a parlé d'autres économies, de ne pas faire des tramways spéciaux, de faire quelque chose de confortable, pas de luxueux, ne pas faire aussi... Moi, quand je discute avec le Président d'ALSTOM que j'ai encore vu à Nice, quand je discute avec Robert LOHR, le Président de LOHR que j'ai vu à Nice, les autres je ne les ai pas vus, ils étaient... je ne les ai pas vus, mais ils me disent aussi, quand on en discute au GART, puisque je vais souvent au GART puisque je suis un des Vice-Présidents, quand je vais au GART on me dit : « cela coûte cher en France parce que vous, les collectivités, vous en voulez toujours plus. Vous voulez que ce soit le vôtre avec votre design à vous, vous voulez... faites des choses plus simples ». C'est pour cela que le projet de Besançon intéresse d'autres collectivités, entre autres même Strasbourg ou même Nîmes, parce qu'on a voulu lancer... Avignon, on a voulu lancer un autre concept de tramway pour des collectivités plus petites que la nôtre ou ce soit moins cher. Si on n'y arrive pas, on verra bien, moi je vous le redirai, parce que vous pouvez faire tous les aménagements que vous voulez, cela dépend de ce que vous allez faire. L'aménagement au centre-ville en passant par la Grande Rue piétonne, ce n'est pas le même que dans le boulevard MITTERRAND, cela ne coûte pas le même prix, c'est clair !

Quand on va monter dans l'avenue Carnot ou le Boulevard Diderot, si c'était ce que dit Pierre qui soit retenu, cela ne coûte pas pareil que si on passait au centre-ville dans le quartier historique, c'est clair !

Donc aujourd'hui, moi ce que... et je passerai la parole à Monsieur LOYAT pour terminer, c'est lui le dernier, à moins que d'autres veuillent intervenir... attendez, vous n'en rajoutez pas encore 150 ! Moi, je propose que quand même les Bisontins fassent vite pour que les camarades, les amis de l'Agglomération puissent parler. Il y a Yves GUYEN qui veut parler, qu'il puisse aussi s'exprimer, alors faites vite, ne redites pas ce qui a déjà été dit, s'il vous plaît.

Alors je passe la parole à Michel LOYAT qui attend, Yves GUYEN, Franck MONNEUR, tu fais court, et puis Madame GELIN.

M. LOYAT.- Je vais être assez rapide.

Un projet de tram, un projet de TCSP mais particulièrement de tram, c'est bien sûr un projet de déplacement pour une agglomération, c'est aussi un projet... cela participe en tout cas à l'organisation urbaine de l'agglomération, et de ce point de vue il me semble que le tracé proposé est bon pour trois points.

Premièrement il participe à l'équilibre en étant d'Ouest en Est, même si, et là je rejoins complètement Pierre CONTOZ, il faut organiser aussi la desserte bus sur le reste, et il y a aussi la branche ferroviaire entre la gare Viotte et Besançon Franche-Comté.

Il est bon également parce qu'il y a la desserte de la gare Viotte, et c'est un élément important dans l'organisation urbaine et dans l'équilibre des déplacements. Je ne reviens pas sur toutes les raisons, mais c'est tout de même le nœud du réseau ferroviaire régional, et c'est aussi, par rapport à l'étoile ferroviaire, quelque chose d'important.

Et puis, le troisième point, c'est la desserte du centre-ville, et là, c'est essentiel, effectivement, qu'un tramway, et de manière plus générale le TCSP, desserve le centre-ville, passe au centre-ville.

Alors maintenant j'ajoute que pour ma part je ne considère pas qu'il y ait un tracé centre-ville et un tracé par les quais. Quand on est place Saint-Jacques, quand on est place de la Révolution, quand on est place Jouffroy ou pont Battant, je considère qu'on est au cœur du centre-ville. A partir de là, je pense qu'il y a deux tracés qui, de manière un peu différente, permettent une bonne desserte du centre-ville. Il y a le tracé, effectivement, par la place du 8 Septembre, donc là c'est au cœur de la Boucle, et il y a le tracé... moi je ne dirais pas par les quais, finalement qu'elle est la différence ? Il faut voir surtout en termes de stations. La différence c'est d'un côté Granvelle / place du 8 Septembre, et la place du 8 Septembre ce n'est tout de même pas très loin de la place de la Révolution, de l'autre côté c'est au contraire une meilleure desserte, notamment de Battant, qui n'est tout de même pas en périphérie du centre-ville.

Je ne parle pas, naturellement, si on prenait un tracé par l'avenue Siffert. Là, ce serait complètement autre chose, de la même manière si on n'arrivait pas à Saint-Jacques, ce serait complètement autre chose. Mais là, on parle bien de Saint-Jacques / les quais pour une partie / place de la Révolution.

Donc voilà, je voulais me limiter à cet aspect, sachant que dans les deux cas, sachant que dans les deux cas il y a la question des bus qui reste, de toute manière, à traiter. Je ne considère pas que le tramway, quel que soit le tracé, doit avoir comme objectif d'évacuer tous les bus du centre-ville. Ce n'est pas cela l'objectif. L'objectif, c'est vraiment de passer à un autre cran des déplacements, c'est de participer effectivement à une requalification de la ville, mais si, pour cela, et j'en suis convaincu, il faut encore des bus au centre-ville, eh bien il faut le faire de la manière la plus efficace et la plus confortable, la plus adaptée, donc tramway au centre-ville, cela peut être... je considère que les deux tracés sont du centre-ville, et avec un système de bus, naturellement, complémentaire.

M. LE PRESIDENT.- Parce que le tramway, c'est tellement un élément de redynamisation qu'il faut savoir que dans les villes où il y a un tramway, les commerces, par exemple qui sont situés près du passage du tramway, ont vu leur valeur commerciale exploser, exploser ! Ainsi d'ailleurs que les appartements, les immeubles qui sont situés le long d'un parcours du tramway, et les entrées d'agglomération, ou les villages d'agglomération qui sont en liaison directement avec un point du tramway voient aussi leur valeur exploser. C'est un argument qui n'est pas assez souvent développé.

Alors, il y avait ensuite Yves. Attendez, je vais passer Yves, Franck, Madame GELIN. Yves.

M. GUYEN.- Oui, merci Président. Simplement une question et une réflexion. La question : j'ai bien compris qu'on ne veut pas aller envers les services de l'Etat...

M. LE PRESIDENT.- Ne partez pas tous, s'il vous plaît ! On ne va plus avoir le quorum. J'aimerais bien, quand même, que vous restiez un peu là, s'il vous plaît ! Il faut revenir !

Non, parce qu'attendez, moi, je ne suis pas d'accord, il faut tout de même que vous restiez là jusqu'à la fin, quoi ! Non, mais ceux qui s'en vont... ce n'est pas à vous que je dis cela, c'est à ceux qui s'en vont.

M. GUYEN.- J'en ai pour 2 minutes.

M. LE PRESIDENT.- Non, mais attends, prends le temps de t'exprimer.

M. GUYEN.- Ça va aller très vite. J'ai dit une question et une réflexion. La première question c'est que j'ai bien compris qu'on ne veut pas rentrer en contentieux avec les services de l'Etat, simplement j'aurais aimé avoir des précisions sur le mail, a-t-il une valeur juridique ? Premièrement. Deuxièmement : est-il adressé au Maire de Besançon ou au Président de l'Agglomération ? Parce que cela fait la transition avec ma réflexion ; s'il est adressé au Président de l'Agglomération, cela remet en cause le vote qu'on a eu il y a une bonne année, en 2008.

M. LE PRESIDENT.- Pourquoi ?

M. GUYEN.- Le vote comme quoi on acceptait le passage par l'hyper-centre.

M. LE PRESIDENT.- Ah ! Que la décision du...

M. GUYEN.- Et que la décision du Conseil Communautaire remet en cause le passage de l'hyper-centre.

Alors moi je suis pour l'hyper-centre, je ne remets pas en cause mon vote au niveau du Bureau, évidemment, par solidarité parce que je pense qu'il faut un tramway, simplement je voulais avoir quelques précisions sur la valeur de ce mail, d'une part, d'autre part s'il était bien adressé au Président de l'Agglomération ou au Maire de Besançon, et donc là il y avait peut-être aussi une action, même s'il y a recours, en fonction de la direction qui lui avait été adressée il y avait peut-être possibilité de recours.

La troisième chose, c'est moi, ce qui me gêne, c'est de remettre en cause un vote des maires, et il y a quand même 60 % de la périphérie qui se sont exprimés en acceptant l'hyper-centre, et je dirais même au-delà, c'est qu'il y a eu du travail des ateliers, et même le Conseil de participation a bien voté aussi l'hyper-centre. Voilà ce que je voulais simplement préciser.

M. LE PRÉSIDENT.- Alors je ne peux pas te dire... je crois que, bon, tu sais, c'est quelquefois le Maire, quelquefois c'est le Président, les dernières lettres du Préfet étaient adressées au Président. La lettre concernant ce jour-là, je ne sais plus.

Cela dit, la valeur juridique du mail, je ne suis pas sûr... je n'en sais rien, mais le problème, à mon avis, ne se situe pas là. Il se situe sur le fait : est-ce que l'on peut, oui ou non, avancer ensemble ? Parce que si on commence à rentrer, alors même qu'on en est que là, déjà dans des contentieux, si on commence à aller en Tribunal Administratif, en Conseil... parce que ça se terminera en Conseil d'Etat, je vous assure que dans 3 ans ou dans 4 ans on n'aura toujours pas avancé.

Là, c'est adressé le 2 octobre au Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, voilà la lettre. Mais le mail, je crois, devait être adressé au Maire, voilà. Mais bon, les mails à 23 h 50, tu sais, la personne qui tapait, je ne sais pas si elle a bien fait la différence entre le maire et le Président. En tout cas, le courrier officiel du 2 octobre, c'est le Président. Voilà, pour répondre à ta question très précisément.

Franck.

M. MONNEUR.- On l'a encore vu ce soir, la nécessité du tram n'est plus à démontrer. Concernant le tracé, à titre personnel j'étais favorable au centre-ville, simplement on est face, maintenant... à l'hyper-centre, pardon, on est face effectivement à un principe de réalité. Ce principe de réalité, il est là, il est en face de nous, il faut avancer, il faut se rendre compte effectivement que le tracé en hyper-centre, de mon point de vue, il est mort. Maintenant, comment on fait pour avancer ? Il faut laisser les états d'âme au vestiaire, on nous parle beaucoup de plan B ce soir, eh bien le plan B c'est le plan par les quais, il n'y aura pas d'autre plan, c'est celui-ci. Et puis je pense effectivement qu'après le semi-échec, le fiasco du sommet de Copenhague, montrons que nous, au niveau local, comme cela se fait d'ailleurs dans d'autres localités, on prend les choses en main, et puis qu'on œuvre pour les conclusions du Grenelle de l'environnement.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Franck.

Je vais vous donner une précision, c'est qu'à minuit, pot compris, l'alarme, ici, se met en route. Voilà, c'est juste une précision.

Madame GELIN, si vous pouvez faire cela en 30 secondes, je crois que tout le monde s'est déjà bien exprimé et il y a encore deux rapports après, s'il vous plaît !

Madame GELIN. S'il vous plaît, non, j'aimerais qu'on accélère maintenant, ce n'est pas pour vous forcer, mais...

Mme GELIN.- S'il vous plaît ! Moi, ce que je voulais dire, c'est que le transport rapide est utile à Besançon, je suis usagère quotidienne et j'en ai bien conscience. Lorsque je vous écoute, je me dis que la ligne la plus droite, d'Est en Ouest en fait, c'est le grand boulevard et c'est la ligne la plus simple, la plus facile, celle qui draine le plus de monde. Et j'ai regardé la carte qui figure sur la CAGB, sur le... comment je veux dire ? Sur les commissions de transports, les cartes que vous présentez.

Donc la ligne TCSP ou tramway s'adosse sur les plateaux d'Est en Ouest en passant par la ville. Cependant, lorsqu'on regarde la configuration de la ville et de l'agglomération, tout tente à aller plutôt vers le Nord, vers le Sud je veux dire. Donc en fait, si on déplaçait ce TCSP vers le grand boulevard en ayant une liaison qui irait éventuellement depuis les quais / Rivotte, enfin jusqu'en passant par la gare, en remontant ensuite, faisant un petit crochet vers l'université en redescendant, ce serait peut-être aussi une solution. D'autre part, cela ferait une arrête centrale pour repartir de chaque... sur tous les quartiers.

Il y a une autre chose aussi que je pensais, c'est que le trajet de tramway avec une seule voie et des zones d'attente pour pouvoir obtenir un croisement de deux trams seraient aussi quelque chose d'intéressant. Comme vous le remarquiez tout à l'heure, on est à 500 mètres du cœur de ville si on est vers Micaud ou si on est vers Saint-Jacques.

Je signale également que pour la cité administrative, vous aviez prévu dans votre aménagement de la gare que celle-ci se trouverait juste à côté et Saint-Jacques déménagera dans peu de temps, voilà ce que j'avais à vous dire. Merci.

M. LE PRESIDENT.- Merci beaucoup.

Donc maintenant je vais mettre ce rapport du Bureau aux voix.

Quels sont ceux qui sont contre ? Levez les mains que je les voie quand même. 11.

Madame BRANGET, vous levez la main ? 12, 13, 14, 15.

Quels sont ceux qui s'abstiennent ? 8. Non, Benoît, tu votes deux fois.

M. CYPRIANI.- Ce n'est pas moi qui ai voté contre.

M. LE PRESIDENT.- 13. Ah bon ! Dis le quand même. D'accord. 13, voilà.

Donc c'est adopté.

Rapport n°2.8 – TCSP : Avenant n°2 au marché de maîtrise d'œuvre infrastructures
--

M. LE PRESIDENT.- Rapport suivant, avenant n° 2. Jean-Claude, tu as 3 minutes, tu nous donnes la conclusion.

M. ROY.- A la suite de ce vote, il vous est proposé de passer un avenant n°2 au marché de Maîtrise d'Œuvre Infrastructures pour proposer la prise en compte d'études supplémentaires par le tracé sur les quais avec les déviations de réseaux.

M. LE PRESIDENT.- Quels sont ceux qui sont contre ?

M. ROY.- Et il y a une modification que je veux apporter, c'est qu'après négociations les études...

M. LE PRESIDENT.- Attendez, il y en a encore pour 3 minutes, s'il vous plaît ! Madame JEANNIN, je vous en prie. Jean-Paul, restez assis 2 minutes là !

M. ROY.- Après négociations les études supplémentaires sur le tracé sont arrêtées à 496 000 € hors taxes et les dévoiements de réseaux : 189 053,80 €.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il y a des oppositions ? 2...

M. ROY.- Le 2.9, c'est pareil.

M. LE PRESIDENT.- Attends ! Des abstentions ? Même vote qu'avant ?
Bon, même vote qu'avant. On ne va pas recompter, même vote qu'avant.

Rapport n°2.9 – TCSP : Marché complémentaire sur l'assistance à maîtrise d'ouvrage administrative

M. ROY.- Sur le même tracé, c'est un marché complémentaire à l'assistance de maîtrise d'ouvrage administrative pour constituer une étude d'impact spécifique et reconstituer un dossier d'enquête publique complet.

Voilà l'objet de ce rapport.

M. LE PRESIDENT.- Même vote que précédemment ? même vote que précédemment.
La séance est terminée.

(L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 23h35)