



Conseil de Communauté

Compte rendu succinct

Affiché au siège de la
C.A.G.B. le :
07/07/2010

**Séance du mercredi 30 juin 2010
qui s'est déroulée à la C.C.I.D du Doubs**

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

PRESENCES

- **liste des présents annexée**

RELEVÉ DE DECISIONS

Le Conseil de Communauté s'est réuni le mercredi 30 juin 2010 à 17 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,
- procède à la vérification du quorum,
- annonce les pouvoirs reçus pour la séance.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- nomme Emmanuel DUMONT comme secrétaire de séance,
- approuve le procès-verbal de la séance de Conseil de Communauté du 20 mai 2010.

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

↳ R 0.2 - Modification de délégués

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- fait application de l'article L. 2121-21 du Code Général des Collectivités Territoriales,
- élit Mme Catherine BOTTERON comme déléguée suppléante de M. Denis GALLET à la Commission n°1 « Finances, Ressources Humaines et Communication, TIC »,
- élit Mme Agathe HENRIET-SCHWERDORFFER comme déléguée suppléante de M. Philippe GUILLAUME à la Commission n°2 « Transports, Déplacements et Infrastructures »,
- élit Mme Agathe HENRIET-SCHWERDORFFER comme déléguée suppléante de M. Philippe GUILLAUME pour représenter la CAGB au SYBERT,
- élit Mme Catherine BOTTERON comme déléguée suppléante de M. Denis GALLET pour représenter la CAGB au SMSCoT.

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

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

Finances

↳ R 1.1.1 - Compte de gestion 2009

A l'unanimité, le Conseil de Communauté prend acte de la concordance entre le Compte Administratif 2009 du budget principal et des budgets annexes Transports, CRR, Déchets et Zone d'activité du Noret du Grand Besançon et le Compte de gestion 2009 du budget principal et des budgets annexes.

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

↳ R 1.1.2 - Compte administratif 2009

Le Conseil de Communauté élit M. Michel BITTARD comme Président de séance.

M. Jean-Louis FOUSSERET, Président, participe à la discussion puis se retire et ne prend pas part au vote.

A la majorité, 8 Contre, 1 Abstention, le Conseil de Communauté adopte le Compte administratif 2009 du budget principal et des budgets annexes.

Rapport adopté à la majorité : Pour : 117 Contre : 8 Abstention : 1

↳ R 1.1.3 - Bilan des acquisitions et des cessions foncières et immobilières décidées et réalisées en 2009 par la CAGB

Le Conseil de Communauté prend connaissance du bilan des acquisitions et des cessions foncières et immobilières décidées et réalisées en 2009 par la CAGB.

↳ R 1.1.4 - Affectation des résultats 2009 sur le Budget 2010

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur ces propositions d'affectation des résultats 2009 sur le budget 2010, au titre du budget principal et des budgets annexes.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 130 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 1.1.5 - Décision Modificative n°1 - 2010

A la majorité, 8 Contre, le Conseil de Communauté adopte cette proposition de Décision Modificative n°1 au titre du budget 2010 pour le budget principal et les budgets annexes du Grand Besançon.

Rapport adopté à la majorité : Pour : 122 Contre : 8 Abstention : 0

↳R I.1.6 - Révision de l'APCP n°06.3 - Opération « Cité des Arts et de la Culture »

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur la révision de l'autorisation de programme de l'opération « Cité des Arts et de la Culture » et de son découpage en crédits de paiement sur la période 2010/2014.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 131 Contre : 0 Abstention : 0

↳R I.1.7 - Demandes de garantie d'emprunts compétence Habitat (mai 2010)

Mmes HINCELIN et POISSENOT, MM. ALLEMANN, GONON, LOYAT, MOYSE et STEPOURJINE 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 du Grand Besançon.

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

↳R I.1.8 - Délibération modificative pour la demande de garantie d'emprunt Grand Besançon Habitat (Foyer Hortensias)

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

A l'unanimité, le Conseil de Communauté autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer les pièces administratives nécessaires à la prise en compte de cette modification dans la délibération de garantie.

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

↳R I.1.9 - Convention de groupement de commandes entre la Ville de Besançon, la CAGB et le CCAS pour l'achat de carburants

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le renouvellement du groupement de commandes pour l'approvisionnement en carburants,
- autorise Monsieur le 1^{er} Vice-Président à signer la convention constitutive du groupement de commandes.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 131 Contre : 0 Abstention : 0

Ressources humaines

↳R I.2.1 - Groupement de commandes entre la CAGB, la Ville de Besançon et le CCAS pour un contrat prévoyance collective Maintien de salaire - Invalidité

A l'unanimité, le Conseil de Communauté autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à :

- constituer le groupement de commandes,
- signer la convention à venir avec la Ville de Besançon et le Centre Communal d'Action Sociale.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 131 Contre : 0 Abstention : 0

↳R I.2.2 - Contrat d'assurance des risques statutaires

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur la délégation au Centre de Gestion du Doubs par la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon de la passation d'un contrat groupe ouvert à adhésion facultative auprès d'une entreprise d'assurance agréée.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 131 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 1.2.3 - Mise en place d'une astreinte patrimoniale au sein des services de la CAGB

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- valide l'instauration d'une astreinte patrimoniale au sein des services de la CAGB,
- valide le projet de convention à signer avec la Ville de Besançon pour l'organisation d'un système d'astreinte bénéficiant au patrimoine de la CAGB,
- autorise Monsieur le 1^{er} Vice-Président à signer la convention après finalisation.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 131 Contre : 0 Abstention : 0

Commission n°02 : Transports, Infrastructures et Déplacements

↳ R 2.1 - Tramway - Définition du nouveau projet de la 1^{ère} ligne de tramway et lancement des procédures en vue de la Déclaration d'Utilité Publique

A la majorité, 26 Contre, 1 Abstention, le Conseil de Communauté :

- valide le nouveau projet de la 1^{ère} ligne de tramway du Grand Besançon tel qu'il sera soumis à enquête publique, ainsi que son Plan de financement,
- approuve la composition du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et à la mise en compatibilité des PLU de Besançon et Chalezeule,
- autorise, le cas échéant, Monsieur le Président, ou son représentant, à procéder aux acquisitions foncières nécessaires au projet par tout moyen et à signer tous les actes afférents,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à lancer toutes démarches utiles visant à obtenir :
 - la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la ligne de tramway et des acquisitions utiles à sa réalisation, ainsi que la mise en compatibilité des PLU de Besançon et Chalezeule,
 - la mise en service de la procédure d'urgence pour prendre possession des biens expropriés,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à saisir Monsieur le Préfet, afin qu'il diligente la procédure d'enquête publique,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer tous les actes nécessaires à sa mise en œuvre.

Rapport adopté à la majorité : Pour : 104 Contre : 26 Abstention : 1

↳ R 2.2 - Tramway - Autorisation de signature du marché d'études de conception et, le cas échéant, de fabrication de véhicules de tramway et leur maintenance

A la majorité, 8 Contre, 10 Abstentions, le Conseil de Communauté autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer :

- le marché d'études de conception de véhicules de tramway avec la société CAF (CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARILES SA),
- toutes les pièces nécessaires à l'exécution ainsi qu'à l'application de la présente décision dans le cadre de la réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon.

Rapport adopté à la majorité : Pour : 109 Contre : 8 Abstentions : 10

↳ R 2.3 - Tramway - Autorisation de signature du marché de contrôle technique

A la majorité, 8 Contre, 10 Abstentions, le Conseil de Communauté autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer :

- le marché (2 lots) relatif à une mission de contrôle technique :
 - avec le groupement VERITAS/SOCOTEC, pour le lot n°1,
 - avec la société ALPES CONTROLES, pour le lot n°2,
- toutes les pièces nécessaires à l'exécution ainsi qu'à l'application de la présente décision dans le cadre de la réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon.

Rapport adopté à la majorité : Pour : 109 Contre : 8 Abstentions : 10

↳ R 2.4 - Tramway - Attribution du marché de maîtrise d'œuvre des systèmes de courants forts

A la majorité, 8 Contre, 10 Abstentions, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur l'attribution du marché de maîtrise d'œuvre sur les systèmes de courants forts à la société INEXIA pour 1 099 841 € HT,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer ce marché,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer toutes les pièces nécessaires à l'exécution ainsi qu'à l'application de la présente décision dans le cadre de la réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon.

Rapport adopté à la majorité : Pour : 109 Contre : 8 Abstentions : 10

↳ R 2.5 - Tramway - Attribution du marché de maîtrise d'œuvre des systèmes de guidage et de signalisation

A la majorité, 8 Contre, 10 Abstentions, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur l'attribution du marché de maîtrise d'œuvre des systèmes de guidage et signalisation, sur le projet de 1^{ère} ligne de tramway à la société EGIS RAIL pour 2 907 774 € HT,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer ce marché,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer toutes les pièces nécessaires à l'exécution ainsi qu'à l'application de la présente décision dans le cadre de la réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon.

Rapport adopté à la majorité : Pour : 109 Contre : 8 Abstentions : 10

↳ R 2.6 - Tramway - Avenant n°1 au marché de maîtrise d'œuvre sur le centre de maintenance

A la majorité, 8 Contre, 10 Abstentions, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur l'objet de l'avenant n°1 au marché de maîtrise d'œuvre sur le centre de maintenance,
- 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 : 109 Contre : 8 Abstentions : 10

↳ R 2.7 - Mise en sécurité du remisage GNV à Planoise - Consultation de maîtrise d'œuvre

A l'unanimité, le Conseil de Communauté valide le lancement de l'opération de mise en sécurité du bâtiment dépôt de Planoise.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 127 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 2.8 - Avenant n°1 à la convention de mise à disposition de biens immobiliers, mobiliers et de moyens - Transfert de charges

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le projet d'avenant n°1 à la convention portant mise à disposition de biens mobiliers, immobiliers et de moyens nécessaires à l'exercice de la compétence Transports urbains, signée avec la Ville de Besançon le 16 mars 2001,
- autorise Monsieur le 1^{er} Vice-Président à signer cet avenant.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 127 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 2.9 - Résiliation de la convention Halle Sernam du 21 avril 2004 signée entre la CAGB et la SNCF et résiliation de la convention Halle Sernam du 1^{er} mars 2005 signée entre la CAGB, la Région de Franche-Comté, le Département du Doubs et la société Monts-Jura Autocars

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur la résiliation :
 - de la convention du 21 avril 2004, signée entre la CAGB et la SNCF,
 - de la convention du 1^{er} mars 2005 signée entre la CAGB, le Conseil Général du Doubs, le Conseil Régional de Franche-Comté et la Société Monts-Jura Autocars,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à résilier lesdites conventions et à signer tous documents nécessaires.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 127 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 2.10 - Projet de convention Pass « bus-car »

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le projet de convention « bus-car », pour les lignes départementales « Mobidoubs A » et « A express » entre Pontarlier et Besançon,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer cette convention.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 127 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 2.11 - Projet de convention portant évolution de la tarification intermodale TER/Ginko

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le projet de convention de création et mise en œuvre d'une tarification régionale combinée entre la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, la Région de Franche-Comté et la SNCF,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer cette convention.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 127 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 2.12 – Plan de communication sur la compétence Transports et Déplacements du Grand Besançon

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur ce projet et sur son plan de financement.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 127 Contre : 0 Abstention : 0

Commission n°03 : Economie, Emploi et Insertion

↳ R 3.1 - Service d'Amorçage de Projets - Subvention 2010

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

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- approuve le versement d'une participation de 54 100 € à Rive Boutique de Gestion de Franche-Comté pour le financement du dispositif Service Amorçage de Projets au titre de l'année 2010,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer l'avenant à la convention à intervenir.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 129 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 3.2 - Délégation de Service Public - Pépinière de Palente - Rapport d'activité 2009

Le Conseil de Communauté prend connaissance du rapport d'activité 2009 de Rive Boutique de Gestion pour l'exploitation de la Pépinière de Palente.

↳ R 3.3 - Délégation de Service Public - TEMIS Innovation - Rapport d'activité 2009

Le Conseil de Communauté prend connaissance du rapport d'activité 2009 de Rive Boutique de Gestion pour l'exploitation de la Pépinière et de l'Hôtel d'entreprises de TEMIS Innovation.

↳ R 3.4 - Assises Nationales des Entrepreneurs Chrétiens - Edition 2010 à Besançon

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur l'attribution d'une subvention d'un montant de 4 000 € au Mouvement des Entrepreneurs et Dirigeants Chrétiens pour l'organisation de ses Assises Nationales.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 134 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 3.5 - TEMIS - Convention entre le Grand Besançon, la Ville de Besançon, la sedD et le Syndicat Mixte du Parc Scientifique et Industriel - Financement des réseaux d'eau et d'assainissement et versement de subventions d'équipement à la Ville de Besançon

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur les principes de cette convention de remise d'ouvrages de réseaux d'eau et d'assainissement,
- autorise Monsieur le 1^{er} Vice-Président à signer cette convention.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 134 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 3.6 - ZAC des Marnières - Protocole d'accords fonciers et financiers CAGB, SEGECE et CARREFOUR

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur une prolongation jusqu'au 15/09/2010 de la date butoir de levée des conditions suspensives précisées aux articles 22.2 et 22.3 du Traité de concession,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer cet avenant n°3.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 134 Contre : 0 Abstention : 0

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

↳R 4.1 - Fonds « Centres de village » - Actualisation du critère de richesse

Le Conseil de Communauté prend connaissance de ce rapport.

↳R 4.2 - Plateforme bois - Contribution des communes ou utilisateurs au coût de stockage et séchage des plaquettes forestières

A l'unanimité, le Conseil de Communauté valide le coût du service de stockage, séchage et rechargement de camions qui sera facturé 7,20 € / tonne de plaquettes sèches (environ 25-30 % d'humidité) aux utilisateurs.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 134 Contre : 0 Abstention : 0

↳R 4.3 - Création de vergers familiaux - Demande de subvention pour l'achat de matériel

Mmes FALCINELLA et PRESSE et M. ALAUZET ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur l'attribution d'une subvention de 1 500 € à l'Association des jardins et vergers familiaux de Besançon et environs pour l'achat de ces matériels de fauche des vergers.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 131 Contre : 0 Abstention : 0

↳R 4.4 - Campagne AlimenTerre 2010 - Demande de subvention

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur l'attribution d'une subvention de 2 500 € à Réceidev pour l'organisation de la campagne AlimenTerre 2010.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 134 Contre : 0 Abstention : 0

↳R 4.5 - Appui aux communes dans le cadre du Plan Climat Energie Territorial - Candidature à l'appel à projets de l'ADEME pour la création d'un poste de Conseiller en Energie Partagé

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le principe de créer un poste de Conseiller en Energie Partagé,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à procéder aux demandes de subventions correspondantes et à répondre à l'appel à projets de l'ADEME.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 134 Contre : 0 Abstention : 0

Commission n°05 : Culture, Tourisme et Sports

↳R 5.1 - Cité des Arts et de la Culture - Acquisition de l'assiette foncière du Conservatoire à Rayonnement Régional

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- approuve l'acquisition de l'assiette foncière du nouveau Conservatoire à Rayonnement Régional,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer l'acte à intervenir.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 132 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 5.2 - Cité des Arts et de la Culture - Arrêt de la Mission d'Ordonnancement Pilotage et Coordination (OPC)

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- approuve l'arrêt, après la phase de préparation de chantier, de la mission du cabinet Klein chargé de l'Ordonnancement Pilotage et Coordination pour la réalisation de la Cité des Arts et de la Culture,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à mettre en œuvre cette décision, à signer toutes les pièces nécessaires à sa bonne exécution et à négocier une éventuelle transaction avec le prestataire.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 132 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 5.3 - CRR - Vote des tarifs année scolaire 2010-2011

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur les tarifs de CRR pour l'année scolaire 2010-2011.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 133 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 5.4 - Fonds d'aide aux écoles de musique du Grand Besançon - Attribution des subventions 2010

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur l'attribution de subventions aux écoles de musique pour un montant total de 56 346 €.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 133 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 5.5 - Attribution d'une subvention et convention d'objectifs 2010 avec l'Office de Tourisme et des Congrès de Besançon

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

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- valide l'attribution d'une subvention d'un montant de 75 000 € à l'Office de Tourisme et des Congrès de Besançon,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer la convention d'objectifs à intervenir entre le Grand Besançon et l'Office de Tourisme et des Congrès de Besançon.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 129 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 5.6 - Aire de camping-cars de Besançon - Conventions d'occupation et de gestion

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer la convention à intervenir avec la Ville de Besançon concernant la gestion et l'entretien de l'aire d'accueil de camping-cars de Besançon,
- autorise Monsieur le 1^{er} Vice-Président à signer la convention d'occupation temporaire à intervenir avec l'Etat et la Ville de Besançon concernant l'occupation du terrain sur lequel est implantée l'aire d'accueil de camping-cars.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 133 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 5.7 - Fonds manifestations - Attribution de subventions 2010 (2^{ème} semestre)

Mme BARASSI, MM. MOYSE et TARBOURIECH ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur l'attribution de subventions pour un montant total de 21 500 €.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 130 Contre : 0 Abstention : 0

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

↳ R 7.1 - Signature des Conventions d'Utilité Sociale par le Grand Besançon

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur la signature des Conventions d'Utilité Sociale des organismes HLM qui en auront fait la demande auprès de la collectivité.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 133 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 7.2 - Demandes de subvention 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 7 390 €.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 133 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 7.3 - Financement CAGB - Logements locatifs publics (subventions accordées dans le cadre de la programmation PCS 2009)

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

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur l'octroi de ces subventions d'un montant total de 834 141,74 €.

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

↳ R 7.4 - Demande de subvention de la commune de Beure pour l'aménagement de 11 logements locatifs à loyer maîtrisé « PALULOS »

M. CHANEY ne prend pas part au vote.

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

- 7 150 € au titre de la délégation de gestion des aides à la pierre de l'Etat (AP/CP « Aides à la pierre »),
- 33 000 € au titre des aides du Programme Local de l'Habitat (AP/CP PLH).

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 131 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 7.5 - Programmation de Droit Commun en 2010 - Financement sur crédits délégués de l'Etat

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

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur les premiers dossiers de la programmation de Droit Commun en 2010,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer les décisions de subvention correspondantes, pour un montant total de 235 490 €.

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

↳ R 7.6 - Demandes d'agrément PLS au titre de la programmation des aides à la pierre de 2010

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur ces deux demandes d'agréments.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 133 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 7.7 - Demande de subvention de l'Agence Immobilière à Vocation Sociale

Mme POISSENOT ne prend pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur l'attribution d'une subvention d'un montant de 3 605 € à l'Agence Immobilière à Vocation Sociale, au titre de l'année 2010.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 132 Contre : 0 Abstention : 0

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

↳ R 8.1 - Agence Foncière du Doubs - Attribution de la subvention 2010 et versement de la cotisation

Mme HINCELIN et MM. BAULIEU, CONTOZ, FOUSSERET, GOVIGNAUX, GUILLEMET, GUYEN, LOYAT, LOUISON, MARTIN, MAY, REYLE, ROY et THIEBAUT ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer la convention d'aide avec l'Agence Foncière,
- se prononce favorablement sur l'attribution à l'Agence Foncière d'une subvention de 20 000 € au titre de l'année 2010 dans les conditions définies à la dite convention,
- acquitte à l'Agence Foncière la cotisation d'adhésion de 30 € pour l'année 2010.

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

Commission n°09 : Gestion des déchets ménagers et assimilés

↳ R 9.1 - Rapport annuel 2009 sur le prix et la qualité du Service Public d'Élimination des Déchets

Le Conseil de Communauté prend connaissance de ce rapport.

↳ R 9.2 - Avenant au marché de collecte des déchets avec VEOLIA

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur les modalités techniques et financières de la proposition d'avenant n° I au marché « Collecte des déchets ménagers et assimilés »,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer cet avenant et tout document y afférant.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 133 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 9.3 - Avenant au marché de collecte du verre avec COVED

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur cet avenant,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer cet avenant et tout document y afférant.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 133 Contre : 0 Abstention : 0

↳ R 9.4 - Implantation de Points d'Apport Volontaire

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur ce dossier,
- valide les principes de prise en charge financière, à savoir :
 - pour un PAV aérien :
 - prise en charge intégrale de l'acquisition du PAV et des accessoires par le Grand Besançon,
 - prise en charge intégrale des travaux de génie civil par la commune,

- pour un PAV semi-enterré :
 - prise en charge de 75 % de l'acquisition du PAV par le Grand Besançon,
 - prise en charge des 25 % restant de l'acquisition du PAV par la commune (fonds de concours),
 - prise en charge intégrale des travaux de génie civil par la commune,
- pour un PAV enterré :
 - prise en charge de 50 % de l'acquisition du PAV par le Grand Besançon,
 - prise en charge des 50 % restant de l'acquisition du PAV par la commune (fonds de concours),
 - prise en charge intégrale des travaux de génie civil par la commune.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 133 Contre : 0 Abstention : 0

Questions diverses

↳ R 10.1 - Bilan des travaux de la CCSPL en 2009

Le Conseil de Communauté prend connaissance des travaux réalisés en 2009 par la Commission Consultative des Services Publics Locaux.

↳ R 10.2 - Etat des décisions du Président dans le cadre de sa délégation du Conseil

Le Conseil de Communauté prend connaissance des décisions du Président dans le cadre de sa délégation du Conseil.

Séance du mercredi 30 juin 2010

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

Ordre de passage des délibérations : Commissions n°01, 05, 07, 08, 09, 03, 04, 10 et 02

Etaient présents : **Amagney :** Thomas JAVAUX **Arguel :** André AVIS (à partir du rapport 1.1.2) **Audeux :** Françoise GALLIOU **Auxon-Dessous :** Jacques CANAL **Auxon-Dessus :** Serge RUTKOWSKI (représenté par Michel BITTARD jusqu'au rapport 2.1), Geneviève VERRO (jusqu'au rapport 2.1) **Avanne Aveney :** Laurent DELMOTTE, Jean-Pierre TAILLARD **Besançon :** Eric ALAUZET, Frédéric ALLEMANN, Teddy BENETEAU DE LAPRAIRIE (à partir du rapport 1.1.2), Nicolas BODIN, Patrick BONTEMPS (à partir du rapport 3.4), Martine BULTOT (à partir du rapport 1.1.2), Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, Benoît CYPRIANI, Yves-Michel DAHOUI, Jean-Jacques DEMONET (jusqu'au rapport 2.1), Cyril DEVESA (à partir du rapport 1.1.6), Emmanuel DUMONT, Odile FAIVRE-PETITJEAN, Béatrice FALCINELLA, Françoise FELLMANN, Jean-Louis FOUSSERET, Didier GENDRAUD, Fanny GERDIL-DJAOUAI, Abdel GHEZALI, Jean-François GIRARD, Philippe GONON, Jean-Pierre GOVIGNAUX, Nicolas GUILLEMET, Lazhar HAKKAR, Valérie HINCELIN, Martine JEANNIN, Solange JOLY, Jean-Sébastien LEUBA (à partir du rapport 1.1.5), Christophe LIME, Michel LOYAT, Jacques MARIOT, Carine MICHEL, Frank MONNEUR, Nohzat MOUNTASSIR, Michel OMOURI, Jacqueline PANIER (à partir du rapport 2.1), Elisabeth PEQUIGNOT, Danièle POISSENOT, Françoise PRESSE, Béatrice RONZI, Jean ROSSELOT, Jean-Claude ROY, Edouard SASSARD, Joëlle SCHIRRER, Marie-Noëlle SCHOELLER (à partir du rapport 1.1.5), Catherine THIEBAUT, Corinne TISSIER, Sylvie WANLIN, Nicole WEINMAN (à partir du rapport 1.1.4) **Beure :** Philippe CHANEY **Boussières :** Bertrand ASTRIC (à partir du rapport 1.1.2) **Braillans :** Alain BLESSEMALLE **Busy :** Philippe SIMONIN (à partir du rapport 5.1) **Chaleze :** Christophe CURTY (à partir du rapport 1.1.2 et jusqu'au rapport 10.2) **Chalezeule :** Christian MAGNIN-FEYSOT, Raymond REYLE **Champagney :** Claude VOIDEY **Champvans les Moulins :** Jean-Marie ROTH **Chatillon le Duc :** Denis GALLET (à partir du rapport 1.1.2), Philippe GUILLAUME **Chaucenne :** Bernard VOUGNON (représenté par Alain ROSET) **Chaufontaine :** Jacky LOUISON (à partir du rapport 1.1.2) **Chemaudin :** Bruno COSTANTINI **Dannemarie sur Crête :** Gérard GALLIOT (jusqu'au rapport 2.1), Jean-Pierre PROST (à partir du rapport 1.1.3) **Deluz :** Sylvaine BARASSI **Ecole Valentin :** André BAYEREL, Yves GUYEN **Fontain :** Jean-Paul DILLSCHNEIDER (représenté par Jean-Pierre VAGNE) **François :** Françoise GILLET, Claude PREIONI **Gennes :** Jean SIMONDON **Grandfontaine :** François LOPEZ, Laurent SANSEIGNE **La Chevillotte :** Jean PIQUARD **La Vèze :** Jacques CURTY **Larnod :** Gisèle ARDIET (représentée par Hugues TRUDET à partir du rapport 5.3) **Le Gratteris :** Cédric LINDECKER **Mamirolle :** Daniel HUOT, Didier MARQUER **Marchaux :** Bernard BECOULET, Brigitte VIONNET **Mazerolles le Salin :** Daniel PARIS **Miserey Salines :** Marcel FELT (à partir du rapport 1.1.6), Denis JOLY **Montfaucon :** Michel CARTERON, Pierre CONTOZ **Montferrand le Château :** Séverine MONLLOR **Morre :** Jean-Michel CAYUELA (à partir du rapport 1.1.3), Gérard VALLET **Nancray :** Jean-Pierre MARTIN, Daniel ROLET (à partir du rapport 10.2) **Noironte :** Bernard MADOUX **Novillars :** Philippe BELUCHE, Bernard BOURDAIS **Osselle :** Jacques MENIGOZ **Pelousey :** Catherine BARTHELET (représentée par Serge ARMELLINI), Claude OYTANA **Pirey :** Robert STEPOURJINE **Pouilley les Vignes :** Jean-Marc BOUSSET (jusqu'au rapport 2.1), Jean-Michel FAIVRE **Rancenay :** Michel LETHIER **Roche lez Beupré :** Stéphane COURBET (à partir du rapport 1.1.2 et jusqu'au rapport 10.2), Jean-Pierre ISSARTEL (à partir du rapport 9.2 et jusqu'au rapport 10.2 ; représenté par Joël JOSSO jusqu'au rapport 9.1 et à partir du rapport 2.1) **Routelle :** Claude SIMONIN **Saône :** Alain VIENNET **Serre les Sapins :** Gabriel BAULIEU, Christian BOILLEY **Tallenay :** Jean-Yves PRALON **Thise :** Bernard MOYSE, Jean TARBOURIECH **Thoraise :** Jean-Michel MAY (à partir du rapport 1.1.2) **Vaire Arcier :** Patrick RACINE **Vaire le Petit :** Michèle DE WILDE **Vaux les Prés :** Bernard GAVIGNET **Vorges les Pins :** Patrick VERDIER (jusqu'au rapport 10.2).

Etaient absents : **Auxon-Dessous :** Jean-Pierre BASSELIN **Besançon :** Hayatte AKODAD, Pascal BONNET, Catherine GELIN, Jean-Marie GIRERD, Sylvie JEANNIN, Annie MENETRIER **Beure :** Auguste KOELLER **Boussières :** Roland DEMESMAY **Champoux :** Thierry CHATOT **Chemaudin :** Gilbert GAVIGNET **Montferrand le Château :** Marcel COTTINY **Pirey :** Jacques COINTET **Pugey :** Marie-Noëlle LATHUILIERE **Saône :** Maryse BILLOT **Torpes :** Bernard LAURENT

Secrétaire de séance : Emmanuel DUMONT

Procurations de vote :

Mandants : JP. BASSELIN, H. AKODAD, P. BONNET, M. BULTOT (jusqu'au rapport 1.1.1), Jj. DEMONET (à partir du rapport 2.2), C. DEVESA (jusqu'au rapport 1.1.5), C. GELIN, JM. GIRERD, S. JEANNIN, JS. LEUBA (jusqu'au rapport 1.1.4), A. MENETRIER, J. PANIER (jusqu'au rapport 10.2), MN. SCHOELLER (jusqu'au rapport 1.1.4), N. WEINMAN (jusqu'au rapport 1.1.3), A. KOELLER, R. DEMESMAY, M. COTTINY, D. ROLET (jusqu'au rapport 10.2).

Mandataires : J. CANAL, N. BODIN, E. SASSARD, YM. DAHOUI (jusqu'au rapport 1.1.1), F. MONNEUR (à partir du rapport 2.2), B. CYPRIANI (jusqu'au rapport 1.1.5), M. OMOURI, J. ROSSELOT, JP. GOVIGNAUX, JC. ROY (jusqu'au rapport 1.1.4), C. LIME, F. FELLMANN (jusqu'au rapport 10.2), JL. FOUSSERET (jusqu'au rapport 1.1.4), M. LOYAT (jusqu'au rapport 1.1.3), P. CHANEY, F. LOPEZ, S. MONLLOR, JP. MARTIN (jusqu'au rapport 10.2).

**Grand
Besançon**



Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

Procès-verbal

Conseil de Communauté

Séance du 30 juin 2010
à la CCI du Doubs

Ordre du jour

Organisation de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon	20
Rapport n°0.1 - Désignation d'un secrétaire de séance – Approbation du procès-verbal de la dernière séance du Conseil de Communauté	20
Rapport n°0.2 – Modification de délégués	20
Commission n°01 : Finances, Ressources Humaines et Communication, TIC	20
Rapport n°1.1.1 – Compte de gestion 2009	20
Rapport n°1.1.2 – Compte administratif 2009	21
Rapport n°1.1.3 – Bilan des acquisitions et des cessions foncières et immobilières décidées et réalisées en 2009 par la CAGB	29
Rapport n°1.1.4 – Affectation des résultats 2009 sur le Budget 2010	30
Rapport n°1.1.5 – Décision Modificative n° 1 - 2010	30
Rapport n°1.1.6 – Révision de l'APCP n° 06.3 – Opération « Cité des Arts et de la Culture »	32
Rapport n°1.1.7 – Demandes de garantie d'emprunts compétence Habitat (mai 2010)	32
Rapport n°1.1.8 - Délibération modificative pour la demande de garantie d'emprunt Grand Besançon Habitat (Foyer Hortensias)	33
Rapport n°1.1.9 – Convention de groupement de commandes entre la Ville de Besançon, la CAGB et le CCAS pour l'achat de carburants	33
Rapport n°1.2.1 – Groupement de commandes entre la CAGB, la Ville de Besançon et le CCAS pour un contrat prévoyance collective Maintien de salaire - Invalidité	33
Rapport n°1.2.2 – Contrat d'assurance des risques statutaires	34
Rapport n°1.2.3 – Mise en place d'une astreinte patrimoniale au sein des services de la CAGB	34
Commission n°05 : Culture, Tourisme et Sports	34
Rapport n°5.1 – Cité des Arts et de la Culture – Acquisition de l'assiette foncière du Conservatoire à Rayonnement Régional	34
Rapport n°5.2 – Cité des Arts et de la Culture – Arrêt de la Mission d'Ordonnancement Pilotage et Coordination (OPC)	35
Rapport n°5.3 – CRR – Vote des tarifs année scolaire 2010-2011	35
Rapport n°5.4 – Fonds d'aide aux écoles de musique du Grand Besançon – Attribution des subventions 2010	36
Rapport n°5.5 – Attribution d'une subvention et convention d'objectifs 2010 avec l'Office de Tourisme et des Congrès de Besançon	36
Rapport n°5.6 – Aire de camping-cars de Besançon – Conventions d'occupation et de gestion	37
Rapport n°5.7 – Fonds manifestations – Attribution de subventions 2010 (2 ^{ème} semestre)	37
Commission n°07 : Habitat, Politique de la Ville	38

Rapport n°7.1 – Signature des Conventions d’Utilité Sociale par le Grand Besançon _____	38
Rapport n°7.2 – Demandes de subvention de propriétaires privés dans le cadre des actions de l’OPAH ___	38
Rapport n°7.3 – Financement CAGB – Logements locatifs publics _____	38
(subventions accordées dans le cadre de la programmation PCS 2009) _____	38
Rapport n°7.4 – Demande de subvention de la commune de Beure pour l’aménagement de 11 logements locatifs à loyer maîtrisé « PALULOS » _____	39
Rapport n°7.5 – Programmation de Droit Commun en 2010 – Financement sur crédits délégués de l’Etat	39
Rapport n°7.6 – Demandes d’agrément PLS au titre de la programmation des aides à la pierre de 2010 ___	39
Rapport n°7.7 – Demande de subvention de l’Agence Immobilière à Vocation Sociale _____	40
Commission n°08 : Relations avec les partenaires, les autres collectivités, les secteurs, Aide aux communes _____	40
Rapport n°8.1 – Agence foncière du Doubs – Attribution de la subvention 2010 et versement de la cotisation _____	40
Commission n°09 : Gestion des déchets ménagers et assimilés _____	40
Rapport n°9.1 – Rapport annuel sur le prix et la qualité du Service Public d’Elimination des Déchets _____	40
Rapport n°9.2 – Avenant au marché de collecte des déchets avec VEOLIA _____	41
Rapport n°9.3 – Avenant au marché de collecte du verre avec COVERED _____	41
Rapport n°9.4 – Implantation de Points d’Apport Volontaire _____	41
Commission n°03 : Economie, Emploi et Insertion _____	42
Rapport n°3.1 – Service d’Amorçage de Projets – Subvention 2010 _____	42
Rapport n°3.2 – Délégation de Service Public – Pépinière de Palente – _____	43
Rapport d’activité 2009 _____	43
Rapport n°3.3 – Délégation de Service Public – TEMIS Innovation – _____	44
Rapport d’activité 2009 _____	44
Rapport n°3.4 – Assises Nationales des Entrepreneurs Chrétiens – Edition 2010 à Besançon _____	44
Rapport n°3.5 – TEMIS – Convention entre le Grand Besançon, la Ville de Besançon, la sedD et le Syndicat Mixte du Parc Scientifique et Industriel – Financement des réseaux d’eau et d’assainissement et versement de subventions d’équipement à la Ville de Besançon _____	44
Rapport n°3.6 – ZAC des Marnières – Protocole d’accords fonciers et financiers CAGB, SEGECE et CARREFOUR _____	45
Commission n°04 : Développement durable, Environnement et Cadre de vie _____	46
Rapport n°4.1 – Fonds « Centres de village » - Actualisation du critère de richesse _____	46
Rapport n°4.2 – Plateforme bois – Contribution des communes ou utilisateurs au coût de stockage et séchage des plaquettes forestières _____	46
Rapport n°4.3 – Création de vergers familiaux – Demande de subvention pour l’achat de matériel _____	47
Rapport n°4.4 – Campagne AlimenTerre 2010 – Demande de subvention _____	47

Rapport n°4.5 – Appui aux communes dans le cadre du Plan Climat Energie Territorial Candidature à l'appel à projets de l'ADEME pour la création d'un poste de Conseiller en Energie Partagé	47
Questions diverses	48
Rapport n°10.1 – Bilan des travaux de la CCSPL en 2009	48
Rapport n°10.2 – Etat des décisions du Président	48
Commission n°2 : Transports, Infrastructures et Déplacements	48
Rapport n°2.1 - Tramway - Définition du nouveau projet de la 1ère ligne de tramway et lancement des procédures en vue de la Déclaration d'Utilité Publique	48
Rapport n°2.2 – Tramway - Autorisation de signature du marché d'études de conception et, le cas échéant, de fabrication de véhicules de tramway et leur maintenance	119
Rapport n°2.3 – Tramway – Autorisation de signature du marché de contrôle technique	124
Rapport n°2.4 – Tramway – Attribution du marché de maîtrise d'œuvre des systèmes de courants forts	124
Rapport n°2.5 – Tramway – Attribution du marché de maîtrise d'œuvre des systèmes de guide et de signalisation	124
Rapport n°2.6 – Tramway – Avenant n°1 au marché de maîtrise d'œuvre sur le centre de maintenance	124
Rapport n°2.7 – Mise en sécurité du remisage GNV à Planoise – Consultation de maîtrise d'oeuvre	125
Rapport n°2.8 – Avenant n°1 à la convention de mise à disposition de biens immobiliers, mobiliers et de moyens – Transfert de charges	125
Rapport n°2.9 – Résiliation de la convention Halle Sernam du 21 avril 2004 signée entre la CAGB et la SNCF et résiliation de la convention Halle Sernam du 1er mars 2005 signée entre la CAGB, la Région de Franche-Comté, le Département du Doubs et la société Monts-Jura Autocars	125
Rapport n°2.10 – Projet de convention Pass « bus-car »	125
Rapport n°2.11 – Projet de convention portant évolution de la tarification intermodale TER/Ginko	126
Rapport n°2.12 – Plan de communication sur la compétence Transports et Déplacements du Grand Besançon	126

Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

Conseil de Communauté

Séance du 30 juin 2010

*(La séance est ouverte à 17h00 sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET
Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon)*

M. LE PRESIDENT.- Mes chers amis, s'il vous plaît ! Est-ce que vous pourriez vous asseoir ? Puisqu'il ne vous a pas échappé que nous avons ce soir une longue, une longue séance. Nous avons une longue séance, très importante, cette séance est très certainement... Je déclare la séance ouverte. Vous ne m'entendez pas là ? Pas bien. Bien, alors, je peux difficilement aller plus près, il faut peut-être monter un peu le son. Voilà. Donc cette séance va être longue ce soir, puisque nous avons, en autres, à traiter, vous le savez, du projet de tramway de l'Agglomération du Grand Besançon.

C'est-à-dire, ce soir, très clairement, nous allons dire si oui ou non, il y aura un tramway dans l'Agglomération du Grand Besançon. Oui, ça c'est, c'est pour tenir, en plus c'est de la pub locale, Lu c'est fabriqué à Besançon, mais c'est pour tenir...

Voix lointaine / inaudible

M. LE PRESIDENT.- Oui, ça ne fait rien, c'est pour tenir la distance. Voilà. Donc, je disais que c'était effectivement... Je vais vous demander de vous asseoir et puis que l'on puisse démarrer une séance qui était très importante. Je vous rappelle que l'émargement est obligatoire. Ce soir, je ne vérifie pas le quorum, il est largement atteint.

Jean-Pierre BASSELIN a donné mandat à Jacques CANAL pour le représenter,
Pascal BONNET à Edouard SASSARD,
Catherine GELIN à Michel OMOURI,
Jean-Marie GIRERD à Jean ROSSELOT,
Sylvie JEANNIN à Jean-Pierre GOVIGNAUX,
Marcel COTTINY à Séverine MONLLOR,
Annie MENETRIER à Christophe LIME,
Hayatte AKODAD à Nicolas BODIN,
Roland DEMESMAY à François LOPEZ,
Catherine BARTHELET à Claude OYTANA,
Auguste KOELLER à Philippe CHANEY,
pour toute la séance.

Et, jusqu'à leur arrivée :

Martine BULTOT à Yves-Michel DAHOUI,
Jean-Sébastien LEUBA à Jean-Claude ROY,
Marie-Noëlle SCHOELLER à Jean-Louis FOUSSERET,
Nicole WEINMAN à Michel LOYAT,
Daniel ROLET à Jean-Pierre MARTIN,
Et Jacqueline PANIER à Françoise FELLMANN jusqu'à son arrivée, mais Françoise FELLMANN est là.

Voilà. Donc je vous remercie.

Je voudrais aussi simplement, s'il y a du public, rappeler qu'il y a une salle, exceptionnellement et je remercie la Chambre de Commerce et d'Industrie d'avoir accepté... Une salle qui a été ouverte, s'il y a du public, pour que l'on puisse assister au débat car cette salle, vous voyez, est très petite. Et comme nous voulons que tout cela se passe dans la plus grande transparence, nous avons décidé que cela serait retransmis dans une salle qui est au rez-de-chaussée dans un amphithéâtre.

Comme je souhaite aussi que ce soir, ce sujet, qui est important, capital, pour notre Agglomération, ne soit pas traité en secret, j'ai donc décidé la semaine dernière que, effectivement, à titre exceptionnel et pour essayer, cette séance du Conseil d'Agglomération serait transmise par Internet, filmée et retransmise par Internet. J'ai depuis reçu hier, ou avant-hier, le 28, une lettre de Monsieur GONON et Monsieur ROSSELOT qui me le demandaient. Je réponds d'autant plus facilement que nous avons décidé de le faire le 24, donc c'est une demande qui est satisfaite. Comme ça tout sera fait dans la transparence. Je crois qu'il est important que chacune et chacun des habitants de cette Agglomération sachent ce que disent et ce que pensent, effectivement, l'ensemble des élus. En plus c'était demandé depuis longtemps, on va, on regardera, on regardera le nombre de connexions, mais c'est pour l'instant, je le dis bien, à titre exceptionnel.

M. GONON.- Et nous vous en remercions Monsieur le Président.

M. LE PRESIDENT.- Eh bien merci pour ces remerciements. Donc, concernant la retransmission de l'ensemble du débat sur Internet, puisque c'est l'ensemble des débats qui va être retransmis, je voudrais attirer votre attention sur le fait que lorsque vous allez presser sur le bouton devant vous, même par inadvertance, ce que vous allez dire va être retransmis sur Internet. Donc Monsieur HUOT, attention ton micro claire là, il fonctionne, donc là il faut que tu l'éteignes.

M. HUOT.- Il est allumé ? Ah je ne l'avais pas vu.

M. LE PRESIDENT.- Voilà. Donc, si vous voulez dire des méchancetés sur le Maire, sur le Président de l'Agglo, vérifiez bien que votre micro soit éteint, faute de quoi l'ensemble des internautes, que je salue d'ailleurs, je ne sais pas s'il y a beaucoup d'internautes, j'espère... Je salue donc les internautes, tout cela sera retransmis. Il faut donc bien parler, chers amis, il faudra bien parler devant les micros et je vais demander, afin que chacun puisse s'exprimer, que ce débat ne soit pas trop long, je vais demander aux rapporteurs d'être synthétiques, encore plus synthétiques que les autres fois. Vous l'êtes déjà mais je vous demanderai d'être plus synthétiques et puis donc d'aller à l'essentiel afin que chacun puisse intervenir. Et puis je voudrais aussi qu'on évite ce soir, vous savez que c'est une de mes réticences par rapport à la retransmission, qu'on évite les débats politiques. Je rappelle que l'Agglomération de par sa charte de fonctionnement, l'Agglomération, nous bannissons les discours politiques, puisque nous sommes ici venus d'horizons différents et que nous sommes réunis, entre autres, en termes de Président, de Vice-Présidents, de Co-Présidents, pas sur des critères politiques, mais sur des critères de représentativité des territoires. Et comme il s'agit d'un Conseil d'Agglomération, j'aimerais et je me astreindrai moi-même, que les débats ne soient pas des débats bisontino-bisontins, mais qu'ils soient bien des débats d'Agglomération.

Voilà ce que je voulais dire par rapport à cela. Je vais, nous allons maintenant rentrer dans l'ordre du jour. Nous avons essayé de supprimer le plus possible des dossiers qui ne seraient pas indispensables pour ne pas trop l'alourdir. Cependant, traditionnellement et depuis toujours, en tout cas depuis 2001 que je préside cette Assemblée, le Conseil d'Agglomération de juin est un Conseil très fourni. Donc il y a quand même un certain nombre de dossiers que nous devons voir.

Nous allons donc maintenant rentrer dans l'ordre du jour par le premier point, le point 01 – Désignation d'un secrétaire de séance et approbation du procès-verbal de la dernière séance.

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.- Le secrétaire de séance pourra être désigné, je ne sais pas, qui est-ce qui souhaite être le secrétaire de séance ? Emmanuel DUMONT, par exemple, secrétaire de séance. Voilà.

Donc les quorums sont vérifiés. J'ai annoncé les pouvoirs, est-ce que par rapport au procès-verbal de la séance du Conseil Communautaire du 20 mai 2010, est-ce qu'il y a des remarques ? Je n'en vois pas. C'est donc adopté.

Rapport n°0.2 – Modification de délégués

M. LE PRESIDENT.- Concernant le rapport 0.2 – Désignation et modification de délégués. Vous avez la liste :

Denis GALLET et Catherine BOTTERON seront donc désormais respectivement titulaire et suppléant à la place de Denis GALLET et Agathe HENRIET-SCHWERDOFFER.

Pour Philippe GUILLAUME et Vincent JACQUET, Philippe GUILLAUME donc reste titulaire et c'est Agathe HENRIET-SCHWERDOFFER qui devient suppléant.

Nous modifions aussi un délégué pour représenter la CAGB au SYBERT. L'ancienne situation c'était Philippe GUILLAUME et Vincent JACQUET, aujourd'hui nous vous proposons que ce soit Philippe GUILLAUME et Agathe HENRIET-SCHWERDOFFER.

Modification d'un délégué pour représenter la CAGB au SMSCoT : nous proposons Denis GALLET et Catherine BOTTERON. Voilà, donc est-ce qu'il y a des remarques par rapport à ces modifications ? Je n'en vois pas. Elles sont donc adoptées.

Je passe la parole à Gabriel BAULIEU pour le compte de gestion 2009, sachant que lorsque nous serons au compte administratif, il faudra donc élire un Président de séance qui est généralement le doyen de l'Assemblée, qui présidera la séance, je resterai là et je m'éclipserai quelques instants pendant le vote, comme le veut le Code des Collectivités Locales. Donc Gabriel je te passe la parole.

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

Finances

Rapport n°1.1.1 – Compte de gestion 2009

M. BAULIEU.- Merci. Sur le premier rapport Compte de gestion, il suffit simplement donc de constater qu'il y a correspondance des chiffres du Compte de gestion du Trésorier avec le Compte administratif du budget principal et des budgets annexes du Grand Besançon. Donc c'est la seule communication que j'ai à en faire.

M. LE PRESIDENT.- Bien. Voilà, Cela n'amène pas d'observations de votre part. Donc, concernant le Compte administratif, il faut donc que nous désignons un Président de séance qui sera le doyen de cette assemblée, je ne sais pas qui est le doyen de l'Assemblée. Il me semble que, peut-être, il me semble, je salue l'arrivée ce soir comme suppléant de Michel BITTARD, ancien maire d'Auxon-Dessus, qui est là ce soir puisqu'il remplace Serge RUTKOWSKI, il me semble mon cher Michel, vous ne m'en voulez pas, mais que vous êtes peut-être le doyen de cette assemblée.

M. BITTARD.- 1930.

M. LE PRESIDENT.- 1930. Quel mois ?

INTERVENANT MASCULIN - (inaudible)

M. LE PRESIDENT.- Bien. Oui, parce que tu n'étais pas très loin. Bien, mon cher Michel, je crois que nous pouvons vous désigner. Nous nous sommes d'ailleurs bien connus sur les bancs du Conseil Général, nous avons d'autres grands débats ensemble et donc je suis heureux que ce soir il représente comme suppléant le maire d'Auxon-Dessus. Vous pourrez donc, je vais vous passer la parole, pour que vous puissiez la repasser très rapidement à Gabriel BAULIEU. Vous êtes d'accord pour cette désignation, il n'y a pas de remarque ? Michel, c'est à toi.

M. BITTARD.- Merci Monsieur le Président pour cette délégation de présidence. Je passe la parole au Vice-Président chargé des finances pour présenter ses rapports.

Rapport n° 1.1.2 – Compte administratif 2009
--

M. BAULIEU.- Merci Président. Sur le Compte administratif dans l'esprit indiqué par le Président tout à l'heure, nous allons procéder à l'examen de ce Compte administratif à partir donc d'un diaporama, pour nous arrêter sur les éléments essentiels, étant entendu que tout le détail vous avez pu en prendre connaissance dans le rapport que vous avez en main.

Et donc sur ce Compte administratif 2009, 2 temps, les principaux chiffres et les résultats financiers.

Sur les principaux chiffres donc, allons directement sur les masses, sur les réalisations consolidées 2009. Mais toujours avec les précisions... Il s'agit là sur ces masses des opérations réelles hors subvention d'équilibre au budget annexe, et donc résultat antérieur et gestion active de la dette, donc hors tout cela. Et donc nous avons un budget 2009 à pas tout à fait 162 M et Compte administratif à 146 de recettes, 142 de dépenses. On verra que, reprenant partiellement les résultats de 2008, que le résultat final est un peu inférieur à cela. Donc on voit que les réalisations, dans ces indications, sont importantes et donc 90 % recettes et 80 % en dépenses.

Sur les ventilations des réalisations 2009, donc là on utilise un autre chiffre intégrant les subventions d'équilibre, puisque si on veut répartir ces différents éléments, il faut bien fonctionner ainsi. Donc on voit les parts respectives :

- du budget principal à pas tout à fait 92 M,
- les transports, un peu plus de 38,
- les déchets à pas tout à fait 17,
- le CRR à près de 7, en pleine augmentation, compte tenu des opérations d'investissement,
- et le Noret, de manière modeste désormais, nous sommes dans les opérations de vente.

Et nous avons ensuite imaginé sur 2 fromages, les dépenses tout d'abord et les recettes ensuite. Donc je vous invite à regarder ça assez rapidement. Mais on voit bien que nos compétences évoluant, donc les choses bien évidemment se dispersent quelque peu, mais on voit très nettement dans les dépenses se détacher, bien évidemment le budget Transports et également les opérations de caisse, de reversement aux communes. Opérations de caisse pour l'attribution de compensation de taxe professionnelle et de solidarité pour la dotation de solidarité communautaire.

Et puis nous voyons également, de manière importante aussi, des provisions sur le versement de transport. Et puis donc les infrastructures routières et ferroviaires, l'économie, aménagement, etc...

Donc voilà une photographie de la répartition de nos dépenses.

En matière de recettes, donc fromage suivant, nous avons là, un fromage que nous connaissons aussi, qui reprend bien évidemment, puisqu'il s'agit d'une approche consolidée de notre budget sur la base des 146,48 évoqués en ouverture. Bien évidemment, la part fiscalité, la plus importante, donc avec les différentes compensations, y compris le Fonds Départemental de Péréquation. Tout cela nous menant à un peu plus de 48 M. Nous avons, en matière de recettes également :

- les redevances ordures ménagères pour un peu plus de 14 M,
- le versement transport, vous vous en souvenez, donc chiffre que nous avons en tête, donc un peu inférieur à 27 M. Donc le décrochage de 2009, bien évidemment, dont nous avons parlé déjà à plusieurs reprises,
- et ensuite les différentes dotations : dotations de fonctionnement comprenant la compensation au titre de la suppression de la base salaire donc de la taxe professionnelle, un peu plus de 22 M et ensuite les autres produits, y compris de mise à disposition, etc... avec les autres structures et les subventions pour 20 M.

Si nous poursuivons avec ce regard sur les principaux chiffres, on vient de l'évoquer rapidement, les subventions d'équilibre du budget principal au budget annexe. Sur le budget Transports, deux notions : la notion comptable stricto sensu qui fait apparaître une subvention nette de 7 M. Lorsqu'elle est reconstituée, puisque vous savez qu'elle est impactée par les opérations de constitution de provision et de libération de la provision du versement Transports et donc lorsqu'on la reconstitue nous étions à 13,3 M, donc à peu près égal par rapport à l'exercice précédent, ce qui est plutôt une bonne indication en matière de maîtrise. Je vous rappelle que nous avons quasiment tangenté les 15 M en matière de subvention Transports. Sur le budget annexe, CRR : 3,6 M et le budget Noret, je passe pour les raisons que j'évoquais tout à l'heure.

Toujours dans la même approche, globale, il s'agit de photographier un peu notre exécution budgétaire, les principaux chiffres du Compte administratif 2009, un accroissement des investissements de plus de 14 M, 17 M en 2008, 31, presque 32 en 2009, mais en soulignant donc à quoi est dû cet accroissement, donc essentiellement à l'avancée des projets TCSP, puisque donc nous avons des phases études importantes, pour 4 M et la Cité des Arts pour près de 2 M. Et également, un effet cumulatif d'un double versement sur le fonds de concours LGV, puisque pas de versement sur 2008, un double sur 2009 à 7,7 donc tout cela, bien évidemment, fait accélérer les choses. Et puis on vous rappelle que depuis 2001 le Grand Besançon investit 161 M€, à un rythme de près de 18 M€ par an.

Toujours dans cet esprit photographie rapide, les principaux chiffres, donc des taux de réalisation élevés qui témoignent d'une recherche constante d'amélioration dans l'élaboration budgétaire et on le voit en fonctionnement, donc 2009 à 93,8 au lieu des 91 de 2008 et surtout donc en investissement 71 % contre, pas tout à fait 40, sur l'année précédente. Et en rappelant que nous étions sur la base de 44 sur les 5 années précédentes, une moyenne de dépenses à 88 % et les recettes, donc on l'évoquait tout à l'heure à 90 %. Donc c'est intéressant de voir ça, mais c'est vrai que quand on arrive à un investissement sur les

grosses opérations, notamment, donc cela n'explique pas tout, mais bien évidemment, cela accélère le dispositif et cela le rend plus, forcément plus réel, compte tenu des engagements annuels.

Nous passons au deuxième volet de cette présentation, que j'indiquais tout à l'heure, sur les résultats financiers de ce Compte administratif. Donc je l'indiquais quand vous faisiez la comparaison tout à l'heure entre les recettes réelles, dépenses réelles et donc c'était un peu plus important que ce que je vous indiquais là. Et quand on y affecte une partie du résultat 2008 qu'il convenait d'intégrer, nous arrivons à des résultats consolidés d'un peu plus de 1,9 M pour cet exercice 2009. Et vous avez sous les yeux la décomposition et on voit donc l'essentiel de ce résultat provient du budget annexe « Déchets » et on le sait, on en dira même un mot en DM puisqu'il s'agit d'un report essentiellement de crédit d'investissement, mais que nous allons consommer dans les années qui viennent, compte tenu du programme lié à notre programme « Déchets » sur 2 mandats que nous avons validé dans cette salle il y a quelques temps déjà.

Une photographie en quelque sorte pour vous rappeler le financement des, un peu plus de 31 M, 31,8, déchets compris, 31,1 sans les déchets, donc d'investissements réalisés en 2009. Vous avez là, sous les yeux, une décomposition tout à fait intéressante, puisqu'on voit ce qui provient de l'épargne nette, sur le budget, sur l'exercice, pour un peu plus de 16 M. Une petite partie des résultats de l'exercice précédent, les subventions, le fonds de compensation TVA, donc 0,3, 5 et 1,2. Et puis le recours à l'emprunt pour 8,3 donc tout cela nous amenant à cette capacité d'investissement de 31,1, donc ce qui ramène à un taux d'emprunt d'investissement de 27 %, donc encore une fois, ce qui est un bon ratio.

Et deux éléments que, par graphique, vous êtes habitués, que nous sommes habitués à voir, sur l'évolution de la situation financière en voyant donc l'évolution de l'excédent brut courant, de l'épargne de gestion, de l'épargne nette. Et nous relevons une amélioration au cours de l'exercice écoulé, liée essentiellement à la maîtrise des charges de fonctionnement, alors que nous voyons bien sur la période précédente, notamment 2007-2008, une tendance à l'effet de ciseaux, donc interrompue sur 2009. Les choses ainsi imagées ont plutôt bonne allure, de même que le dernier graphique que nous présentons, que vous avez également en tête, puisqu'on parle de budget, de Compte administratif, nous avons pris l'habitude de le présenter sous cette forme là. Donc sur, à la fois la présentation de l'encours de la dette à la fin de l'exercice, dont un peu plus de 39 M et puis le délai de désendettement donc en années, à 2,1, en légère baisse par rapport à l'exercice précédent. Ce qui nous met dans une position tout à fait favorable, à la veille notamment de grands engagements au plan financier. Enfin, certains étant engagés si l'on parle par exemple de la Cité des Arts et de la Culture, mais pour un autre ce soir, vous m'aurez compris.

Donc voilà les éléments que nous souhaitions vous présenter pour ressortir ce qui est marquant de ce Compte administratif 2009. Donc le résultat en soi, ce n'est pas un scoop, 1,9, on gère bien évidemment le recours à l'emprunt en conséquence, donc à 8,3, et donc on a pu relever que cet exercice s'était caractérisé par une maîtrise de dépenses de fonctionnement et par un bon niveau d'engagements au plan de l'investissement, donc à près de 32 M, déchets compris et avec un recours à l'emprunt modéré.

Donc, voilà, sur une phrase de synthèse que je souhaitais dire, Président, en conclusion. Mais le Président est là... pardon.

M. BITTARD.- Bien, je demande à la salle s'il y a des intervenants ? Monsieur FOUSSERET.

M. LE PRESIDENT.- Je vais laisser Marie-Odile qui, elle, copréside cette...

M. BITTARD.- Honneur aux dames.

MME CRABBE-DIAWARA.- Moi j'ai juste un petit mot à dire, parce que on parle finances mais là on a les résultats de l'exercice précédent qui sont bons. Simplement, lorsqu'on est aux Finances on a une vision tout à fait transversale de ce qui se passe au sein de la Communauté d'Agglomération et j'attire votre attention sur la page 18 de ce rapport, qui est l'introduction, et que je trouve très bien rédigée, parce qu'il y a un équilibre entre le bien vivre des habitants et l'attractivité et je reconnais que c'est quelque chose auquel je tiens beaucoup. Je vous lis : « *Agir en faveur du « bien vivre » des habitants est un objectif en tant que tel, mais c'est aussi le moyen de développer l'attractivité du Grand Besançon* ». Donc, lorsque nous sommes aux Finances nous essayons de garder tous les équilibres dans ce but là.

M. BITTARD.- Bien, je vous remercie, je donne la parole à Jean-Louis FOUSSERET.

M. LE PRESIDENT.- Je suis d'accord avec ce que vient de dire Marie-Odile. Je pense même que c'est la volonté de tous les élus de faire en sorte de bien gérer leur ville, leur village, leur agglomération, pour qu'effectivement, ceux qui nous entourent, ceux qui nous ont élus, puissent vivre bien. Je ne vais pas et puis j'ai demandé d'être très synthétique, c'est pour ça que je n'ai pas fait de présentation préalable, Gaby a dit l'essentiel, Marie-Odile aussi.

Simplement, en 3 mots, nous avons investi, c'est-à-dire nous avons participé à l'effort, effectivement à l'effort d'investissement, à l'effort de relance, dans une période de... Où les entreprises vont mal, où l'économie va mal, nous n'avons pas baissé notre investissement, c'est quelque chose à souligner. Malgré cela, parce que nous avons une bonne gestion, nous avons peu emprunté et vous voyez aussi que ce ratio de désendettement de 2,1 année, il est particulièrement bas. Même s'il faut dire, pour être totalement honnête et transparent, que nous sommes en début de phase de gros investissements et qu'il est normal qu'il soit bas. Mais cela dit nous avons encore des marges de progression et nous serons, là aussi, très attentifs, car nous savons que dans les années à venir les situations seront délicates et que nous devons être prudents.

Donc c'est à la fois un budget qui est maîtrisé, qui est prudent dans ses dépenses, le Compte administratif qui le montre, mais c'est aussi un budget qui se veut, un Compte administratif qui montre une volonté de dynamisme et d'investissements pour ce que tu disais Marie-Odile, pour le bien-être des habitants de l'Agglomération, voilà. On pourrait parler encore de beaucoup d'autres choses. Vous savez que, ce Compte administratif, c'est surtout aussi le reflet de l'année écoulée. Donc moi je n'ai rien à dire de plus. Si, j'aurais beaucoup de choses à dire mais je vais me limiter à cela pour ne pas allonger le débat, comme je l'ai moi-même demandé.

Je ne sais pas s'il y a d'autres interventions ?

M. BITTARD.- Y a-t-il d'autres interventions ? Oui... Si vous le permettez, je vous rappelle que le Compte administratif juge, en quelque sorte, la réalisation du vote d'un budget. Ce n'est pas une discussion budgétaire. (inaudible)

M. LE PRESIDENT.- Merci de le rappeler.

M. BITTARD.- Je donne la parole à Jean ROSSELOT.

M. ROSSELOT.- oui, merci Michel du rappel. Si ce n'est pas une discussion budgétaire, c'est quand même une discussion sur les prévisions budgétaires, c'est quand même une discussion sur l'évaluation des réalisations. Et si on avait une procédure budgétaire dynamique, derrière on passerait au

débat d'orientation, car il y a un lien entre tous les exercices et, les leçons qu'on peut tirer du Compte administratif, doivent en principe, donner des indications quant à l'orientation du budget de l'année qui suit. Alors moi je serai assez bref, je me cantonnerai aux dépenses de fonctionnement, trois choses à dire très rapidement.

Je continue à déplorer que l'on dépense, c'est ce qui ressort de la photographie de 2009, que l'on dépense 350 000 € de loyer. Moi je n'appelle pas ça de la bonne gestion. Quand la Région est devenue personne morale, il y a 20 ans, elle a immédiatement acquis l'Hôtel de Grammont qu'elle a aménagé, qu'elle a restauré. Mais jeter chaque année par la fenêtre 350 000 € ce n'est pas de la bonne gestion.

De même que, il n'est pas de bonne sobriété. La sobriété est une valeur qui doit nous guider par ces temps de crise. Nos concitoyens sont très sensibles à l'usage sobre que l'on fait de leur argent. Et je prétends qu'il n'est pas de bonne sobriété que de dépenser 400 000 € en pure communication institutionnelle. Je préférerais les voir mettre à la formation des jeunes adaptée aux besoins de certaines de nos entreprises.

Et pour terminer, je dirai un mot d'un paragraphe qui m'a quand même un petit peu étonné. J'ai observé que, Monsieur le Président, qu'en tant qu'ordonnateur des dépenses de notre Communauté d'Agglomération, vous avez donc ordonné en 2009 le paiement d'indemnités pour vous-même et les 29 Vice-Présidents d'un montant qui dépasse de 15 % celui de 2008. Est-ce que vous croyez, quelques que soient les justifications réglementaires qu'on puisse alléguer, que ce soit un bon signal à donner aux salariés de nos entreprises, dans le Grand Besançon, qui, eux, n'ont connu qu'une augmentation de leur salaire à tout le moins de 1,5 ou 6 %. Cela fait un rapport de 1 à 10. Est-ce que c'est le signal qu'il faut donner aujourd'hui de s'augmenter dans la rémunération de nos fonctions d'élus de 1 à 10, supérieure à celui des ouvriers et des employés de nos industries, alors qu'il faut tout faire pour sauvegarder la compétitivité de nos entreprises et la cohésion sociale ? Et je me demande, et je me demande pourquoi, ou du moins s'il est toujours de bonne gouvernance que d'avoir encore 29 Vice-Présidents, le Conseil Régional n'a que 10 Vice-Présidents. C'est l'héritage de la loi de 1999, nous sommes en 2010, il y a eu 2008, est-ce que c'est encore de bonne gouvernance que d'avoir 29 Vice-Présidents.

M. LE PRESIDENT.- Justement, justement, Président, si vous l'autorisez, je trouve, excusez-moi Monsieur ROSSELOT, que vous, leader de l'UMP local, vous êtes particulièrement, particulièrement...

M. ROSSELOT.- Pas de politique !

M. LE PRESIDENT.- mal placé, Monsieur ROSSELOT...

M. ROSSELOT.- Mais on a dit : « pas de politique ! »

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que je vous ai interrompu Monsieur ROSSELOT ?

M. LE PRESIDENT BITTARD.- Bon, laissez parler...

M. ROSSELOT.- Je suis parlementaire, je parle de ce que j'ai à parler, c'est tout !

M. LE PRESIDENT FOUSSERET.- Monsieur ROSSELOT, je vais laisser Gabriel BAULIEU vous répondre, mais je trouve que vous êtes particulièrement mal placé, vous, leader local de l'UMP pour dire cela. Mais je n'en dis pas plus parce que, effectivement, ce n'est pas le débat. Mais il faut quand même

arrêter de prendre celles et ceux qui nous regardent et nous écoutent, comme ça... (inaudible) en dehors de l'actualité. Mais je ne peux pas laisser dire que nous jetons l'argent par les fenêtres. Monsieur ROSSELOT j'ai une réputation, je vous l'ai déjà dit, on m'appelle « l'Auvergnat » je vous le redis, et que j'ai un hérisson dans ma poche...

M. ROSSELOT.- Pas pour tout le monde.

M. LE PRESIDENT FOUSSERET.- Car l'argent... Monsieur ROSSELOT, ce soir nous sommes filmés, montrez que vous êtes, vous, au moins, discipliné. Ne m'interrompez pas, je ne vous ai pas interrompu. Nous ne jetons pas l'argent par la fenêtre. Ici les fonctionnaires de cette Agglomération, les Vice-Présidents qui m'entourent, les Présidents de commissions, qui sont de toute tendance politique confondue, nous ne parlons jamais de politique ici, tous nous gérons cela comme si c'était de nos deniers. Je vais vous dire mieux, d'une façon certainement plus attentive que si c'était nos deniers. Alors, vouloir faire croire que nous jetons l'argent par les fenêtres, c'est faux. Par rapport à ce que vous dites sur ce loyer, vous êtes déjà intervenu dix fois dans cette assemblée, je ne redirai pas plus par rapport à cela, mais je crois quand même qu'il y a un moment où il faut dire « stop à la démagogie ». Terminez, mais cela ne s'adresse qu'à vous, car par rapport à vos autres collègues ici et je dis bien « quelque soit leur tendance politique » toujours, cela se passe bien et nous gérons au plus près. Je crois que Gabriel BAULIEU et Marie-Odile CRABBE-DIAWARA ne sont pas connus pour être particulièrement laxistes en matière de gestion financière. Ils sont même connus pour être très rigoureux, certains disent même peut-être trop, mais on n'est jamais trop rigoureux.

M. LE PRESIDENT BITTARD.- Bien, merci sur cette réponse. Y a-t-il d'autres demandes d'intervention.

M. BAULIEU.- Non, mais sur ce qui a été dit...

M. LE PRESIDENT BITTARD.- Vous souhaitez intervenir ?

M. BAULIEU.- Oui, tout à fait.

M. LE PRESIDENT BITTARD.- Allez-y.

M. BAULIEU.- Y compris pour en remettre une couche sur les indemnités. Tout d'abord sur la question de la chronologie budgétaire, je nous invite à être attentifs à la manière dont nous fonctionnons dans cet établissement, où nous ne manquons pas de dynamique budgétaire et au contraire, si vous voulez bien vous intéresser à ce que nous faisons chaque année, avant le débat d'orientations budgétaires, avec le PPIF, avec dans ce cadre là, la rétrospective sur les prévisions de CA. Donc à quel point nous avons un travail de prévisions, que nous partageons tous ensemble, à la condition de bien vouloir s'intéresser à tous les documents que nous communiquons, qui viennent en débat ici, après avoir été en débat au Bureau et en Commissions et à la condition également de s'en souvenir quelques mois après.

Sur les loyers, donc on ne va pas chipoter sur les montants, nous sommes en partie propriétaire de nos locaux, en partie locataire. Je trouve que la comparaison servile en matière de maîtrise financière est osée, même si j'ai tendance à penser, pour ma part, que, finalement, des parties importantes de magnifiques bâtiments de la Ville ont été réhabilitées grâce à cette opération, mais le bilan financier donc

est impressionnant, chacun le sait. Nous avons simplement, nous, fait le choix de regrouper autant qu'il était possible sur un même site, qu'un jour, donc le Grand Besançon s'intéresse à son hébergement, je parle sous le contrôle du Président, c'est possible, mais nous n'avons pas fait une priorité de nous loger, nous. Nous avons fait une priorité d'agir, d'être à l'action sur les dossiers et nous verrons. Si nous pouvons donc un jour mobiliser des moyens et donc des capacités à investir ailleurs pour héberger nos services et nos réunions d'élus. Nous n'en avons pas fait une priorité. Et c'est notamment dans cet esprit là que nous n'avons pas de salle des assemblées, donc nous sommes fort bien reçus par la CCI que nous remercions. Mais nous fonctionnons ainsi dans un souci de rationalisation des dépenses.

Ensuite, en matière de communication, de grâce, quand même, si on veut précisément, si on veut précisément que les citoyens, que les habitants de notre Agglomération, sachent ce qui se passe, pourquoi cela se passe et comment cela se passe, il nous faut faire de l'information. Et vous le savez sans doute, nous sommes quelques uns à nous investir fortement sur ce dossier, qui est celui de, j'ai envie de dire au moins autant de l'information que de la communication, c'est le terme consacré, nous le reprenons bien volontiers, mais nous avons d'abord le souci d'informer et puis nous avons quelques crédits de communication qui sont indispensables tout simplement, actuellement, pour relayer ce que nous faisons dans les grands médias, sur place, et y compris, au bénéfice de nos partenaires qui ne comprendraient pas que le Grand Besançon ne soit pas à ce rendez-vous. Donc je plaide pour des crédits d'information, parce que je plaide pour qu'on ne reste pas enfermé et que l'ensemble des habitants de cette agglomération sache ce que fait le Grand Besançon, pourquoi il le fait, comment il le fait.

Et puis, là, le Président l'a dit, alors là je le rejoins totalement, donc Jean ROSSELOT a atteint le sommet en parlant des indemnités. Je tiens à ta disposition Jean, à la disposition également de tous les habitants du Grand Besançon, à la fois mon agenda, mes activités, mes fiches d'indemnités du Grand Besançon, 750 €, comme ça, voilà, vous pouvez le diffuser. Je profite du relais par Internet, mais je tiens à la disposition de tous, mon agenda, mes responsabilités, je parle sous l'autorité du Président, mais tous mes collègues peuvent en faire autant, mais c'est moi qui ait la parole, je m'exprime ainsi, me sentant très directement concerné par ce qui a été dit. Et nous avons fait le choix, donc d'être modestes, car chacun sait que les indemnités elles pourraient être d'un tout autre montant, ce qui est généralement le cas dans toutes les institutions citées précédemment, où il est préférable d'être élu qu'à la fonction qu'est la mienne, sur un plan pécuniaire, je suis passionné par ce que je fais, mais sur un plan pécuniaire il ne faut pas faire ce que je fais. Et nous avons fait le choix d'être modestes dans les indemnités et d'avoir une représentation territoriale, ce que nous autorisent les textes aujourd'hui, plus large. Nous verrons bien si la Loi portant réforme des collectivités territoriales modifie le schéma, ce qui semble devoir être le cas, nous verrons. Et voilà l'esprit dans lequel nous l'avons fait, nous l'assumons totalement, mais alors je vous avoue et je vous assure que je ne supporte pas le procès qui a été fait. C'est malhonnête Jean ! Voilà !

M. ROSSELOT.- Alors là...

M. BAULIEU.- Non, dis, tu permets...

M. ROSSELOT.- Non, non, non, non, je trouve mais vraiment, déplacé, et malhonnête aussi je dirais, que de m'affliger de telles qualifications. D'ailleurs j'aimerais bien que vous soyez honnête intellectuellement pour commencer, c'est-à-dire, c'est-à-dire... (Brouhaha dans l'Assemblée) c'est-à-dire qu'il soit répondu aux questions que je pose. Bien entendu je n'ai jamais mis en cause le principe des indemnités, tous les élus, je dis bien tous les élus donnent et il y a une légitimité à ce qu'ils soient indemnisés. J'ai posé une question claire « Est-ce que vous pensez qu'en 2009 la masse d'indemnisation devait être augmentée de 15 %, c'est la question que j'ai posée. Il ne faut pas venir me dire...

M. BAULIEU.- Alors je vais remettre les points sur les i...

M. LE PRESIDENT BITTARD.- Je m'excuse, mais je vais reprendre la direction...

M. ROSSELOT.- Alors que les employés des entreprises n'ont pas été augmentés de plus de 1,5 %. Deuxièmement, sur l'immobilier, eh bien oui, je ne comprends toujours pas qu'on n'ait pas une politique d'acquisition, qu'on ne donne pas un toit, un visage architectural à notre Etablissement Public de Coopération Intercommunale et qu'on se contente de continuer de dépenser 350 000 € de loyer par an, voilà. Et vous me dites, répondez-moi pourquoi, où est l'intérêt, où est l'intérêt ?

M. BAULIEU.- Je suis quand même... Président...

M. LE PRESIDENT BITTARD.- Mon cher Jean ROSSELOT, tu as pu t'exprimer, bon, il me paraît que ton intervention dépasse un peu le cadre de l'approbation du Compte administratif, puisqu'on discute en quelque sorte d'orientations budgétaires. Donc, je ne souhaite pas, en tant que Président, très temporaire, qu'on poursuive sur ce sujet, d'autant plus qu'il y a une grosse séance, maintenant je demande à l'Assemblée...

M. BAULIEU.- Je reviens simplement sur un mot, Président...

M. LE PRESIDENT BITTARD.- Mais très court...

M. BAULIEU.- Mais oui, puisque...

M. LE PRESIDENT BITTARD.- Comme à l'Assemblée...

M. BAULIEU.- O.K. Jean ROSSELOT veut faire entendre, donc sur Internet, que les indemnités auraient été augmentées de 15 %. Donc au changement de mandat, puisque c'est de cela qu'il s'agit, j'invite Jean ROSSELOT et j'invite tous les internautes à aller consulter les barèmes, donc des indemnités des élus que nous sommes et ils se rendront compte que ce qui est en réalité, donc en cause, c'est la modicité des indemnités qui préexistaient et qui existent encore aujourd'hui. Je vous l'ai donné. Voilà la réalité.

M. LE PRESIDENT BITTARD.- Merci. Alors maintenant, ha, il y a une demande d'intervention.

M. SASSARD - Ce n'est pas du tout pour intervenir longtemps. Simplement pour bien expliquer le vote, pour que ce soit bien clair. On votera « contre » le Compte administratif, c'est simplement aussi par logique avec les dossiers suivants, puisqu'il y a une partie d'investissements sur le tramway. Puisque vous savez que vous connaissez notre opposition sur le tramway, évidemment, sur le tramway nous voterons contre le Compte administratif pour être logique.

M. LE PRESIDENT BITTARD.- Merci pour cette explication de vote. Y a-t-il d'autres interventions ? Non. Alors je pose la question... le Président s'absente... Voilà. Alors, y a-t-il des oppositions ? 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7. C'est tout ? 7 oppositions. Bon, vous avez compté, alors, ces oppositions. Y a-t-il des abstentions ? Je vous remercie ! Ah, il y a 1 abstention. Excusez-moi, 1 abstention. Donc il n'y a pas d'opposition au vote du Compte administratif, vous pouvez l'enregistrer. Merci. Et je vais rendre la parole au Président en exercice.

M. LE PRESIDENT FOUSSERET.- Monsieur le Président, peut-être que vous pouvez me donner les résultats, parce que je n'étais pas dans cette salle.

M. LE PRESIDENT BITTARD.- Je crois qu'il y a eu 6 euh..., 7 abstentions, non, 7 votes contre...

Mme VERRO – (hors micro)... Non 8 « contre »

M. LE PRESIDENT FOUSSERET.- Bien.

M. LE PRESIDENT BITTARD.- 1 abstention et tout le reste favorable.

M. LE PRESIDENT FOUSSERET.- Bien, je remercie la quasi-totalité de cette assemblée, donc, puisque nous sommes, vous le savez, il y a beaucoup de délégués, je vous remercie donc pour ce vote de confiance. Et je remercie Michel BITTARD pour avoir présidé d'une façon, aussi efficace, le vote, ce vote du Compte administratif. Et je voudrais, à cet instant aussi, parce que c'est la tradition, mais parce que je le pense, remercier sincèrement, d'une part Gabriel BAULIEU et Marie-Odile CRABBE-DIAWARA pour le travail qu'ils font avec les membres de la Commission, et remercier aussi l'ensemble des Services de l'Agglomération, qui font, qu'effectivement, nous avons les Finances bien tenues, que l'argent public, quoi que puissent en dire certains, est bien géré et que tout cela nous le devons spécialement donc aux femmes et aux hommes qui, à l'Agglomération, gèrent les finances publiques et au-delà de ça, à l'ensemble des fonctionnaires. Donc je vous remercie. On peut donc passer au point suivant, à toi Gabriel.

Rapport n° I.1.3 – Bilan des acquisitions et des cessions foncières et immobilières décidées et réalisées en 2009 par la CAGB

M. BAULIEU.- Oui, donc page 55 des rapports. Rapport I.1.3 – Bilan des acquisitions et des cessions foncières et immobilières décidées et réalisées en 2009 par la CAGB. Donc c'est un rapport formel qu'il est prévu de présenter. Il n'y a pas eu beaucoup d'opérations, donc 3 transactions :

- une entrée dans le parc, concernant l'assiette foncière de l'aire d'accueil des gens du voyage de Pirey, donc pour un montant de 75 334 €,
- et puis 2 mouvements en sortie, donc sur des ventes sur la zone du Noret, auprès de 2 entreprises, les recettes s'élevant à 101 592 € et vous avez les tableaux correspondant.

M. LE PRESIDENT.- Bien, est-ce qu'il y a des remarques ? Je n'en vois pas. Donc ce rapport est... pas d'abstention, pas d'opposition ? Monsieur CURTY une remarque ?

M. CURTY - Comme d'habitude, quand il y aura des sujets sur les gens du voyage, je serai contre, donc je suis contre.

M. LE PRESIDENT.- D'accord. Donc 1 vote « contre ». Les autres, pas d'abstention ? Très bien, je vous remercie. Rapport suivant, Gabriel.

M. BAULIEU.- Rapport suivant : I.1.4 – Affectation des résultats – donc nous allons y procéder également avec un diaporama à l'appui. Donc vous avez l'ensemble des chiffres. Donc sur le rappel des résultats, budget par budget :

- donc sur le Budget principal, en fonctionnement et en investissement, en positif et en négatif, presque à l'équilibre, à 119 000,
- transports, même situation,
- CRR, dont le fonctionnement excédentaire est légèrement déficitaire en investissement,
- et Budget annexe Déchets, je vous l'indiquais tout à l'heure, donc excédentaire en fonctionnement et également en investissement, pour la raison que j'évoquais tout à l'heure, on cumule, enfin on a cumulé donc des résultats antérieurs, capitalisés et qui vont permettre de financer les opérations à venir.

Donc tout cela conduisant au résultat de 1,9 M. Et puis après, on va passer budget par budget. Donc les propositions d'affectation :

- sur le Budget principal, donc il est proposé d'affecter l'excédent de fonctionnement de 5 678 000 pour partie en recettes d'investissement pour 5 558 000 et pour le solde en fonctionnement pour 119 999,
- sur le Budget annexe Transports, opération comparable sur les 4 547 518 d'excédent de fonctionnement, donc affectation en recettes d'investissement pour 4 472 000 et en fonctionnement pour 75 242,
- sur le Budget annexe CRR, excédent de fonctionnement de 124 486, affectés en investissement pour 85 948 et en fonctionnement pour 38 538,
- budget annexe Déchets, donc il est proposé d'affecter totalement l'excédent de fonctionnement de 84 325 en recettes de fonctionnement et l'excédent d'investissement de 1 587 000 en section d'investissement, en recettes d'investissement,
- budget annexe Zone d'activités du Noret, donc l'excédent d'investissement de 3 614 € est reporté en section d'investissement.

Donc voilà les différentes propositions d'affectation du résultat qui vous sont faites, mes chers collègues et je repasse la parole au Président.

M. LE PRESIDENT.- Bien. Est-ce qu'il y a des remarques par rapport à ce point précis ? Je n'en vois pas. Il n'y a pas d'abstention, pas d'opposition, je n'en vois pas. C'est donc adopté. Décision Modificative n° I. Gabriel.

M. BAULIEU.- Donc sur la Décision Modificative n° I, toujours également dans le souci d'être assez rapide, vous avez tout le détail dans le rapport. Donc on a essayé de faire quelques tableaux de synthèse que vous allez avoir sous les yeux, je crois bien qu'il m'en manque un bout, Marie-Odile, merci. Donc sur cette Décision Modificative, on vous rappelle bien évidemment la philosophie permanente de notre maison. Donc sur la volonté de respecter le cadrage du montant des investissements à court et moyen terme, la gestion rigoureuse des charges de fonctionnement, ce qu'on indiquait tout à l'heure. D'où des Décisions Modificatives construites sur des nouvelles demandes, effectivement justifiées matures

à ce jour, équilibrées par de nouvelles recettes ou des transferts de crédits, ou par le biais de dépenses imprévues, donc chaque fois que c'est possible c'est comme ça que nous devons procéder.

Et bien évidemment dans cette DM I, il y a ces éléments là, mais il y a également ce qui résulte de ce que l'on vient d'évoquer, donc sur les affectations de résultat de l'exercice précédent. Et puis également les ajustements après notification définitive ou quasi définitive des ressources fiscales, des dotations, etc... Donc c'est ainsi que dans la DMI on peut récapituler les choses avec un financement de reste à réaliser de 1,9 M, avec la reprise des résultats de clôture de 1,9 M également, donc vous l'avez vu. L'intégration des notifications de l'Etat pour 1,4 M. Sur ce registre, le produit fiscal global, donc avec la compensation relais de plus de 1,2 M. Vous vous souvenez fort bien de la mécanique arrêtée dans cette année de transition, donc de réforme de la taxe professionnelle. Et l'effet compensation relais majorée, résulte essentiellement du fait que nos bases ont augmenté singulièrement puisque nous sommes, nous enregistrons les bases à 4,16 %. Ce n'est pas sur ces bases là que nous avons fait nos approches de budget. Il en résulte ce chiffre majoré, tout en indiquant, vous l'avez dans le rapport, que si nous avons pu appliquer à nos bases 2010 notre taux, nous aurions eu une recette supplémentaire de 1,3 M. Mais ça c'est l'effet d'érosion que nous craignons dans cette affaire.

Sur les allocations compensatrices, donc + 400 000 en DGF, - 200 000 et vous l'aurez vu dans le rapport également sur certaines, donc, bien qu'en retrait par rapport à l'an dernier on enregistre une majoration puisque nous avons été plutôt trop prudents.

Sur... Autres éléments importants, la révision du crédit de paiement 2010 de la Cité des Arts et on verra, dans un rapport qui suit, la révision de l'APCP, mais donc les - 4,7 M, vous l'avez vu plus loin, sur les ajustements du programme, dont on retrouve directement l'effet, dans cet ajustement de crédits de paiement, plus un certain différé des choses.

Sur le réajustement à la baisse du Fonds de Compensation TVA, c'est bien évidemment très lié à ce que je viens d'indiquer, puisque nous sommes, entre guillemets, en récupération de TVA, sur le même exercice.

Et enfin sur l'impact budgétaire de l'avenant n° 14 – ADSP Transports – il s'agit essentiellement d'un effet fiscal, puisque, donc par suite à une instruction fiscale de 2006 et à une vérification que nous avons fait faire de nos dispositifs de TVA, et donc il s'avère que notre dotation, notre concours du Budget principal et donc au Budget annexe, doit être analysé comme une dotation forfaitaire et non comme un complément de prix et donc ne relève pas de la TVA, c'est la subtilité que nous devons intégrer. Et chaque fois que nous relevons des éléments qui doivent être corrigés, nous le faisons bien évidemment, c'est ce que nous proposons de faire là, sachant qu'en vitesse de croisière on se retrouvera à peu près à l'identique, puisque, cela générera par ailleurs une taxe sur les salaires à acquitter, compte tenu du paysage qui change sur le plan fiscal.

Donc voilà les éléments caractéristiques de la DMI, avec, sur l'écran suivant, normalement, l'évolution du recours à l'impôt, du besoin de financement qui, à l'emprunt, j'ai dit quelque chose d'autre, je pense, à l'impôt, pardon, non, c'est trop tard, c'est trop, donc recours à l'emprunt, merci de la précision, donc qui est en diminution de 3,7 M. Enfin, vous l'aurez compris, en voyant les éléments que nous venons donc d'évoquer, quelques recettes supplémentaires et puis un moindre engagement crédits de paiements sur la Cité des Arts et de la Culture de 4,7 M, cela conduit nécessairement à cette évolution du recours à l'emprunt, qui d'ailleurs, sur l'essentiel, est en diminution sur le Budget annexe CRR et en légère augmentation sur le Budget principal.

Voilà, Président, sur la présentation de cette DMI.

M. LE PRESIDENT.- Bien, est-ce qu'il y a des remarques ? (Inaudible) Je n'en vois pas. Est-ce qu'il y a des (inaudible) je ne suis pas habitué, parce que je le laisse généralement fonctionner en permanence. Est-ce qu'il y a des abstentions ? Je n'en vois pas. Est-ce qu'il y a des oppositions ? Alors levez la main ! 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 abstentions. Pas d'opposition. Le reste, pour ceux qui nous regardent, cette Assemblée est composée de 140 délégués communautaires, c'est un chiffre qu'il fallait donner. Donc je vous remercie. Il y a donc 8 votes « contre ». Gabriel, tu as la main pour le rapport suivant, le 1.1.6.

Rapport n° 1.1.6 – Révision de l'APCP n° 06.3 – Opération « Cité des Arts et de la Culture »

M. BAULIEU.- Donc le rapport suivant, je vous annonçais dans le propos précédent sur la DM, concernant la révision de l'APCP sur l'opération « Cité des Arts et de la Culture ». Il s'agit donc là de prendre en compte la diminution du montant de l'AP en dépenses de 3,7 M et en recettes de 3,9 M. et l'augmentation des besoins de financement de 161 000 € par rapport à la révision de l'APCP du 13 mars 2009, je lis ce que nous avons dans le rapport. Mais néanmoins une diminution des besoins de financement de 390 000 € lorsqu'on le compare à la modification du Plan de financement que nous avons adopté le 27 mai 2009, mais qui n'avait pas été intégré dans l'APCP. Donc j'espère que tout cela est très clair pour chacun. Donc par rapport à la dernière révision de l'APCP, nous devons engager un financement supplémentaire pour le Grand Besançon de 160 000 €. Mais par rapport au dernier plan de financement que nous avons approuvé, nous sommes donc en léger recul. Voilà donc sur ce qui convenait de dire sur ces éléments. S'il faut reprendre sur les motifs de la diminution, vous avez ça dans votre rapport à la page 78, puisque cette diminution des dépenses prévisionnelles s'explique par :

- les résultats des appels d'offres qui sont bien en deçà des estimations du Maître d'œuvre, pour 2 100 000,
- par la suppression des parts foncières de la Ville et de la Région que ces deux collectivités prennent en charge directement pour 1 100 000,
- et par la diminution de la part foncière de la CAGB pour 0.15.

Voilà, donc les éléments essentiels, mais encore une fois vous les avez dans votre rapport.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Est-ce qu'il y a des remarques, disais-je, je n'en vois pas. Il y a des abstentions ? Je n'en vois pas. Il y a des oppositions ? Je n'en vois pas. Ce rapport est donc adopté à l'unanimité et je vous en remercie. « Demandes de garantie d'emprunts compétence Habitat ».

Rapport n° 1.1.7 – Demandes de garantie d'emprunts compétence Habitat
(mai 2010)

M. BAULIEU.- Bien, rapport, j'ai envie de dire classique, sur ces opérations concernant 5 demandes nouvellement déposées pour garantir un total de 2 758 643 € et qui concerne les opérations :

- Habitat 25, sur Besançon, rue de Dole,
- Néolia, sur également Besançon, rue du Fort Benoît,
- Habitat 25 sur le quartier Rosemont à Besançon (7 logements),
- Grand Besançon Habitat, construction de 35 logements collectifs, ZAC des Hauts du Chazal à Besançon,
- Habitat 25, pour l'acquisition de 8 logements collectifs à Marchaux.

Donc, voilà, et après vérification à la fois du respect des règles et des ratios prudentiels faits, donc nous vous proposons d'accorder notre garantie à ces différents emprunts.

M. LE PRESIDENT.- Bien, il n'y a pas de remarque. C'est adopté à l'unanimité. Je vous remercie.

Rapport n° I.1.8 - Délibération modificative pour la demande de garantie d'emprunt Grand Besançon Habitat (Foyer Hortensias)

M. BAULIEU.- Le rapport suivant, donc touche à quelque chose de même nature, puisqu'il s'agit simplement de modifier une délibération antérieure concernant notre garantie d'emprunt accordée à Grand Besançon Habitat, à propos d'une opération concernant le Foyer Hortensias. Nous avons statué sur un prêt dont la durée était prévue de 15 ans, or cette durée est de 20 ans, donc nous proposons de modifier notre délibération en conséquence.

M. LE PRESIDENT.- Donc j'imagine qu'il n'y a pas de problème. C'est donc adopté à l'unanimité. Ensuite, vous savez qu'il y a des efforts de mutualisation importants qui sont faits entre la Ville, l'Agglomération et le CCAS dans beaucoup de domaines. Et là il s'agit de mettre en place une convention de groupement de commandes entre la Ville de Besançon, la CAGB et le CCAS pour l'achat de carburants.

Rapport n° I.1.9 – Convention de groupement de commandes entre la Ville de Besançon, la CAGB et le CCAS pour l'achat de carburants

M. BAULIEU.- De carburants, donc tout est dit, s'il n'y a pas d'observations. Il s'agit d'ailleurs de reconduire un dispositif existant.

M. LE PRESIDENT.- Pour essayer de payer les carburants moins chers. Par ailleurs on essaie d'en consommer le moins possible, mais il en faut encore un peu quand même. Bien, il n'y a pas de remarque ? C'est adopté à l'unanimité.

Ressources Humaines

Rapport n° I.2.1 – Groupement de commandes entre la CAGB, la Ville de Besançon et le CCAS pour un contrat prévoyance collective Maintien de salaire - Invalidité

M. BAULIEU.- Le rapport suivant concerne également un groupement de commandes entre Grand Besançon, Ville de Besançon et CCAS pour un contrat prévoyance collective de Maintien de salaire – Invalidité. Il s'agit d'un contrat de prévoyance collective auquel peuvent souscrire les salariés, à la différence du rapport qui suivra.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il y a des remarques ? Je n'en vois pas. C'est adopté. Le rapport suivant.

Rapport n°1.2.2 – Contrat d'assurance des risques statutaires

M. BAULIEU.- Le rapport qui suit, donc contrat d'assurance sur les risques statutaires, là ce sont les risques de la Collectivité. Et nous proposons de rejoindre la démarche collective de consultation diligentée par le Centre de Gestion et donc de le mandater pour consulter pour notre compte.

M. LE PRESIDENT.- Bien, il n'y a pas de remarque. C'est adopté. Mise en place d'une astreinte patrimoniale.

Rapport n°1.2.3 – Mise en place d'une astreinte patrimoniale au sein des services de la CAGB

M. BAULIEU.- Le rapport suivant : mise en place d'une astreinte patrimoniale au sein des services de la CAGB. Donc nous essayons par cette proposition d'entrer dans le champ de l'astreinte patrimoniale, puisque nous avons un parc immobilier qui commence à avoir une certaine importance, avec des risques. Mais nous proposons donc un dispositif qui joue la complémentarité entre la Ville et le Grand Besançon, ce dispositif couvrant les risques éventuels sur le périmètre de la Ville de Besançon. Nous ne réglons pas par là les quelques risques que nous avons en charge. Notre collègue, de Mamirolle, nous le rappelait au Bureau, donc c'est très juste, il y a quelques questions sur le territoire de cette nature qui devront encore être examinées pour que le Maire ne soit pas totalement, lui, seul, face à un problème lorsque cela peut arriver, donc on doit travailler là-dessus. Donc soyons très clair, cela concerne tous les risques sur le périmètre de Besançon, et pour ce faire, nous mettons en place un système d'astreinte de « 2^{ème} rang », c'est-à-dire que c'est d'abord le système d'astreinte de la Ville qui réagira et en fonction des besoins qui mobilisera notre système d'astreinte, reposant, pour le démarrage, sur l'encadrement et comme par enchantement, nous avons repéré 26 cadres pour couvrir 52 semaines. Donc c'est un dispositif qui devrait bien fonctionner.

M. LE PRESIDENT.- Bien, alors, est-ce qu'il y a l'unanimité j'imagine, sur ce dossier ? Elle est constatée, c'est adopté. Nous passons au rapport de la Commission n° 5 « Culture, Tourisme » je passe la parole à Jean-Yves PRALON, Vice-Président.

Commission n°05 : Culture, Tourisme et Sports

Rapport n°5.1 – Cité des Arts et de la Culture – Acquisition de l'assiette foncière du Conservatoire à Rayonnement Régional

M. PRALON.- Oui, merci.

M. LE PRESIDENT.- Par ailleurs Maire de Tallenay.

M. PRALON.- C'était très important.

M. LE PRESIDENT.- Non, mais c'est pour situer quand même. Il y a un certain nombre de personnes... qu'on voit bien la diversité des vice-présidences.

M. PRALON.- Donc le premier rapport concerne l'acquisition de l'assiette foncière du Conservatoire à Rayonnement Régional, qui est en cours de travaux. Donc il convient de régulariser cette acquisition. La Région, actuellement, est le seul propriétaire du terrain. Et conformément à l'avenant n° 1 de la convention et la convention qui a été d'ailleurs signée le 12 mars, qui fixe les clefs de répartition des dépenses de l'opération, notamment sur le volet foncier. Il convient donc d'acquiescer cette emprise de 26a 30ca au prix de vente des Domaines, sur l'estimation des Domaines à 619 000 € et auxquels viennent s'ajouter les frais de transaction qui sont estimés à 9 000 €. On vous demande donc d'approuver ce soir l'acquisition de cette assiette foncière et d'autoriser le Président à signer l'acte à intervenir.

M. LE PRESIDENT.- Bien, merci. Est-ce qu'il y a des remarques ? Il n'y en a pas.

Rapport n°5.2 – Cité des Arts et de la Culture – Arrêt de la Mission d'Ordonnement Pilotage et Coordination (OPC)

M. PRALON.- Le rapport 5...

M. LE PRESIDENT.- Adopté à l'unanimité. « Cité des Arts. Arrêt de la Mission d'Ordonnement de Pilotage », ce qu'on appelle les OPC.

M. PRALON.- Le rapport 5.2 concerne une proposition d'arrêt de la mission du Cabinet KLEIN, qui avait été désigné pour assurer la Mission d'Ordonnement Pilotage et Coordination, donc la réalisation des travaux de la Cité des Arts. Quelques manquements, donc certainement un déroulement qui ne sera pas celui qui était esquissé au départ. Donc on vous propose d'arrêter la mission de ce cabinet à l'issue de la phase 2 et d'autoriser le Président à mettre en œuvre cette décision et à signer toutes les pièces nécessaires à la bonne exécution et éventuellement s'il y avait des problèmes de recours de la part de l'OPC, à négocier une éventuelle transaction avec le prestataire.

M. LE PRESIDENT.- Bien, il n'y a pas de remarque. C'est adopté.

Rapport n°5.3 – CRR – Vote des tarifs année scolaire 2010-2011

M. PRALON.- Le rapport 5.3...

M. LE PRESIDENT.- «Le vote des tarifs du Conservatoire à Rayonnement Régional ».

M. PRALON.- Alors le vote des tarifs pour l'année scolaire 2010-2011, il vous est proposé d'augmenter :

- les droits d'écolage de 3,5 %, sachant que ces droits d'écolage, cela avait été signalé par le 1^{er} Vice-Président pendant le Bureau, ne rapportent qu'une augmentation de..., ne représentent qu'une somme, pardon, de 249 000 €, environ 6 % du budget de fonctionnement et c'est vrai que le transfert du CRR sur le nouveau site va impliquer notamment des investissements non seulement sur le plan des travaux, mais bien sûr des investissements en matière d'acquisition de matériels et c'est pour cela qu'on a décidé de vous proposer une augmentation de 3,5 % des droits d'écolage jusqu'à l'installation du CRR sur le niveau site,

- et ainsi qu'une augmentation des tarifs qui n'ont pas été revus à la hausse depuis 2005, l'augmentation de 1 € des tarifs de locations d'instruments,
- ainsi que la mise à disposition des salles du Conservatoire.

M. LE PRESIDENT.- Bien, merci. Donc vous avez remarqué, je crois que c'est important de le signaler, qu'en fait, les recettes, ce qu'on appelle les droits d'écolage, c'est 6 % du budget, donc, du Conservatoire. Est-ce qu'il y a des remarques ? Il n'y en a pas. C'est adopté à l'unanimité. Rapport suivant, Jean-Yves.

Rapport n°5.4 – Fonds d'aide aux écoles de musique du Grand Besançon – Attribution des subventions 2010

M. PRALON.- Le rapport 5.4 concerne le fonds d'aide aux écoles de musique du Grand Besançon, les attributions de 2010. Pour faire court, il faut dire qu'à ce jour nous avons reçu 22 demandes qui ont déposées... 22 écoles qui ont déposé une demande de subvention. 11 dossiers seulement sont complets et éligibles. Les autres sont incomplets, donc ne nous permettent pas de nous prononcer ce soir. Donc on vous propose d'attribuer aux écoles concernées une subvention pour un montant total de 56 346 €, les autres dossiers seront étudiés quand on sera en mesure de pouvoir se prononcer sur le, déjà le fait qu'ils soient conformes aux critères que nous avons fixé encore par délibération le 21 décembre 2009.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Là il s'agit d'une politique volontariste de l'Agglomération de faire en sorte que les écoles de musique, qui ont une part importante, dans l'enseignement musical dans toute l'Agglomération, puissent être subventionnées par le Grand Besançon, donc c'est là 56 346 pour une première partie, en attendant que le reste des dossiers soient complets. Est-ce qu'il y a des remarques ? Je n'en vois pas. C'est adopté. « Attribution d'une subvention et convention d'objectifs 2010 avec l'Office de Tourisme et des Congrès de Besançon ».

Rapport n°5.5 – Attribution d'une subvention et convention d'objectifs 2010 avec l'Office de Tourisme et des Congrès de Besançon

M. PRALON.- Donc le rapport 5.5 effectivement concerne l'attribution d'une subvention à l'Office du Tourisme et de Congrès de Besançon. Depuis 2004 on participait au niveau de l'Agglomération à hauteur de 50 000 € par an. Cette année le schéma de développement touristique a été mené conjointement avec la Ville et le Grand Besançon, donc intitulé « Destination Besançon » qui a été adopté en mars 2010, prévoit une montée en puissance de l'Office du Tourisme pour promouvoir un petit peu cette Agglomération. Et donc il est proposé d'augmenter notre soutien à cet Office du Tourisme, moyennant, j'allais dire, un pacte à passer avec lui, pour qu'il contribue, j'allais dire, à mieux mettre en réseau les sites du Grand Besançon, promouvoir un peu, j'allais dire, encore plus les équipements et sites communautaires comme le Musée de Nancray notamment, le Port fluvial d'agglomération, etc, etc... donc j'allais dire qu'il y a une augmentation, mais qui est quand même liée à une obligation de résultat le concernant.

M. LE PRESIDENT.- Bien, merci. Les membres de l'Office de Tourisme ... siégeant au Conseil d'Administration, il y a le Président Jean-François GIRARD, mais il y a les autres, vous savez que la règle c'est de ne pas voter, donc c'est de ne pas prendre part au vote. Donc quels sont les membres de l'Office du Tourisme ici ? Qu'ils lèvent la main. Donc, le Maire de Franois, Claude PREIONI, Franck MONNEUR, Jean-François GIRARD.

Il y en a d'autres ? Non, donc vous ne prendrez pas part au vote, puisque vous êtes donc membres de cette association. Est-ce qu'il y a des remarques, des abstentions, des oppositions ? C'est adopté. « Aire de camping-cars de Besançon », ça on en parlait depuis des années...

M. PRALON.- Le rapport 5.6. Eh bien, effectivement...

M. LE PRESIDENT.- Eh bien, voilà, comme quoi tout arrive.

Rapport n°5.6 – Aire de camping-cars de Besançon – Conventions d'occupation et de gestion

M. PRALON.- Effectivement, les travaux d'ailleurs...

INTERVENANT MASCULIN (hors micro) - Je peux vous demander de causer un peu plus fort, s'il vous plaît, parce qu'on ne vous entend pas...

M. PRALON.- On va essayer donc d'élever un peu la voix. Donc simplement le rapport 5.6, je disais tout de suite à l'instant que les travaux sont sur le point de commencer. Dans le cadre de l'aménagement progressif des aires de camping-cars que l'on mène donc sur l'Agglomération, la première aire qui vient de se réaliser et qui est en voie de finition, c'est donc l'aire de camping-cars de Besançon, sur le parking du CROUS, quai Veil Picard. Vous en aviez donc décidé ainsi le 20 mai 2010 et le présent rapport vise à encadrer par la signature de 2 conventions les conditions à la fois d'occupation et de mise à disposition du terrain par l'Etat au Grand Besançon et à la Ville de Besançon et une convention à passer avec la Ville de Besançon concernant l'entretien et la gestion de l'aire d'accueil des camping-cars, sachant que, vous le savez, l'Agglomération investit, et les villes ou les villages sur lesquels ces aires sont réalisées en assurent la gestion et l'entretien.

M. LE PRESIDENT.- Bien, est-ce qu'il y a des remarques ? Je n'en vois pas. C'est donc adopté à l'unanimité. Alors le rapport suivant.

Rapport n°5.7 – Fonds manifestations – Attribution de subventions 2010
(2ème semestre)

M. PRALON.- Le rapport suivant concerne l'attribution des subventions, d'un 2^{ème} train de subventions pour les fonds de manifestations, en fonction des nouveaux critères que nous avons adoptés tous ensemble. Donc il y a une enveloppe unique maintenant, vous le savez, depuis l'an dernier, en faveur des manifestations et actions culturelles, sportives, touristiques, patrimoniales...

M. LE PRESIDENT.- S'il vous plaît, est-ce que je peux vous demander un tout petit peu de calme, parce que, les micros, on entend peu déjà... et voilà... Merci.

M. PRALON.- Donc on a souhaité, pour une plus grande lisibilité, que les projets soient..., qu'on retiendrait éventuellement, soient amenés en cohérence avec les politiques conduites par le Grand Besançon. Les projets ont été classés en 3 catégories, bon, assorties de plafonds financiers, vous connaissez les règles, et on a même apporté un plus maintenant, avec des conditions environnementales qu'on a ajoutées, parce qu'on tient à ce que ces manifestations se déroulent, j'allais dire, sans encombre et que les gens respectent aussi l'environnement au cours de ces manifestations. Donc, 2 sessions d'instruction par an, la première avait été votée le 25 mars pour 67 350 €. Là on vous propose donc un second train de subventions pour un montant total de 21 500 €. Et vous avez le détail à la page 140 du rapport.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Est-ce qu'il y a des remarques ? Je n'en vois pas. C'est adopté. On va passer au rapport Habitat. Robert STEPOURJINE, Maire de Pirey.

Commission n°07 : Habitat, Politique de la Ville

Rapport n°7.1 – Signature des Conventions d'Utilité Sociale par le Grand Besançon

M. STEPOURJINE.- Bien, le rapport 7.1 page 145, il s'agit de la signature des Conventions d'Utilité Sociale, avec les bailleurs. Bien que cette signature ne soit pas obligatoire de la part de la Communauté d'Agglomération, mais pour montrer notre attachement au travail mené en étroite, par notre partenariat avec les bailleurs, nous vous demandons d'autoriser le Président à signer les Conventions d'Utilité Sociale avec les offices qui en feront la demande.

M. LE PRESIDENT.- Il y a des remarques, hein...

Rapport n°7.2 – Demandes de subvention de propriétaires privés dans le cadre des actions de l'OPAH

M. STEPOURJINE.- Il n'y a pas de remarques. Rapport 7.2, page 147, il s'agit donc de subventionner dans le cadre de l'opération programmée de l'amélioration de l'Habitat, 2 logements conventionnés, à hauteur de 7 390 €.

M. LE PRESIDENT.- Pas de remarque. Opération classique, c'est adopté.

Rapport n°7.3 – Financement CAGB – Logements locatifs publics (subventions accordées dans le cadre de la programmation PCS 2009)

M. STEPOURJINE.- Rapport 7.3 page 149, c'est la programmation du Plan de Cohésion Sociale 2009. Donc il y a 14 opérations pour la réalisation de 174 logements locatifs publics, à hauteur de 834 141,74 €. Et vous avez le tableau de la répartition entre les 4 bailleurs page 153.

M. LE PRESIDENT.- Remarque ? Je n'en vois pas. C'est donc adopté. Rapport suivant.

Rapport n°7.4 – Demande de subvention de la commune de Beure pour l'aménagement de
11 logements locatifs à loyer maîtrisé « PALULOS »

M. STEPOURJINE.- Alors, le rapport suivant, donc 7.4 page 169. Il s'agit d'accorder une subvention en « PALULOS » communal, pour 11 logements à la Commune de Beure, soit 7 150 € de l'Etat et 33 000 € de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, c'est un très, très beau projet, au centre de la Commune de Beure.

M. LE PRESIDENT.- Bien est-ce qu'il y a des remarques ? Je pense que le Maire de Morre ne devrait pas, de Beure, pardon, ne devrait pas participer au vote, ce qu'il fait, par rapport à cela, il n'y a pas d'autres... il est là Philippe ?

M. STEPOURJINE.- Oui, il est là.

M. LE PRESIDENT.- Donc il ne participe pas au vote. Pas qu'il soit fâché, mais parce que c'est plutôt la tradition. Voilà, très bien, Robert, tu peux continuer.

Rapport n°7.5 – Programmation de Droit Commun en 2010 – Financement sur crédits délégués de l'Etat

M. STEPOURJINE.- Donc rapport 7.5 page 171 « Financement sur les crédits de l'Etat de 75 logements, pour un montant de 235 490 €, soit 53 logements en Prêt Locatif Aidé d'Insertion et 22 logements en Prêt Locatif à Usage Social.

M. LE PRESIDENT.- Bien, alors il y a des opérations qui sont pilotées par Habitat 25, Grand Besançon Habitat et SAIEMB. Donc moi-même, comme Président de la SAIEMB, je ne voterai pas, ainsi que les membres du Conseil d'Administration de Grand Besançon Habitat. Donc quels sont ceux qui sont membres de l'office logeur ? Qu'ils lèvent la main.

Daniel POISSENOT,
Jean-Louis FOUSSERET,
Michel LOYAT,
Robert STEPOURJINE,
Valérie HINCELIN,
Philippe GONON,
Fred ALLEMANN.

Je n'en ai pas oubliés ? Donc ceux-là ne prennent pas part au vote. Les autres, manifestement, y sont favorables.

Rapport n°7.6 – Demandes d'agrément PLS au titre de la programmation des aides à la pierre de 2010

M. STEPOURJINE.- Rapport 7.6 page 181. il s'agit donc de deux nouvelles demandes pour des agréments en Prêt Locatif Social en priorité 2.

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

M. STEPOURJINE.- Ensuite, rapport 7.7 page 183, il s'agit d'accorder une subvention à l'Agence Immobilière à Vocation Sociale, de 3 605 €, pour les collaborations effectuées dans le cadre du logement des personnes très défavorisées, avec la Communauté d'Agglomération.

M. LE PRESIDENT.- Remarque ? Je n'en vois pas. C'est adopté. Rapport de la Commission 8 « Relation avec les partenaires, autres collectivités, secteurs, Aides aux communes », Jean-Pierre GOVIGNAUX.

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

Rapport n°8.1 – Agence foncière du Doubs – Attribution de la subvention 2010 et versement de la cotisation

M. GOVIGNAUX.- Il s'agit, comme chaque année, d'attribuer une subvention de 20 000 € à l'Agence Foncière du Doubs. Ce qui permet à la CAGB de bénéficier en cas de besoin de l'expertise de cette agence. Et il s'agit également de verser notre cotisation annuelle qui s'élève à 30 €.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il y a des remarques ? C'est adopté. Nous passons au rapport de la Commission n°9 : « Gestion des déchets ménagers », Jean-Pierre TAILLARD, Maire d'Avanne.

Commission n°09 : Gestion des déchets ménagers et assimilés

Rapport n°9.1 – Rapport annuel sur le prix et la qualité du Service Public d'Élimination des Déchets

M. TAILLARD.- Et Aveney...

M. LE PRESIDENT.- Avanne-Aveney, Pardon.

M. TAILLARD.- Soyons précautionneux pour (inaudible)

M. LE PRESIDENT.- Ah oui, il faut être précis, Avanne-Aveney.

M. TAILLARD.- Merci. Donc chaque année, le service des Déchets publie un rapport qui est un bilan du prix et qualité du Service Public des Déchets. Ce document très complet vous a été transmis pour lecture. On imagine que vous en avez fait une lecture attentive. Le point particulier que l'on peut noter, c'est donc une baisse de 2,5 % en volume des déchets collectés au cours de l'année 2009. je reste à votre disposition pour les questions.

M. LE PRESIDENT.- Nous aurons l'occasion de reparler des politiques de déchets à de nombreuses reprises. Il n'y a pas de remarque ? Je n'en vois pas. C'est adopté. Rapport 9.2 « Avenant au marché de collecte avec VEOLIA ».

Rapport n°9.2 – Avenant au marché de collecte des déchets avec VEOLIA

M. TAILLARD.- Donc comme vous le savez, à partir de ce soir minuit, une nouvelle organisation de la collecte de déchets est organisée sur le périmètre de l'Agglomération. Et donc à ce titre, chaque commune était régie par un calendrier, le calendrier d'avant le 30 juin et d'après le 30 juin. Et donc ce calendrier, en particulier pour certaines collectes de déchets, le passage d'un calendrier sur l'autre laisse apparaître une période de non collecte pour quelques communes. Naturellement, il s'agit d'offrir un service de collecte. Il s'agit de la collecte organisée par le prestataire sous contrat avec la CAGB, à savoir VEOLIA. Donc ce qui vous est proposé, c'est un marché destiné à couvrir la prise en charge de ces diverses collectes, d'adaptation entre les calendriers du 1^{er} et du 2^{ème} semestre 2010.

M. LE PRESIDENT.- Bien, un petit avenant. Pas de remarque. Merci. Jean-Pierre, rapport n°3.

Rapport n°9.3 – Avenant au marché de collecte du verre avec COVED

M. TAILLARD.- Donc les Points d'Apport Volontaire verre qui sont sur le périmètre de l'Agglomération, il arrive parfois que ces points d'apport volontaire verre tombent en panne, les mécanismes de vidage ne fonctionnent plus ou ils sont en partie détériorés et il faut évacuer le point d'apport avec son contenu, donc rempli de verre, dans des conditions particulières. Donc cette opération est une opération exceptionnelle, en cas d'incident, qui conduit à faire évacuer ces dispositifs par un prestataire qui s'appelle COVED et il vous est demandé donc de nous autoriser à engager la commande auprès de ce prestataire, pour une somme de 1 505 € HT.

M. LE PRESIDENT.- Bien, est-ce qu'il y a des remarques ? Il n'y en a pas. Rapport suivant.

Rapport n°9.4 – Implantation de Points d'Apport Volontaire

M. TAILLARD.- Donc nous sommes toujours sur le sujet des Points d'Apport Volontaire verre. Alors, rappelons, peut-être, certains ne l'ont pas en tête, que tous les équipements qui interviennent dans le système de collecte des déchets à la CAGB, depuis le bac qui est au pied de votre immeuble, ou à proximité de votre habitation, jusqu'au dispositif de collecte, les camions, sont des dispositifs qui sont sous la responsabilité de la CAGB qui a la compétence « Déchets ». Et à ce titre, un Point d'Apport Volontaire verre est donc un équipement propriété de la CAGB. Alors, qu'elle est la problématique ? Un certain nombre de communes dans le cadre d'aménagement « Centre village » souhaite mettre en place des Points d'Apport Volontaire verre enterrés ou semi-enterrés. Ces équipements coûtent très cher, aussi bien en achat d'équipement, qu'en coût d'insertion dans le paysage. Et ces équipements ne peuvent pas être acquis et mis en place par les communes, pour la simple raison, c'est qu'ils présentent des risques, il y a des fosses, il y a des risques de chutes, ce sont les équipements complexes. Et à ce titre, si une commune veut installer un tel équipement, elle ne peut pas le faire. Cela ne peut être que l'Agglomération qui en réalise l'étude et la mise en place, puisqu'elle assume la responsabilité du fonctionnement.

Donc face à la demande de plusieurs communes, on vous propose une formule, qui vous permettra le moment venu, si vous le souhaitez, d'implanter un Point d'Apport Volontaire verre enterré ou semi-enterré. Etant entendu que, plus l'équipement sera sophistiqué, plus la part revenant à la commune sera importante, de façon à ce que la charge pour l'Agglomération reste raisonnable.

Alors, en résumé :

- lorsqu'un Point d'Apport verre est un Point d'Apport aérien, sauf problème de génie civil, cela ne coûte rien à la commune,
- lorsque c'est un système semi-enterré, la CAGB prend en charge 75 % de l'achat du matériel. L'équipement, les infrastructures, le terrassement, les aménagements bétonnés et 25 % de l'équipement sont à la charge de la commune,
- et lorsque le Point d'Apport Volontaire est totalement enterré, 50 % du coût de l'équipement est pris en charge par la CAGB, 50 % par la commune et toute l'infrastructure d'accueil (terrassement, maçonnerie et finitions) serait prise en charge par la commune. Et ceci sous le contrôle des services de l'Agglomération, pour garantir la compatibilité sécurité, responsabilité de la CAGB.

M. LE PRESIDENT.- Bien, merci. Est-ce qu'il y a des remarques ? C'est adopté. Alors, normalement on devrait passer au rapport « Transports » qui est... Comme il ne reste que peu de rapports et que cela va vite, je proposerais, comme ça on aura le temps pour discuter après, qu'on passe peut-être, effectivement, les... à moins, si vous souhaitez, qu'on passe aux Transports tout de suite. Il y a une quinzaine de pages, on pourrait les faire, comme ça cela nous laisserait le temps, puisque nous avons bien avancé. Alors je propose peut-être, est-ce que vous êtes d'accord ?

L'ASSEMBLEE.- Oui.

M. LE PRESIDENT.- Alors, le rapport 3.1, Jean-Pierre MARTIN, qui va faire aussi vite, mais tout en étant complet, il ne s'agit pas de ne pas...

Commission n°03 : Economie, Emploi et Insertion
--

Rapport n°3.1 – Service d'Amorçage de Projets – Subvention 2010

M. MARTIN.- Bien, le présent rapport porte sur le concours financier du Grand Besançon aux frais de fonctionnement du Service Amorçage de Projets à hauteur de 54 100 €, ainsi que le prévoit la convention du 28 juillet 2008, en précisant que les missions du SAP sont effectuées par un agent salarié de Rive Boutique de Gestion de Franche-Comté qui y consacre la totalité de son temps de travail.

M. LE PRESIDENT.- Oui, merci Jean-Paul. Alors, rapport 3.1. Est-ce qu'il y a donc des remarques ? Non.

M. TARBOURIECH.- Monsieur le Président.

M. LE PRESIDENT.- Pardon, je n'entends pas ce qui se passe.

M. TARBOURIECH.- Un non vote.

M. LE PRESIDENT.- Pardon ?

M. TARBOURIECH.- Tout en haut à gauche, tout en haut à gauche, un non vote.

M. LE PRESIDENT.- Ah pardon.

M. TARBOURIECH.- Monsieur TARBOURIECH.

M. LE PRESIDENT.- Ne prend pas part au vote.

M. TARBOURIECH.- Je ne prends pas part au vote, ni aux 2 suivants, comme ça, cela sera fait.

M. LE PRESIDENT.- Ni aux 2 suivants, parce que, pour des raisons que nous connaissons, vous faites partie de ces structures, voilà.

M. TARBOURIECH.- Tout à fait.

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas une opposition mais c'est « ne prend pas part au vote ». Très bien, merci Jean. Rapport suivant, le rapport 3.2.

<p>Rapport n°3.2 – Délégation de Service Public – Pépinière de Palente – Rapport d'activité 2009</p>
--

M. MARTIN.- Le présent rapport présente le bilan d'activité 2009 de Rive Boutique de Gestion pour l'exploitation de la Pépinière de Palente. Année très favorable, avec un taux de remplissage moyen de 89 %, sachant qu'il y a 31 entreprises qui ont été hébergées au cours de l'année 2009, représentant 67 emplois.

Le compte de résultat de la « pépinière d'entreprise » fourni par Rive Boutique de Gestion fait apparaître un résultat négatif de 18 223 €, lié essentiellement au dossier financé par le Conseil Général. En effet, il y a une somme forfaitaire et c'est en fonction du nombre de dossiers, donc il y avait moins de dossiers en 2009 qu'en 2008, ce qui fait qu'il y a un déficit, également lié au Fonds Social Européen qui n'est pas demandé pour l'antenne de Besançon, mais uniquement pour Lons et Dole. Je rappelle que la CAGB dans le cadre du plan d'affaires attribue une aide de 98 354 €.

M. LE PRESIDENT.- Merci Jean-Pierre, je crois qu'on doit signaler quand même l'excellent travail qui est fait par la Pépinière de Palente. Je crois que ce serait intéressant un jour que l'on calcule d'ailleurs, que l'on regarde toutes les entreprises qui ont été, qui sont nées là-bas dans cette pépinière, qui se sont développées et le nombre d'emplois qui a été créé. Je me suis rendu encore dernièrement entre la Pépinière de Palente, la Pépinière sur TEMIS, effectivement, il y a beaucoup, beaucoup de jeunes entreprises, dont certaines, d'ailleurs, sont devenues grandes, qui sont nées là-bas. Et ce serait intéressant, pas ce soir bien sûr, mais que l'on puisse faire un bilan quantitatif. Cela fait partie, on parle souvent des choses qui ne fonctionnent pas, ça c'est normal d'ailleurs, c'est la vie, mais les choses qui fonctionnent bien et les pépinières d'entreprises, cela fonctionne bien et spécialement celle-là. Alors, maintenant, TEMIS, rapport...

Rapport n°3.3 – Délégation de Service Public – TEMIS Innovation –
Rapport d'activité 2009

M. MARTIN.- TEMIS, le présent rapport présente le bilan de l'activité 2009 de Rive Boutique de Gestion pour l'exploitation de la Pépinière et de l'Hôtel d'entreprises de TEMIS Innovation, activités développées par le délégataire sur ce site. Donc pour 2009 l'année est jugée comme très satisfaisante pour l'Hôtel d'entreprises et pour la Pépinière d'entreprises, avec un taux d'occupation moyen de 81 %.

A ce jour et c'est important de le souligner, les entreprises hébergées sont en bonne santé et disposent de bonnes perspectives de développement. 21 entreprises ont été hébergées au cours de l'année 2009, ce qui représente 119 emplois. Vous avez le détail dans la page suivante. Il convient de préciser qu'il y a eu un évènement en matière d'animation, avec la porte ouverte sur TEMIS Innovation « Façons d'entreprendre, façons d'innover » qui a été un véritable succès.

Pour le compte de résultat de la pépinière et Hôtel d'entreprises fourni par Rive Boutique, il y a un résultat positif de 12 046 €, sachant que la Communauté d'Agglomération contribue à hauteur de 157 500 €.

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

Rapport n°3.4 – Assises Nationales des Entrepreneurs Chrétiens – Edition 2010 à Besançon

M. MARTIN.- « Assises Nationales des Entrepreneurs Chrétiens », le présent rapport porte sur la demande de subvention, à hauteur de 4 000 € des « Entrepreneurs et Dirigeants Chrétiens » pour l'organisation des Assises qui se sont déroulées à Besançon les 19, 20 et 21 mars et cela a permis d'accueillir 1 200 chefs d'entreprises pendant 3 jours, qui ont travaillé sur 5 ateliers dont les mots-clés sont « rebondir, oser, servir, partager et transmettre ».

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il y a des remarques ? Je n'en vois pas, c'est adopté. Rapport suivant : 3.5.

Rapport n°3.5 – TEMIS – Convention entre le Grand Besançon, la Ville de Besançon, la sedD et le Syndicat Mixte du Parc Scientifique et Industriel – Financement des réseaux d'eau et d'assainissement et versement de subventions d'équipement à la Ville de Besançon

M. MARTIN.- Alors 3.5, eh bien il faut simplement dire que ce rapport présente les termes d'une convention passée entre la Ville de Besançon, le Grand Besançon, la sedD et le SMPCI TEMIS afin de pouvoir procéder à la remise des réseaux d'eau et d'assainissement à la Ville de Besançon.

M. LE PRESIDENT.- Bien, merci. Cela nous coûtait un peu d'argent quand même, mais bon. Merci quand même. Bien, donc il n'y a pas de remarque particulière ? C'est adopté.

M. LE PRESIDENT.- Alors, la ZAC des Marnières, alors justement, quand même, sur la ZAC des Marnières, c'est un dossier très, très, très, très compliqué. Je veux rappeler que lorsque nous sommes arrivés dans cette assemblée, la ZAC des Marnières, qui est située sur la Commune de Chalezeule, n'était pas une zone communautaire. A la demande, entre autres, du Maire de Chalezeule, elle a été déclarée d'intérêt communautaire, ce qui est le cas donc aujourd'hui.

Nous avons un projet, vous savez c'est un projet de mise en place d'une zone commerciale importante, qui équilibrera la zone de Châteaufarine à l'Ouest et la zone de Valentin au Nord. C'est un projet de presque 30 000 m², entre 20 et 30 000 m² de SHON.

INTERVENANT MASCULIN- 33.

M. LE PRESIDENT.- 33 même. Bon, alors oui, c'est même plus que 30 000, 33 000 m² de SHON à terme, sachant que le terme ça peut être une dizaine d'années. C'est important pour nous, parce que c'est tout le développement de l'Est de Besançon et vous savez que l'Agglomération prête beaucoup d'attention au développement, bien sûr sur l'ensemble de l'Agglo, le Sud, le Nord, l'Ouest, mais aussi l'Est. Et donc nous avons négocié, je dis ça par rapport aux certaines critiques qui ont été faites concernant le fait que l'on gâcherait l'argent. A l'origine, le budget de l'Agglomération, Gabriel BAULIEU s'en souvient, était sollicité à hauteur de 4 ou 5 M€ pour l'aménagement de cette zone. Nous avons négocié de telle façon que, pour l'instant, cette zone elle ne coûte rien à l'Agglomération. Il ne s'agit pas de quelques milliers d'Euros mais de millions d'Euros. Car nous avons fait valoir aux futurs opérateurs qu'effectivement il était important qu'ils puissent participer plus fortement encore au développement de cette zone. Cette zone devrait être commencée, on devrait commencer à voir surgir les premiers éléments. Il se trouve que l'année dernière, fin 2008, il y a un évènement qui n'a échappé à personne, c'est qu'il y a la crise et qu'actuellement les opérations sont beaucoup plus difficiles à mettre en place, ce qui explique que nous avons du retard.

Nous avons du retard, il y a des discussions très, très dures qui ont lieu avec les opérateurs, entre eux déjà, pas forcément d'ailleurs avec nous, mais entre eux, puisque moi je leur ai fait savoir qu'il n'était pas question qu'effectivement nous puissions donc accorder des aides, ce n'était pas l'objectif du départ. Nous sommes toujours là, donc j'ai bon espoir que, effectivement, aux alentours du 31 juillet, donc pour la rentrée, nous devrions pouvoir aboutir enfin, enfin, car c'est vrai, le Maire de Chalezeule, le Maire de Thise, disent : « C'est vrai que cela dure ». Les habitants du secteur, j'en parlais l'autre jour avec les maires du secteur, que ce soit de Chalèze ou de Roche, cette zone elle traîne un peu, il faut dire les choses, elle traîne un peu. Mais c'est vrai que nous avons aussi beaucoup d'exigences, beaucoup d'exigences, entre autres, environnementales et puis l'exigence financière. Mais je crois que, il me semble, il nous semble, parce que Jean-Pierre suit ça aussi avec moi, il nous semble que l'on aboutira avec CARREFOUR et SEGECE. Voilà où nous en sommes, parce que vous nous avez demandé de faire le point, je tenais à le faire en disant que ce n'est pas facile, ce n'est pas facile, mais je pense que l'on va aboutir. Je n'en ai pas la certitude absolue, mais je pense que nous allons aboutir. En tous cas nous nous y employons avec l'ensemble de nos services. Alors, si tu veux présenter donc ce protocole d'accord.

M. MARTIN.- Je pense que l'on va faire plus simple, puisque tout a été dit. Simplement ce qu'il faut savoir, c'est que cette date du 30 juin n'est pas forcément la date idéale, puisque les Comités d'Engagement CARREFOUR FRANCE et CARREFOUR EUROPE se réunissent courant juillet. C'est pour cela que Jean-Louis a raison, en principe le 31 juillet, on devrait avoir un document signé. Mais par principe de précaution, nous vous demandons de proroger cette levée de conditions au 15 septembre 2010. Donc on n'est pas certain de l'avoir à l'utiliser, mais en tout cas c'est le principe de précaution que nous vous demandons de bien vouloir nous accorder.

M. LE PRESIDENT.- Merci Jean-Pierre, dont je n'ai pas signalé qu'il était le Maire de Nancray. Bon, Nicolas GUILLEMET, fonds « Centres de village ».

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

Rapport n°4.1 – Fonds « Centres de village » - Actualisation du critère de richesse

M. GUILLEMET.- Oui, rapport 4.1. Donc l'attribution d'une subvention dans le cadre du fonds « Centre de village » du Grand Besançon tient compte des critères de chaque commune basés sur le volet solidarité sociale et fiscale de la Dotation de Solidarité Communautaire du Grand Besançon. Donc cette grille est revotée tous les ans, elle a été votée en mai dernier et le présent rapport vous invite à prendre connaissance de cette grille.

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

Rapport n°4.2 – Plateforme bois – Contribution des communes ou utilisateurs au coût de stockage et séchage des plaquettes forestières

M. GUILLEMET.- Donc le rapport 4.2 va être présenté par Daniel HUOT, le maire de Mamirolle.

M. LE PRESIDENT.- Daniel. Le rapport 4.2. Mamirolle.

M. HUOT.- Le Conseil a déjà voté la mise en place d'un nouveau mode de gestion de la plateforme bois qui est installée à Planoise. Donc ce nouveau mode de gestion se fait dans le cadre d'un MAPA. Donc cela a été voté le 20 mai. Aujourd'hui il faut qu'on fixe un tarif pour les communes utilisatrices du Grand Besançon. Parce que l'objet de la modification, on avait un bail précaire avec ONF Energie. En fait cette plateforme de stockage pouvait être utilisée en dehors des communes du Grand Besançon. Donc cela veut dire que la modification consiste à faire en sorte que cette plateforme soit bien à destination de l'ensemble des communes du Grand Besançon. Par contre il faut qu'on fixe un tarif pour les communes utilisatrices du Grand Besançon, sur les prestations qui auront lieu avec le prestataire qui sera retenu dans le cadre de ce MAPA pour le stockage, séchage, déchargement, rechargement des camions de plaquettes forestières.

Donc ce qu'on a recherché à travers le coût de cette prestation, c'est de faire en sorte que, hors amortissement, on ait un compte d'exploitation équilibré. Et donc cela conduit à un coût de 7.20 € la tonne de plaquettes bois sèches à 25-30 % d'humidité, donc c'est à destination d'utilisation de chaudières plaquettes bois de petite capacité.

M. LE PRESIDENT.- Merci Daniel. Est-ce qu'il y a des remarques ? Je n'en vois pas. Création de jardins, de vergers familiaux.

Rapport n°4.3 – Création de vergers familiaux – Demande de subvention pour l'achat de matériel

M. GUILLEMET.- C'est une demande de subvention, le rapport 4.3. Donc l'association des jardins et vergers familiaux de Besançon et environs gère des parcelles communales de jardins et vergers qu'elle attribue à ses adhérents. Elle souhaite cette année, à l'occasion du développement des vergers familiaux, acquérir du matériel de fauche. Cet équipement lui permettra d'entretenir le couvert herbacé des vergers tout en favorisant sa diversité florale et faunistique. Donc l'association sollicite le Grand Besançon pour une subvention de 1 500 €.

M. LE PRESIDENT.- Il y a je crois quelque chose qui est important, c'est un partenariat qui est engagé aussi entre l'association et le Grand Besançon pour que nous puissions... c'est une expérience qui fonctionne bien à Besançon. Il y a presque aujourd'hui 500 jardins familiaux et de plus en plus de demandes, pour des raisons diverses et variées d'ailleurs. Et il serait bien que ce partenariat puisse continuer en direction de l'Agglomération. Il y a une demande forte au niveau des communes, au niveau des communes de l'Agglo. Donc je pense qu'il faut, on en a déjà parlé, qu'il faut effectivement suivre là aussi dans ce domaine. Bien.

Rapport n°4.4 – Campagne AlimenTerre 2010 – Demande de subvention

M. GUILLEMET.- Oui, cela fait partie, là aussi, du rapport sur le programme Sauge que l'on votera la prochaine fois et puis également celui des collines.

Donc le rapport 4.4, c'est la campagne AlimenTerre 2010 de RécidèV. Donc la campagne AlimenTerre sensibilise le public le plus large possible sur les questions des échanges mondiaux de denrées alimentaires et les causes de la faim dans le monde. Donc il y a, comme tous les ans, l'organisation d'un marché, des expositions et des animations scolaires. Il vous est donc proposé d'attribuer une subvention de 2 500 € à RécidèV pour la campagne 2010. Donc ce programme prévoit de nouvelles actions dans les communes de l'agglomération, nouvelles interventions scolaires, organisation d'animations au cours de repas bio et commerce équitable dans les écoles et organisation de projections/débats.

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

Rapport n°4.5 – Appui aux communes dans le cadre du Plan Climat Energie Territorial Candidature à l'appel à projets de l'ADEME pour la création d'un poste de Conseiller en Energie Partagé

M. GUILLEMET.- Le rapport 4.5, donc c'est l'appui aux communes dans le cadre du Plan Climat Energie Territorial. L'énergie représente 5 à 6 % des dépenses pour les communes de moins de 10 000 habitants. Le travail engagé par le Grand Besançon en 2009 pour la réalisation d'études énergétiques dans les bâtiments communaux montre l'intérêt de proposer un appui technique aux communes sur ces questions. Et en 2010 l'ADEME lance un nouvel appel à projets pour la création de postes en Conseillers en Energie Partagés en Franche-Comté. Donc ces conseillers seront chargés d'aider les communes de taille modeste à faire les choix pertinents en matière d'énergie, suivre leurs consommations d'énergie et

les appuyer pour la rédaction des cahiers des charges de consultation des entreprises. Donc le poste créé est financé pendant 3 ans à hauteur de 30 % par l'ADEME et cofinancé par les communes intéressées. Il est également possible de solliciter un financement complémentaire auprès du FEDER et du Conseil Régional.

Questions diverses

Rapport n°10.1 – Bilan des travaux de la CCSPL en 2009

M. LE PRESIDENT.- Bien. Oui, il y a une demande de prise de parole ? Ah non, je croyais. Je te remercie. C'était terminé. Donc, maintenant « Bilan des travaux de la CCSPL, donc vous avez le rapport. Est-ce qu'il y a des... C'est la Commission Consultative des Services Publics Locaux du Grand Besançon. Vous avez le rapport, est-ce qu'il y a des questions à me poser par rapport à cela ? Je n'en vois pas.

Rapport n°10.2 – Etat des décisions du Président

M. LE PRESIDENT.- Vous avez le rapport suivant, le 10.2 « Etat des décisions du Président », décisions que j'ai prises, entre autres, décisions financières en matière d'engagement de ligne de trésorerie. Est-ce qu'il y a des questions à poser ? Je n'en vois pas. Je propose donc que nous puissions sans tarder passer au rapport, au gros de ce débat, donc au rapport « Transports ».

Commission n°2 : Transports, Infrastructures et Déplacements

Rapport n°2.1 - Tramway - Définition du nouveau projet de la 1ère ligne de tramway et lancement des procédures en vue de la Déclaration d'Utilité Publique

M. LE PRESIDENT.- Simplement je voudrais peut-être, Jean-Claude, tu veux dire un petit, refaire un petit balayage rapide ? Bon, voilà. Alors donc, simplement, ce que je voudrais redire une nouvelle fois. Ce soir c'est un moment très, très important. Parce que nous allons décider d'un projet qui va engager l'avenir de notre Agglomération sur, allez, 50 ans. Certainement 50 ans, peut-être plus, en tout cas 50 ans. L'objet de ce débat, l'objet de ce projet, c'est qu'effectivement demain l'ensemble des habitants de l'Agglomération du Grand Besançon puisse mieux se déplacer. Je dis « ensemble » c'est capital. Ce n'est pas un projet pour les Bisontins, c'est un projet pour l'ensemble de l'Agglomération.

C'est pour cela qu'un certain nombre d'entre vous l'avaient dit, à plusieurs reprises, qu'il fallait, par exemple, être très attentif, aux portes du tramway, du côté de Franois, du côté de Serre-les-Sapins, du côté de, sur le plateau, au problème des parking-relais. Car il faut que cet outil, outil de transport, mais qui n'est pas qu'un outil de transport, cet outil puisse être important, capital, pour le plus grand nombre des habitants de cette Agglo. Donc c'est un grand projet. Je tiens à dire aussi que ce n'est pas le projet, comme certains l'ont dit, le projet du Président, ce n'est pas ça. C'est le projet de l'ensemble de l'Agglomération, c'est le projet de l'ensemble d'une équipe.

C'est le projet, aussi, vous le savez, de beaucoup de villes. Je reviendrai dans le cadre des diapositives que je vais passer, enfin des slides que je vais passer, je reviendrai là-dessus, mais c'est des dossiers que l'on retrouve dans la plupart des grandes villes de France. A une période où l'on vous dit, effectivement, que nous sommes en compétition permanente avec les grandes villes qui nous entourent,

que ce soit Mulhouse, que ce soit Dijon, peut-être demain Belfort-Montbéliard, la volonté que je veux vous faire passer ce soir, c'est qu'il faut donner à cette Agglomération un moyen de développement pour tout simplement qu'elle puisse rester une capitale régionale. Et comme je l'ai dit il y a quelques temps, que Besançon ne devienne pas la Sous-Préfecture d'une grande région Bourgogne-Franche-Comté. Cela est vrai avec le tramway, cela est vrai avec notre université, cela est vrai avec notre CHU. C'est pourquoi, d'ailleurs, tout à l'heure, quand on parlait de problème de moyens à engager en matière de communication, il est assez surprenant d'entendre des remarques sur des montants, somme toute peu importants, de crédits de communication et d'entendre, souvent

les mêmes, dire qu'on ne parle pas de Besançon. Je crois qu'il faut savoir, ou on veut que Besançon rayonne, ce qui est le cas de la majorité d'entre nous, ou on veut que Besançon ne rayonne pas. Donc, c'est un grand projet. C'est un grand projet qui permettra, aussi, quelque part, dans le cadre de la remise à niveau de notre DSP, notre Délégation de Service Public, d'améliorer, et nous y veillons avec Jean-Claude, nous y veillons au sein de la Commission n°2 élargie, où participent beaucoup de maires de la périphérie, nous veillerons à ce que la qualité de la desserte dans l'Agglomération soit augmentée. Qu'il y ait certainement des choses qui soient modifiées, mais dans le sens de plus de confort. C'est-à-dire modifier aussi ce qui pourrait mal fonctionner pour faire que cela fonctionne mieux.

Donc c'est un grand problème. Mais le tramway ce n'est pas, je le disais, qu'un moyen de transport, ce n'est pas cela. C'est un objet qui permet, qui booste, qui accélère le développement économique. Ce n'est pas vrai qu'à Besançon, c'est vrai dans toutes les villes, toutes les villes qui ont des tramways ont vu la ville, l'agglomération, puisque, vous savez, aujourd'hui on parle encore ville-agglomération, j'imagine que dans une quinzaine d'années, une vingtaine d'années, les frontières, il ne va plus du tout y en avoir. Il y aura encore des espaces verts entre Besançon et la périphérie, mais il y aura aussi beaucoup de liens, beaucoup de choses, auront changé. Donc toutes les villes, toutes les agglomérations qui ont, effectivement, mis en place des tramways, ont effectivement vu leur développement s'amplifier, voilà. Donc ce n'est pas, comme certains ont pu le dire, ce n'est pas la danseuse du Maire.

Ce projet n'est pas le projet du Président, c'est le projet d'une équipe. Nous réfléchissons à ce projet depuis 2004. On ne peut pas dire qu'on s'est précipité. Cela fait 6 ans que nous réfléchissons à ce projet, depuis 2004. Et ce projet aussi, c'est un projet qui a été piloté financièrement car nous connaissons, effectivement, les craintes qu'il y a par rapport à cela. Est-ce que notre Agglomération est suffisamment importante pour avoir un tramway. Je répondrai, je pense, dans les diapositives, dans les slides qui vont passer, mais je dis : « Oui ! ». Le Mans, par exemple, c'est une ville qui a un tramway depuis 3 ans et qui a exactement la dimension de Besançon. Aubagne, qui va en faire un certainement, est beaucoup plus petite que notre ville. Oui, nous pouvons !

Il y a aussi un certain nombre de choses que je veux dire, que je veux réaffirmer ici ce soir, solennellement. Le tramway, l'investissement du tramway, va se faire grâce à l'augmentation du Versement Transport, effectivement payé par les entreprises. Pardon Monsieur ?

INTERVENANT MASCULIN.- Je dis : « Merci pour les entreprises ! ».

M. LE PRESIDENT.- Alors si vous voulez prendre la parole, Monsieur, si vous êtes délégué, vous êtes délégué ?

INTERVENANT MASCULIN.- Je ne suis pas délégué.

M. LE PRESIDENT.- Eh bien alors, Monsieur, si vous n'êtes pas délégué, je suis désolé de vous dire que vous ne devez pas intervenir. Cette séance, vous ne devriez d'ailleurs pas être là, mais vous pouvez rester, mais je vous demande simplement, ce n'est pas un débat dans lequel vous pouvez intervenir, donc je vous demanderai de ne pas intervenir. Merci.

Donc c'est un moyen de transport qui est payé par le Versement Transport, lequel est financé par l'ensemble des entreprises, publiques et privées. Ce ne sont pas que des entreprises publiques, ce sont aussi des entreprises privées qui financent. Voilà. Donc il n'y aura pas d'impôts nouveaux à la CAGB pour payer le tramway. Et nous n'obérerons pas notre capacité d'investissement, c'est-à-dire on n'investira pas moins dans nos zones économiques parce qu'il y aura un tramway, c'est un budget qui est autofinancé, on le verra dans un instant. Pas plus qu'il n'y aura sur Besançon des impôts nouveaux pour le tramway. Je le dis, parce que c'est une crainte légitime pour beaucoup de Bisontines et de Bisontins. Et quand j'entends même certains qui disent : « Si on ne faisait pas le tramway, on pourrait terminer les Mercureaux », c'est ou de la mauvaise foi ou c'est une très mauvaise information, puisque le Versement Transport, vous le savez bien, ne peut servir qu'aux Transports en Commun en Site Propre, qu'à cela. Il ne peut pas servir à autre chose. Donc on ne pourra pas financer les Mercureaux avec les crédits tramway, ce n'est pas possible. Et je rappelle, par ailleurs, qu'il s'agit là d'une fiscalité affectée. Auparavant, jusqu'en 2004, il y avait des crédits, des subventions qui étaient versées par l'Etat. Il y a eu un changement, pourquoi pas, et c'est le Gouvernement qui a décidé que tous les moyens de Transport en Commun en Site Propre seraient désormais financés par le Versement Transport. Le Versement Transport, il avait même été envisagé qu'il soit porté, c'est Monsieur COPE, alors Ministre du Budget, qui l'avait dit, qu'il soit porté au-delà de ce qu'il est actuellement de 1,8. J'ai toujours dit que pour nous, et je le répète ce soir, le Versement Transport, à 1,8, c'est le montant auquel nous voulons aller. Pas au-delà.

Donc, ceci étant dit, je pense que maintenant, il faut peut-être que je vous dise comment nous avons monté cette opération. Je ne veux pas vous passer toutes les vues, il y en a 150. Mais j'ai tenu à ce que chacune et chacun des délégués communautaires soient informés.

C'est pour cela que, et je suis très respectueux de la Démocratie, je n'envoie pas le compte-rendu des réunions sur Twitter, je réunis le Bureau de l'Assemblée, qui est composé d'une trentaine de membres. Nous avons fait une séance spéciale sur le tramway qui a duré 7 heures : 16 h 30 – 23 h 30. C'est la plus longue séance du Bureau de l'Agglomération, la plus longue séance. J'ai expliqué, réexpliqué, quel était notre projet. A l'issue de cette séance, il y a eu un vote. Il y a eu un autre Bureau dernièrement dans lequel j'ai réexpliqué ce projet d'une façon plus succincte, dans lequel il y a eu un vote. Et je voudrais remercier les délégués communautaires, les membres du Bureau dans la majorité, qui ont manifesté leur confiance au Président de la CAGB. D'autant plus qu'un certain nombre d'entre eux, beaucoup d'entre eux sont des maires des communes de la périphérie et je les remercie de leur soutien et de leur vision. Il y a, ce soir-là, 4 membres du Bureau qui n'ont pas voté et c'est tout à fait leur droit, c'est tout à fait légitime qu'ils n'aient pas voté pour ce projet. Le reste des membres présents, et quasiment tout le monde était là, a voté pour ce projet.

Donc, fort de cela, fort de cet accord du Bureau, j'ai décidé de communiquer, d'aller rencontrer les gens sur le terrain. C'est pour cela que je ne l'avais pas fait avant. On m'a beaucoup reproché, la Presse entre autres, m'a dit : « Monsieur le Président, vous devriez communiquer plus ». Moi, je communique lorsque je suis sûr des choses. Et il se trouve que beaucoup d'éléments, importants, que nous n'avons connus qu'il y a un mois, un mois et demi, avant nous ne les avons pas : solidité des quais, encoorbellement, analyse de trafic. Lorsque j'ai eu ces documents, j'ai pu, effectivement, en parler au niveau du Bureau et je suis allé dans les secteurs. Je crois qu'aujourd'hui, on peut dire, c'est pour cela que je ne

veux pas vous repasser les 137 vues, que tous les délégués communautaires qui le souhaitent, ont pu avoir l'ensemble de l'information. J'y suis allé, accueilli par le Maire de Chalezeule la première fois. Je suis allé ensuite sur le Plateau, accueilli par le Maire de Saône. Je suis allé dans l'ouest, le Sud-Ouest, accueilli par le Maire de Dannemarie-sur-Crète. J'ai ensuite rencontré les membres du Conseil de Développement Participatif de l'Agglo et les CCH de Besançon et j'ai rencontré, dans cette même salle, il y a 8 jours, le MEDEF, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Doubs, la CGPME, l'Union des Commerçants de Besançon, la Chambre des Métiers, pour faire part, effectivement, de ce projet. Sachant que, bien sûr, ils avaient été déjà rencontrés auparavant. Je dois dire que, d'ailleurs au cours de ces réunions, il y a eu un accueil très favorable parce que je crois que, beaucoup, pas tous, beaucoup, effectivement, ont compris qu'il s'agit là d'un projet capital pour le développement de toute l'Agglomération, de toute l'Agglomération.

Par ailleurs, une des grandes questions qui était posée, c'était la question du financement. En un mot, est-ce que nous avons la capacité financière d'avoir un projet ? Est-ce que, en fait, nous n'avons pas plus gros yeux que gros ventre ? Pour reprendre l'expression que citaient nos grands-mères et nos grands-pères. Non, j'ai souhaité que soit mise en place une commission « Finances » dont j'ai confié la présidence, on pourrait dire la coprésidence à Gabriel BAULIEU et à Marie-Odile CRABBE-DIAWARA. Cette commission elle a travaillé en toute indépendance. Je n'y ai jamais participé, jamais. Elle s'est entourée des conseils d'un spécialiste des finances, qui s'appelle Ressources Consultants Finances, Monsieur PELLE, qui a donc analysé l'ensemble du dossier, Gabriel pourra dans un instant, même Marie-Odile, pourra nous dire, effectivement, dire quels sont les résultats de cette consultation. Donc cela veut dire que nous avons vérifié que, sans nous endetter,

nous pouvions, nous pouvions, j'aurais même envie de dire, nous devons, construire un transport en commun sur l'Agglomération du Grand Besançon.

Voilà ce que je voulais vous dire. Je vais peut-être passer assez rapidement quelques vues qui sont là pour remettre en place un certain nombre de choses, peut-être compléter mon propos, je passerai ensuite la parole à Gabriel BAULIEU, pour qu'il puisse dire, je comprends que les membres, les délégués communautaires s'interrogent en disant : « Est-ce qu'on peut le faire ? », je comprends, même moi. Quel serait l'intérêt du Président de se lancer dans une opération qui se solde par une catastrophe financière. Mais vraiment, où serait mon intérêt ? Il n'y en a pas. Bien entendu, il faut que ce soit supportable financièrement. Et puis, quel serait l'intérêt du Maire de Besançon, je prends mon autre casquette, de mettre en place un projet qui ne réponde pas au projet des Bisontines et des Bisontins, des Grandbisontines et des Grandbisontins, il n'y en a pas.

Voilà pourquoi aujourd'hui je porte, effectivement, ce projet avec beaucoup de conviction, je sais, nous en parlerons, qu'il y a un problème de tracé, il y a un problème de tracé. Je crois qu'il ne faut pas que l'arbre cache la forêt. Il y a un problème qui est essentiellement un problème de tracé, d'intermodalité, de transport, de passagers, mais je le redirai tout à l'heure, la question qui se pose ce soir, ce n'est pas : « Est-ce qu'on passe par le Pont Battant et la Place de la Révolution, ou est-ce qu'on passe par Granvelle et la Place du 8 septembre ? ». Je sais que certains diront qu'ils ne sont pas d'accord avec ça, en tout cas ce que je peux vous dire et ce que j'ai encore vérifié ce matin avec Jean-Michel PERIGNON, Inspecteur Général, qui est chargé du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur du Patrimoine, c'est que j'ai la certitude que si, la question qui se pose, c'est : « Est-ce qu'on veut un tramway pour l'Agglomération qui aille d'Est en Ouest et qui passe par le quai, le quai Veil Picard et la Place de la révolution et qui remonte vers l'Est ou est-ce qu'il ne faut pas qu'il y ait de tramway » ? Après on pourra dire le contraire, la question à laquelle on a à répondre ce soir, c'est celle-là. Parce que, effectivement, on pourra dire qu'on aurait pu, je sais ce qu'on m'a dit et mes collègues et amis, néanmoins amis, pourront le

dire, on pouvait se lancer dans des recours, on pouvait partir dans un an, recours, Cour du Tribunal Administratif, recours, Cour d'Appel Administratif, Conseil d'Etat et alors ? Le projet aurait été annulé, on aurait relancé un nouveau projet qui passerait par le centre-ville et l'Administration nous l'a fait savoir, l'Administration et l'Etat : l'analyse qu'elle a faite en septembre, octobre 2008, dans 2 ans ou 3 ans, elle sera la même, elle n'aura pas changé. Ce qui aura changé c'est que nous n'aurons plus les 31 M€ de subvention, qu'entre-temps les tramways ils auront peut-être pris 10, peut-être 10 % de coûts d'augmentation sur 3-4 ans, qu'en plus, nous sommes dans une période malheureusement favorable, j'ai envie de dire, parce que les coûts des entreprises, la dérivation des travaux publics, nous pouvons négocier les coûts, qui malheureusement sont bas, parce qu'il y a peu de travail et que j'espère que la reprise sera là dans quelques années et que nous n'aurons pas les mêmes coûts. Donc cela veut dire que ce soir le projet, la question c'est de dire : « on fait ou on ne fait pas » ? On ne fera pas mieux dans 3 ans ou dans 2 ans, ce dont je suis sûr c'est qu'on ne le fera même pas. Ça, c'est ça la vraie question, le reste, à mon avis, mais je sais que je ne suis pas entendu par tout le monde, ce n'est pas de savoir si on passe par là ou par là. Il n'y a pas d'autre solution, on veut ou on ne veut pas, voilà. Moi, je veux ! Je souhaite. C'est vous qui allez vouloir ou qui n'allez pas vouloir. Je le souhaite.

Maintenant, nous avons quelques diapos, j'imagine que je peux les lancer, si ça marche, ça ne marche pas terrible, vous pouvez passer peut-être à la première, non, non, ce n'est pas là, voilà c'est ça normalement, ça ne marche pas ? Cela ne fonctionne pas, voilà. Bon, cette vue là, attendez, je regarde si cela fonctionne, un autre, bon, c'est peut-être moi qui ai fait une fausse manip, voilà bravo. La technique fonctionne. Ici, je vais rapidement, vous l'avez déjà la plupart vu, ce sont tous les sites qui ont répondu à l'appel à projets du Grenelle I. Nous avons obtenu dans le cadre de cet appel à projets la subvention maximum, qui est de 30, que nous pouvions avoir, qui est de 30,1 M de l'Etat. Il ne faut pas qu'on me dise que je ne l'ai pas dit, c'est l'Etat qui nous a accordé 30,1 M de subvention, plus 900 000 du FEDER, ce qui fait 31 M de subventions. La Ville de Besançon intervenant, pas en impôts supplémentaires, dans le cadre de son Plan Pluriannuel d'Investissement et de Fonctionnement, à hauteur de 20 M€, plus 20 M€ pour des aménagements que, pour la plupart, nous devrions faire, donc qui sont des aménagements urbains. Ça ce sont les villes qui ont des projets de tramway qui sont en train d'être terminés. Il y a pas loin d'ici, il y a Dijon, il y a Mulhouse, il est terminé, il y a Reims, qui est en train de le terminer, il y a Angers, il y a Le Mans, où il est terminé, enfin il y en a beaucoup d'autres. Donc vous voyez que c'est également réparti sur l'ensemble de la France.

Alors cette ligne que nous voulons, que nous vous proposons, que le Bureau de l'Agglomération, pas dans sa totalité, mais dans sa grande majorité propose, c'est une ligne Est-Ouest de 14,5 km avec 30 stations, dont 2 à Battant et 3 dans l'hyper-centre. Avec des liaisons bus rapides, avec un tracé qui accueille largement la population de la périphérie grâce à des parcs-relais, qui ont été, suite aux remarques de nombreux d'entre vous, ont été agrandis, avec aussi des pôles d'échange et de connexion avec les TER, les Transports Régionaux. Puisqu'il est important que nous puissions venir tangenter, à différents endroits, le réseau TER pour ce qui est une intermodalité. Ça, vous voyez aussi sur cette vue, en pointillés violets la liaison fer qui va à la gare de Besançon-Franche-Comté-TGV que l'on appelle encore, je dis ça pour Michel, la gare d'Auxon, et qui maintenant s'appellera, enfin s'appelle la gare de Besançon-Franche-Comté-TGV avec, là aussi, 3 haltes, une halte à Ecole-Valentin avec un parking-relais qui devra accueillir aussi les voyageurs venant de, entre autres, du Nord-Est de Besançon, voire de la Haute-Saône, une halte à Miserey-Salines, une halte dans un second temps, aux portes de Vesoul, c'est-à-dire à hauteur du garage Citroën, là où il y a le croisement de la Rode. Et cette ligne là viendra donc se connecter à la gare Viotte.

De la gare Viotte il y avait aussi un certain nombre de remarques qui ont été faites, en disant : « cette ligne là elle traverse bien, elle irrigue bien la Fac de Médecine et de Pharmacie, quelques milliers d'étudiants, l'hôpital Jean Minjot, demain l'Institut de Cancérologie, 5 000 emplois à Jean Minjot, elle traverse Planoise, elle arrive au centre-ville et elle repart donc sur l'Est, Palente, Orchamps, elle traverse les Vaïtes, elle va à la Zone Economique de Chalezeule.

Mais on disait, bien sûr, en étant à St Jacques, on dessert fort bien les Facs du centre-ville, entre autres la Fac de lettres qui, vous le savez, va se repositionner sur les terrains de la Fac de Médecine en face St-Jacques. Il y avait une remarque qui était juste, qui a dit : « on ne dessert pas la Bouloie ». Donc nous avons pris en compte cette remarque et nous avons refait faire à un cabinet spécialisé qui s'appelle « DYNALOGIC » les calculs des simulations dynamiques pour voir si on ne pouvait pas modifier la circulation. Et c'est pour cela que nous avons dit qu'il était, nous avons vu il y a environ moins d'un mois, qu'il était possible de créer une liaison par bus, il ne s'agit pas de faire un tramway, par bus, sur voie en site propre en grande partie, pas totalement, mais en grande partie, qui irait de la gare, qui irait à la Place Leclerc sur l'ancienne Caserne Vauban, où là on pourra faire de la voie en site propre depuis la gare. Un point dur qui est le passage du Pont de la Gibelotte, parce que là, effectivement, c'est un peu compliqué, qui desservirait ensuite le stade Léo Lagrange, la piscine Mallarmé, le Palais des Sports, la Fac de la Bouloie, la Fac de Sciences de la Bouloie, l'ENSMM et TEMIS. Là c'est quelque chose qui permettra, entre autres, aux étudiants de toute l'Agglo, qui viennent, entre autres par le TER, de se connecter directement sur une ligne de bus. Ça c'est le tracé pour l'instant, après, cela peut être modifié à la marge, mais se connecter directement à la Fac. Donc ainsi toutes nos facs seront donc desservies.

Voilà, par rapport au tracé, donc j'insiste bien sur cela, j'insiste bien sur la nécessité de mettre en place des parkings-relais, j'ai parlé de l'Ouest, mais je pourrais parler de l'Est de la même façon, car il y a la nécessité de capter, enfin capter, amicalement, les usagers qui viendront de la périphérie.

Voilà, nous avons donc, puisque cette problématique des parkings-relais est une problématique qui interrogeait beaucoup de maires de l'Agglomération, nous avons regardé au Mans, qui est une ville identique à Besançon, ce qu'il y avait comme places de parking, à Angers, qui est un peu plus grande que Besançon et à Clermont-Ferrand, sachant que Le Mans et Clermont-Ferrand, les deux fonctionnent depuis 3 ans. A Angers c'est en cours de finition. Vous avez là à l'écran 700 au Mans, 800 à Angers, 700 à Clermont-Ferrand. C'est pour cela que nous avons, nous, prévu tout de suite 630 places et extensibles quasiment immédiatement à 1 030 places pour répondre aux besoins des populations de la, des voyageurs de la périphérie. Puisque je le répète, l'objectif, il faut se dire une chose, c'est que l'objectif d'un tramway, c'est qu'il y ait moins de voitures,

c'est qu'il y ait moins de voitures. On ne fait pas un tramway pour qu'il y ait autant de voitures. Il y a moins de voitures et il devrait y en avoir moins, parce tout simplement, d'ailleurs, on ne pourrait plus circuler dans les rues de notre ville dans quelques temps et on ne pourrait plus entrer en venant de l'Agglo pour venir à Besançon, ou venir à Besançon et aller dans l'Agglo. Donc il est important que l'on puisse circuler plus facilement.

D'autre part, l'ensemble des citoyens de ce pays deviennent et c'est bien ainsi, très exigeants en matière de qualité de l'air, en matière environnementale, il faut donc trouver d'autres solutions, avec des bilans carbone bien meilleurs et c'est pour cela qu'il était donc nécessaire de faire ce tram.

Il y a aussi quelque chose que l'on doit prendre en compte, c'est que le prix de l'énergie va continuer à monter, même s'il a baissé provisoirement, les énergies fossiles comme le pétrole vont diminuer et qu'il y aura une nécessité de faire quelque chose. Nous savons, je le répète, aujourd'hui, que dans 5, 6, 7 ans, il y aura 40 %, 40 % de voyageurs en plus dans les transports en commun.

Il faut donc, dès aujourd'hui, prévoir la situation de demain. On sait qu'en 2020, il y aura, on sait, on imagine qu'en 2020, il y aura le double de passagers dans les transports en commun qu'aujourd'hui.

Donc la responsabilité d'un Président d'agglomération, c'est de prévoir. Et j'ai dit l'autre soir dans cette salle, il y a deux attitudes pour un président d'agglomération, c'est comme un chef d'entreprise. Le chef d'entreprise, il a 2 solutions dans l'entreprise, ou il vit calmement, ce qui s'est un peu d'ailleurs passé au niveau de l'horlogerie il y a quelques années, sans penser à l'avenir, ou il investit pour son entreprise.

L'élu, c'est pareil. Ou le Président du Grand Besançon, confortablement élu à Besançon vivait sur ses acquis et faisait un 2^{ème} mandat tranquille, peinarde, ou s'appropriait à en faire peut-être un autre aussi tranquille, peinarde, ou alors, il prenait des risques. Parce que je sais bien, dans toutes les villes cela pose problème. Dans toutes les villes il y a des craintes que je vais m'employer à dissiper. Mais toutes les villes qui ont mis en place un tramway, je n'en connais aucune, aucune, vous entendez bien, aucune, où l'on regrette la mise en place d'un tramway, des petites comme des grandes.

Et je disais, je l'ai déjà dit, mais je veux quand même le redire ce soir. C'est qu'il faut aussi se rappeler ce qui s'est passé hier. Je vais vous donner 3 exemples.

Pourquoi un président d'agglomération, à l'époque c'était un maire, doit être courageux ? Si Jean Minjoz en 1973 n'avait pas décidé, contre l'avis de tous, entre autres des commerçants qui, à l'époque, la Chambre de Commerce, avait demandé sa démission, s'il n'avait pas mis en place le système piétonnier, il y aurait encore des voitures dans le bas de la Grande Rue aujourd'hui, est-ce que quelqu'un imagine encore des voitures dans le bas de la Grande Rue aujourd'hui ?

Si le même Jean Minjoz, lorsqu'il a décidé de transférer la place, la Foire Exposition qui était à Chamars, les Bisontins qui ont plus de 50 ans comme moi, j'avoue un petit peu plus, se souviennent de la Foire à Chamars. Quand elle est allée à Planoise, on a dit : « les gens ils ne vont jamais à Planoise ». Est-ce qu'on imagine encore aujourd'hui la Foire Exposition à Chamars ? Cela paraît difficile.

Quand il y a quelques années, un certain nombre se sont battus contre la Voie, la Rocade Nord-Ouest, vous savez cette voie qui devait, j'ai là les documents, faire mourir l'Université, faire que la ville allait se désertifier, j'ai gardé le texte là, aujourd'hui qu'est-ce qu'on demande au Président de l'Agglomération quand il va dans les communes, est-ce qu'on lui reproche, est-ce qu'on dit : « Votre prédécesseur n'aurait jamais dû faire la Rocade Nord-ouest ? » Non. Quand je vais sur le Plateau ou dans le Sud-Ouest on me dit : « Monsieur le Président, quand est-ce que vous terminez les Mercureaux ? Il faut aller plus vite ». Et quand je vais à l'Est, qu'est-ce qu'on me dit ? « Monsieur le Président, quand est-ce qu'on fait la liaison Nord-Est ? » C'est ça qu'on me demande, on ne remet pas en cause ce qui a été fait auparavant. Donc moi ce que je dis, très clairement, il faut voir devant, il faut voir l'avenir, c'est le rôle d'un maire, c'est le rôle d'un président, même si je sais que ce n'est pas facile, même si c'était beaucoup plus simple pour moi de ne rien faire. Vous savez tous, vous qui êtes maires, pour la plupart d'entre vous, ou conseillers municipaux, que souvent dans vos communes ceux qui critiquent ce sont ceux qui ne font rien, ce sont ceux qui ne font rien. Eh bien, nous sommes au Bureau, nous, nous avons envie de faire. Pas pour nous, pas pour nous, parce que, effectivement, parce que on sait très bien qu'on travaille pour ceux qui vont nous succéder. Voilà pourquoi je porte donc ce projet avec enthousiasme.

Concernant les avantages du tramway, je découvre les vues parce que j'avais demandé qu'on condense, concernant les avantages du tramway, pourquoi avons-nous choisi un tramway plutôt qu'un Busway. Le Busway, on y reviendra peut-être après ou même tout de suite, ce n'est pas une solution qui soit idiote, ce n'est pas une solution idiote. Je suis même allé, figurez-vous, en voir un à Eindhoven aux Pays-Bas. Je suis allé voir le Phileas, il fonctionne, sauf que il n'est pas homologué. En France il le sera dans quelques années peut-être, mais surtout il a une capacité trop petite. Parce que, actuellement, la capacité qu'il faut aux heures de pointe pour un transport en commun à Besançon, je vous dis cela de tête : 1 163.

Donc 1 200 passagers HPS par heure par sens. Il en faut 1 200, à la mise en route du Transport en Commun en Site Propre.

Le moyen qui nous laisse de la marge pour demain, un Bus à Haut Niveau de Service fonctionnerait, en 2015, il arrivera à supporter les 1 200 passagers, mais très rapidement il ne pourra plus les supporter. Parce qu'on sait bien, en plus, on me dit : « il faut augmenter les fréquences » mais on sait très bien que lorsqu'on augmente les fréquences, au-delà de 5 mn cela devient compliqué. Parce que le moindre incident, le moindre incident sur la ligne fait que tout le système est désorganisé. Il faut donc que, 5 mn c'est déjà une fréquence très, très élevée. Sachez que quand il y a une fréquence de 5 mn il passe un tram toutes les 2 mn et demi. Donc c'est beaucoup. Donc le seul moyen de transport en commun, si demain on construisait un tramway pour 10 ans, oui, je pense qu'on devrait effectivement réfléchir au Bus à Haut Niveau de Service, cela serait suffisant, cela serait suffisant. Mais on ne construit pas un moyen de transport en commun de ce type pour 10 ans, on le construit pour 50 ans. Et j'ai la conviction, beaucoup ont la conviction, je ne suis pas le seul, que dans 50 ans et même avant 50 ans, même avant 10 ans, ce moyen, il sera dépassé. Et on ne va pas investir, nous, 228 M avec une marge de 5 %, en admettant même, ce qui serait certainement le cas d'ailleurs, que le Bus à Haut Niveau de Service coûte un peu moins cher, dans les 150, 160 M, je me pose la question, je ne peux pas vous dire pourquoi cela coûte quand même cela. Ce serait de l'argent qui aurait été dépensé pour ne pas améliorer durablement, donc là on pourrait dire que c'est de l'argent qui a mal été utilisé pour notre réseau de transport en commun. Il faut donc absolument prévoir l'avenir. Un bus de 18 m, il n'offre aucune, aucune réserve de capacité, cela fonctionne dans l'instant, mais après cela ne fonctionne plus. Cela ne fonctionnerait plus. De plus, le tram optimisé, généralement on a des vues, je vous les ai montrées, on a des diagrammes qui ont été faits par l'ADEME. On sait que cela fait, au moins, suivant la dimension du BHNS, entre 2 à 3 fois moins de gaz à effet de serre, de CO₂. Donc c'est capital d'avoir deux fois moins de gaz à effet de serre, de CO₂ dans notre ville, c'est capital. Vous le savez, que vous autres, habitants de Besançon et de l'Agglomération, vous savez, parce qu'on dit ville, aggro, c'est pareil, les gens de l'Aggro ils viennent travailler en ville, les gens de la ville, ils viennent travailler dans l'Aggro, on est toujours en train de circuler. Quasiment chaque année et Martine BULTOT qui est là ce soir pourrait le dire, avec l'ASQAB, on est à la limite, on est à la limite de prendre des mesures pour couper la circulation dans certains quartiers de Besançon, à la limite, c'est toujours très limite. Il y a des quartiers au centre-ville où c'est limite, il y a même à Montfaucon, d'ailleurs je ne sais pas pourquoi, Montfaucon c'est un coin peut-être des courants d'air...

M. CONTOZ.- Parce qu'on réfléchit ...

M. LE PRESIDENT.- Parce que ?

M. CONTOZ.- On réfléchit.

M. LE PRESIDENT.- Parce que vous réfléchissez là... On doit beaucoup réfléchir (rires) c'est peut-être ça, c'est peut-être ça. En tout cas le Maire réfléchit beaucoup, c'est vrai. Donc, efficacité environnementale, durabilité, les coûts des systèmes bus, trolleybus, guidés ou non, ils sont inférieurs, mais ce n'est pas beaucoup inférieur. A Nîmes, à Nîmes il y a un BHNS qui a été fait sur 6 km, qui fonctionne, qui fonctionne bien. Ils vont faire une 2^{ème} ligne, la 2^{ème} ligne, ce sera certainement un tramway.

On me parle beaucoup du BHNS de Nantes, Nantes ils ont une fréquence toutes les 3 mn, ils sont à 30 000 voyageurs. Nous, au démarrage c'est 40 000. A Clermont-Ferrand ils ont démarré à 40 000 il y a 3 ans. Ils sont aujourd'hui à 65 000 et ils sont obligés de racheter des rames ou d'agrandir des rames parce qu'il n'y a plus de capacité. Et le BHNS de Nîmes il ne vaut pas 5 M€ du km, nous nous sommes renseignés, ce sont mes services qui me l'on dit, il vaut 12 M€ du km. Donc vous voyez que la différence elle n'est quand même pas énorme.

Certains disent aussi : « il faut faire, maintenant, il faut faire, pas mettre les caténaires, faire un BHNS, puis après on fera un tramway. On a envisagé cela, on y a pensé. Pourquoi ne le faisons-nous pas ? Parce qu'on sait bien que lorsqu'on refait 2 fois les choses, cela coûte plus cher. Parce que, quand il faudra faire des aménagements de trottoirs, des aménagements de voirie, 5, 6 ans, 7 ans après il faudra tout recommencer, il faudra re-défoncer les routes, il faudra refaire les travaux, il faudra ré-embêter la population, ré-embêter les commerçants, il faudra faire des points d'encrage pour les caténaires, donc c'est pas faisable, même si nous y avons beaucoup pensé.

Parce que, ce que je voudrais dire aussi, c'est que nous avons fait beaucoup d'études. Je crois que, rarement, il y a eu autant d'études de faites. Par rapport au tracé, par exemple, ce tracé ce n'est pas comme ça, au doigt mouillé, qu'on a décidé que cela allait passer par là. Il y a des études qui ont été faites par des cabinets, cabinets suisses qui s'appellent SYTEC ? SYTEC, SYSTRA, des gens qui ont analysé cela. Je ne suis pas capable de savoir comme il faut faire. On a étudié l'ancien tracé de la rue de Dole, s'il passait rue de Dole, on a aussi étudié par l'Avenue Siffert, on a même envisagé qu'il passe par-dessous le tunnel, tout cela ça a été utilisé. Et le tramway, le tracé qui était à peu près le plus pertinent, c'est celui que je vous propose ce soir, avec une distinction, il y avait une pertinence pour les deux, ou on passait par l'hyper-centre, Granvelle-8 septembre ou par le centre, Battant-Révolution. J'avais d'ailleurs, vous vous en souvenez à cette époque, dit que j'étais 49/51 et que les deux présentaient un intérêt.

L'intérêt du tramway, je vous l'ai déjà dit, donc je vais vite là-dessus, c'est qu'il peut évoluer. Le tramway que nous allons choisir, si vous êtes d'accord, c'est un tramway qui peut transporter 132 personnes. Ce qui fera donc que, tout de suite, on a déjà de la réserve de capacité. Avec, aussi dans chaque véhicule, deux emplacements pour les personnes à mobilité réduite. Parce que le tramway cela facilite aussi l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Même si les bus on peut aussi y accéder avec des systèmes d'agenouillement, que nous devons mettre en place dans les années à venir, mais qui sont quand même beaucoup plus compliqués.

Donc le tramway c'est un matériel modulable. Si dans 15 ans, 15 ans, je rassure mes adversaires politiques, je ne serai plus maire de Besançon, mais il y en aura un... oui, non, non, là 15, je peux dire « non ». Eh bien il faut que nous prévoyions, c'est notre responsabilité de dire que demain, dans 15 ans, on pourra remettre, on pourra remettre un tronçon, un module de 5 ou 6 m pour agrandir. Quand vous avez un Busway, vous ne pouvez pas le faire, vous ne pouvez pas le faire.

Ensuite, il y a aussi quelque chose qui est très important aussi pour l'avenir. C'est que le tram fer, par rapport au tram sur pneu, le tram fer il a un avantage que n'a pas le tram pneu, c'est qu'il permet demain, après-demain, de se connecter, à Franois, par exemple, sur la ligne TER, pour aller du côté de Dannemarie-sur-Crète, de Saint Vit, que sais-je ? De se connecter à la Mouillère pour monter sur le Plateau et de se connecter à Chalezeule pour aller sur Roche-lez-Beaupré, Novillars, Deluz, que sais-je encore, par le TER. C'est aussi pour cela que nous avons choisi un tramway fer et c'est aussi pour ça que nous n'avons pas pris un tramway à pas métrique, d'un mètre, mais je n'en dis pas plus, parce qu'on me dit que je suis trop bavard. C'est vrai que j'ai vraiment... non, je ne suis pas trop bavard ? (Rires dans l'Assemblée). Bon, avis partagé. Remarquez, si vous êtes convaincus, on passe au vote tout de suite. Oui, bon, je sais que vous êtes assez convaincus mais bon... j'accélère quand même, mais vous savez, c'est vrai

que je suis passionné par cela. Je suis passionné, parce que je sais que l'avenir du Grand Besançon il passe par là, l'avenir du Grand Besançon passe par là.

Voilà, alors ça, je vous l'ai déjà dit, c'est la ligne qui permettra, entre autres aux étudiants, à nos étudiants, de tout le Grand Besançon, qui viendront de l'Est, de l'Ouest, du Nord, non pas du Nord, ils auront la voie ferrée, enfin si, même le Nord ils pourront venir là à la gare Viotte et reprendre cette ligne en site propre. C'est une grande avancée qui a été faite par rapport aux premières propositions que nous avons faites et cela sera fait sans coût supplémentaire, puisqu'elle est déjà quasiment partout en site propre. Je n'ai pas dit qu'on mettrait des Bus à Haut Niveau de Service, on mettra des bus normaux qui circuleront, neufs, on mettra peut-être des bus neufs, qui circuleront là. Voilà.

Donc, concernant la réalisation du réseau de bus GINKO, je l'ai déjà dit, ce réseau il va être articulé. On est en train de réfléchir. Un certain nombre de consultations ; on a jusqu'à 2015 pour voir tout ça. Toutes les communes seront consultées. Il y a une commission qui a déjà travaillé là-dessus. Il faut que l'on puisse conserver une desserte de qualité pour tout le Grand Besançon.

Le tramway, ce n'est pas un tramway point barre et rien d'autre. Un tramway, c'est un tramway pour toutes les populations, de l'Agglomération et je dirais même au-delà. Parce que l'intérêt c'est aussi de capter les gens qui sont de Saint-Vit, les gens qui viennent de Baume-les-Dames. Parce que l'intérêt c'est de capter ces gens-là. Parce que ces gens-là quand on les captera, ils ne seront plus dans nos rues. Et c'est bien sûr un réseau fort de bus et de cars dans toute l'Agglomération.

Ici, c'est l'estimation des passages, mais ça je vous l'ai déjà montré à plusieurs reprises, entre la situation actuelle et la situation demain, avec sur la Place de la Révolution, un nombre de trams qui sera moins important que ce qu'il y a actuellement comme bus Place de la Révolution, une diminution de 54 % des bus Avenue de la République et une diminution de 47 % des bus sur la Place du 8 septembre.

Concernant le financement, effectivement c'est un projet important. Alors, pourquoi, on dit : « mais comment, Fousseret il est très malin, il veut faire un bus - un bus ? - un tramway à 15, 16 M€, alors que cela coûte partout 20 M€, est-ce qu'il a une baguette magique ? » Je n'ai pas de baguette magique. J'ai simplement expliqué un certain nombre de choses. Je suis membre du GART, le Groupement des Autorités Responsables des Transports. Et avec Jean-Claude ROY et avec un certain nombre d'amis nous avons développé une nouvelle idée. Nous avons réuni tous les constructeurs de tram, en leur disant : « le transport en commun a de l'avenir en France. Mais il n'a pas de l'avenir à 20 ou à 30 M€ du km, parce que ce sont des agglomérations de taille moyenne comme la nôtre qui en ont besoin. Alors faites-nous quelque chose de plus simple ». Alors, c'est quoi quelque chose de plus simple. Quelque chose de plus simple c'est d'abord qu'il y a une large concurrence. La concurrence, généralement il y a 2 entreprises qui répondent. Là, il y a eu 7 entreprises qui ont répondu, 6 qui sont venues chercher un cahier des charges et 5 qui ont remis une offre au final. Il y a eu les Italiens ANSALDOBREIDA, les Espagnols CAF, les Suisses STADLER, les Français d'ALSTOM et les Français de LOHR INDUSTRIE qui ont donc répondu. Parce que le projet de tram optimisé, que je soutiens et dont je fais la promotion au niveau national, ce n'est pas moi qui le dit, c'est l'adjoint au Maire de Dijon qui le dit, je peux vous dire ce qu'il dit : « que le tramway, le mode ferré que défend Jean-Louis FOUSSERET, il est le résultat de lobbying... » que j'ai fait, je dois le dire, c'est la vérité, au niveau national, pour qu'on puisse effectivement trouver autre chose. En ayant plus d'entreprises qui consultent, on va prendre du matériel roulant standard. On ne va pas demander, effectivement, comme certaines villes l'on fait, de faire « designer » le cockpit par Philippe STARCK. A Reims, c'est une flûte de champagne. Ben nous ce sera un avant de tramway. Le même qu'il y aura... ben oui ! C'est bête, mais c'est le même que peut-être, il y aura, puisque CAF, qui a été choisi, il fait les tramways de Bilbao, les tramways d'Huddersfield, en Grande Bretagne. Ce sera un tramway qui ressemblera à cela. On n'aura pas le profil, le visage du Maire en image subliminale ou du Président devant.

Ce serait dommage, j'en conviens, mais quand même ce n'est pas comme ça. C'est donc un matériel roulant, ce sont des stations qui seront prises dans les gammes standard, de qualité, on ne va pas faire dessiner non plus, « designer » des stations que pour nous. On n'a plus les moyens de faire ça, on n'a pas les moyens de faire ça.

On va aussi réutiliser le système d'expression qui existe ici, qui a été inventé à Besançon, c'est le système qui dit : « Le prochain bus arrive dans 5 mn ». Eh bien oui, le prochain bus arrive dans 5 mn. On ne va pas racheter un système qui va coûter des dizaines de M€, on en a un qui fonctionne ici, on va l'adapter et peut-être on va le vendre.

Le centre de maintenance, je donne un exemple, à Angers il est en bord d'autoroute, le Maire m'a dit : « moi je veux un centre de maintenance qui soit un centre de maintenance, un geste architectural ». Cela coûte 25 M€. Nous le centre de maintenance il est aux Hauts de Chazal, il sera aux Hauts de Chazal, il va coûter la moitié. Il sera beau, mais il ne sera pas un geste architectural. Et puis, on a condensé, on a condensé effectivement, je devrais condenser mon propos, mais on a condensé le centre de maintenance. Par exemple, on ne va pas le remiser, cela ne va pas être couvert, parce qu'on considère que les trams qui circulent la journée, supportent les intempéries et les supporteront la nuit.

Et puis, on a aussi, par rapport au matériel, des intérieurs standards, qui soient solides, résistants, de maintenance facile, mais on ne va pas leur demander à faire des aménagements spécifiques pour Besançon.

Alors tout ça, tout ça, on fera des aménagements sobres aussi, sur l'emprise, une emprise réduite. On ne va pas mettre de gazon, il n'y aura pas de gazon, parce que le gazon d'abord, cela coûte cher à entretenir, il faut le tondre souvent et il faut l'arroser. C'est beaucoup de maintenance. Il y aura, en ville, certainement de la pierre qui sera assortie aux façades, dans les quartiers il y aura du béton ou du goudron et puis, dans les plaines de jeux de la Malcombe, il y aura de la prairie, c'est-à-dire de l'herbe qui pousse, haute comme ça et puis qu'il n'y a pas besoin de tondre, peut-être même avec quelques petites fleurs dedans, pourquoi pas.

Voilà, et c'est tout cela qui fait qu'effectivement, c'est tout cela qui fait qu'effectivement nous avons un tramway qui soit optimisé. Parce qu'on nous a dit : « vous n'y arriverez pas ! » sauf, que pour l'instant, s'il vous plaît, je vais avoir terminé, sauf que pour l'instant toutes les études qui ont été faites montrent que nous terminons. On avait dit qu'on aurait un prix sur le tramway, qu'on arriverait à descendre le prix du tramway. Vous le verrez tout à l'heure, on est effectivement à 2 ou 300 000 € de ce qui se fait de moins cher ailleurs, donc nous y sommes arrivés et là nous allons y arriver.

Alors, le concept de tramway, voyez : voilà une ville qui réfléchit actuellement, Aubagne c'est 100 000 habitants, ils ont un tramway fer de 20 m sur une ligne de 10 km à 16 M€ du km, en 2014. Entre parenthèses, là ils sont très, très, très optimistes en matière de mise en service 2014.

Avignon, c'est la même grosseur que Besançon, c'est, ils sont venus voir ici, eux ils sont, leur prix à eux c'est à environ 15 M€ du km, mise en service en 2016.

Lens, celle-là, je ne la connaissais pas, c'est 603 000 habitants. Je ne sais pas pourquoi on l'a mis, parce que c'est une ville beaucoup plus grosse que Besançon, mais c'est pour dire que là, sur des grandes lignes, ils sont arrivés à 17,75.

Et à Nîmes, Nîmes, qui est une ville qui a un BHNS sur 6 km, il coûte 12 M€ du km. On aurait pu mettre Le Mans aussi là-dessus, où il y a un tramway, au Mans.

Alors, ensuite, quand je lis tout ça, j'ai demandé que l'on travaille en termes de finances. Et là il y a eu un travail dans lequel je ne me suis pas immiscé, ce qui est d'ailleurs un peu contraire à ma nature, de ne pas aller regarder ça, mais j'ai dit qu'il ne fallait pas que j'y aille.

Donc j'ai confié à Gabriel BAULIEU, Maire de Serre-les-Sapins, comme chacun sait et à Marie-Odile CRABBE-DIAWARA la responsabilité de cette analyse financière et je leur passe la parole.

M. BAULIEU.- Merci, je vais faire une petite synthèse, parce que vous connaissez, je pense, pour la plupart, car on a déjà eu l'occasion de l'exposer en différents lieux. Ce groupe Finances que nous appelons « Groupe Finances Ville-Agglomération » réunit des élus de la Ville et du Grand Besançon et réunit des Directions Générales et des Directions des Finances également de la Ville et du Grand Besançon. Et nous étions, nous sommes accompagnés dans cette démarche, comme indiqué tout à l'heure, par Monsieur PELLE du Cabinet Ressources Consultants Finances. Nous avons travaillé avec lui d'ailleurs lors des simulations de la prospective sur laquelle nous avons appuyé nos réflexions, nos raisonnements et nos décisions de décembre 2008 et nous avons repris le chantier pour l'actualiser et pouvoir donc livrer les conclusions que nous connaissons depuis maintenant quelques semaines, qui permettent tout simplement de conclure à la faisabilité de notre projet. Et il s'agissait, dans cette affaire, la mission qui était la nôtre, cela a été rappelé il y a un instant, c'était, si je puis dire, tout simplement, de vérifier si, avec nos ressources autonomes du Versement Transport, nous pouvions financer ce projet de TCSP, ce projet de tramway. Et sur la base des éléments que vous connaissez, puisque nous les évoquons notamment, sur les aspects budgétaires, lorsque nous faisons de la prospective PPIF, comme rappelé tout à l'heure, et lorsque nous faisons de la dynamique budgétaire et financière, ce qui est un peu une seconde nature chez nous. Et lorsqu'on fait ces approches, donc nous avons bien évidemment, et c'était aussi l'intérêt de la réactivation de la réflexion, tenu compte des circonstances que nous traversons.

Vous savez qu'en matière de Versement Transport, puisque c'est de cela qu'il s'agit, le 1,05 %, même si c'est dans le même Budget annexe Transports finance notre système Transports tel qu'il existe aujourd'hui et comme nous pourrions le faire évoluer. Et puis la marge entre le 1,05 et le 1,80, c'est ce que nous affectons à ce projet de tramway et que nous avons fait en deux temps, puisque nous sommes passés de 1,05 à 1,30 et ensuite à 1,80. Et nous avons été prudents et précautionneux en faisant ainsi, puisque nous avons commencé à provisionner. Donc la différence, et c'est important au bout du compte, d'avoir cette provision, qui nous sert depuis le début de notre engagement dans les études, donc à financer, à autofinancer les études et à constituer les provisions que nous déclencherons, bien évidemment au moment de l'engagement principal.

Et tout cela, lorsque l'on appréhende l'ensemble des éléments, à savoir le coût de l'investissement, mais aussi, cela a été évoqué dans les propos du Président, mais aussi la problématique de l'entretien et du renouvellement du matériel, d'ailleurs c'est un élément, moi je ne suis pas un technicien du transport, mais qui est différent entre un tramway et un BHNS puisque nous sommes sur du matériel qui est d'une plus grande longévité sur le tramway. Mais lorsqu'on intègre donc les charges d'investissement, les charges financières qui en sont liées, les frais donc de grand entretien et de renouvellement et que nous projetons sur la durée, eh bien nous vérifions, nous vérifions, c'est le but, bien évidemment de l'étude réalisée, que pour un investissement qui est estimé, je crois que dans les écrans suivants, ce sera repris, le montant de l'investissement et sa composition, donc de cet investissement estimé à ce jour à 228 M€ avec une tolérance de 5 %, eh bien toutes les simulations réalisées nous démontrent que, sur la base de nos ressources, nous pouvons le réaliser. Et ceci que nous prenions donc l'hypothèse d'un Versement Transport qui rebondirait après la chute de 2009, puisque 2009 aurait dû nous permettre d'approcher les 30 M€. On l'a rappelé tout à l'heure, donc nous n'étions pas tout à fait à 27 et nous sommes donc sur nos prévisions budgétaires 2010, sur 28,8 M, ce qui marquerait déjà un rebond, si cette recette était confirmée en fin d'année. Comme je vous l'indiquais à la séance précédente, nous sommes actuellement sur la base des recettes, mais intégrées, sur la pente de cette recette, sans que nous soyons devins pour

savoir si nous serons parfaitement donc au rendez-vous en fin d'année, mais ces 5 premiers mois de l'exercice nous démontrent que nous avons plutôt un sursaut de la recette. Et les simulations ont consisté à travailler sur une hypothèse de redressement et ensuite de courbe sur nos prévisions initiales de 2,5 % en linéaire, d'accroissement donc, annuel. Et puis une autre alternative a été de dire : « Et s'il n'y a pas de rebond ? » donc à 2,5 % de progression annuelle « est-ce que nous pouvons faire face au dispositif ? », dans les deux cas la réponse est positive.

Donc c'était là la problématique majeure qu'il nous fallait vérifier pour assurer donc le financement d'un dispositif de 228 M€, mais qui bénéficie par ailleurs, je crois que j'ai dû dire quelque part qu'on finançait ça uniquement avec le Versement Transport et on me faisait grief de ne pas souligner qu'il y a le Versement Transport, mais il y a les 60 M de subventions dont on a parlés déjà à plusieurs reprises, qui constituent bien évidemment un élément substantiel de la construction du plan de financement.

Donc voilà les éléments importants qu'il faut donc avoir à l'esprit, qui donc, tous conjugués, nous permettent d'affirmer que nous sommes à même de financer cet investissement au niveau indiqué, qui est un niveau maîtrisé par rapport à ce qu'aurait été un investissement, on a envie de dire un peu classique. Si on est sur du 20 M du km sur 14 km, on n'est pas effectivement sur le montant que nous connaissons.

Donc les deux choses sont importantes : maîtriser l'investissement et bien raisonner le financement, c'est ce que nous avons fait. Et donc je crois que cela a été projeté pendant mon propos, donc les 228 M€ avec une marge de 5 % comprennent l'ensemble des charges de l'opération et je l'indiquais également dans la simulation dans la durée, donc y compris le grand entretien et le renouvellement. Donc ce n'est pas une photographie instantanée et en disant : « on peut donc assurer ce financement » non, sur la durée on sait qu'il y aura de l'amortissement, des charges d'entretien, des frais financiers, c'est tout cela qui a été vérifié.

Et donc vous avez là sous les yeux la décomposition des 228 M€ sur les différentes composantes de l'investissement. Je pense qu'il serait fastidieux que j'en fasse la lecture, donc en passant par les différentes assistances en études, maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre et puis les acquisitions foncières, les déviations de réseaux, les travaux préparatoires, les ouvrages d'art et bien évidemment tous éléments importants, la voie spécifique des systèmes ferrés et guidés, donc nous sommes là sur les gros postes, les voiries, espaces publics, etc. Bref, vous avez sous les yeux, encore une fois, la décomposition des 228 M€. Ce n'est pas un chiffre en l'air, c'est le résultat d'études longues et approfondies et qui intègrent, bien évidemment, les évolutions liées aux obstacles que nous avons rencontrés.

Et ce que vous avez sous les yeux en présentation en ligne, donc vous l'avez dans la page qui suit, de manière regroupée...

M. LE PRESIDENT.- Juste une seconde pour dire, ça, cela avait été demandé par un certain nombre d'entre vous, c'est le détail, comment on aboutit à 228 M, est-ce que c'est un chiffre comme ça ? Non, c'est un détail. Cela a été chiffré par les cabinets d'études, les Assistances à Maîtrise d'Ouvrage et c'est ce chiffre là qui est un chiffre qui, pour l'instant est suivi, on suit ça en permanence.

M.BAULIEU.- Et donc vous en avez une visualisation à l'écran suivant, donc qui permet rapidement de voir que, la plus grosse partie, comme on dirait plus au Sud, un gros tiers, à 34 %, concerne donc les travaux de plateforme et infrastructures dont ouvrages d'art et opérations induites. Donc nous sommes là dans le domaine des travaux publics, donc on est précisément là dans les travaux qui vont se passer sur place. S'agissant de l'autre, un peu moins d'un tiers, en vert pale, il s'agit là de l'ensemble des systèmes, énergie et matériel roulant, dont le Président a parlés, de manière insistante, tout à l'heure.

Si on prend les aménagements urbains, voirie, équipements, nous sommes à nouveau sur les travaux locaux, de même que sur les travaux préparatoires, dont déviation des réseaux et archéologie. Donc nous sommes là. Après il s'agit d'ingénierie, sur les maîtrises d'ouvrage, maîtrises d'œuvre, études diverses. Donc ils font travailler également de nombreux acteurs locaux. Mais sur l'ensemble des travaux que je viens d'inventorier, en dehors du matériel acheté à un fournisseur, on y reviendra tout à l'heure, mais cela va représenter un marché de travaux tout à fait conséquent qui, comme indiqué à l'écran, marché qui bénéficiera donc à l'économie locale et il n'est nul besoin donc d'en souligner l'utilité par les temps qui courent. D'ailleurs, si on en croît, parce que, souvent, on fait état des remarques et observations des uns et des autres, mais les fédérations d'entreprises des travaux publics attendent notre décision de ce soir et on sait pourquoi.

Sur le schéma de principe de financement, parce que cela permet d'être simple et mémorisable aisément, donc il y a une notion d'autofinancement, une notion d'emprunt et de subvention. Donc les choses se découpent assez bien. Vous voyez à l'écran que, les subventions, c'est pour ça, je reconnais, à qui me faisait la remarque que de ne pas parler des subventions en parlant du Versement Transport, que c'était pertinent, les subventions assurent 25 % du financement. Quand je parlais tout à l'heure de l'impact des provisions, on en voit l'effet dans la part de gâteau rouge. Puisque c'est grâce aux provisions et aux recettes que nous allons réaliser durant l'opération que nous pouvons autofinancer 25 % et le recours à l'emprunt sera de l'ordre de 50 %. Donc si je ne donne pas la virgule, c'est parce que en fonction de la gestion dans le temps, bien évidemment les choses peuvent légèrement fluctuer, puisque, en fonction de la rapidité, on va bien évidemment d'abord autofinancer, ensuite avoir recours à l'emprunt et puis dès l'année N + 1, on en rembourse une partie et puis on doit renouveler pour la suite. Donc tout cela s'ajustera, vous avez tout cela sous les yeux, en rappelant encore une fois, vous l'avez à l'écran, que s'agissant du Versement Transport vous avez les chiffres précis. Mais rappelons-nous que les contributeurs sont pour 58 % des employeurs privés et pour 42 % des employeurs publics, et comme indiqué, le projet est financé par le supplément du Versement Transport, donc entre le 1,05 et le 1,80 et par les subventions obtenues. Ce qui veut dire, donc c'est rappelé, cela a été dit tout à l'heure que ce projet ne fait pas, ne fera pas appel à l'impôt communautaire, qu'il s'agisse de la Taxe Professionnelle ou de ce qui en tiendra lieu, ou de la Taxe d'Habitation prochainement, après transfert de la part du Conseil Général.

Voilà ce qu'il était peut-être utile de rappeler rapidement avant notre débat de ce soir.

M. LE PRESIDENT.- Voilà, moi je vais donc terminer, je vais donc là être très rapide, on a mis 1 heure, moi je pensais pas faire moins d'une heure quand même pour présenter un dossier de cette importance, sachant que je répète, la plupart d'entre vous l'ont déjà vu, on a passé 3 ou 4 heures par secteur pour le présenter.

Il y aura une commission d'indemnisation amiable. Il y a beaucoup, les commerçants sont inquiets. Oui, je crois, c'est vrai ils sont inquiets, on peut comprendre leur inquiétude. Car il y a quelque chose que je veux dire publiquement ce soir, c'est qu'un tramway cela bouleverse, pendant qu'on le construit, considérablement une ville. Ce n'est pas facile. Il y aura des perturbations dans la ville. Je dis bien et j'affirme que ce sera compliqué pendant 2 ans. Pas partout au même endroit, on va gérer ça comme dans toutes les villes, mais ce n'est pas facile. Ce n'est pas facile, parce que, surtout la 1^{ère} phase n'est pas facile, la 1^{ère} phase c'est quand il y a le dévoiement des réseaux. Donc là on fait des trous, on dévoie les réseaux, on en rebouche et on ne voit rien arriver.

M. BAULIEU.- C'est ce qui est en cours à Dijon.

M. LE PRESIDENT.- C'est ce qui est en cours à Dijon. Bon, Dijon continue à vivre, mais ce n'est pas facile. Donc je préviens bien déjà tout le monde, cela sera compliqué, qu'on ne dise pas : « vous ne l'aviez pas dit ! »

Par contre, il y aura une commission d'indemnisation. D'abord le tracé choisi il fait en sorte qu'il y aura beaucoup moins de commerçants qui seront impactés que pour la Grande Rue et la rue de la République, mais ce n'est pas pour ça qu'on a choisi ce tracé, mais c'est une conséquence. Il y a une commission d'indemnisation amiable qui sera mise en place, nous n'avons pas inventé, nous n'avons pas inventé cela. On a regardé ce qui s'est fait à Montpellier, ce qui s'est fait à Reims, ce qui s'est fait au Mans, ce qui s'est fait à Angers. On a quand même globalement copié ce qui s'était fait là. Elle sera présidée par 2 présidents honoraires de chambre, un ancien Président de Chambre à la Cour des Comptes qui s'appelle Gabriel MIGNOT, Cour des Comptes, vous savez ce que c'est, qui était présidée par Philippe SEGUIN, un Président de Chambre, il devait y avoir 2 ou 3 chambres à la Cour des Comptes et un Président de Chambre à la Cour de Cassation, qui est la plus haute juridiction française, qui est Daniel TRICOT, que beaucoup connaissent ici, qui, lui aussi, est une personnalité totalement incontournable et indépendante. Nous associerons à cela le MEDEF, la CGPME, la CCI, la Chambre des Métiers, l'Union Professionnelle des Artisans et un représentant des experts-comptables.

Les élus de l'Agglo ne seront pas dedans et cette commission rendra son arbitrage en toute indépendance. Nous n'y serons pas. Voilà ce que je voulais dire par rapport à ça. Les commerçants pourront, qui sont impactés par le tramway, selon des règles très précises en matière de périmètre, bien sûr, pourront se faire aider, accompagner par l'association de leur choix, s'il le souhaitent, ou s'ils ne le souhaitent pas, ils ne se feront accompagner par personne. Voilà donc par rapport à cette commission dont on a beaucoup parlée et qui fonctionnera mais pour l'intérêt même des commerçants et notre intérêt financier on va faire en sorte qu'il y ait le moins de difficultés possibles. On ne va pas attaquer les travaux partout en même temps. Et puis s'il y a deux ans de travaux ça ne va pas être deux ans au même endroit, le front de travaux ça bouge tous les jours, ça avance.

Alors le tracé, rapidement, vous le connaissez, en rouge c'est les parkings-relais, on part des Hauts de Chazal, l'Université de Fac de Médecine-Pharmacie, Pôle Santé, le CHU, avec là, il y aura certainement à terme une connexion avec la halte ferroviaire Ouest, sur laquelle travaille la Région, Ile de France, Micropolis, là ce sont, je dis toujours, des vues d'architecte, c'est non contractuel. Cela va ressembler à ça. Voilà, ça c'est Ile de France, ça, j'ai été un peu vite peut-être, c'est Rosemont, Brûlard, Polygone, Chamars, Cité Universitaire. Ça c'est la plaine de jeux de la Malcombe, ce n'est pas du gazon, c'est de la prairie, je précise (*rires dans l'Assemblée*) ah oui, puisque c'est vert, mais la prairie c'est vert aussi. On ne voit pas les petites fleurs c'est vrai. Ça c'est les 408, Brûlard, ça c'est le nouveau carrefour Brûlard, parce que vous savez que l'autopont va disparaître. Il y aura un carrefour traditionnel avec des feux et le tramway passera tout droit et on aura ainsi supprimé cette difficulté, ce coupe gorge qui était la sortie de Velotte pour remonter sur Planoise. Ce n'était pas facile. Ça c'est le pont Charles de Gaulle, la descente sur le pont Charles de Gaulle, ça c'est St-Jacques, ensuite nous poursuivons le tracé Cité Universitaire, Veil Picard, médiathèque, Beaux-Arts, ensuite là il y a un embranchement, vous voyez, donc on remonte, à droite, on remonte vers les Vaîtes, vers Tristan Bernard et là on va vers Viotte. Ça c'est quelque chose de nouveau, c'est l'encorbellement sur le quai, puisque il y avait des difficultés pour passer. Nous avons vérifié la solidité du quai. Nous avons eu les résultats il y a très peu de temps, très, très peu de temps. On sait que, on avait des doutes, il y aura donc là une promenade sur le Doubs, dont la faisabilité m'a été confirmée, s'il vous plaît, m'a été confirmée ce matin même encore, avec le Pont Battant qui devrait être refait, mais de toute façon il devait, de toute façon, être refait.

Et le Pont Canot, sur lequel nous sommes en discussion avec le Conseil Général, parce que le Pont Canot, tram ou pas tram d'ailleurs, le Pont Battant, tram ou pas tram, il fallait le refaire dans quelques années, entre 5 et 10 ans il fallait le refaire. Donc là il sera refait, pris en charge, une partie par le tram, une partie par la Ville.

Quant au pont Canot, les études sur le tram ont montré, que ce pont qui avait été redonné par l'Etat, il fallait aussi le réaménager. Donc il y a des études sur le Pont Canot qui vont être, qui sont en train d'être menées, mais c'est quelque chose pour lequel nous avons pris des contacts avec le Conseil Général. Nous l'avons saisi officiellement hier ou avant-hier, j'en avais parlé au Président, nous les avons saisi officiellement mais c'est quelque chose qu'il faut retirer du contexte tram et puis de toute façon c'est un problème de norme. Ce sont des ponts qui sont assez anciens et que de toute façon, enfin, assez anciens, ils ont 50 ans, mais il paraît maintenant que pour les ponts, les ponts romains, cela durait des siècles, les ponts modernes au bout de 50 ans il faut les refaire, alors voilà.

Ça c'est une vue sur l'encorbellement, la promenade sur le Doubs, donc des arbres, il y avait eu beaucoup d'émoi par rapport aux arbres, on replantera des arbres de 6 m de haut. Ça c'est le Pont Battant, vue non contractuelle, ça c'est la Place de la Révolution, ça c'est l'avenue, station Micaud, ça c'est la Place Flore, les Vaïtes, Schweitzer, Lilas, Orchamps, l'avenue Chopard, excusez-moi, là c'est l'avenue Schweitzer avec la station-service qui va être détruite prochainement là, que la CAGB a acquis dans le cadre du projet Vaïtes. Là c'est l'avenue Chopard avec un petit morceau de voie unique, à cet endroit là, 400 m, c'est la seule voie unique qu'il y aura sur le secteur, là c'est le pôle Pergaud, je rappelle que le Lycée Pergaud et le Collège Pergaud qui accueillent tous les enfants de tout l'Est, c'est 3 000 élèves qui sont là, 3 000 élèves. Et ça c'est les centres sur les Marnières, on s'est arrêté là, parce que pour l'instant on est en cours de discussion, effectivement, avec SEGECE et on n'est pas plus abouti sur les Marnières. Voilà où nous en sommes.

Le planning prévisionnel, s'il vous plaît, le planning prévisionnel, on démarrera les premiers travaux, si ce soir le vote est favorable, bien sûr, les premiers travaux d'ici la fin de cette année et la mise en service, laissée à blanc, c'est plutôt prévu en 2014, il faudra donc, fin 2014, on peut peut-être espérer avant la fin 2014, mais enfin dans le courant de 2014 et la mise en service commerciale fin 2014, début 2015. Donc cela répond aussi à la question de ceux qui disaient, ce n'est pas un argument de campagne électorale, il ne sera pas terminé pour la campagne électorale. Oui, pour la suivante, l'autre d'après, d'accord, merci Pierre.

Voilà, je vais peut-être laisser cela comme ça, on ne sait jamais, voilà, je vous remercie de votre attention, j'ai encore beaucoup de choses à dire mais je m'arrête là et nous essaierons Jean-Claude ROY, Nicole WEINMANN par ailleurs, de répondre à vos questions. Je n'ai pas posé la question, excusez-moi Marie-Odile, concernant l'aspect Finances. Généralement je te pose la question, tu validais cette analyse financière, je ne voulais pas que tu penses que je n'ai pas voulu te passer la parole par rapport à ça.

MMe CRABBE-DIAWARA.- Je l'ai dit en réunion de CCH, je suis parfaitement d'accord avec ce qu'a dit Gabriel BAULIEU sur le fait que nous pouvons financer cet investissement en l'état actuel des informations que nous avons.

M. LE PRESIDENT.- Voilà, je te remercie. Maintenant je vais prendre les interventions, il y a Jean-Claude ROY qui m'a demandé d'intervenir. Alors ensuite, alors, attendez : Monsieur le Maire de François, Claude PREIONI, Jean ROSSELOT. Ah il y a Daniel PARIS avant, d'accord, Daniel PARIS, Jean ROSSELOT, Gérard GALLIOT, Jean SIMONDON, Martine JEANNIN, Christophe LIME, Daniel HUOT.

Ca se lève de partout ! Daniel POISSENOT, Bernard MOYSE, Pierre CONTOZ, Joëlle SCHIRRER. Où ça encore ? Monsieur SASSARD. Je ne vois pas derrière, qui est derrière ? Philippe ...

M. GUILLAUME.- Philippe GUILLAUME

M. LE PRESIDENT.- Attends, j'ai oublié Eric ALAUZET, non mais attends, dans l'ordre, il avait levé la main il y a longtemps, non mais il avait levé la main tout au début. Bernard GAVIGNET, Yves GUYEN, Manu DUMONT, Michel BITTARD.

Il faut que j'aïlle un peu là-bas, d'accord, oui, oui, oui, Monsieur GONON, je vais vous remonter dans la liste, effectivement, je n'avais pas vu partout, allez, Philippe GONON, Catherine BALLOT, je réintègre dedans, Catherine BALLOT-THIEBAUT, Lazhar HAKKAR, Mme PETITJEAN, Yves-Michel, Benoît.

Je remets, parce que là, effectivement, je n'ai pas jugé, je n'ai pas regardé, je réintègre avant, Yves-Michel DAHOUI.

Oh, là, là, bon j'ai bien fait d'amener mes petits chatons, parce que ça va durer un moment... DEMONET, Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, Michel LOYAT.

Alors, attendez quand même, ce n'est pas utile que dans chaque groupe tout le monde intervienne 4 fois pour dire la même chose. Non, mais vous avez la parole, mais bon, que chacun s'exprime, moi je me réjouis qu'il y ait autant d'intérêt, mais ce n'est pas la peine que tout le monde ré-intervienne sur le même sujet. Alors il y avait Michel LOYAT, j'avais déjà noté Michel LOYAT. ASTRIC, ton prénom c'est quand même Gérard ?

M. ASTRIC.- Bertrand.

M. LE PRESIDENT.- Bertrand ASTRIC, Françoise PRESSE.

M. BAULIEU.- Comment c'est son nom là derrière... Comment c'est son nom ?

M. LE PRESIDENT.- C'est comment ton nom ? Je ne sais plus ton nom ?

M. BAULIEU.- Larnod, oui, mais...

M. LE PRESIDENT.- Oui, mais ton nom ?

M. BAULIEU.- TRUDET.

M. TRUDET.- TRUDET, Hugues TRUDET, Larnod.

M. LE PRESIDENT.- alors, Jean-Pierre TAILLARD. Ensuite Nicolas GUILLEMET, je t'ai noté, je crois, attendez, attendez...

(Brouhaha dans l'Assemblée)

Alors, 1, 2...

M. BAULIEU.- Raymond REYLE aussi.

M. LE PRESIDENT.- J'ai essayé de rééquilibrer un peu, oui, c'est fait, c'est fait. Alors... oui, je t'ai mis... 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36. Y'en a même, je n'arrive pas à me relire. Alors...

M. BAULIEU.- Il y a aussi Marcel FELT.

M. LE PRESIDENT.- Ah oui, Marcel FELT. Bon, alors, attendez, chers collègues, je voudrais vous demander, maintenant, de bien vouloir vous asseoir. Parce que ça va faire un brouhaha, cela va être pire que quand on entend les matchs de foot, avec, vous savez, ce bruit de fond-là, les vuvuzela, je ne sais pas comment on appelle ça. Si vous voulez bien vous asseoir, voilà. Je pense que, il y a des interventions, chacun devra écouter l'autre, ce que je vous demande, il y a plusieurs dizaines d'interventions, je vous demande d'être courts, ce n'est pas utile que chacun prenne ¼ h ou ½ h parce que cela va vite lasser. Soyez pertinents, on passera le temps qu'il faut, mais soyez pertinents, soyez quand même courts, démonstratifs dans vos arguments. Donc je passe la parole, en lui demandant à lui aussi d'être court, pour démarrer, à Jean-Claude ROY.

M. ROY.- Je vais évoquer deux seuls aspects, je vais me limiter à deux seuls aspects : un réseau d'agglomération et une vision d'agglomération.

En septembre 2002, nous avons créé un réseau d'agglomération qui relie l'ensemble du territoire des 59 communes. Et ce réseau nous l'avons voulu solidaire et équitable. Solidaire dans le sens où on dessert toutes les communes, en moyenne par 7 allers et retours par jour, équitable dans le sens où cela a été une volonté politique que chacun paye le même prix quel que soit son lieu de résidence.

Et le tramway doit être l'armature, la colonne vertébrale d'un nouveau réseau qui succède à un réseau de bus et nous devons avoir cette perspective d'un réseau d'agglomération qui va s'articuler avec les 31 lignes périurbaines qui seront bien sûr conservées, améliorées, articulées avec la chance que nous avons sur l'Agglomération d'avoir 12 haltes ferroviaires, bientôt 15 avec le tracé qui va relier les deux gares Besançon-Viotte et Besançon-Franche-Comté-TGV et que nous allons continuer et amplifier avec le réseau de tramway. Cette articulation entre ..., une mutualisation avec le réseau ferroviaire régional, une articulation avec un pôle d'échanges de la gare Viotte qui va se créer et qui va se développer et qui va accueillir la LGV en décembre 2011. Donc nous avons une chance historique de conduire un projet qui va nous faire passer un effet de seuil, du bus à un transport moderne, attractif, capacitif, confortable, avec une vision sur une nouvelle marche pour 30 ans.

La deuxième chose que je voudrais dire, c'est que dans de nombreux documents de planification, depuis 15 à 20 ans, on évoque un Transport en Commun en Site Propre sur l'Agglomération et nous avons l'occasion de le réaliser. On a vu que, financièrement, c'était tenable et aujourd'hui la question qui est posée : « Est-ce qu'on le fait ou est-ce qu'on ne le fait pas ? » Si on ne le fait pas, il y a des risques importants, c'est qu'on risque de voir s'effacer les 30,1 M€ de subventions du Grenelle si on ne commence pas les travaux avant la fin de l'année 2011. On a un risque majeur dans le cadre des négociations que nous conduisons sur le renouvellement de la DSP, d'avoir un niveau de budget de fonctionnement qui ne soit pas abondé par des recettes d'une clientèle nouvelle du réseau de tramway. On a une chance historique en choisissant un matériel fer, d'avoir une perspective, là aussi, à 10 ans, à 15 ans, à 20 ans, d'avoir des connexions avec un système tram-train pour faire court.

Donc, pour conclure, je pense que tout ou rien, ou plus loin, ce n'est pas une bonne politique. J'espère que ce soir on validera ce projet de tramway et si je voulais faire un clin d'œil, je dirais que le matériel qu'on a choisi, il permet d'accueillir tous les élus communautaires, quels que soient leur sensibilité et leur opinion ce soir. Il y a de la place pour tout le monde dans le 1^{er} tramway et j'aurais envie que personne ne reste sur le quai. Merci.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Jean-Claude a pu dire l'essentiel, donc je pense qu'on va limiter quand même à 2 ou 3 minutes, bon je ne vais pas chronométrer, sans quoi on est parti pour 3 heures. Donc, Monsieur le Maire de Franois, Claude PREIONI.

M. PREIONI.- 30 secondes, moi, simplement, si Franois est bien placée dans la conjoncture du tramway, là, on insiste pour que les communes de l'Agglomération aient des parkings-relais suffisamment importants. Vous avez dit que c'est un projet pour 50 ans, il faut que les parkings soient prévus pour 50 ans.

M. LE PRESIDENT.- Je suis tout à fait d'accord avec toi, c'est pour ça qu'on les a déjà, suite à votre demande, redimensionnés, il y avait Grandfontaine qui avait demandé, Boussières aussi, effectivement je pense que, un parking, un parking-relais c'est important, c'est capital même qu'il soit dimensionné, là, ce que je vous ai montré, c'est ce qui est prévu aujourd'hui, mais on peut très facilement les agrandir, avec en plus, à terme, pour Franois, effectivement, une possibilité, pas que pour Franois, d'aller se reconnecter, à terme, sur le tram-train. Merci. Alors, Monsieur le Maire de Mazerolles-le-Salin, Daniel PARIS.

M. PARIS.- Je vais essayer d'être aussi rapide que Claude PREIONI. Donc lors d'une précédente séance de Conseil Communautaire, vous aviez fixé le montant de ce projet à 200 M plus ou moins 10 %, soit 220 M. Aujourd'hui, le projet qui nous est présenté est de 228 M€, plus ou moins 5 %, soit 239,4 M€. Dans l'éventualité probable où ce coût serait dépassé, qui en supportera le coût, sachant que dans votre intervention de tout à l'heure, vous avez dit qu'en aucun cas le coût serait supporté par les habitants de l'Agglomération et que, d'autre part, le taux de Versement Transport de 1,80 % aujourd'hui a pratiquement atteint son maximum ?

M. LE PRESIDENT.- Alors, de toute façon, le coût était effectivement de 200 plus ou moins 20, c'est-à-dire 220 M€. Pourquoi le coût a été, effectivement, était à 228 M, avec une marge de 5 %, en plus ou en moins, d'ailleurs ? Je crois que c'est par un souci d'honnêteté. Nous aurions pu très bien, puisqu'il y a des aléas qui sont prévus dans ce dossier, vous avez vu tout à l'heure, on aurait très bien pu, en diminuant artificiellement les aléas, parce que les aléas on ne sait pas si on va les dépenser. On aurait pu diminuer les aléas de 8 M, on était dans l'enveloppe. Nous avons considéré, avec Gabriel BAULIEU, que ce n'était pas juste. Parce que, ce n'était pas juste, parce qu'aujourd'hui nous n'avons pas la certitude que nous pourrions les économiser.

Alors pourquoi ce coût était à l'époque de 200 plus ou moins 20 M ? C'est parce qu'effectivement, le tracé que nous avons trouvé, c'était le tracé quai. Ce tracé là, il est plus long, il est plus long de 400 m. Effectivement, il y a donc un surcoût que nous avons chiffré. Parce que, moi, ce que je veux surtout, c'est que tout se fasse dans la transparence. Je ne veux pas avoir à revenir ici en disant : « On m'avait dit 200, mais maintenant il faut que ce soit 205 ou 210, plus ou moins 20.

Là nous avons quand même aussi depuis 1 an, 1 an et demi avancés dans nos études. Nous avons, il y a toujours, quand on fait des projets de ce type là, il y a toujours des marges, il y a toujours des marges, donc nous avons, effectivement, fait en sorte de réduire les marges, au niveau des études, tout ça c'est précisé. Et maintenant, nous pensons que ce chiffre là est effectivement le chiffre qui est le chiffre de la réalité. Ensuite, il y a des appels d'offres, les appels d'offres peuvent être, je ne sais pas comment ils seront lorsque nous les lancerons. C'est pour cela qu'on veut à la fois garder ces aléas et à la fois garder une marge pour ne pas que vous puissiez me dire : « Vous avez fait voter un projet à 220 M, alors que vous n'en étiez pas sûr. » Parce que, je peux vous dire, il suffisait de faire une simple manipulation, C'est-à-dire la ligne d'aléas, dont je ne vous donnerai pas le montant, parce que cela n'intéresse pas les entreprises de savoir le montant de cette ligne d'aléas, on la réduisait de 8 M ou de 9M et puis elle était à 119, et la question ne se posait pas. Je considère, moi, que ce n'était pas normal. On peut expliquer, effectivement, que, il y a un allongement du tracé et qu'on est allé plus loin dans le projet, c'est cette raison. Alors, ensuite, demain il faut que nous maintenions ce projet dans ce prix. C'est ce que nous avons fait, par exemple, il y a un grand projet que nous avons lancé, qui était la Cité des Arts et de la Culture, je m'étais engagé à ce qu'on reste dans le coût, on y est resté. Alors, demain, si demain on dépassait, de toute façon, la réponse elle est claire, ceux qui peuvent augmenter, qui peuvent payer la différence, ce n'est pas 50 personnes, c'est l'Agglomération. De toute façon, c'est évident, je ne pourrais pas vous dire le contraire et par rapport à ça j'ai pris un certain nombre d'engagements.

Vous savez, mon cher Daniel, dans la vie, on prend toutes les précautions, je crois que jamais aucun projet n'a été aussi bien étudié que ça, jamais. Après, je ne peux jurer de rien. Ce que je peux jurer c'est qu'aujourd'hui nous avons pris le maximum de précautions et que nos études sont suffisamment avancées. Nous avons négocié très, très dur avec tous les constructeurs et nous continuerons à la faire. Nous serons très exigeants avec le constructeur que nous avons choisi, très, très exigeants, car il sait, c'est prévu dans le Cahier des Charges, que les coûts, déjà le matériel roulant, par exemple, les coûts c'est fixé, c'est fixé, ils ne pourront pas dire : « Cela coûte plus cher ». Ils pourront peut-être nous expliquer que cela peut coûter moins cher, mais plus cher, non, cela ne pourra pas coûter plus cher. Et donc il y a un allongement, un allongement du tracé qui fait qu'effectivement, est-ce que vous m'auriez cru, très objectivement, si, avec 400 m de plus, je vous avais dit que cela coûtait le même prix ? Tu ne m'aurais pas cru Daniel, tu aurais eu raison d'ailleurs, cela ne peut pas coûter le même prix. Comme je dis que ces valeurs que nous annonçons, ce sont les valeurs 2008, bien sûr et que, les valeurs qui sont prévues dans notre plan de financement, ce sont des valeurs qui sont actualisées. Comme lorsqu'on fait un projet, lorsqu'on construit une maison, on sait bien qu'il y a des actualisations, il y aura là des actualisations et elles sont prévues, effectivement, dans le cadre de notre prospective financière. On sait très bien que ce n'est pas le coût réel, mais c'est le coût du projet à l'instant où nous vous parlons, où nous l'avons chiffré. C'est par rapport à ce coût là qu'on peut gérer, voilà. Moi, je le répète, je veux que les choses soient transparentes, je ne veux rien cacher. Je veux que ça soit clair. Tu veux dire un mot ?

M. BAULIEU.- Non, non.

M. LE PRESIDENT.- Alors, Jean ROSSELOT.

M. ROSSELOT.- Oui, Monsieur le Président et mes chers collègues. Pour moi les tramways n'ont rien de détestable en soi, bien au contraire. Mais pour une Agglomération comme la nôtre et je sais que je suis minoritaire probablement en disant cela, mais je veux prendre date, c'est une fausse, une fausse bonne idée. Pourquoi, parce que le Grand Besançon est trop petit. Le Grand Besançon est trop petit financièrement. Hélas, on le constatera, la question problème de financement reprendra toujours le dessus. Et de ce point de vue, votre comparaison, Monsieur le Président, avec les réalisations passées, que vous avez faites tout à l'heure, sont sans valeur, parce que la situation des entreprises à l'époque, il y a 40, 30, 20 ans, était concurrentiellement bien plus favorable. Et la décennie qui s'ouvre sera très aléatoire pour nos entreprises. Et je me demande si l'impôt tram qu'elles vont payer ne risque pas de les achever en termes de compétitivité, en même temps que nous nous lierons les mains pour 30 ans, ne plus avoir d'autres possibilités de rien faire.

Vous savez quand le, je l'ai lu dans la presse, je ne l'ai jamais rencontré, enfin je l'ai vu, mais je n'ai jamais parlé de cela avec lui, quand le Président de la CDCI parle de 400 M de Francs, même, je pense que même si c'est excessif, je pense qu'il est probablement plus près de la réalité que vous, avec les 228 M€.

Fausse bonne idée aussi, eu égard, eu égard aux besoins réels de transports, que nous connaissons, face à l'étalement du bassin des flux domicile-travail, du bassin de vie, du bassin de population, qui déborde largement notre Agglomération, en Haute-Saône, dans le Jura, dans le Nord-Est du Doubs. Et moi je me demande si les rues de Vesoul, bien sûr, elle, même la rue de Dole et même celle de Belfort, seront délestées.

Alors, il y avait une alternative, je la rappelle, telle que nous la voyions, en 5 points très rapides. D'abord, bien sûr, qu'il y a quelque chose à faire, bien sûr qu'il faut améliorer le transport en commun, bien entendu. Mais il y avait d'autres alternatives, en 5 points, très rapidement :

- 1) des bus et mini-bus électriques, hybrides, en site propre. C'est d'ailleurs, au fond, le bus en site propre, c'est ce que vous prévoyez, parce que, on vous l'a tellement dit et c'était tellement imparable comme argument, pour relier le campus. On n'aurait jamais vu un transport en commun qui n'allait pas au campus, il y a 10 000 étudiants à la Bouloie. Donc l'argument a fini par porter et vous organisez une ligne en site propre. Pourquoi, au fond, ne pas généraliser à la Ville ?,
- 2) 2^{ème} point : des lignes de bus, des lignes et des parkings, je ne rentre pas dans les détails, articulés entre eux, avec des couronnes de tous rayons,
- 3) un accompagnement du formidable bon en avant de la voiture électrique qui se profile à l'horizon, c'est une révolution,
- 4) une transformation de nos grands carrefours qui sont des bouchons et des endroits de blocage,
- 5) comme la FNAUT l'a toujours préconisée, une articulation avec RFF sous l'égide du Conseil régional.

Ce serait à ces conditions qu'on pourrait sauvegarder nos entreprises, tout en répondant à l'ampleur des besoins.

Petite question, Monsieur le Président, car je sais que vous aimez beaucoup cette ville. La ville jumelée, Neuchâtel, qui a construit 3 funiculaires, c'est aussi un Transport en Commun en Site Propre que les funiculaires. Ils en ont construit 3 pendant que nous, nous avons supprimé le seul que nous avions, celui de Bregille. Je vous pose la question de savoir pourquoi elle n'a jamais, jamais voulu échanger ses trolleybus contre un tramway ?

M. LE PRESIDENT.- Bien. Globalement je répondrai par paquet de 10. Simplement je veux dire à Jean ROSSELOT qu'il n'a pas certainement pas été attentif quand il me parle des bus, le problème des bus, c'est le problème de la ca-pa-ci-té. C'est ça le problème des bus, nous ne construisons pas un transport en commun pour 10 ans, nous le construisons pour 30 ans.

Alors, juste une chose, ce qui est amusant, c'est que la vérité n'est pas forcément la même que l'on soit d'un côté ou de l'autre. J'ai ici le projet de tram d'une grande ville qui est dirigée par une maire dynamique qui s'appelle Marie-Josée ROIG, qu'il connaît bien, c'est une de ses amies, Avignon. Avignon c'est une ville comme nous, et Marie-Josée ROIG a présenté la semaine dernière le projet de tramway du Grand Avignon. Et il y a 250 M€ pour 16 km de ligne, soit 15 M€ le km, coût plus raisonnable que celui de Montpellier, socialiste, dit-on, qui approche les 25 M€ le km. Donc ce qui est vrai chez ses amis à Avignon n'est pas vrai ici à Besançon. Ce qui montre bien à l'évidence que ce projet n'est pas un projet bâti comme ça en l'air, puisque ce projet on le retrouve partout. Mais je ne veux pas polémiquer là-dessus, c'était juste une information que je vous donnais, parce que je pense qu'on n'est pas du tout dans une logique droite/gauche, là-dessus. On est sur un débat, sur une logique de développement ou pas. Et je pense que le Maire d'Avignon, eh bien elle a au moins un point commun avec le Maire de Besançon, c'est qu'elle veut faire avancer sa ville.

Gérard GALLIOT, le Maire de Dannemarie sur Crète.

M. GALLIOT.- Oui, alors, je suis Jean ROSSELOT, j'avoue avoir fait partie des « tramways sceptiques », très sceptiques même jusqu'à ces dernières semaines. Mais sans remettre en cause ce type de Transport en Site Propre, j'étais plus partisan d'un moyen léger, plus souple devant ce que j'appelle le « nomadisme » des habitants. D'ailleurs j'ai pu le dire, parfois, il y a un moyen de transport aussi plus adaptable et plus onéreux.

Cependant, en tant que maire d'une commune qui accueille le train depuis plus de 150 ans et j'aime à le redire souvent, je mesure tout l'intérêt du système de transport collectif pour le développement, mais aussi pour préparer notre territoire demain devant des défis environnementaux qui nous attendent devant les coûts à venir des placements en général.

Alors, dans ce dossier, vous me permettrez de simplifier, on ne repérait pas et à son début, pas beaucoup d'arguments convaincants, sinon la réalisation d'une voie ferrée ou presque, entre les Hauts de Chazal et la ZAC des Marnières. Jean-Claude ROY me pardonnera, il sait mon attachement aux chemins de fer. Et on peut comprendre que, un certain nombre de maires de la périphérie, comme moi, pouvaient être sceptiques, ne voyant pas ce que le tramway pouvait leur apporter. Mais je crois qu'il s'agit du passé.

Pour ma part je reconnais que depuis quelques semaines, Monsieur le Président et le 1^{er} Vice-Président aussi, vous avez mouillé votre chemise. Et les réunions sur le terrain, vous en parliez tout à l'heure, Monsieur le Président, ont été particulièrement convaincantes. En effet, avec le temps, c'est devenu un vrai projet d'Agglomération. Vous l'avez répété souvent.

Et enfin, il sort de la ville. On voit mieux aujourd'hui l'attention portée à l'ensemble de l'Agglomération. Avec ses connexions, d'un Ginko restructuré, avec les Transports Urbains Régionaux, comme vous l'avez dit tout à l'heure, avec les grands axes de déplacements. Et c'est là que se construira, c'est sûr, notre réussite de l'Agglomération bisontine. Mais attention, cette réussite se mesurera immédiatement au déplacement de la 1^{ère} rame de tramway. Vous avez invité tout à l'heure à y prendre place et c'est là que le succès sera mesuré. Tout doit fonctionner à la 1^{ère} minute.

Ensuite, on peut dire que le tramway répond pleinement à l'un des objectifs du SCoT auquel je suis attaché, comme bien sûr, le Président Raymond REYLE. C'est celui de conforter l'armature urbaine en forçant l'attractivité des pôles équipés et des pôles d'emplois. Car nous sommes et vous l'avez répété tout à l'heure, Monsieur le Président, en pleine compétition, vous l'avez dit et vous l'avez martelé. Nous devons économiser notre territoire et nous devons prioriser le développement aux milieux déjà urbanisés.

Cependant, vous me permettez une petite parenthèse et un point d'inquiétude qui reste, à priori, en totale jachère et là vous comprendrez pourquoi j'en parle. On parle partout, effectivement, de rayonnement de la Ville, d'économie touristique et je ne vois rien qui puisse nous rassurer actuellement dans les déplacements en direction de la Citadelle. Là encore la situation pourrait être grave, si aucune réflexion n'arrivait rapidement et personne ne comprendrait qu'après cet investissement important, on oublie le Monument et ses 250 000 visiteurs.

Enfin, un autre point d'inquiétude a été soulevé et pour moi il est important, c'est celui du budget, au final je crois qu'on peut résumer que le tramway est un peu plus cher, certes, mais il a grand avantage d'être un matériel qu'on peut dire « durable » comparativement aux autres investissements.

Et puis, et puis, ce qui est rassurant, je crois que tout le monde le sait, les propos d'une part, que vous avez dû avoir et vous vous êtes engagé sur un budget raisonnable et puis ceux du Vice-Président, je crois qu'il y a la dernière séance et puis il n'a jamais eu l'habitude de plaisanter avec le budget, tout le monde le sait et qui a confirmé la faisabilité, sans douleur, tout en prenant en compte une situation économique qui est difficile.

Pour terminer simplement, je voudrais dire aussi et cela va très bien avec le propos précédent, combien de fois, lors de nos séances concernant le SCoT, ce document important qui porte un regard partagé sur un avenir à 25 ans, on nous a dit souvent, à juste titre : « anticipez, ayez une vision ambitieuse de notre territoire, voyez plus large, regardez ailleurs comme ils font ». Alors je crois vraiment que c'est le moment d'être particulièrement ambitieux.

Enfin, je dirais, pour une fois que l'on nous montre la Lune, enfin le tramway, ne regardons pas le bout de notre doigt et je voterai « pour ». Merci.

M. LE PRESIDENT.- (Inaudible) qui va aller, qui va être une ligne définitive et rationnelle, reste posé quand même, le problème de l'accès plus facile à la Citadelle. C'est un problème qu'il faut, pour l'instant on n'a pas de solution, mais c'est un vrai problème. Et je sais que, comme moi, pour des raisons assez parallèles, que tu y es aussi très attentif.

Jean SIMONDON, adjoint au Maire de Gennes.

M. SIMONDON.- Ce projet est un beau projet bien présenté qui est important et utile pour le quotidien des habitants de Besançon et une partie de l'Agglomération. Ce sera sûrement d'ailleurs un facteur de développement économique pour toute l'Agglomération.

Mais toutefois comme élu délégué d'une commune du Plateau, donc Gennes, je souhaite émettre deux observations sur le projet et quelques propositions, après débat en Conseil Municipal.

La première observation, c'est que le tram ne sera pas, ou très peu, utilisé par les habitants du Plateau. C'est la faute de personne, c'est une question géographique et topographique, le tram il ne monte pas les côtes et la ligne est prévue sur un axe Est-Ouest. Les habitants du Plateau n'iront pas se garer à Planoise pour prendre le train jusqu'à Palente, ni l'inverse et c'est comme ça.

Mais cela aura des conséquences sur l'équilibre des transports de l'Agglomération : accès Est-Ouest desservis par le tram, axe Nord-centre ville, forcément bien desservi, en raison de la gare TGV. Seulement le problème reste entier vers le Sud pour le Plateau.

La seconde observation, c'est que le tram va inévitablement compliquer un peu plus encore la circulation des habitants du Plateau, en voiture ou en bus. Je ne parle pas de la période des travaux, là chacun aura sa part et s'y attend. Je parle d'après la mise en service pour se rendre en ville ou pour la traverser vers le Nord. Le tram utilisera les rues, les ponts, coupera les axes et prendra évidemment de la place, cela a été dit. Bien sûr il y aura la Voie des Mercureaux mais c'est un autre débat. Dans ce contexte la querelle sur le tracé Centre ou Hyper-centre, apparaît bien comme une querelle bisontine, désolé pour ce jeu de mots un peu facile. Disons-le, vu du Plateau, la Place de la Révolution, c'est clairement le Centre.

Considérant ces deux observations, il faut faire des propositions. Il n'est pas anormal qu'un projet d'Agglomération impacte différemment certains secteurs, ou concerne plus certains habitants que d'autres. Mais le tram est un vrai projet qui ne sera pas un vrai projet d'Agglomération, qui ne sera un vrai projet d'Agglomération que s'il est résolument accompagné de mesures compensatoires ou d'atténuations de ces différences et ces effets négatifs sur une partie de ses habitants.

Or, à ce stade, ce n'est pas franchement le cas. Je ne vais pas me livrer à un inventaire de toutes les questions à traiter dans ce sens, mais je crois que c'est un vrai travail à conduire dans les temps qui viennent et je voudrais citer 3 pistes, seulement à titre d'exemple :

- 1^{er} exemple, la ligne de train vers Morre, Saône, Mamirolle et au-delà. Un travail d'adaptation, de connexion, de cadencement, d'équipement, de promotion aussi, doit être conduit pour assurer la complémentarité avec le tram. On ne peut pas se contenter de dire que cela dépend de la Région, il faut être actif et force de propositions sur ce thème, pour l'instant c'est une grande faiblesse du projet,
- 2^{ème} exemple, la circulation automobile. Il faut cesser de considérer que compliquer volontairement la vie des automobilistes va automatiquement développer l'utilisation des transports en commun par effet de résignation ou de vases communicants. Ce n'est pas une politique d'agglomération. Le tram ne montera pas la côte de Morre, mai il n'y aura pas de substitution. Les bus sont aussi coincés que les voitures dans les encombrements et une fois encore, l'Agglomération n'est pas la Ville. La seule voie viable, c'est la complémentarité de différents moyens de transports, pas une opposition entre les modes vertueux et des modes qui seraient illégitimes. Il faut travailler à des moyens de fluidification de la population, pas à des goulets d'étranglement.
- dernier exemple, les deux roues motorisées. L'Agglomération ne conduit aucune politique pour favoriser et sécuriser l'utilisation des scooters et motos. Or, toute agglomération confrontée à un problème de circulation voit se développer spontanément les deux roues. Spontanément, c'est-à-dire dans de mauvaises conditions. Politique du vélo en ville, très bien, mais rien à l'échelle de l'Agglomération car en vélo cela fait un peu loin. Or, une petite fraction supplémentaire d'utilisateurs de ces deux roues réduirait les grandes files de voitures à un occupant aux heures de pointes. Il faut travailler un tel projet, notamment sur les domaines de la sécurité et du stationnement adapté. A la City, quand on se rend à la CAGB, sur la porte vitrée du bas, près du garage à vélo, il y a une affichette qui indique : « Stationnement interdit aux motos et scooters, utiliser une place de parking ». C'est quand même un peu surréaliste, avons-nous trop de places de parking pour les faire utiliser par les scooters et les motos ?

Il y a bien sûr d'autres pistes à travailler et ces pistes ne s'opposent pas au projet de tram, elles en sont des compléments, elles participeront à en assurer les réussites.

L'université de Technologie de Belfort-Montbéliard, par exemple, développe en ce moment un nouveau scooter électrique, en collaboration avec les partenaires suisses. Ce scooter innovant, moi je le verrais bien traverser la Ville du Nord au Sud, en silence et croiser de temps en temps le tramway tout neuf. Il ne faut pas négliger ces autres pistes, mais cela implique quelques changements de cap.

M. LE PRESIDENT.- Merci Jean. Concernant les deux roues dans l'Agglo, il y a certainement, je suis d'accord avec toi, une réflexion peut-être à mener, quant au reste je vais passer la parole à Jean-Claude.

M. ROY.- Le tram n'ira pas partout, je crois qu'on l'a dit dès le début, le tram n'ira pas partout, il ne desservira pas tous les quartiers. Il est sur un tracé qui dessert le plus grand nombre de ce qu'on appelle les générateurs de déplacements. 47 000 voyageurs par jour, 47 000 voyages par jour à son lancement, le Président l'a dit, plus de 52 000 à l'horizon 2020.

Alors, pour le Plateau, je crois qu'on l'avait dit, quand on était en Mairie de Saône, on a, je l'ai dit et je peux le réaffirmer, les lignes périurbaines qui sont raccordées au Pôle d'échanges à St-Jacques, représentent pour nous la meilleure connexion possible, par rapport aux autres pôles d'échanges. Et vous avez un taux de fréquentation qui est supérieur aux autres pôles d'échanges. C'est le meilleur pôle d'échanges de l'Agglomération. C'est celui qui génère le plus de déplacements. Et ce phénomène sera accru, puisque nous n'aurons plus là les lignes de bus, nous aurons la ligne de tram. Et elle conduira, elle aura une correspondance très, très courte, parce que, si on imagine qu'aux heures de pointes le tram passe toutes les 5 mn, cela veut dire que les gens qui descendront des cars, des lignes périurbaines du Plateau, auront une relation avec le tram, en moyenne toutes les 2 mn et demi. Donc c'est quelque chose quand même de fantastique.

Par rapport au ferroviaire, nous avons convenu, on prendra rendez-vous, Pierre en avait convenu aussi que, prochainement, il faut qu'on aille ensemble à la Région et qu'on renforce, qu'on amplifie déjà le niveau de performance qui est produit aujourd'hui sur cette intermodalité organisée autour des communes de Mamirolle, Saône et de Morre, pour qu'on puisse offrir un service que vous souhaitez, supplémentaire. Donc rendez-vous à prendre, rendez-vous à prendre avec la Région prochainement.

M. LE PRESIDENT.- Moi je considère que c'est une intervention tout à fait constructive et sur laquelle on doit effectivement donc travailler dans les années à venir. Il me semble que c'est Martine JEANNIN après. Madame JEANNIN.

M. JEANNIN.- Merci. Je ne vais pas revenir sur les propositions de Monsieur ROSSELOT et je vais me positionner sur un autre débat.

S'il est vrai que le transport de personnes sur Besançon et couronne devait être depuis de nombreuses années impérativement étudié, discuté et modifié, la circulation automobile devenant un des problèmes majeurs de la Ville et sa couronne, avec des points noirs, tels que Boulevard Nord, Rue de Vesoul, sortie de Rocade, Rue de Pontarlier, Route Nationale 57, on en a parlé tout le long du projet, rendant les temps d'attente insupportables dans les véhicules et surtout polluant exagérément les habitants de la Ville. Il n'en est pas moins vrai que le choix de la Ville, surtout en ce qui concerne le tram, est certes séduisant, mais cependant coûteux.

Il est un fait à constater qu'en période de crise tout le monde se pose la question. Les entreprises de l'Agglo auront-elles encore les moyens de financer ce nouveau transport. Surtout en ce qui concerne les emprunts à long terme : 110 M à emprunter et c'est cela qui pose problème. Sur combien d'années ? A quel taux ? Par projection analytique on peut facilement l'évaluer, mais ce que l'on ne peut pas évaluer et ce qui reste la grande nébuleuse à ce jour c'est de savoir si la crise se poursuivra et comment les collectivités locales vont pouvoir faire face.

Les études menées depuis 2006, basant sur les hypothèses plausibles de remboursement, n'avaient pas évalué la crise d'aujourd'hui. Faire confiance aux générations futures soit, mais il faut le reconnaître, la décision que nous allons prendre aujourd'hui est une décision de la plus haute importance. C'est pourquoi nous demandons un vote à bulletin secret, afin que chacun ici, sans considération politique, sans peur du regard scrutateur des uns et des autres, en leur âme et conscience, prenne la bonne décision, celle qui leur semble être la plus adaptée. Pouvez-vous demander à main levée si d'autres souhaitent un vote à bulletin secret. Dans ce cas, merci de mettre en place ce système de vote.

M. LE PRESIDENT.- Attendez, Madame JEANNIN, c'est moi qui préside les débats, donc j'entends votre demande. L'article L 2121 du Code Général des Collectivités Locales est très précis, il faut qu'il y ait 1/3 des présents qui le demandent. Mais je vais quand même avant vous faire une remarque, j'avoue ne pas comprendre votre demande. Vous et le groupe UMP avez demandé un vote, une retransmission de ces débats par Internet pour que chacun entende la position de chacun. J'ai accepté cela dans un souci de transparence. Donc j'avoue ne pas comprendre votre logique. Comment, en voulant que la France entière vous entende et vous voie développer vos arguments, ce qui est juste, comment, au moment de voter, vous voulez voter à bulletin secret ? J'avoue ne pas comprendre. Et puis je vais vous dire autre chose, Madame, nos sommes des élus, le vote à bulletin secret il a son intérêt et c'est une nécessité quand on vote pour des personnes, on vote pour des personnes, là c'est la règle, nous l'appliquons toujours. Quand il s'agit d'un projet qui engage l'Agglomération pour 50 ans, pour 50 ans, qui engage tout le monde, je crois que dans un souci de transparence, dans un souci de démocratie, chacune et chacun des habitants de cette Agglomération a le droit de savoir ce que vous avez voté, puisque vous êtes là, pas en tant que Martine JEANNIN, vous êtes là en tant que représentante de, d'une partie importante d'ailleurs, des Bisontines et des Bisontins. Vous voulez donc ce vote, que ces débats soient publics, que chacun connaisse votre volonté et vous voulez un vote à bulletin secret. J'avoue que je ne comprends pas cette logique. Cela dit vous avez demandé cela, il faut qu'il y ait 1/3, j'avoue que je ne comprends pas cette logique, d'accord, je vous passe la parole, je veux mettre, s'il y a 1/3 des personnes qui le souhaitent, nous le ferons, c'est le respect des règlements. Simplement je ne comprends pas cela et je considère que c'est vouloir se défiler de ses responsabilités. On a le droit, d'être « pour », on a le droit d'être « contre ». J'ai même certains de mes amis proches qui vont être contre, je le sais, je le sais. Ils resteront mes amis, ils ont un avis différent. Oui, c'est un principe, oui, bon, voilà, ils resteront mes amis. Mais au moins chacun a le courage de ses opinions, chacun a le courage de ses opinions. Cela ne se fait pas ça, cela ne se fait pas. En plus cela rime à, vous n'auriez encore pas demandé la retransmission par Internet, je comprendrais, mais vous me bassinez depuis des mois avec ça. Et je dis : « oui, il y a effectivement un grand débat, eh bien écoutez, pourquoi pas, on va le faire. » Tout à l'heure il y avait 70 connexions, on me tient au courant des connexions, il y avait 70 connexions. Jean-Pierre MARTIN. Maintenant il y en a peut-être une centaine, je ne sais pas.

M. MARTIN.- Oui, merci Président.

M. LE PRESIDENT.- S'il vous plaît ! S'il vous plaît !

M. MARTIN.- Je suis comme vous, Monsieur le Président, je suis très surpris de cette demande, qui est perturbante à mes yeux. Elle est perturbante, parce que je me considère comme un élu responsable, je ne suis pas une girouette, nous ne sommes pas des girouettes qui attendons de voir si notre voisin lève le bras ou si la grande majorité lève le bras, pour suivre le voisin ou la grande majorité. Ce n'est pas ça. Personnellement j'affiche clairement mes positions et je le dirai tout à l'heure, parce que je suis favorable à ce projet tramway.

Je n'ai pas besoin d'un papier pour dire « oui » ou « non » à un projet quelle que soit l'importance de celui-ci. Pour moi le vote à bulletin secret dans ces conditions est une déresponsabilisation de l'élu, via l'anonymat qu'il engendre, ce que ne comprendraient pas celles et ceux qui nous ont désignés pour les représenter à cette Assemblée.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Il y a une demande, quels sont ceux qui souhaitent un vote à bulletin secret ? Qu'ils lèvent la main ! 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16. Je constate qu'il n'y a pas le tiers, le tiers des élus qui le demandent, donc le vote sera un vote public. Vous nous dites combien il y avait de, mais de toute façon je sais que, il y avait 100, 120, le tiers c'est 40. Donc le vote sera donc un vote public. Je passe donc désormais la parole à Christophe LIME.

M. LIME.- Monsieur le Président, chers collègues. Notre Conseil Communautaire doit se prononcer sur la réalisation d'une ligne de tramway sur la ville de Besançon. Conscient qu'une politique de transports novatrice est nécessaire dans notre Agglomération, notre choix dans les différentes hypothèses sur lesquelles nous avons travaillé, s'était porté dans un premier temps sur l'étoile ferroviaire, avec la création d'une halte à proximité de l'Hôpital Jean Minjot comme promis depuis plus de 30 ans.

Ce schéma de transports aurait permis de désengorger les accès de la Ville de Besançon et de corriger les problèmes liés à la saturation d'une partie des réseaux urbains.

Dans un second temps, le projet d'étoile ferroviaire ayant été écarté, notre choix s'est porté sur le projet de création d'un réseau de Transports en Site Propre avec des Bus de Haut Niveau de Service. Depuis, la position des élus communistes est restée inchangée. Dès l'aune du projet, nous avons privilégié la réalisation d'un réseau BHNS passant par les quais, puisque le passage par le Centre-ville, Granvelle, Place du 8 Septembre, étant impossible à soutenir tant techniquement que financièrement, des voies manquables, etc., y compris tous les aléas connus aujourd'hui.

De plus le choix d'un BHNS permet la réalisation immédiate de 2 axes, un connu, Hauts de Chazal-Place de la Révolution-Palente, un autre TEMIS-Campus-Centre-Ville-Gare Viotte, ce tracé, vital pour maintenir la capacité du rayonnement de déplacements du Pôle Vie étudiante vers les plateformes d'échanges et le centre urbain et par projection pour l'avenir de notre Université qui est aujourd'hui fortement menacée.

Le projet de tramway présenté par la CAGB n'intègre pas cette ligne TEMIS-Campus-Centre-ville-Gare Viotte. Il laisse entrevoir une ligne BHNS ou autre, TEMIS-Campus-Gare Viotte, sans passage par le centre-ville ou alors avec une rupture de charge à la gare Viotte. En outre, cette ligne n'est pas financée dans le projet actuel.

Un autre point faible du tramway a attiré notre attention, cela a été dit par quelques intervenants tout à l'heure. L'absence d'interconnexions directes avec la gare de la Mouillère, malgré le grand nombre d'usagers habitant les communes du Plateau, cette hypothèse n'a pas été retenue, elle permettait pourtant de désengorger l'accès de Besançon par la côte de Morre.

Le projet de BHNS est régulièrement opposé au tramway en raison de son plus faible débit. Or, nous avons noté qu'il suffit d'augmenter la fréquence des bus d'une minute, soit toutes les 4 mn au lieu des 5 pendant les heures de pointes pour que cette capacité soit équivalente à celle du tramway. Par exemple, pour transporter 1 200 personnes, chiffre retenu aujourd'hui, il faudrait un tramway toutes les 6 mn ou un BHNS toutes les 5 mn. Les responsables du CERTU estiment qu'avec du matériel approprié BHNS qui est en train d'être proposé aux collectivités, on peut aller jusqu'à 3 000 voyageurs par heure, par sens, avec des fréquences de 3 mn et des bus articulés de 24 m.

Nous sommes également conscients que le choix du BHNS n'est pas le plus pertinent du point de vue de l'empreinte écologique. Toutefois, la valorisation globale des inhalations carbone nécessaire à la création et à l'exploitation d'une rame de tramway peut venir considérablement pondérer les écarts avec le BHNS. Les recherches actuelles permettront, dans les 15 prochaines années, lors du renouvellement de matériel, de voir apparaître des systèmes de propulsion non polluants, adaptables aux BHNS et les grands industriels y travaillent fortement.

Nous rappelons notre opposition au mode de financement et tout particulièrement de la participation de la Ville de Besançon, à hauteur de 40 M en direct et une dizaine de M€ sur sa partie de ses réseaux.

Aujourd'hui, il nous faut prendre une décision qui va engager notre Agglomération sur plusieurs dizaines d'années à venir et cela a été dit. Pour savoir où l'on va, il est quelquefois intéressant de savoir d'où l'on vient. Il y a 50 ans la Ville de Besançon finissait de démonter ses lignes de tram. Et les élus de l'époque étaient persuadés que le sens de l'Histoire était celui qu'ils construisaient. Ce rappel historique doit tous nous amener à beaucoup d'humilité. Régulièrement on évoque le Plan REGANI, réorganisation de la ville et des transports, pour justifier des choix d'aujourd'hui.

Lors de la séance du 26 janvier 1973, les élus de Besançon, malgré l'opposition des commerçants, font à l'unanimité, moins une abstention, un choix courageux et précurseur pour la Ville. Il est intéressant de constater que ce choix a été fait dans des limites financières raisonnables. La réorganisation des voiries, des carrefours, la piétonisation, la modification des feux de signalisation, l'achat de 26 véhicules supplémentaires, la création du dépôt de Planoise, etc. le tout pour un budget de 34 M de Francs. Par comparaison, le budget d'investissement de la Ville à cette époque était de 22 M de Francs. Ce qui correspond à une année et demie d'investissements. 34 M de Francs de l'époque, c'est 32 M€, valeur 2010 en intégrant les 491 % d'inflation, connus depuis, soit 8 fois moins que ce que l'on va investir aujourd'hui. Pour mémoire, avec un taux de subventions de 40 % de l'Etat, sur une partie de cet investissement, une grande partie.

Nous considérons que ce projet n'est pas suffisamment porté par la population, à la hauteur des enjeux, on peut le regretter, car c'est un projet majeur, qui va structurer notre Agglomération, modifier notre manière de vivre la ville et de nous déplacer et qui nous engage vis-à-vis de nos concitoyens pour les prochaines années. Après plus de deux années de réflexion, les élus communistes se sont fortement investis sur ce projet, conscients de son importance pour la collectivité. En étudiant toutes les propositions techniques et en se déplaçant parfois dans de nombreuses villes. Nous sommes satisfaits d'avoir fait évoluer la réflexion, en important de manière constructive notre pierre à l'édifice.

Pour toutes ces raisons le choix du BHNS nous paraissait, nous paraît, nettement préférable. Considérant que ce projet alternatif n'a pas été suffisamment débattu au sein de la population, nous avons le regret de nous opposer au projet du tram en l'état. Pour autant, la démocratie, c'est le débat, la contradiction de nos points de vue et le choix au travers d'un vote majoritaire. Bien entendu, les élus communistes respecteront votre vote. Mais nous avons la volonté d'agir pour notre Agglomération.

C'est pourquoi, à l'issue de ce vote, s'il est positif et dès le rapport suivant, qui va engager les dépenses sur ce projet, les élus communistes voteront l'ensemble des projets.

M. LE PRESIDENT.- Je te remercie. Je ne reviendrai pas sur le débat de la capacité, nous avons un désaccord, amical, par rapport à cela, mon cher Christophe. Je l'ai dit, je ne vois pas comment on peut, dans des bus, faire passer 3 000 personnes par heure et par sens, les bus de 24 m de long. C'est-à-dire c'est quasiment 3 bus l'un au bout de l'autre, 2 bus et demi. Et simplement une remarque, quand tu dis que c'était une fois et demie le budget de la Ville, l'investissement pour le plan de circulation, le budget de l'Agglomération étant de 150 M€ une fois et demie, cela fait 225 M€, ce que nous coûte le tramway, nous sommes exactement dans la même épure financière, même épure, $150 + 75 = 225$, c'est une fois et demie le budget, ce qui était à l'époque, ce qui montre donc bien à l'évidence, c'est toi-même qui l'a dit, que nous sommes dans la même échelle. Mais je te remercie quand même de ce que tu as dit ensuite, parce que je connais le sens de la solidarité des élus communistes. Benoît CYPRIANI.

M. CYPRIANI.- J'avais levé la main après Catherine, donc je lui laisse mon tour, si vous le voulez bien...

M. LE PRESIDENT.- Non, mais, attendez, attendez...

M. CYPRIANI.- Non, mais tant pis, sinon je ne parle pas.

M. LE PRESIDENT.- Non, mais le problème, c'est que ce n'est pas ton choix. C'est moi qui préside le débat, j'ai noté cela. Je te donne la parole, ça a levé la main partout, j'ai essayé d'équilibrer en matière gauche/droite dans cette salle, je te donne la parole, Benoît.

M. CYPRIANI.- Eh bien je ne la prends pas.

M. LE PRESIDENT.- Tu n'as pas à ne pas la prendre, tu refuses ta prise de parole, bon, donc tu ne parleras pas. Non, mais attendez, c'est quoi ça, cela veut dire quoi ça ? Je donne les prises de parole, tu ne veux pas la prendre ! Ce n'est pas toi qui vas décider ! On ne va pas mesurer les prises de parole, tu ne veux pas prendre la parole, tu ne prendras donc pas la parole. Tu ne veux pas prendre la parole ? Tu ne veux pas prendre la parole ? Je ne te donnerai donc pas la parole. Daniel HUOT.

M. HUOT.- Oui, Monsieur le Président. Mon intervention elle ressemblera un peu à celle de Jean SIMONDON, puisque je suis un élu du Plateau. Je crois qu'en préalable on peut dire que depuis le début de l'année c'est un dossier qui a fortement évolué et qui s'est fortement enrichi et je crois qu'il faut remercier l'ensemble des équipes qui ont travaillé sur ce dossier. Je crois qu'on a maintenant une vision assez globale du transport au niveau de l'Agglomération. Alors, bien sûr, cette organisation du transport consiste à rabattre, je crois que le terme a déjà été utilisé, un maximum de voyageurs potentiels sur ce tramway.

Quand on regarde la photographie des réseaux, on couvre Est-Ouest, Nord, avec la LGV, la ligne qui va bien sûr à l'Université, même si c'est avec des bus normaux en site propre.

Par contre, nous, élus du Plateau, habitants du Plateau, on est confronté quand même à des difficultés importantes, liées à la géographie, pour accéder à Besançon et on a des bouchons insupportables. Cela veut dire qu'on peut être bloqué dans la plaine de Saône, cela veut dire qu'on peut être bloqué sur 10 km le matin, sans que ce soit, c'est très courant.

La commune de Morre voit passer 27 000 véhicules par jour, donc quand Jean-Claude nous dit, mais moi j'aurai 40 000 voyageurs sur le tramway, sauf qu'il y en a 27 000 dans la côte de Morre. Donc on peut rabattre des voyageurs sur le tramway, à condition que l'on puisse accéder aux points d'intermodalité. Donc cela veut dire, pensons 27 000 et 40 000. Donc cela veut dire que la façon de rabattre des voyageurs sur le tram, n'est pas une affaire simple.

Donc si on veut voir ce flot diminuer, cela avait déjà été évoqué et dit et tirer pleinement partie du tram pour le Plateau, il faut qu'on réussisse à faire migrer des automobilistes en voyageurs et utilisateurs du train sur la ligne Besançon-Le Locle.

Pour ce faire, il faut que le Grand Besançon travaille avec la Région pour augmenter la fréquence, le nombre des trains, qui desservent le Plateau. C'est donc une demande formelle d'ouvrir, mais je sais que cela existe, plutôt de poursuivre ce dossier avec la Région.

Je profite aussi de mon intervention pour rappeler que l'Etat, dans le cadre du Plan de Modernisation des Infrastructures Routières, donc qui est de sa responsabilité, plan qui couvre la période 2009-2014, a fait un choix totalement incompréhensible. Parce que sur cette période de 2009 à 2014 il prévoit d'investir 1 M€ sur un montant total de 234 M€ pour améliorer la partie de la RN 57 qui est de sa responsabilité, entre la tour de l'Amitié et le Trou au Loup. Donc cela veut dire, si on veut rabattre de la possibilité de venir chercher des parcs-relais, on pourrait très bien regagner Planoise très facilement et donc après, des utilisations du tram dans ce parc-relais. Par contre, cela veut dire qu'aujourd'hui, si le PDMI reste en l'état, les maillons qui manquent de part et d'autre dans la Voie des Mercureaux, verront le jour dans la période 2014-2020.

Encore plus incompréhensif, puisqu'aujourd'hui, lorsque la Voie des Mercureaux sera mise en service, on aura investi 168 M€ dans cette voie. Donc sans être un grand devin, je crois que les difficultés prévisibles pour rejoindre les parcs-relais du tram à Planoise, voire à Saint-Jacques et les bouchons, ne sont pas près de disparaître. Par contre, moi je crois au tram, donc je voterai pour ce projet.

M. LE PRESIDENT.- Je te remercie Daniel. C'est une intervention qui va dans le sens, effectivement, de celle de Jean SIMONDON. Je crois qu'on va continuer, on a déjà commencé à travailler avec la Région. Et je crois qu'il faut encore améliorer les outils qui fonctionnent déjà bien d'ailleurs avec la SNCF, avec le titre unique, comme cela fonctionne déjà bien d'ailleurs sur Dannemarie-sur-Crête. Mais c'est vrai que pour le Plateau, c'est important d'améliorer ça, comme pour le Nord d'ailleurs. On n'en a pas parlé, mais comme pour le Nord, les liaisons avec les TER, avec les haltes, sont des liaisons qui sont importantes et, j'ai bien entendu votre demande et nous en ferons l'interprète, auprès de la Région, pour augmenter les cadences, effectivement, entre autres, des trains qui remonteront, des TER qui remonteront vers le Plateau. Je pense que, effectivement, il faut que nous travaillions ensemble là-dessus. J'avais ensuite Danièle POISSENOT, ensuite Eric ALAUZET, ensuite Philippe GONON. Danièle, à toi.

Mme POISSENOT.- Merci, Monsieur le Président. Ce soir nous allons voter pour notre 1^{er} grand projet structurant, depuis la constitution de la Communauté d'Agglo du Grand Besançon. Donc c'est un projet qui impacte, comme vous l'avez dit, Monsieur le Président, les 50 années prochaines.

C'est un travail qui a commencé bien en amont de ce jour, ce sont des heures de travail, pour les services et les élus. Et ce projet a été pensé, analysé avec les prises en compte des vicissitudes qui en ont accompagné l'élaboration.

En préambule je souhaite remercier le Président-Maire qui a pris des risques pour garder ce projet et qui a tenu bon pour qu'aujourd'hui toutes et tous nous prenions nos responsabilités face à ce projet. Merci aussi, bien sûr, au 1^{er} Vice-Président et aux élus de la Ville et de l'Agglo qui ont participé à ces séances de travail, ainsi qu'aux services.

Car il s'agit de cela aujourd'hui, nous les élus de l'Agglo, avons-nous une réelle ambition pour Besançon et son Agglo ? Souhaitons-nous garder une stature de capitale pour notre Ville-Centre. Le projet d'un tramway y contribue sans conteste. Nous avons ce soir une décision à prendre « POUR » ou « CONTRE » le tram. En ce qui me concerne :

- « POUR » le rayonnement qu'il apportera à la Ville et à son Agglo,
- « POUR » c'est un Transport en Commun en Site Propre, cela tombe sous le sens, mais cela va mieux en le disant,
- « POUR » l'impact qu'il aura en matière économique, sociale, sans oublier qu'il contribuera à changer l'image des Bisontins et des personnes de l'Agglo sur leur propre quartier : de Planoise, Orchamps, Palente,
- « POUR » c'est un projet structurant, à la hauteur d'une Ville et de son Agglo, qui ne veut pas stagner, qui ne veut pas s'assoupir, à l'image de la « belle endormie » longtemps qualifiée ainsi par Monsieur ROSSELOT.

Et des élus, bien sûr, qui respectent leurs électeurs, en leur offrant un mode de transports qui correspond aux besoins actuels et surtout futurs, comme le cadencement, on l'a rappelé, comme la capacité, également. Voilà pour le projet général du tramway.

Le tracé, maintenant, le Préfet ne veut pas du tracé hyper-centre, dont acte. Je disais tout à l'heure...

M. LE PRÉSIDENT.- Je précise, ce n'est pas le Préfet. Ce sont les services de l'Etat, globalement, c'est le Préfet qui a écrit la lettre, mais ce matin il nous a été confirmé par Jean-Michel PERIGNON, que c'était l'ensemble des services de l'Etat, pas uniquement les services de la Culture, c'est l'ensemble des services de l'Etat. C'est donc un avis qui a été relayé par le Préfet, mais qui vient, effectivement, des services centraux de l'Etat.

Mme POISSENOT.- D'accord, merci. Je faisais tout à l'heure référence au nombre d'heures de travail effectuées par les élus et les services. Je suis adjointe à la Vie associative et je demande toujours aux associations de valoriser leurs heures de travail. Si on vous demandait, Mesdames et Messieurs les élus, de valoriser les heures passées à l'élaboration du projet, cela représenterait une fortune. Les indemnités citées tout à l'heure par Monsieur ROSSELOT n'y suffiraient pas, en regard du ratio heures passées sur le projet.

De plus, laisser passer le financement de l'Etat et mettre en stand-by le projet et faire une requête auprès du T.A. cela nous coûterait également une fortune.

En résumé, il serait absurde et non responsable vis-à-vis des deniers publics, de faire échouer le projet sous quelque raison que ce soit.

Alors aujourd'hui, je voterai ce projet pour toutes les raisons citées, mais aussi et surtout, je ne veux pas dans quelques mois ou quelques années, vivre avec le regret d'être passée à côté et de ne pas l'avoir fait.

M. LE PRESIDENT.- Merci beaucoup. Donc, maintenant, j'ai noté que c'était Eric ALAUZET, Philippe GONON, Bernard MOYSE, Nicolas GUILLEMET, Catherine THIEBAUT.

M. ALAUZET.- Oui, j'ai écouté attentivement notre Président, Jean-Louis FOUSSERET, je suis à peu près d'accord avec tout ce qui a été dit, sauf un point...

M. LE PRESIDENT.- Eh oui, mon cher Eric...

M. ALAUZET.- Et il est de taille. Cela ne surprendra personne, je pense que les uns et les autres vous avez reçu un courrier qui vous a été adressé par les Ecologistes qui siègent dans cette Assemblée. Je voudrais être tenté de faire partager un certain nombre d'analyses et de sentiments, parce que je crois qu'il faut aller au bout de ce débat et chacun doit y aller tel qu'il le conçoit.

A cet instant, je suis traversé par 4 sentiments : je suis déçu, je suis inquiet, je suis troublé et enfin et je serai court sur ce point là, je suis malheureux.

Déception, pourquoi ? Merci de vouloir me consoler mais... vous êtes gentils. Je suis déçu parce que des considérations secondaires ont pris le pas sur l'essentiel, on a, à mon avis, perdu le sens, on n'a pas su hiérarchiser les priorités, parce que l'essentiel dans ce dossier c'est bien de savoir pourquoi on fait un TCSP, pourquoi on fait un tram plutôt qu'un autre matériel. C'est bien avant tout pour réduire les consommations d'énergie, pour lutter contre la pollution, le changement climatique, en réduisant des émissions de carbone et des gaz à effet de serre. C'est ça le nœud du projet et on n'aurait pas dû perdre ce sens là. Ce qui n'empêche pas, bien au contraire, de répondre à des objectifs complémentaires, à savoir améliorer l'accessibilité. Ceci dit, avant d'améliorer l'accessibilité, il faut réduire les déplacements par des proximités, transformer et valoriser l'espace urbain, bien entendu, favoriser les échanges, le lien social, l'insertion patrimoniale, donc ce n'est pas qu'un moyen de transport, un tram, mais c'est d'abord un moyen de transport.

Et ces différents enjeux doivent pourtant être annexés à celui, essentiel, qui doit nous conduire à fabriquer le projet le plus efficace pour transférer le plus grand nombre de personnes, de la voiture aux transports collectifs. Il faut donc s'attaquer sur cette question centrale, des parts modales, c'est le b.a-ba. Il faut le faire de façon rigoureuse, pas au doigt mouillé, au regard des études techniques réalisées par les bureaux d'études qui disposent de l'expertise et de l'expérience. Parce que des études, ils en ont fait, en France et en Europe et ils connaissent particulièrement bien les comportements des usagers au regard de l'offre qui leur est faite.

Quelle est la situation actuelle ? 650 000 voyages sur notre Agglomération, quotidiens, c'est énorme. Sur ces 650 000, 83 000 en transports collectifs, 13 %, peu, trop peu. Quels sont les objectifs et les projections :

- porter la part modale des transports collectifs de 13 à 18 % (+ 5 %),
- la radiation du PDU, sans tram, si on se contentait uniquement de faire des voies réservées aux bus, permettrait à elle seule de progresser de 20 000 voyages, portant la part modale à 16 %, plus de 16 %,
- la contribution du tram, à cet instant T, bien entendu, peut paraître assez modeste, puisque le tram fait passer la part modale de 16 à 17,5 %. Mais surtout l'impact du tram n'est pas le même selon le tracé. + 5000 voyages par le tracé des quais, + 10 000 par l'hyper-centre. Autrement dit, du simple au double. Si on fait le bilan carbone des 2 tracés, il n'y a pas photo. Même si je le répète, ces chiffres doivent être appréciés dans la dynamique, on peut toujours contester les chiffres, quand ils sont faits par un bureau d'études indépendant, cela me paraît, quand même,

solide. Il y a donc de quoi se poser sérieusement des questions, puisqu'il s'agit de la question centrale. Il s'agit bien là de la question de l'efficacité du tram et des transports collectifs et du bilan carbone.

Il est inutile de perdre du temps sur des questions de vocabulaire ou de dénomination de tel ou tel tracé, qui serait de l'hyper-centre, du Centre, etc., ce qui compte c'est de savoir quelle est sa contribution dans l'attractivité.

Et si le tracé de l'hyper-centre est plus efficace, c'est tout simplement parce qu'il occasionne moins de correspondances, 1,16 au lieu de 1,22 par les quais, c'est toujours les résultats de l'étude SYSTRA que, malheureusement, outre la Commission, on n'a pu voir, y compris dans nos discussions de Bureau. C'est d'ailleurs la question pour laquelle ce tracé avait été choisi, en particulier, par ceux qui avaient mis la priorité de l'enjeu transports. Parce que le tram est d'abord un outil de transport avant tout le reste, ce n'est pas un objet culturel.

Malheureusement, la question de l'efficacité reste le cadet des soucis du Ministère de la Culture, je dis reste, car ce sont les mêmes raisons qui ont poussé les mêmes services à donner un avis défavorable au tracé du tram proposé par les élus de Clermont-Ferrand. Des élus qui ont gardé le cap et qui ont obtenu gain de cause, pas en 3 ans, en bien moins de temps, auprès des tribunaux, au simple motif que le tracé proposé était plus efficace pour répondre aux défis du transport et du changement climatique. Evidemment, les arguments du Ministère de la Culture n'ont pas pesé très lourd.

Malheureusement, ici, nous avons abandonné trop tôt, à tel point que l'élément du projet qui est le plus ressorti dans les médias après la présentation de celui-ci, est la réalisation d'une promenade le long des quais. Fort sympathique, attrayante, comme les architectes présentent une jolie maquette avec un jardin paysager, un balcon, une terrasse ou un point de vue, pour vendre un appartement ou une maison.

Je suis déçu, que l'on ait trop tôt écarté le scénario de référence, par l'hyper-centre, d'affirmer de manière péremptoire qu'il n'y avait qu'un tracé et que l'autre n'était pas possible, alors qu'il avait été validé par l'ensemble des services de la CAGB, de la Ville et de l'Etat et que l'exemple de Clermont-Ferrand atteste du contraire.

Déçu que les considérations patrimoniales et urbanistiques aient écrasé les logiques de transport. Je vais raccourcir un peu mon intervention et arrêter sur ce chapitre là.

Inquiétude, pourquoi ? Ma première inquiétude, elle est financière, parce que, 20 M€ supplémentaires pour faire moins bien. Parce que, 20 M de plus, c'est sur le coût réel, parce que, j'ai posé la question au Bureau, Gabriel, tu m'as répondu. Les différents aménagements supplémentaires nécessaires au tracé des quais, notamment l'encorbellement, le Pont Battant, etc. J'ai rapidement fait les additions, cela faisant 19,6, 19,8, je ne sais plus. Donc on aurait dû passer à 233 M, bon alors, on dit 228 moins les aléas, plus ou moins 5, mais c'est 233 le chiffre de référence aujourd'hui. Sans parler du Pont Canot, non pris en compte dans les surcoûts, je dois à ce point de vue vous transmettre une information, une communication du Président JEANNEROT qui a informé son Bureau lundi de la demande, à l'époque informelle encore, alors, peut-être, depuis, il y a une demande formelle, il a informé son Bureau lundi de ce problème. Donc les deux choses que le Président souhaitait vous dire, la première, c'est qu'il n'avait pas eu de saisine officielle...

M. LE PRESIDENT.- Non, mais attends, j'ai déjà dit ce que m'a dit le Président. Je l'ai eu moi-même au téléphone, bien sûr, alors je peux transmettre moi-même le message du Président JEANNEROT, si tu m'y autorises, pas besoin de commissionnaire. Le Président JEANNEROT m'a dit qu'effectivement, il était au courant de ce problème, parce que je lui en ai parlé personnellement à 3 reprises et qu'il fallait qu'on le saisisse officiellement, ce qui est fait à l'instant où je vous parle et il m'a dit qu'il avait bien dit au Bureau et tu as dû t'en souvenir, que c'était un projet qu'il fallait totalement dissocier du projet « tram »,

c'est un projet qui n'est pas lié au tram, c'est un projet... Le Pont Canot peut avoir un certain nombre de difficultés qui sont liées à la vétusté de ce pont qui, de toute façon, se pose, tramway ou pas ? Il se trouve que c'est à l'occasion du passage du tramway qu'on a fait des sondages et que les services s'en sont rendus compte. Mais voilà ce qu'a dit le Président, c'est ce qu'il m'a dit.

M. ALAUZET.- Et ce qu'il a dit également en Bureau, c'est que, pour l'instant il n'y avait pas de position du Conseil Général.

M. LE PRESIDENT.- Non, il ne fait pas...

M. ALAUZET.- J'ajoute que, si on prend en compte le fait que ce pont, il y a encore deux ans, n'appartenait pas au Conseil Général et que dans deux ans, probablement, il ne lui appartiendra plus, le Conseil Général, vu ses difficultés financières, imaginez qu'il va quand même se poser un certain nombre de questions. Donc un coût estimé entre 3 et 12 M€ pour ce pont, à ce jour.

Ma seconde inquiétude est liée à l'épée de Damoclès qui plane sur le passage des bus au centre-ville. Des voix nombreuses se sont exprimées ici ou là pour dire, bien entendu, qu'il fallait piétonniser le centre-ville, ce qu'on aurait pu largement faire avec le tracé du centre-ville, puisque la Rue des Granges aurait été rendue aux piétons, l'ensemble de la Rue des Granges et la Grande Rue aurait été largement apaisée par un tram qui emprunte toujours la même voie. Et du coup, beaucoup de ceux qui ont pensé soutenir les trajets des quais, pensaient que dans le même temps, on piétonniserait le Centre-ville de la Boucle hyper-centre.

Or, c'est un danger extrêmement important pour les transports collectifs, non seulement parce que les bus sont nécessaires en complément du tram, non seulement pour amener les personnes au plus près, mais aussi pour relier les quartiers entre eux. Il y a quand même 50 % des gens qui prennent le bus et qui traversent la Boucle pour aller d'un quartier à l'autre. Et s'il fallait qu'ils descendent à un bout ou à l'autre, avec une correspondance ou à pied, ce serait redoutable pour le transport collectif.

Incompréhension et trouble, parce que, la position de l'Etat sur cette affaire interroge. La lettre du Préfet n'évoque que la seule question des lignes aériennes de contact. Or, on peut penser qu'une telle décision, prise dans les conditions que chacun connaît, a été mûrement réfléchie et argumentée, que l'Etat ne s'engage pas à la légère. L'argument avancé dans ce courrier, chacun le connaît, l'intrusion des LAC en secteur historique. Pourtant l'argument n'a pas fait long feu, pourquoi ? Parce que des solutions techniques existaient, pour se passer des lignes aériennes de contact. Mais aussi, peut-être, parce que l'Etat était peut-être mal à l'aise pour faire des commentaires sur l'installation des lignes aériennes de contact sur l'autre tracé, qui vaut, au moins autant, d'un point de vue patrimonial.

Et pourquoi je suis malheureux enfin, parce que les écologistes ont toujours été les fervents défenseurs, cela fait sourire, un peu de sincérité, ben oui, ça fait sourire...

M. LE PRESIDENT.- Ah non, moi ça ne me fait pas sourire, cela me peine que tu sois malheureux. C'est ça le...

M. ALAUZET.- J'ai toujours été un fervent défenseur des transports collectifs et de leur développement. Je veux rappeler également que nous avons prêché dans le désert, pendant bien longtemps, pour que des voies réservées aux bus soient réalisées dans la Ville. C'est bien, maintenant de faire un tram, mais on a pris beaucoup de retard. Et que, bien qu'ayant soutenu le projet de la CAGB, jusqu'à quelques mois, puisqu'à l'inverse de certains qui n'y étaient pas favorables et qui le sont devenus,

c'est exactement l'inverse pour ce qui me concerne. J'y étais largement favorable, jusqu'à ce que nous changions d'option et pour des raisons de fond, je l'ai indiqué, parce que notre Agglomération n'a pas su garder l'essentiel.

Et en épilogue, je dirai que, payer plus cher pour faire moins bien, on ne peut plus se le permettre, que s'en remettre aux seuls experts du Ministère de la Culture pour choisir un projet de transport le plus emblématique de notre Agglomération, c'est quand même fort. Et qu'il ne faut pas craindre de remettre un projet, ce ne serait pas le seul, le premier projet qui serait remis. C'est le sens de l'Histoire de faire un tram et je vous assure qu'il reviendrait très, très, très vite à l'ordre du jour et que nous ferions un tram qui corresponde vraiment à une vision d'avenir. Merci.

M. LE PRESIDENT.- Je te remercie Eric. D'abord, je vais quand même te répondre...

M. ALAUZET.- Juste un petit commentaire, si tu permets...

M. LE PRESIDENT.- Je t'en prie. Vas-y.

M. ALAUZET.- Je voterai contre ce rapport. Simplement, pour les rapports qui suivront, parce que nous sommes favorables au tram, nous ne nous opposerons pas au rapport suivant, donc nous nous abstiendrons.

M. LE PRESIDENT.- Comme tu le souhaites. Simplement pour dire que ce projet est un projet efficace. Vous n'imaginez pas que, il y a une différence de 5 000 passagers par jour entre les deux. Moi mon objectif ce n'est pas 5 000. C'est d'arriver, comme à Clermont-Ferrand, très rapidement, à plus 20, plus 30 000 voyageurs par jour. On n'est donc pas sur 5 000. D'autre part, il est juste de dire qu'il n'y a que 5 000 en plus, à l'instant où nous parlons, à l'instant où ont été faites les études. Tu sais très bien, parce que je te l'ai dit en réunion de Bureau, que les études qui montrent qu'il y a 5 000 passagers de moins, ne prennent pas en compte un certain nombre de choses très importantes. Par exemple, les 1 700 élèves du Lycée Jules Haag, qui est juste en face de nous, parce qu'il est à 350 m du tracé et que ce qu'on a mis dans les calculs c'est ce qui est à 300 m. Qu'ils ne prennent pas en compte aussi et d'ailleurs Monsieur PERIGNON le rappelait ce matin, les Galeries Pasteur, parce qu'elles ne sont pas faites. Qu'ils ne prennent pas en compte, aussi, ce qui va se faire demain sur le site de la Caserne des Pompiers, quand la Caserne des Pompiers sera démolie et qu'il y aura là du commerce ou du bureau ou de l'habitat.

Et quand on le regarde d'un œil objectif, le dossier, on se rend bien compte que si demain il y a des zones possibles de développement, possibles de développement, elles sont plutôt sur ce côté-là de la rivière qu'au Centre-ville où le développement il est, il est contraint dans les années à venir. Et je n'irai pas jusqu'à dire, parce que là, on est à plus de 400 m quand même, mais que nous serons peut-être à 450 m du quartier Vauban qui, lui aussi, n'est pas pris en compte. Donc je pense qu'il est juste, il n'est pas malhonnête de dire qu'il y a moins de monde, c'est vrai, Eric, tu l'as dit, mais c'est une vision qui a été figée. Alors ils ont 2008, qui n'est pas une vision d'avenir.

Alors, quant à Clermont-Ferrand, je me suis, bien entendu, renseigné, je connais bien Serge GODARD, le Maire de Clermont-Ferrand qui est un ami. Les problèmes qui étaient posés n'étaient absolument pas les mêmes, absolument pas les mêmes.

Alors, quand on dit aussi qu'il y aura moins de monde. Vous savez, moi, il y a un juge de paix. C'est qu'actuellement nous sommes en train de discuter avec les futurs délégataires. Bien sûr, je ne vais pas vous donner les comptes-rendus des délégations, des discussions. Simplement, ce que je peux vous dire, c'est que les délégataires, on va leur demander de s'engager sur les recettes, on leur demande de s'engager ferme sur les recettes. Et aucun, aucun nous demande, ne fait une différence entre le tracé par les quais ou le tracé par l'hyper-centre. Voilà, ça c'est quand même quelque chose qui est à prendre en compte.

Quant au fait de dire, la lettre du Préfet, vous avez raison, il ne parle que des LAC. Ce matin, j'ai fait venir, entre autres, à la demande des Verts, Monsieur PERIGNON. Benoît était là, avec d'autres, Marie-Odile aussi était là, avec d'autres, Christophe LIME était là avec d'autres. J'avais d'ailleurs invité les membres de l'opposition, ils n'ont pas pu venir, mais bon. C'est vrai qu'il m'a donné son emploi du temps très tard, parce qu'il rentrait de déplacement, il était à Fort de France.

Il a bien dit, lui, ce matin, que le problème des LAC, ce n'était pas le problème majeur. Qu'effectivement, dans la lettre du Préfet, c'est la vérité, cela ressortait comme ça, mais que ce n'était pas le problème majeur. Après, je ne veux pas vous redire, parce que, il nous a développé très longuement les problèmes d'insertion que cela posait. Et puis aussi, il y a un argument qu'il faut développer, que peut-être Michel LOYAT, quand je lui passerai la parole, pourra développer, c'est que quand on parle d'urbanisme ou de la Culture, ceux qui en sont encore à penser que la Culture ne s'occupe que des Musées, ils n'ont pas vu qu'il y avait eu quelques changements. Le Ministère de la Culture, il s'occupe aussi de l'architecture et du patrimoine et de l'urbanisme. Et urbanisme, il nous a été rappelé ce matin, que cela avait la même racine que la ville, que la politique. Une était une racine grecque, une racine latine, mais moi, n'ayant fait ni de grec, ni de latin, je ne vous en parlerai pas. Mais les deux cela veut dire : « gérer la ville ». Et l'urbanisme, c'est aussi gérer la ville. Parce que, effectivement, je pense que si l'on veut réfléchir, qu'est-ce qu'il faut, au fond, faire passer un tram ou faire que l'on puisse circuler dans la Ville ?

Parce que, quand Eric me dit, de toute bonne foi, mais qu'il me dit que le tram ce sera la circulation apaisée dans la Grande Rue avec un tram qui arrive en sens inverse toutes les 2 minutes et demie. Moi je pense que l'on peut quand même se poser la question. Que maintenant je me pose la question qu'effectivement, effectivement, un tram qui arrive en sens inverse toutes les 2 minutes et demie, cela correspond à une situation apaisée au Centre-ville. Parce qu'il est faux de dire qu'il y aura peut-être moins de bus, mais il y aura quand même, il y aurait quand même 344 trams qui passeraient toutes les 2 mn et demie en sens inverse. Voilà.

Ensuite, les arguments, je les comprends. Moi j'ai toujours dit que le tracé du Centre-ville ce n'était pas un mauvais tracé, je l'ai même défendu un moment avec toi, Eric. Je disais 49/51. Ce que je veux vous dire maintenant, que je vous ai déjà dit et que répète, nous n'en sommes plus là. Le problème est de savoir, on fait un tram ou on n'en fait pas ? Si nous laissons passer l'opportunité maintenant, moi je suis prêt à parier, nous n'aurons pas de tram à Besançon, voilà. Après, on ne va pas essayer de se convaincre, nous n'y arriverons pas.

Alors, Philippe GONON, Bernard MOYSE, Nicolas GUILLEMET, Catherine THIEBAUT, Michel LOYAT. Et ensuite Pierre CONTOZ aussi parce que c'est un peu compliqué là-dessus. Alors, Philippe GONON.

M. GONON.- Merci Monsieur le Président. En préambule, je tiens à rappeler mon attachement à un TCSP qui dessert les grandes zones d'activités et de formations de Besançon et de son Agglo.

J'ai proposé une alternative, peut-être moins onéreuse et plus facile à mettre en œuvre, le BHNS, le Bus à Haut Niveau de Service et surtout j'ai développé un certain nombre d'arguments contre le projet de tram qui se dessine sous nos yeux ce soir.

Je ne reviendrai pas en détails sur l'ensemble des arguments développés, mais je voudrais simplement revenir sur 3 points qui sont essentiels à mes yeux. Je parlerai :

- du tracé du tram,
- de l'utilité du tram,
- et du financement et du coût du tram.

Tout d'abord sur le tracé, vous avez dit, fort justement, que nous réfléchissons à 50 ans. Mais le tracé proposé passe surtout au Centre-ville et dans le Sud de la Ville, alors que les collines et la Boucle bloquent son développement urbain : Bregille, Chaudanne, Rosemont, Planoise, la Citadelle, autant de verrous physiques et le Doubs, bien entendu, au développement urbain.

Le développement se fera, à mon avis, au Nord, parce que les grands moyens de communication sont au Nord : Autoroute, LGV, Rocade, navette Viotte-Auxon et le développement suit toujours les grandes voies de communication.

Le SCoT, que nous allons bientôt approuver, fixe au Nord-Nord-Ouest de la Ville et de l'Agglo un rôle essentiel dans l'accueil des futures zones d'activités. Tous les nouveaux projets que mène la Ville-Centre, par exemple la gare Viotte, la Caserne Vauban, les Portes de Vesoul, sont au Nord des Glacis et en direction de la Zone d'Auxon. L'avenir est au Nord et nous construisons un tram au Sud qui ignore ainsi l'axe majeur de développement de la Ville et de l'Agglo pour les prochaines décennies. Et puis, dans l'immédiat le tracé ignore certaines des grandes zones d'activités de la Ville-Centre comme Châteaufarine, Lafayette, Trépillot, Tilleroyes, etc. Nous risquons de nous tromper pour les 50 ans qui viennent.

Deuxième point, sur l'utilité de ce tram, vous avez dit très justement et j'approuve tout à fait vos propos : « Je ne veux pas que Besançon devienne une sous-préfecture de la grande région Bourgogne-Franche-Comté. » Alors, comment faire pour que Besançon soit la capitale, éventuellement, de cette future grande région.

Ce que l'on appelle en termes de réflexion sur l'avenir, une stratégie de différenciation par exemple, ce n'est pas le tram qui nous la procurera. Il y a trop de projets autour de nous : Dijon, Metz, Nancy, Strasbourg, Mulhouse, Lyon. Je voudrais vous rappeler également que le principal ou l'un des principaux intervenants dans le domaine d'immobilier d'entreprises à Besançon, dans le mensuel « La Presse Bisontine » en 2009, a déclaré qu'à ses yeux le tram n'était pas un élément d'attractivité pour les investisseurs. Par ailleurs, investisseurs et entreprises viendront parce qu'ils auront des moyens de communication rapides avec les grands centres économiques français ou européens et avec les aéroports internationaux proches. Les investisseurs et les entreprises viendront, parce qu'ils auront, à proximité, des centres de recherches, des laboratoires, des pôles de compétitivité qui les rassureront, axés à l'intelligence, à l'innovation, à la veille technologique. Les investisseurs et les entreprises viendront parce qu'ils auront des réseaux de communication numérique à très haut débit, par la fibre optique, notamment, les reliant au reste du monde. Investissons avec la Région, avec le Département, avec la Ville de Besançon dans les liaisons TGV Euroairport-Bâle-Mulhouse. Investissons dans les liaisons TGV Sud vers Lyon, investissons dans la fibre optique numérique, investissons dans l'Université de Bourgogne-Franche-Comté et dans ses labos.

Par ailleurs je pense que les Bisontins et les habitants de l'Agglo apprécieront, au quotidien, cette fois-ci, de ne pas être bloqués à Beure, à Micropolis, rue de Vesoul, ou à Palente. Investissons dans les liaisons 2 x 2 voies Beure-l'Amitié, pour éviter un bouchon gigantesque, quotidien, à partir de 2011.

Investissons dans la LNE, la Liaison Nord-Est, de la rue de Vesoul à Thise, qui n'est toujours pas programmée. Voilà pourquoi il faut investir, à mon avis, ailleurs et non pas dans tout le tram, rien que le tram.

Et enfin, pour en terminer, je voudrais insister sur le coût et le financement de ce tram. Vous avez affirmé que ce tram serait payé par les entreprises et sur cette base, vous avez augmenté le Versement Transport au 1^{er} janvier 2009 de 38 %. En pleine crise, alors que les défaillances d'entreprises explosaient et que le chômage s'envolait et que la récession économique faisait rage. Le monde économique est unanime. Par la voix de ses représentants officiels, en 2009 et en 2010, il a indiqué son opposition à la hausse des impôts inhérents à ce projet, comme d'ailleurs à son tracé et à la solution technique retenue.

Nous sommes, par ailleurs, dans le cadre de financement, loin de l'affirmation : « ce sont uniquement les entreprises qui vont payer le tram » car les ménages...

M. LE PRESIDENT.- Vous savez bien que non, Monsieur GONON, il y a 55 % d'entreprises privées, 45 % d'entreprises publiques. L'hôpital paye, la Ville paye, l'Agglo paye.

M. GONON.- Alors je confirme, entreprises publiques et privées, car les ménages bisontins...

M. LE PRESIDENT.- Merci de le préciser...

M. GONON.- Car les ménages bisontins vont mettre aussi beaucoup de leurs impôts locaux dans ce tram, 20 M de subventions. 24 M de travaux divers dans les budgets eau et dans le Budget général de la Ville, soit 44 M, pris sur leur Taxe Foncière et sur la Taxe d'Habitation.

Et ce tram enfin, a un coût supérieur à celui que vous annoncez et je voudrais esquisser rapidement son véritable coût, notamment dans la perspective de sa mise en fonctionnement, à l'horizon 2014.

Je me contente simplement de reprendre les chiffres que vous indiquez dans votre rapport et de les actualiser. 228 M en 2008, une tolérance de 5 M, ce qui nous porte environ à 240 M, valeur 2008. Valeur 2014, en prenant simplement l'érosion monétaire, c'est-à-dire de 2 % pendant 6 ans, soit 12 %, nous arrivons cette fois-ci, valeur 2014, à 269 M. Et si je rajoute, si je rajoute les travaux budgétés par la Ville, les 24 M dont je parlais tout à l'heure, nous arrivons à un total de 293 M, valeur 2014. Nous sommes très proches des 300 M dont j'ai parlé à plusieurs reprises. Mais nous sommes très loin aussi des 200-220 M, que vous avez toujours retenus comme le plafond, que vous vous êtes engagé à ne pas dépasser. Alors, alors, allez-vous arrêter ce projet qui dépasse toutes les prévisions initiales, sur lesquelles vous avez fait voter ce Conseil ?

Et puis, pour en terminer, je voudrais citer un exemple, très récent, puisqu'il date de lundi dernier, 28 juin. Le Conseil d'Agglomération de Mulhouse-Alsace a décidé à une large majorité de mettre un frein au projet d'extension du tramway. Le Conseil a voté à 82 % cette extension, estimant et c'est ça le plus intéressant, à mon avis, que la conjoncture actuelle, ne permet pas de supporter son financement. Le projet est de l'ordre de 280 M, la Communauté d'Agglomération de Mulhouse est de 250 000 habitants et a la chance aussi d'avoir un grand site comme Peugeot-Mulhouse, qui fait à peu près 10 000 salariés.

Alors la question que je veux poser c'était, au vu de ce qui vient de se passer, est-ce que, aussi, nous devrions faire comme nos amis mulhousiens ?

M. LE PRESIDENT.- Ce que vous oubliez de dire, Monsieur GONON, c'est que déjà, ils ont depuis 3 ans, ils ont déjà un tram et qu'ils sont en train de mettre en place un tram-train pour se connecter à la voie SNCF.

Concernant les zones économiques, c'est votre leitmotiv. J'ai déjà dit et je répète, une dernière fois, que ce n'est pas un bon argument. Un Transport en Commun en Site Propre, c'est fait pour être plein toute la journée, toute la journée, c'est n'est pas pour aller travailler le matin, en sortir le soir. Ce serait un non sens que de passer dans la Zone Economique des Tilleroyes pour le matin avec du monde et le soir à 17 h au moment où les personnes rentrent chez eux. Ce n'est pas ça un Transport en Commun en Site Propre, cela ne se fait jamais comme ça. Et quand vous dites, quand vous avez, je pèse mes mots, le culot de dire que le tram n'a jamais été un élément d'attractivité économique, alors que c'était dans votre programme municipal des élections de 2008, je dis : « ça, quand même, Philippe GONON, il est vachement fort ». Ah, il est vachement fort, parce qu'il était pour le tram, il l'a écrit et maintenant il dit : « ça n'a jamais été un argument de développement économique ». Quelque part, il faut quand même, un minimum, rester sérieux. Alors, quant au reste, quand vous dites « le TGV », mais c'est fait, la fibre optique, nous sommes en train de mettre en place METROPOLIS, réseau à haut débit, nous sommes en train de bâtir un Data Center, entre autres, avec, comment cela s'appelle Jean-Pierre ? EMOSIST. Tout cela se fait. Bien sûr que nous travaillons à tout cela, mais venir me dire ici : « Oh, le tram ça n'a jamais été un élément d'attractivité » mais bien sûr que si, c'est un élément d'attractivité, mais important. C'est quand même assez fantastique. Quant aux coûts qui augmentent, mais bien sûr quand on achète une maison, eh bien, effectivement, au fur et à mesure des années, on paye les intérêts et le prix, il augmente, c'est absolument naturel.

Quant aux finances, je vais laisser quand même Gabriel BAULIEU vous répondre sur le coût aux entreprises. Et puis ne dites pas que nous allons faire payer les Bisontins, parce qu'il n'y aura pas d'impôts nouveaux, vous le savez très bien, que nous avons décidé que nous n'augmenterions pas la Taxe d'Habitation. Nous l'avons décidé. Vous faites partie du Conseil Municipal, vous devriez donc le savoir. Alors, effectivement, nous allons faire des travaux d'aménagement que nous ferons là et que nous ne ferons pas ailleurs. Et nous allons, pour le réseau d'eau, vous l'avez dit, il y aura un budget annexe et nous allons continuer à dévoyer et à moderniser notre réseau. Mais là je trouve quand même que vous faites assez fort ce soir, assez fort.

M. BAULIEU.- En deux mots, parce que, donc l'essentiel sur la finance a été dit et tout à l'heure dans les précisions du Président. Et c'est vrai que, plus, donc, on attendrait, plus, bien évidemment, en appliquant le coefficient d'indice d'actualisation, on va faire monter la valeur absolue. Mais ça c'est élémentaire, cela vient d'être rappelé.

Ensuite, je ne vais pas sortir du chapeau un autre argument que celui que nous connaissons tous sur le financement de cet équipement, fondé sur, basé sur le Versement Transport. On l'a déjà dit mille et une fois et c'est le législateur qui a défini les choses ainsi, nous disons donc les financements prévus par le Droit. Et puis j'ai envie d'ajouter une chose, j'ai envie d'ajouter une chose. Nous étions dans cette salle, cela a été rappelé tout à l'heure, il y a quelques jours, avec les institutionnels des entreprises. Au bout du compte, ce qui était demandé, c'était de faire un geste sur le 1,80, c'est ce qui a été dit à cette tribune. Qui sera suffisamment sérieux pour dire qu'un geste sur le 1,80 serait déterminant pour la pérennité de nos entreprises. On n'est pas sérieux, on est sur un débat de principes, c'est tout. On n'est pas sérieux. Donc ayons le courage de faire ce qui se fait ailleurs. Il ne s'agit pas d'embellir les choses, les temps ne sont pas faciles, pour personne, je ne veux pas raconter des histoires, je répète ce que j'ai indiqué tout à l'heure que nous suivons, au mois le mois, l'évolution de la perception du Versement Transport.

Pour l'heure, nous avons la satisfaction de constater que ces 5 premiers mois de 2010 sont plus favorables, j'ai indiqué le chiffre tout à l'heure, que 2009. Nous souhaitons, nous espérons que les choses se confirment ainsi. Donc je n'ai pas pour habitude d'embellir les choses et il ne sert à rien de les noircir à dessein, pour prétendre, après, finalement ne rien faire et nous retrouver d'ici à quelques années, décrochés par le peloton. C'est ça finalement notre responsabilité. Et il ne s'agit pas à trouver, encore une fois, de faux arguments. J'ai mémorisé ça, moi, dans cette salle et l'auteur du propos il est passé derrière la porte tout à l'heure, je lui ai fait un petit signe, en disant : « faites un geste sur le 1,80 ». Ce n'est pas sérieux, mais c'est ce qui était demandé institutionnellement. Et donc, soyons sérieux et envers eux, parce qu'il faut être sérieux, il faut être responsable envers nous-mêmes.

M. LE PRESIDENT.- Il faut, je l'ai dit, oui, mais il faut le redire, parce que, manifestement, on a toujours les mêmes discours. Quand Philippe GONON me dit : « mettons... » parce que ça c'est très démagogique, « mettons de l'argent entre les tours Amitié et Micropolis que cela fonctionne mieux. Il a raison, mais je ne fais que dire cela. Mais je lui ai dit tout à l'heure que ce n'était pas possible, le Versement Transport il ne sert pas à ça. Et je vais vous faire un aveu, Monsieur GONON, j'ai rencontré le Préfet très longuement, Nacer MEDDAH, lundi soir, très longuement et je lui ai demandé, dans le cadre du PDMI du 1,9 M qu'il y avait, je lui ai demandé qu'effectivement, il engage, dès maintenant, la mise à 2 x 2 voies, du tronçon entre Micropolis et l'échangeur de St-Ferjeux, que c'est nécessaire, dès maintenant. Je lui ai demandé. Et je crois qu'il y a eu une réunion ces jours-ci, il va y avoir une réunion ces jours-ci là-dessus.

Ne faites pas croire non plus que c'est parce qu'on va faire le tramway qu'on ne va pas faire la liaison Nord-Est, ce n'est pas vrai, ça, je suis désolé, ce n'est pas possible qu'un élu, responsable, il puisse dire des choses comme ça. Monsieur GONON, je vous le dis droit dans les yeux, c'est faux ! Vous ne pouvez pas dire ça ! Le Versement Transports ça ne peut pas servir à... mais ce n'est pas la peine de lever les yeux. Vous devez le savoir. Ce n'est pas possible ! Alors, arrêtez de dire des choses qui ne sont pas justes à la population. On ne fera pas la Voie des Mercureaux plus vite parce qu'on ne fera pas le tramway. Pas plus qu'on fera l'échangeur Micropolis, c'est faux ! Alors, Jean-Pierre MARTIN.

M. MARTIN.- Simplement, moi je voudrais apporter une précision, parce que, dans le cadre de ma délégation, donc Vice-Président délégué à l'Economie, je visite une à deux entreprises chaque semaine et à chaque fois nous parlons du tramway. Les entreprises sont favorables au tramway et à chaque fois que nous parlons du Versement Transport, eh bien les entreprises ne revendiquent absolument rien de façon individuelle. Alors c'est vrai que j'ai entendu comme Gaby, comme le Président, la revendication d'une chambre consulaire, en tout cas, mais en individuel, personne ne revendique quoi que ce soit.

M. LE PRESIDENT.- Bernard MOYSE.

M. MOYSE.- Merci Monsieur le Président. Je parlerai ce soir en tant que Vice-Président...

M. LE PRESIDENT.- Alors Maire, Maire de, par ailleurs, Maire de Thise.

M. MOYSE.- Voilà, Vice-Président pour l'intérêt général et en tant que Maire de Thise et habitant de l'Est de l'Agglomération pour défendre des intérêts un peu plus particuliers. Mais ce soir je ne parlerai pas seulement de tram, mais on est bien là pour parler de la politique des transports, dont l'objectif, chacun en est bien d'accord, est de relier des hommes, les hommes dans les meilleures conditions.

Et pour bien marquer que cette politique des transports ne s'appuie pas que sur la colonne vertébrale qui est le tram, mais aussi sur une réorganisation du maillage du réseau de bus. Je parlerai plus volontiers de projet de bus tram, même si ce soir il est demandé uniquement de valider le nouveau projet de la 1^{ère} ligne de tramway.

Je vous dirai d'emblée, Monsieur le Président, et mon accord avec le projet du bus tram qui nous est proposé, car nous avons entendu beaucoup parlé de modalités techniques, de côtés plus pratiques. Je voudrais dire plus globalement que la mise en place de ce tram sur notre Communauté d'Agglomération est vraiment l'occasion de repenser notre relation à l'utilisation de la voiture et de changer nos comportements face à la problématique des transports. Ceci dans un plus grand respect de l'environnement.

Pour en revenir sur le secteur Est de l'Agglomération, tout le monde connaît ces deux zones avec une topologie particulière, marquée par la présence d'une vallée qui est quand même étroite et qui a conduit à un développement plus rapide de l'Ouest de l'Agglomération. Et l'arrivée de ce tram va permettre une modification de la tendance, surtout que cette arrivée est couplée, ne l'oublions pas, avec la mise en place de la Caserne Est du SDIS qui sera livrée fin 2011...

M. LE PRESIDENT.- Sur la commune de Chalezeule...

M. MOYSE.- Sur la commune de Chalezeule. Il ne m'a pas repris le collègue, mais je parle globalement au niveau de l'Est de la Communauté d'Agglomération. Mais vous savez c'est tout proche, vraiment tout proche de la commune de Thise. Donc la Caserne Est sur la commune de Chalezeule, mais sur l'Est, ici et avec le développement de la ZAC des Marnières qui aussi se situe sur la commune de Chalezeule, mais dont nous espérons bien profiter. Effectivement, il y aura là un levier pour un développement et un certain équilibre.

Ajoutons encore, mais à plus long terme, la liaison possible avec le Réseau Ferré, puisque le matériel proposé est fondé sur, je crois, un pas de 1,44 m, ce qui permettra d'ici peut-être une quinzaine d'années, d'aller desservir les plus éloignés des communes de l'Agglomération à l'Est et même au-delà de la Communauté d'Agglomération.

Pour quitter un peu le secteur de l'Agglomération de l'Est bisontin, j'ai noté qu'à Orléans, par exemple et à Nice, où il existe déjà une première ligne de tram, les élus étudient et mettent en place la réalisation d'une 2^{ème} ligne de tram. Et cette volonté d'installer une 2^{ème} ligne de tram prouve bien la réussite fonctionnelle et technologique de cette 1^{ère} ligne.

Et puis, peut-être plus personnellement, vous me permettrez de me livrer un peu, pour avoir pris le tram, aussi bien à Paris qu'à Bordeaux, qu'à Strasbourg, qu'à Nice, je trouve qu'il s'agit là d'un mode de transport que l'on peut offrir à toute la population de l'Agglomération, un mode de transport intéressant car il n'a pas de contrainte horaire forte, vu la fréquence de passages. C'est un mode de transport sûr et confortable et puis, je le dis aussi, je trouve cela esthétique et beau, tant au niveau du matériel que de l'environnement, même si, Monsieur le Président, vous m'avez coupé l'herbe sous le pied, en disant qu'il n'y aura pas de gazon.

M. LE PRESIDENT.- C'est le cas de le dire. Merci...

M. MOYSE.- Je...

M. LE PRESIDENT.- Pardon.

M. MOYSE.- j'ajouterais aussi qu'on a souvent parlé de difficultés, de contraintes et je me suis fait, j'ai signalé en Bureau, l'inquiétude que j'avais, au niveau du passage sur les quais, mettant un peu en doute la solidité des quais qui sont, en fait, constitués de remblais.

Mais vous avez répondu, par des études, à ces questions et je crois que là, effectivement, il faut faire confiance au génie humain. Et vous parliez tout à l'heure de ces anciens habitants de Besançon qui ont vu la Foire exposition passer de Chamars un peu plus loin. Je fais partie de ces anciens habitants de Besançon qui ont même vu, au milieu du siècle dernier, le démontage des infrastructures du tram de l'époque. Je fais partie de ces anciens Bisontins qui ont même vu, au milieu du siècle précédent, le test de solidité du Pont Battant et vous croyez que le gamin, qui voyait accumuler les poids lourds sur la largeur du tablier du Pont Battant, trouvait ça très impressionnant. Ce fameux Pont Battant qui va être démolé et qui est pourtant le 1^{er} pont français ou un des 1^{er} à avoir été construit selon la technique de l'Ingénieur FREYSSINET en éléments de béton précontraint. Alors, même s'il doit disparaître, je dis que maintenant, la mise en œuvre de ce projet me paraît être une superbe illustration de ce génie humain qui va relier les hommes entre eux dans l'espace et qui les relie également à travers le temps, en modifiant les structures, en modifiant la technologie, en inventant des solutions, mais tout en gardant le sens du service rendu à l'Homme, j'insiste, le sens du service rendu à l'Homme, à travers la mise en œuvre par la CAGB d'une politique des transports courageuse. Et vous le disiez à l'instant, Monsieur le Président, l'avenir passe par là et je vous dis : « Dans le Grand Besançon, avec le tram, « tramçons » l'avenir ! »

M. LE PRESIDENT.- Bravo ! (Applaudissements). Bien, alors j'ai : Nicolas GUILLEMET, Catherine THIEBAUT, Michel LOYAT, Pierre CONTOZ, Joëlle SCHIRRER, dans un premier temps.

M. GUILLEMET.- Merci Monsieur le Président.

M. LE PRESIDENT.- Joëlle SCHIRRER et Madame PEQUIGNOT, voilà. Alors, Nicolas GUILLEMET.

M. GUILLEMET.- Donc moi j'aurais préféré un projet encore plus ambitieux. Un projet de tram-train comme à Mulhouse, pour pouvoir accéder à la gare d'Auxon directement en tram pour pouvoir accéder au Plateau et à l'Ouest via les voies ferrées. Mais j'ai bien entendu le Vice-Président aux transports qui m'a dit que cela pouvait être une possibilité dans les années à venir.

M. LE PRESIDENT.- Tu aurais voulu un projet plus ambitieux, c'est pour ça que tu vas voter contre ?

M. GUILLEMET.- Sur ce nouveau projet de tramway, je suis énormément déçu. Parce que les Verts et les Ecologistes sont généralement favorables aux projets de tramway, qui permettent d'augmenter la qualité des transports en commun, d'augmenter leur fréquentation et donc de diminuer nos émissions de gaz à effet de serre. Seulement à Besançon le nouveau tracé n'est pas celui le plus pertinent au regard de ces critères. Et c'est pour cela que cela regarde l'ensemble des Grands bisontins et pas uniquement les Bisontins, la question du tracé. Le tracé du centre-ville était, évidemment, le plus écologique, et on aurait pu attendre de l'Etat qu'il nous oriente vers ce tracé après les discours de Johannesburg, de Copenhague, après l'hypermédiatisation du Grenelle, mais non, l'Etat a préféré donner des priorités à des critères esthétiques plutôt qu'à ceux de l'environnement et ça c'est toujours dommageable. Des critères esthétiques très, très, très subjectifs.

M. LE PRESIDENT.- C'est pas vrai !

M. GUILLEMET.- Parce que, nous, en tant que Bisontins, j'interroge d'ailleurs les bisontins, est-ce que quelques LAC au centre-ville sont moins dommageables pour l'impact paysager que l'arrachage des arbres sur le quai Vauban, le quai Veil Picard, l'installation de poteaux métalliques sur le quai, l'installation de poteaux métalliques sur le Pont Battant, l'installation de poteaux métalliques sur la Place de la Révolution où ces mêmes services d'Etat avaient empêché l'installation de candélabres photovoltaïques et donc déçu que la CAGB ait suivi les orientations de l'Etat et c'est donc, aujourd'hui les Ecologistes seront donc contraints de voter contre ce projet.

M. LE PRESIDENT.- Ecoutez, vous en prendrez la responsabilité. Ce sera votre responsabilité. Donc ce n'est pas du tout un problème d'esthétisme, ce n'est pas ça, c'est un problème d'urbanisme, ce qui est totalement différent. Mais bon, je ne vais pas répondre à chacun, parce que je vous l'ai déjà dit, vous l'avez compris, je pense qu'il faut même qu'on essaie, on n'est pas encore à la moitié, il faut donc essayer de raccourcir un peu les interventions (brouhaha). Oui, mais oui, je vais moi-même ne plus dire grand-chose. Alors, Catherine THIEBAUT. Vas-y Catherine, c'est à toi.

Mme THIEBAUT.- Monsieur le Président, vous avez à plusieurs reprises évoqué Monsieur PERIGNON. Ce matin il est vrai que Monsieur PERIGNON, fonctionnaire d'Etat aux Affaires Culturelles, responsable des secteurs sauvegardés de l'Est de la France, a tenté d'expliquer à certains élus de la Ville de Besançon son point de vue sur le tracé de notre tramway. Car c'est bien aussi du tracé dont il s'agit ce soir. L'encadré du rapport l'indique clairement, il s'agit de valider le nouveau projet, suite aux études sur le tracé passant par les quais. D'ailleurs, pages 211 et 212, tout y est dit. Je vais faire un court résumé.

Le point I – Projet de référence de 2008 - commence ainsi : « *Après des échanges avec les services de l'Etat, la CAGB a défini le projet de référence de la 1^{ère} ligne de tramway avec un tracé de 14 km, via la Boucle du centre-ville.* » Tracé, je le rappelle, jugé le plus pertinent par la CAGB. Et puis ce sont les services de l'Etat qui, d'un coup, se prononcent contre ce tracé, parce qu'hostiles aux lignes aériennes de contact dans le centre-ville sauvegardé.

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas ça ...

MME THIEBAUT.- Si. C'est ce qui est écrit et uniquement. Il n'y a que ça d'écrit. Suite à ce refus, le Président de la CAGB, je cite, « *a demandé au Préfet un engagement à faciliter le passage par le tracé alternatif, notamment sur le plan patrimonial pour autoriser les LAC, les poteaux* » et devinez où ? En secteur sauvegardé. Cherchez l'erreur !

Je reviens à Monsieur PERIGNON et je m'étonne qu'un fonctionnaire d'Etat des Affaires Culturelles sorte de ses prérogatives en donnant son avis sur les transports en commun. Avis qui ne peut être que personnel et subjectif, puisque, sauf erreur de ma part, il n'est pas spécialiste des transports en commun. Pourquoi éprouve t-il le besoin d'ajouter d'autres arguments que les LAC, comme maintenant que les LAC ne seraient pas la préoccupation majeure. La préoccupation majeure c'est l'ambiance urbaine, les rues étroites, les déménagements, l'accès à la Préfecture. Les bus sont vides en ville, donc inutiles, permettez-moi de dire que ce sont des propos de café de commerce.

Donc je reviens à ce que Monsieur PERIGNON a dit. Pourquoi ajouter d'autres arguments ? C'est parce qu'il sait qu'il a interdit les LAC en secteur sauvegardé, en centre-ville et qu'il les autorise en secteur sauvegardé, les quais.

Pour terminer et pour être objectif, il aurait fallu donner les mêmes chances au tracé par le centre-ville en ne baissant pas les bras dès le premier obstacle.

M. LE PRESIDENT.- Parce qu'on vous a fait un très mauvais compte-rendu de la réunion de ce matin. Les LAC, ils sont effectivement, apparaissent dans la lettre du Préfet, mais je vous ai dit depuis au moins 4 mois ou 5 mois ou 6 mois, que ce n'est pas la seule et raison principale, voilà. Après, Monsieur PERIGNON n'est absolument pas sorti de son rôle, il est resté dans son rôle, il vous a rappelé aussi que l'urbanisme, c'était aussi, je vous l'ai dit tout à l'heure, la qualité de vie en général et que ce n'est pas uniquement, pas plus que l'Ecologie ses petites fleurs dans les prés, la Culture et l'Urbanisme. La Culture, ce n'est pas uniquement les musées, d'ailleurs Monsieur PERIGNON fait partie du Ministère de la Culture et de l'Urbanisme. Il s'occupe aussi d'urbanisme, c'est un ingénieur urbaniste. Ce n'est pas un artiste, ce n'est pas un cultureux, comme on dit, c'est un urbaniste, ce qui est différent. C'est un ingénieur urbaniste. Et je pense que quand un ingénieur urbanisme parle d'une vie dans une ville, il est dans son rôle.

Mais je m'arrête là, je passe la parole à Michel LOYAT, qui, lui aussi, était à cet entretien ce matin, je ne suis pas sûr qu'il ait eu la même vision de Monsieur PERIGNON qui nous a, au contraire, expliqué beaucoup de choses fort intéressantes. Simplement ce monsieur il ne connaît pas grand-chose dans les tramways, il a fait celui de Caen et celui de Bordeaux. Puis il est ingénieur, il contrôle tous les secteurs sauvegardés de l'Est de la France, de tout l'Est de la France. Donc on peut penser qu'il a quand même quelques connaissances. Monsieur LOYAT.

M. LOYAT.- Merci Monsieur le Président. Bon j'ai une appréciation, effectivement, un peu différente de l'entrevue de ce matin, j'en dirai un mot, notamment par rapport à l'esthétique et à l'urbanisme effectivement. Il y a une conception de l'urbanisme qui dépasse très largement la beauté des façades et les éléments esthétiques.

Comme un certain nombre d'entre vous, moi j'ai en mémoire un débat qui a été un débat fondamental, celui du passage du District à la Communauté d'Agglomération. Et je suis frappé par un fait qui peut paraître paradoxal. A l'époque, il y avait unanimité des élus du Conseil Municipal de Besançon dans un sens et des divergences, il faut bien le dire, avec un certain nombre d'élus de la périphérie, il y avait un débat argumenté. Et puis aujourd'hui, il semble, qu'il y ait un soutien très large au projet avec des demandes d'accompagnement, des demandes d'explications, d'éléments complémentaires, mais en tout cas un soutien très large du projet des communes que l'on a appelées parfois, mais le terme est mauvais, des communes dites « périphériques », ce n'est pas le bon terme, bien sûr. Et les oppositions viennent peut-être un peu curieusement, mais chacun s'est expliqué, d'une partie des élus bisontins.

En tout cas, je me réjouis pour ma part du caractère fédérateur de ce projet et il me semble que parmi les raisons il y a une cohérence je crois qui s'est affirmée, à la fois au fil des années, entre la vision du développement urbain de l'Agglomération et celle que l'on a de l'organisation des déplacements. Et conscience, une conscience qu'avec le tram, mais l'expression a été utilisée, de tram-bus, il y a aussi tram-train en perspective, donc ce n'est pas le tram tout seul et c'est le tram naturellement, complètement inséré dans un schéma global de desserte de transports en commun, conscience en tout cas qu'avec le tram c'est une nouvelle étape qui peut être franchie, tant pour les déplacements que pour le développement urbain.

Et je ne suis pas étonné, si dans de nombreuses interventions, de manière explicite ou non, revient la place cruciale, cruciale de la gare Viotte et aussi à un autre niveau de manière différente, alors à la fois de la gare Besançon-Franche-Comté-TGV et de l'ensemble des haltes ferroviaires sur le périmètre de l'Agglomération, voire même, cela a été cité, naturellement, de ce projet. Personnellement j'y crois beaucoup, il est inscrit d'ailleurs dans le schéma régional des transports, dans ce projet qui n'est pas nouveau de la halte ferroviaire, donc la halte Ouest.

Et là encore, je voudrais souligner, il me semble, la cohérence très grande qu'il y a entre un projet de déplacements avec ce grand pôle multimodal de la gare Viotte et le projet urbain. Les deux vont de pair, les deux se soutiennent et le projet urbain, comme le projet de déplacements, ce sont des projets où les analyses convergent complètement entre celles qui sont développées dans le projet bisontin et dans le projet d'agglomération ou celui du SCoT.

Concernant maintenant le centre-ville, concernant le centre-ville, là encore, je voudrais souligner l'importance des convergences qui s'expriment, à la fois dans le projet de Besançon et dans les réflexions du SCoT, mais avant même le SCoT, du Schéma directeur. C'est-à-dire l'importance d'un cœur d'agglomération qui n'est pas que le centre-ville de la ville-centre, qui est le cœur d'agglomération de l'Agglomération capitale régionale, parce que c'est bien de cela dont il s'agit. Et pour ce centre-ville et nous l'avons vérifié avec le Maire de Besançon, puisqu'il y était, dans cette qualité, à la Commission Nationale des Secteurs Sauvegardés. La vision du centre-ville ce n'est pas un centre-ville musée. Ce n'est pas un centre-ville où l'on doit préserver le patrimoine en oubliant ce qui donne véritablement toute la force à un centre-ville, c'est-à-dire toutes les fonctions d'un centre-ville, qu'il s'agisse des fonctions administratives, commerciales, l'habitat, etc. De ce point de vue, là encore nous sommes en phase avec l'importance d'un centre-ville dynamique qui est un élément de l'armature urbaine, de la même manière que nous accordons tous de l'importance à l'organisation des entrées de ville, à l'organisation de différents pôles urbains sur l'ensemble de l'Agglomération. L'attractivité de l'Agglomération réside finalement dans la qualité de chacun de ces pôles et des liens entre les pôles.

Et je voudrais terminer en disant que, de ce point de vue, le tracé proposé est un tracé de centre-ville, parce que le centre-ville et là encore nous l'avons affirmé dans différents documents, Schéma Directeur et SCoT, est un centre-ville qui s'élargit qui déborde de plus en plus la Boucle, si je puis utiliser cette expression et je reviens à l'importance, là encore, de la gare Viotte et du quartier Viotte. Donc il y avait deux tracés, deux tracés du centre-ville, un peu différents. L'un favorisant d'avantage le haut de la Boucle, l'autre davantage Battant, mais pour l'essentiel, pour l'essentiel et c'est ça qui est fondamental, pour l'essentiel, dans les deux cas, c'est l'irrigation du centre-ville et une logique d'armature urbaine.

Enfin je voudrais terminer donc par rapport aux interventions de l'Etat effectivement. L'Etat, et c'est le cas du rapport de Monsieur PERIGNON et également d'autres interventions qui ont été développées, tant en Commission Nationale des Secteurs Sauvegardés que dans d'autres réunions en Préfecture, ne s'est pas borné aux LAC. La Place du 8 septembre a été largement mise en avant, la Place du 8 septembre a été largement mise en avant. Les problèmes que peut poser donc, que pouvait poser, avec le tramway avec une station Place du 8 septembre, en matière patrimoniale, en matière également de vie de la place, compte tenu d'ailleurs de l'importance de cette place. Alors il est regrettable et nous l'avons dit, que cela n'ait pas été indiqué dans l'avis du Préfet début octobre, mais cela apparaît, en tout cas, dans le rapport de Monsieur PERIGNON et cela a été repris par la suite.

Enfin, je voudrais terminer, mais là c'est plus un clin d'œil à Eric ALAUZET, il soulignait l'importance des images et des mots. Alors il est vrai que là, nous sommes avant tout dans un débat argumenté, je crois que finalement les images et les mots ont une importance secondaire.

L'image des quais avec l'encorbellement, elle séduit, j'ai envie de dire que nous en avons vu une autre sur les quais qui était moins séduisante, c'est un peu, finalement, image contre image. Et concernant les mots, concernant les mots, je pense que l'utilisation, mais correspondant peut-être à une perception un peu ancrée, mais très fréquente, où l'on opposait le tracé du centre-ville au tracé des quais, eh bien je pense que cette utilisation répétée des mots a contribué, d'une certaine façon, à altérer le débat sur les deux variantes du tracé du centre-ville.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Je te remercie. Je vais, il y a déjà 5 heures que nous débattons, donc je voudrais vous demander peut-être de raccourcir un peu vos interventions. Vous m'autoriserez à passer la parole à Jean-Jacques DEMONET qui est là et qui est quand même, un petit peu fatigué, donc je vais te demander de prendre la parole maintenant. Tu pourras donner ton pouvoir et si tu veux, tu pourras ensuite, tu seras autorisé à nous quitter la tête haute quand tu ne pourras plus, parce que tu vas être très fatigué. Vas-y Jean-Jacques.

M. DEMONET.- Merci. Je ne suis pas habitué à des faveurs, mais c'est gentil. Tout à l'heure, il a été fait état du travail et des heures que vous avez données Président et j'y adhère.

En tant que Co-Président de la Commission de Transports, je voudrais faire part du travail du Président de cette Commission et de la Commission. Je suis également votre représentant à la Commission Intercommunale d'Accessibilité qui travaille avec des élus de l'Agglo, des élus de la Ville, des techniciens de l'Agglo, des techniciens de la Ville. Mais qui travaille surtout avec toutes les associations représentant tous types de handicap.

Alors c'est vrai que la Commission Intercommunale que je représente a travaillé avec eux et on a bien discuté avec eux sur tous les problèmes que cela pouvait rencontrer. Il existe tout un tas de problèmes pour les personnes non voyantes, pour les personnes sourdes ou malentendantes. Parce qu'on a l'habitude de voir en personnes handicapées des personnes en fauteuil roulant. Il ne faut pas oublier toutes les autres personnes qui sont handicapées mais qui peuvent paraître valides. Nous avons rassuré tout ce type de personnes. Il est vrai aussi que le tram pour les personnes handicapées c'est un système de transport sécurisant par rapport aux bus quels qu'ils soient. Je dis bien quels qu'ils soient, parce que j'ai utilisé des trams dans différentes villes de France et je peux vous dire que c'est beaucoup plus agréable, alors là je reprends le terme du fauteuil roulant, en tramway qu'en bus traditionnel.

Le système de tram était très attendu par les personnes handicapées à Besançon, bien sûr, dans l'Agglomération, mais aussi à l'extérieur. Parce qu'il y a beaucoup de personnes qui viennent, que je connais, de toute la France et qui me disent : « Comment cela se fait que vous n'avez pas encore de tram à Besançon ? » Quand ils arriveront à la gare Viotte, ils verront, si c'est voté ce soir, que ce sera bientôt fait.

Pour finir, je dirai que, une petite anecdote, il y a une enquête qui a été faite il y a 1 an et demi, deux ans, par une grande association nationale et par un grand magazine national que je ne citerai pas, concernant l'accessibilité de la voirie et des transports. En voirie, Besançon était dans les premiers, en transports nous n'étions pas très bien placés, j'ai posé la question et elle m'a dit : « Parce qu'il vous manque un tram ». Voilà. Je voterai « pour » ce soir.

M. LE PRESIDENT.- Merci Jean-Jacques. Je passe maintenant la parole à Pierre CONTOZ, Maire de Montfaucon.

M. CONTOZ.- Merci Jean-Louis. J'avais fait part ici, à plusieurs reprises, mais pas qu'ici, sur des craintes et sur ce que je qualifiais les carences du dossier qui nous était soumis jusqu'à il y a une année. Au cours des derniers mois les choses ont bougrement bougé et je vais citer les quelques points d'évolution que je qualifie, moi, de bénéfiques, pour la décision favorable de ce soir :

- l'ouverture de la Commission Transports à tous les Vice-Présidents, que tu as décidée, après que je l'ai sollicitée ici, a été pour moi importante,
- l'écoute, j'ai l'impression, l'évolution du dossier le montre, que du côté du Président, du côté du Vice-Président chargé des Transports, du côté des porteurs du dossier, les délégués qui sont ici, ont été écoutés. Pas tous, dans le sens où ils le souhaitent, mais ils ont été écoutés. Et la concertation que tu as organisée, les réunions que tu as faites dans les secteurs l'on démontré,
- l'abandon du tracé du centre-ville a été pour moi un élément déterminant. Vous avez eu ma position sur ce point, j'ai expliqué pourquoi ma connaissance ancienne du dossier, la position de l'Etat, je pèse mes mots, la position de l'Etat, nous a empêchés d'aller dans le mur. Ce tracé avait 3 défauts, voire 4 majeurs : l'étranglement du Plateau et d'une partie du secteur Sud-Est en bloquant la rue Charles Nodier, était catastrophique. Il faut savoir que, si les bus passent rue Mégevand, si les bus passent rue Mégevand, c'est pour éviter l'étranglement du Sud de la Ville et l'étranglement du Plateau et du Sud-Ouest, c'est pour ça qu'ils passent là, ce n'est pas pour une autre raison. Alors je ne sais pas pourquoi Eric n'aime pas les gens du Plateau et puis il tient à tout prix à les étrangler.

(Rires dans l'Assemblée)

M. LE PRESIDENT.- Il te rend malheureux.

INTERVENANT MASCULIN.- Tu vas les étrangler ?

M. CONTOZ.- Cela ne va pas durer, cela ne va pas durer, j'espère.

M. ALAUZET.- Ils seront étranglés à la montée au lieu d'être étranglés à la descente.

M. CONTOZ.- L'impossibilité sur ce secteur, ce tracé du centre-ville, l'impossibilité d'un fonctionnement humain de la Grande-Rue et ce n'est pas qu'un point de la Grande-Rue. L'impossibilité d'un fonctionnement humain de la Grande-Rue entre la Place du 8 septembre et la Préfecture était déterminante également dans mon opposition.

La transformation de la Place du 8 septembre en une modeste station de métro. Elle mérite mieux que ça cette place historique de Besançon, cette petite place historique de Besançon. Dans le courrier que j'ai adressé à Eric, vous en avez eu copie, Je lui ai cité la Place de l'Homme de fer à Strasbourg. Est-ce qu'on a envie de transformer cette Place du 8 septembre en cette Place de l'Homme de fer, je dirais presque de l'Homme mort de Strasbourg. Elle méritait mieux que ça. Et j'ai la certitude moi que si le projet avait persisté sur le centre-ville, un casus belli se serait installé entre les élus du Plateau et le projet, c'est certain. Voire les élus du Sud-ouest qui allaient se ranger à ce casus belli. Et j'imagine que la solidarité communautaire, notamment périphérique, allait avoir une conséquence sur le comptage des voix pour ce projet.

L'évolution du réseau, avec la perspective de la ligne privilégiée entre la Viotte et Campus-TEMIS, c'est également un point extrêmement important du dossier qu'on nous présente ce soir.

L'évolution du positionnement des parcs-relais tout au long du tracé est également très favorable à une décision, à une décision.

Les perspectives lointaines, il est vrai, mais perspectives réelles de connexion du tram sur la voie ferrée, sur la ligne Viotte-Mouillère-Mamirolle, mais aussi sur la ligne qui va à l'Est, perspectives qui guident inévitablement le choix du matériel que nous ferons tout à l'heure.

Le maintien du réseau GINKO à ce niveau de service pour le périurbain, avec des solutions négociables avec chacune des mairies, que l'on nous a annoncées.

La confirmation d'un financement crédible du dossier. Bien sûr que le VT est en partie payé par des entreprises privées à 50 % en gros. Mais parallèlement ces entreprises viennent de bénéficier d'allègements considérables avec l'évolution de la taxe professionnelle, ne l'oublions pas.

Et puis un autre élément financier extrêmement important et bien sûr que je comprends Christophe LIME qui est soucieux de la charge financière des Bisontins. Mais je crois que si le Président-Maire, le Maire de Besançon n'avait pas mis dans la balance les 20 ou 25 M€ supplémentaires, nous, dans la périphérie, nous, dans les petites communes, on aurait eu du mal de comprendre qu'il n'y avait pas une participation bisontine sur un projet qui structure Besançon. Je crois que c'est important ce que le Maire de Besançon a fait, là, pour la décision et ça il faut le dire.

Alors bien sûr que sur ce projet, certains aspects de ce projet sont amendés, cela a été dit. Sur la circulation automobile, Jean SIMONDON l'a dit, sur l'évolution du cadencement TER, cela a été dit également, mais en Bureau, le Président nous a dit qu'il continuerait d'associer et cela, moi, m'a rassuré.

Alors le tram est un outil de mobilité indispensable, c'est vrai. Les meilleurs, le meilleur pour convaincre nos citoyens, nos concitoyens au transport modal. Et je crois qu'en période de récession, en période de récession nationale, voire européenne, soyons prudents à ne pas stopper tous les investissements. Le Gouvernement fait un Plan de Relance, eh bien peut-être que c'est notre Plan de Relance un peu surdimensionné à nous, mais il ne faut pas hésiter. Je crois que c'est important de ne pas se recroqueviller dans les investissements.

Alors sur l'état du dossier, je le voterai, nous le voterons du côté de Montfaucon pour que la réalisation de ce grand équipement qui est devenu maintenant, alors que j'ai dit il y a quelques mois que l'on votait sans adhérer, que ce projet qui est devenu, j'en suis convaincu, un projet d'agglomération, voie le jour rapidement.

M. LE PRESIDENT.- Jean-Pierre TAILLARD, Maire d'Avanne-Aveney.

M. TAILLARD.- Voilà c'est au complet. Moi j'ai été très concis tout à l'heure, je n'abuserai pas quand même maintenant. La situation de cette Agglomération et de cette ville capitale, c'est quand même quelque chose de paradoxal. La Rocade Ouest, seul 50 % est ouvert aujourd'hui, on nous en livrera vraisemblablement 40 % l'année prochaine. Il manquera toujours pendant 5, 6 ou 7 ans le maillon critique. La Rocade Est, elle n'est pas inscrite dans le PDMI, elle n'est pas inscrite dans le PPRI de l'Agglomération. L'accès à la nouvelle gare TGV par le RDI on nous l'a promis pour 2014 côté Département et la Nationale, on nous a dit : « Plus tard ». Donc aujourd'hui on est clairement dans une situation où cette ville-capitale-agglomération, je ne sais pas comment on va l'appeler doit offrir des perspectives à ses citoyens. C'est clair, c'est net, il n'y a pas d'échappatoire. Alors le TCSP, c'est un choix, la liaison Est-Ouest, c'est la meilleure, ça je crois que tout le monde est d'accord là-dessus. Les critères c'est quand on investit avec des durées de remboursement qui dépassent 30 ans, c'est de ne pas se tromper.

Alors ne pas se tromper cela veut dire un transport qui est efficace, qui est rapide, qui restera tout à fait performant à terme. Avec une particularité, c'est qu'il doit être compatible avec une circulation de transit qui est incontournable dans une ville qui n'a pas les rocade qu'elle pouvait espérer. Donc elle doit laisser, elle doit laisser fonctionner certains transits qui n'ont pas d'autres solutions pour s'exécuter.

Alors, fin 2008, on nous a présenté 3 tracés. On nous a dit, le premier, élus de la périphérie, c'est peut-être pas celui qui vous arrange, parce qu'il passe par le centre-ville, mais laissez aux gens de la Ville qui ont 99 % du tracé chez eux, le soin de choisir, puisque c'est chez eux et on est des bons joueurs. On a vu qu'effectivement, les remarques qui ont été faites, en Bureau, je les ai faites personnellement sur la largeur des tracés, les risques, l'impossibilité de circuler quand il y a des camions de livraison dans la Grande-Rue, de passer les virages, sachant qu'au bord d'un tram, si un tram roule, c'est qu'il roule vite et s'il roule vite, eh bien les piétons ne peuvent pas être à 50 cm d'un tram qui parcourt la Ville dans des rues relativement étroites et avec des circulations alternées, un coup dans un sens, un coup dans l'autre.

Aujourd'hui, les remarques qui ont été faites par les services de l'Architecture ont montré que le circuit par le centre-ville n'était pas opportun, même s'il avait, je dirais, la préférence d'un certain nombre de personnes. Donc aujourd'hui, mon seul regret, c'est qu'on n'ait pas étudié de la même façon les 3 circuits qui avaient été proposés fin 2008 pour pouvoir les mettre en comparaison.

Aujourd'hui on est dans une échéance, on nous dit : « Le projet chiffré, détaillé, sur lequel vous voulez vous prononcer, c'est le circuit des 4 ponts ». Ce circuit des 4 ponts c'est une sorte de compromis entre l'attractivité de la Boucle et des contraintes de rapidité de parcours. Alors il faut se rendre à la raison, il y a certains moments où il faut accepter des compromis. On est aujourd'hui à l'heure du choix, ce qu'on aimerait bien, c'est qu'à cette heure du choix, certaines remarques, certaines ont été prises en compte dans les dernières semaines, d'autres sont encore, à mon avis, à prendre en compte, elles ne sont pas incompatibles avec une décision ce soir. On a parfaitement compris que si le tram fonctionne et c'est ce que l'on souhaite, tous, c'est que, dès l'instant où il va se réaliser, il faut qu'il transporte beaucoup de monde et il faut que les parkings-relais soient de dimensions suffisantes en termes de potentiel. On peut avoir des réalisations échelonnées.

Donc il y a une inquiétude sur la dimension des parkings-relais et donc on souhaite que ce soit intégré dans les préoccupations des évolutions immédiates ou plus tard, ou plus tardives.

Il faut que la zone commerciale la plus dynamique de l'Agglomération, qui se développe le plus, qui est la plus attractive, aujourd'hui on a une desserte, on va dire, un peu acrobatique, il faut qu'elle ait rapidement une desserte digne de ce nom.

Il faut que la liaison avec la gare de Franois, qui est le pontage du circuit sur le réseau ferré, l'autre pontage, soit réellement intégrée, autrement que par une simple déclaration d'intention. C'est quelque chose d'important.

Alors, aujourd'hui, on l'a compris, on nous a expliqué que le financement était jouable et chacun en est convaincu. La seule inquiétude qui règne dans l'esprit des uns et des autres, c'est que tous les chiffrages des infrastructures d'accueil du tram, on sait bien que, finalement, ce qui coûte cher, ce n'est pas les machines qui circulent, ce qui coûte cher c'est toutes les infrastructures d'aménagements urbains. Et donc il est clair qu'aujourd'hui, même si les équipes ont longuement travaillé sur les chiffrages, il faut absolument qu'on s'engage à ce que chaque rubrique de chacune des étapes d'aménagements urbains reste dans les enveloppes qui ont été tracées. Parce que, sinon, on sait que les marges d'autofinancement de l'Agglomération ne permettraient pas d'aller chercher des compléments de financement.

Donc je crois qu'aujourd'hui, si vous me le permettez, je vais vous faire une boutade pour un petit peu détendre l'atmosphère, la seule inquiétude qu'on pourrait vraiment avoir, le Président nous a rappelé qu'à de multiples occasions l'Union des Commerçants du centre-ville avait toujours été opposée à tous les

projets qui ont conduit à des grandes évolutions sur la Ville et après coup, ils ont, je dirais, donné raison aux initiateurs. Alors la seule chose qui pourrait nous inquiéter ce soir, c'est que, pour une fois, ils partagent le projet que porte le Président. Mais on va dire que c'est une boutade et on va peut-être considérer que cela donne l'occasion d'en rire.

Je crois que ce soir il faut se résoudre à passer à l'acte, les citoyens attendent, il faut accepter les compromis et il faut espérer que les remarques qui ont été faites dans un but constructif pourront encore être entendues et prises en compte et ce sera pour le plus grand plaisir de chacun. Voilà le sens des points de vue que j'ai entendus dans le secteur Sud-Ouest et que je rapporte ce soir.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Jean-Pierre. Concernant les parkings, je crois que je l'ai dit, mais on devra encore vérifier encore cela, c'est une attente et c'est une nécessité. D'ailleurs, à l'Ouest, mais aussi au Nord, d'une façon différente sur le Plateau et à l'Est.

Concernant la desserte de Châteaufarine, vous savez qu'elle va être améliorée justement par une ligne de Transport en Commun en Site Propre et que, à terme, mais c'est à terme, ce n'est pas tout de suite, il y a une possibilité, effectivement, d'y aller en tram.

Et puis ce qui me paraît, moi, par contre, plus important rapidement, c'est effectivement la liaison peut-être avec Franois par le tram-train, quand on pourra faire ça. C'est aussi une des raisons pour lesquelles nous avons, je le répète, je le dirai tout à l'heure, nous avons choisi un tram fer plutôt qu'un tram pneus. Joëlle SCHIRRER.

Mme SCHIRRER.- Merci Monsieur le Président. Si l'hirondelle ne fait pas le printemps, le tram ne peut à lui seul représenter la politique des transports du Grand Besançon. Son tracé d'Ouest en Est sera la colonne vertébrale, comme le disait Bernard MOYSE, de la politique des transports de l'Agglomération. Mais qui dit colonne vertébrale implique qu'il y ait des membres qui s'y rattachent. Le réseau de bus GINKO ne va pas disparaître, il sera réorganisé de façon à ne pas laisser pour compte une fraction de la population et tout en réduisant, quand même, le passage des bus dans l'hyper-centre. Rappelons que la politique des transports en commun a eu et a encore une fonction sociale, bien avant les préoccupations actuelles et déterminantes d'économiser de l'énergie et de préserver l'environnement.

Pour parler de la communauté universitaire qui devait être le sujet de mon intervention de ce soir, je serai très brève, parce que le Président a développé les circuits et a répondu aux demandes de cette communauté qui se trouvait un peu à l'écart de certaines lignes de bus qui pouvaient être plus performantes. Mais je rappelle que la population étudiante, UFR seulement, représente 17 000 étudiants et il y a 8 000 personnels. Cela veut dire que nous avons un ensemble de 25 000 personnes. C'est l'équivalent, quand même, d'une petite ville. Donc elle apporte jeunesse et dynamisme à notre Agglomération et à ce titre, elle doit être l'objet d'attentions un peu particulières. D'autant qu'elle se situe non pas comme dans certaines villes universitaires sur un seul campus, mais sur des pôles géographiques disséminés. Soit par leurs activités de formation, soit par la recherche, soit par l'hébergement. Je suis heureuse et je transmets le contentement, tant des universitaires que de la Fédération des Associations Etudiants, la BAF qui a manifesté son contentement pour les ajustements qu'il y a eu sur les tracés bus à développement en site propre.

Je ne les rappelle pas, puisqu'ils ont été dit, je ne rappelle pas non plus les usagers qui sont nombreux, pour les étudiants de l'UFR Médecine-Pharmacie, eux, ils pourront emprunter le tram depuis Minjoz.

Le nouveau visage des transports en commun de notre Agglomération témoigne d'une ambition bien supérieure à celle que d'aucuns voudraient réduire à du marketing urbain.

M. LE PRESIDENT.- Merci, je suis heureux que tu nous retransmette la satisfaction des étudiants, quand même parce que c'est important, il y en a 17 000 dans cette ville et aussi des universitaires, je ne sais pas si c'est ceux du Président, mais en tout cas du Président de l'Université. Je te remercie Joëlle. Madame PEQUIGNOT... Alors, ensuite, pour qu'ils se préparent :

Monsieur SASSARD,

Lazhar HAKKAR,

Philippe, il est où ? J'ai noté Philippe, je ne sais plus qui c'est. Philippe GUILLAUME, oui, j'ai noté, je n'ai pas eu le temps, Philippe GUILLAUME,

Françoise PRESSE,

Michel BITARD

Marcel FELT

Marie-Odile CRABBE-DIAWARA

Bernard GAVIGNET

Voilà (Protestations dans la salle)

M. LE PRESIDENT.- Attendez, on a encore, attendez, tu veux aussi dire quelque chose ? Claude VOIDEY, bon, je t'ai rajouté. Est-ce que je peux vous demander d'être un peu courts, on a quand même déjà dit beaucoup de choses, moi je veux que tout le monde s'exprime... Yves, non mais je t'ai noté, t'es noté, après. Bon, écoutez, moi je ne peux pas empêcher les gens de prendre la parole. De toute façon il n'y a qu'une prise de parole, on n'en fera pas deux, parce qu'on ne s'en sortira pas. Bon, Madame PEQUIGNOT, essayez de concentrer. Moi-même je ne dis plus rien, vous voyez. C'est dur pour moi, mais...

Mme PEQUIGNOT.- Merci Monsieur le Président. Mais je suis un peu étonnée parce que Edouard SASSARD avait demandé la parole avant...

M. LE PRESIDENT.- Madame PEQUIGNOT, vous avez la parole.

Mme PEQUIGNOT.- Très bien. Pour ma part, je n'avais pas spécialement prévu d'intervenir ce soir...

(Brouhaha)

M. LE PRESIDENT.- Alors ne vous privez pas de votre temps d'intervention.

Mme PEQUIGNOT.- Je souhaitais surtout, je souhaitais surtout faire un commentaire, apporter justement un complément par rapport à l'intervention qu'allait faire Edouard. Mais bon, je vais vous livrer ici ce commentaire.

Alors dans les motivations qui ont conduit à la mise en place, en tout cas au choix du TCSP, on a évoqué le développement économique. On sait que 40 %, dans certains quartiers de la CAGB, notamment du côté de Besançon, nous avons des poches de chômage à plus de 40 %. Des secteurs entiers, sinistrés, la pauvreté et la misère qui explosent dans certains de nos quartiers. Des faillites d'entreprises, en 2008, plus de 100 faillites et en 2009 bien plus encore. Alors, bien sûr le surendettement des familles qui progresse, et donc vous dites, ce qui fait que j'ai été sensible à l'argument : « *Le TCSP tram, pour booster le développement économique de la CAGB* » j'avoue que c'est particulièrement, c'est particulièrement fort.

Par contre, vous semblez dire que seul le TCSP tramway est capable de booster la création d'emplois, alors que des villes comme Belfort, sans tram, avec des bus simples, même pas en site propre, enregistrent d'excellents résultats sur le plan économique, confère un article du mois de juin paru dans « la Presse bisontine ». Une étude montrant le développement justement de TECHN'HOM, TECHN'HOM à Belfort contre TEMIS par exemple à Besançon, qui montre que TECHN'HOM à Belfort, c'est plus de 7 000 emplois contre 145 pour TEMIS. Et là c'est une ville, effectivement, sans TCSP tram.

On peut donc logiquement penser qu'un TCSP, on peut penser logiquement qu'un TCSP bus propre, un TCSP bus propre nous permettrait d'être plus rapidement opérationnels fin 2011 contre 2014. Puisque vous conditionnez votre efficacité dans le domaine économique, dans le domaine de l'emploi et de la lutte contre la pauvreté dans la CAGB à la mise en service du tram, qui permettrait enfin d'attirer les belles entreprises, comme GENERAL ELECTRIC, ALSTOM. Les habitants de la CAGB, notamment ceux de Besançon et certains quartiers, vraiment, qui souffrent en ce moment, pourront-ils attendre 2014 ? L'urgence écologique, économique et sociale ne doit-elle pas nous dicter la solution la plus rapidement opérationnelle que le TCSP ? C'est-à-dire le TCSP bus, livrable fin 2011, exactement la même solution que vous avez choisie, à juste titre, pour la Bouloie. On ne peut quand même pas penser que ce qui est bon pour la Bouloie ne l'est pas pour les autres habitants de la CAGB. D'ailleurs vous avez dit que le bus ne coûtait rien, le tronçon de la Bouloie, ça ne coûte rien, d'où l'intérêt. Si c'est gratuit, c'est vraiment intéressant, qu'on s'y arrête.

Cette solution offre par ailleurs l'avantage, en tout cas, pour l'ensemble, on l'a quand même chiffré, on l'avait présenté ici même, TCSP donc bus propre, bien sûr, 100 M€ contre 228. Avec comme ultime avantage un moindre recours à l'emprunt. Comme vous le savez, les emprunts d'aujourd'hui sont les impôts de demain. A l'heure où le désendettement de l'Etat et des collectivités...

M. LE PRESIDENT.- Chut, s'il vous plaît, il n'y a plus que 17 intervenants...

Mme PEQUIGNOT.- est fortement déconseillé, dans le cadre de la solidarité avec les générations futures, les enfants de la CAGB devront-ils assumer notre choix d'aujourd'hui qui me semble au-dessus de nos moyens ?

M. LE PRESIDENT.- Je vous remercie Madame.

Mme PEQUIGNOT.- J'ai une petite question pour vous, Monsieur le Président. Vous avez dit : « nous devons faire un tram, parce que toutes les villes en ont un ».

M. LE PRESIDENT.- Non, je n'ai pas dit ça.

Mme PEQUIGNOT.- Si, je l'ai entendu.

M. LE PRESIDENT.- Vous avez mal entendu, Madame.

Mme PEQUIGNOT.- Si, si, je l'ai entendu à plusieurs reprises.

M. LE PRESIDENT.- J'ai dit, nous allons faire un...

Mme PEQUIGNOT.- A plusieurs reprises...

M. LE PRESIDENT.- Non, non. Bon, allez-y, posez votre question.

Mme PEQUIGNOT.- Je vous pose une question : en tant que citoyen achèteriez-vous une Ferrari au prétexte que tous vos voisins en possèdent une ?

(Brouhaha dans l'Assemblée)

M. LE PRESIDENT.- Non, Madame. Je ne voyage qu'en jet privé.

(Applaudissements)

Mme PEQUIGNOT.- Sans avoir, sans avoir au préalable vérifié que vos moyens sont en adéquation ? Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT.- Mais j'envisage de rester à Saint Ferjeux et je n'agrandirai pas ma maison. Ma famille s'y oppose. Bien, Monsieur SASSARD.

M. SASSARD.- Je vous remercie de la transition. Je vous remercie de la transition classe ! Très bien, merci. Monsieur le Président et chers collègues. Au bout de 2 ans de débats, de rebondissements perpétuels, d'événements inattendus, le feuilleton concernant le tramway de Besançon vit un nouvel épisode ce 30 juin. La mauvaise gestion du dossier, en termes d'explications, d'échanges, de communication, votre absence volontaire à un débat télévisé qui aurait pu éclairer le plus grand nombre, fera date pour les habitants de l'Agglomération qui n'ont, pour la plupart, rien compris du projet et de son intérêt et qui, pour cette raison, ne vivent pas et ne partagent pas naturellement votre tramway.

Mais contrairement au précédent débat qui avait lieu fin du XIX^e siècle pour le 1^{er} tram en 1897, un élément a évolué, c'est le lieu de décisions, autrefois le Conseil Municipal et aujourd'hui la CAGB, la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon. Heureusement pour vous, parce que vous ne seriez pas certain d'obtenir la majorité des voix au sein de votre Conseil Municipal.

M. LE PRESIDENT.- Ah si.

M. SASSARD.- Ainsi, au regard de la position des groupes, après la présentation de votre projet définitif, l'UMP, le MODEM, le PC et les Verts votent « Contre ». L'opposition, l'opposition et une partie de la majorité partagent, une fois n'est pas coutume, des interrogations sur le coût et l'intérêt du projet. Cet état de fait devrait tous nous interroger chers collègues. Puisque le tracé du tramway est principalement bisontin, 90 % du parcours, mais le financement est réalisé par l'ensemble de l'Agglomération bisontine. Ce qu'on pourrait supposer être tout à l'avantage des élus bisontins. Et pourtant la majorité des groupes du Conseil Municipal est contre, à droite comme à gauche. Cet état de fait, jamais vous n'en avez tenu compte.

Vous n'avez pas plus écouté les principaux financeurs, ni les Bisontins pour la subvention de 30 M€ de la Ville de Besançon, à l'attention de ce projet. 30 M€ qui deviennent au fur et à mesure 50 M€, comme vous l'avez confirmé. Et pourtant, je le rappelle, la majorité des groupes du Conseil Municipal est contre.

Les acteurs économiques, créateurs d'emplois et de richesses, vous n'avez pas écouté, excusez-moi, les acteurs économiques, créateurs d'emplois et de richesses.

Une pétition contre le tramway vous a été déposée depuis 1 an et demi, il y a un an et demi, par les différents entrepreneurs et créateurs d'entreprises. Vous faites payer les entreprises qui ne profiteront même pas du tramway. Je vous donne un seul exemple, la ZAC Châteaufarine, 1^{ère} zone d'activités franc-comtoise, 1^{ère} zone d'activités franc-comtoise, pour la notoriété, il était logique que le tramway passe par la ZAC Châteaufarine. Il n'y passe pas, ni par le Parc Lafayette, ni par TEMIS.

Vous avez augmenté de 38 % la taxe de Versement Transport pesant sur les entreprises en pleine période de crise. Je rappelle que la taxe Versement Transport impose la masse salariale de l'entreprise, donc augmente le coût du travail, pure folie dans un contexte actuel et avec un taux de demandeurs d'emplois à Besançon qui a augmenté entre 2008 et 2009 de 39 % chez les hommes et de 36 % chez les moins de 26 ans. A titre d'exemple, pour une entreprise de 150 salariés, c'est + 25 000 € à régler en un an, + 25 000 € à régler en un an.

Et tout cela pour financer un projet de 200 M€ qui est passé à 228 M€ pour des raisons de modifications de tracé, soit + 15 % en 6 mois, + 15 % en 6 mois. Evidemment il faudra rajouter les travaux du Pont Canot et Battant et les travaux à réaliser pour mettre en voies réservées les bus prévus, devant relier la gare Viotte au Campus de la Bouloie et à TEMIS.

En réalité, vous nous demandez de vous signer un chèque en blanc. Nous, les délégués communautaires, à la date du 30 juin.

En réponse, régulièrement vous donnez comme argument : « une capitale régionale pour garder son statut doit avoir un tramway » Ce serait si simple. La notoriété de la capitale régionale tiendrait alors à la réalisation d'un tramway, grâce à l'imposition des Bisontins et des entrepreneurs.

Je vais vous donner un contre-exemple. La Fédération Nationale, qui a été citée tout à l'heure, des Travaux Publics, a réalisé un sondage, en début 2010, où ils demandent aux Francs-Comtois de classer les projets par ordre d'importance. C'est « L'Est Républicain » du 12 mars 2010. Sur 9 grands projets : TGV, renforcement et sécurisation du réseau de transport d'électricité, aménagement de la RN 57, etc., le projet, donc ils ont donné ces projets là. Les projets, par ordre d'intérêt décroissant ont été positionnés...

M. LE PRESIDENT.- De quelle fédération dites-vous, je n'ai pas suivi, je n'ai pas suivi. Quelle Fédération ?

M. SASSARD.- Fédération Nationale des Travaux Publics. 6^{ème}, 6^{ème}, 6^{ème} position : création d'une ligne de tramway à Besançon, 30 % pour les Francs-comtois, 30 %. Et ce qui est encore plus intéressant, projet de bus en site propre, à Montbéliard, 27 %. Ce qui est assez étonnant, c'est qu'on voit que, nous, à 30 %, on n'est quand même pas à un taux de notoriété très important et que le mieux, c'est que le projet de bus en site propre à Montbéliard, c'est 27 %. Moi je trouve que pour un projet, leur projet est estimé à 100 M€, le notre est à 228 M€, cela fait cher le poids de notoriété.

2^{ème} argument : le tramway est créateur d'emplois et de développement économique. Heureusement, heureusement, avec un investissement à 228 M€ que ça va créer des emplois au moins pour les entreprises du bâtiment. Mais combien précisément ? En contrepartie d'un investissement de 228 M€ qu'attendons-nous comme création d'emplois dans le bassin de Besançon et comme développement économique en général ? Les Bisontins et les entrepreneurs qui payent le tramway, que peuvent-ils concrètement attendre en termes d'emplois et de développement économique. Pouvez-vous nous préciser vos projections, quelles évaluations seront faites ? Sur quelles bases ? Je vous rappelle que les villes souvent citées comme des succès, Montpellier ou Nantes, connaissaient une dynamique avant l'arrivée du tramway. L'effet miracle n'existe pas, malheureusement.

A l'inverse, notre proposition était basée sur du bon sens, à savoir réaliser un Transport en Commun en Site Propre efficace, de qualité, mais qui corresponde à un budget réaliste. Pas plus de 100 M€ et qui permette de diminuer la taxe de Versement Transports de 1,80 à 1,3 % pour laisser respirer les entreprises et leur permettre d'embaucher de nouveau pour devenir un territoire attractif.

C'est de cette façon que l'on crée de l'emploi et pas l'inverse. Avant d'envisager de réaliser un tramway, il faut créer de la richesse, du travail, il faut faire venir les investisseurs et ensuite, si nous en avons les moyens, alors, les investissements importants seront possibles, les ménages et les entreprises font de cette façon, pourquoi les collectivités non ?

Chers collègues, pour terminer, nous sommes face à un choix important et déterminant pour notre Agglomération. Les alternatives de Transport en Commun en Site Propre existent et existaient à un coût inférieur et qui nous permettaient de garder des capacités financières pour développer notre économie et nos emplois dans une compétition entre les territoires qui est féroce. Néanmoins, si ce projet devait être voté majoritairement, je vous demande, Monsieur le Président, de vous engager sur 3 points précis :

- Le 1^{er} point, est-ce que vous pouvez nous assurer que la taxe de Versement Transport restera à 1,8 % ? Et n'augmentera jamais, même si la décision législative le permettait. Il était envisagé de pouvoir la monter à 2,2, 2,3, c'est-à-dire que la taxe Versement Transport sera figée à 1,8. Pouvez-vous prendre cet engagement vis-à-vis des entrepreneurs ? 1^{er} point,
- 2^{ème} point, vis-à-vis des habitants, il a été question d'une taxe sur le rail. C'est-à-dire une taxe qui imposerait à un habitant qui vendrait sa maison, alors qu'il vit à proximité d'une station de tramway, à peu près 600 m de rayon, considérant qu'il y aurait de la plus-value. Appliquerez-vous cette taxe si elle est mise en place ?,
- 3^{ème} point. Il y a une bonne pratique qui s'est installée depuis 2 ans, c'est la nomination comme Président des Finances de l'Assemblée Nationale d'une personne de gauche, alors que le Gouvernement est de droite. Puisque cela a été Didier MIGAUD et désormais Jérôme CAHUZAC. De la même façon, Didier MIGAUD, député du Parti Socialiste a été nommé Président de la Cour des Comptes à la suite de Philippe SEGUIN. Monsieur le Président, acceptez-vous, pour une totale transparence et neutralité de créer une commission pour le suivi des dépenses et des finances relatives au tramway, avec comme président de cette commission, un élu de notre Assemblée qui a voté « contre » et qui soit en charge du contrôle des dépenses et des finances. Ce serait un acte fort d'engagement vis-à-vis de notre Agglomération. Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT.- Ecoutez, Monsieur, Monsieur, j'allais dire Monsieur JOYANDET, excusez-moi, Monsieur SASSARD, je me trompe toujours, entre lui et son beau-père, je me trompe. Monsieur SASSARD, Monsieur SASSARD, que vous veniez, vous, me donner des leçons de transparence financière aujourd'hui, quand même, là aussi, c'est un peu fort. Et puis je vais vous faire un aveu. Le Vice-Président, 1^{er} Vice-Président délégué chez les Finances, moi, je ne sais pas s'il est de gauche ou s'il est de droite, figurez-vous que je ne lui ai jamais demandé. Il est à... c'est indécent, oui, il est de Serre-les-Sapins, voilà.

(Rires dans l'Assemblée).

Eh oui, il est de Serre-les-Sapins (applaudissements) voilà. Et pour moi ça me suffit. Ça me suffit, Gabriel BAULIEU, tous mes Vice-Présidents ici, je ne sais pas, un ou deux peut-être je le sais, mais la quasi, non, Bernard GAVIGNET, tu souris devant moi, je ne sais pas, Marcel FELT, je ne sais pas (Rires) Non ! Toi peut-être, peut-être toi. GUYEN, je n'en sais rien, moi.

Attendez, simplement, dans cette Assemblée, il y a une règle absolue, on ne fait pas ça comme ça. Marcel FELT, justement, peut dire que lorsque j'ai donné des responsabilités, je n'ai pas parlé d'opinion politique, jamais. Et je vous donne, je m'engage à dire, effectivement, je ne connais pas la couleur politique de Gabriel BAULIEU, je ne la connais pas et en plus je m'en moque. Premièrement. Deuxièmement, il faut être un peu culotté, il faut faire attention quand on manipule les chiffres, on dit : « vous avez augmenté de 38 % la taxe » oui, elle est passée de 1,05 à 1,80, cela fait 38 %. Vous devriez dire, dans le même temps aussi, de combien a diminué la Taxe Professionnelle pour certaines entreprises qui va se traduire par des efforts supplémentaires qu'on va demander aux départements et qu'on va demander aux agglomérations, puisqu'il y a un transfert de charges. Des entreprises sur l'habitant et ça c'est le Gouvernement qui va le faire.

Quand vous dites aussi, quand vous dites aussi : « Est-ce que vous vous engagez à ne pas l'augmenter ? » donc je l'ai déjà dit, et en plus, vous me demandez que je m'engage, vous, vous vous engagez que le Gouvernement que vous soutenez, Monsieur SASSARD, il ne va pas la faire passer un peu plus pour transférer les charges, un peu plus qu'il le fait actuellement, c'est déjà pas mal, sur les collectivités, vous vous engagez ? Non. Quant à l'impôt sur le rail, vous savez ce que c'est, donc vous dites : « Je ne vais pas l'appliquer » ce sont vos amis au Gouvernement qui sont en train de le mettre en place. Pour quoi faire ? Pour dire effectivement quand il y a une zone qui est en jachère. Si un terrain qui est en jachère devient un terrain urbanisé qui prend une grande valeur, il est peut-être un peu normal qu'effectivement, ceux dont le prix du terrain a passé de 2 € à beaucoup plus, ils peuvent payer un petit peu, c'est vous qui le dites ça, vos amis. Et vous voulez me demander de ne pas faire ce que vos amis, eux, nous imposent de faire par voie législative, quand même.

Puis quand vous parlez du tramway, je vous répète que, Avignon, par exemple, cela ne vous choque pas, mais ça vous choque ici. Je vais vous dire le problème, où il est. C'est que vous vous trompez. Parce que vous pensez que le projet de tram c'est un projet qui est impopulaire et vous voulez surfer là-dessus, parce que ce projet vous le pensez impopulaire. Pour vous refaire un peu une santé. Détrompez-vous, maintenant que nous expliquons ce projet va devenir populaire. Et avant je n'expliquais pas, parce que nous n'avions pas suffisamment d'informations. Dans toutes les villes où il y a un tram, dans toutes les villes les gens sont satisfaits, une fois passée la période très difficile de travaux. Voilà ce que je voulais dire, le reste j'ai déjà répondu. Je ne vais pas encore vous répondre. De toute façon, vous le comprenez, vous ne voulez pas comprendre, vous me dites encore : « Il faut garder la capacité financière pour investir sur d'autres travaux ». Je l'ai dit dans mes propos préliminaires, je l'ai dit à Philippe GONON et vous, vous remettez ça, encore une couche en disant : « Il faut garder l'argent du tram pour faire autre chose » alors que je l'ai déjà dit au moins 3 fois ce soir que ce n'était pas possible, donc vous ne voulez pas entendre.

Quant à la Fédération Nationale des Travaux Publics, dont vous dites que le tram, cela ne les intéresse pas, je vous invite à lire la lettre qu'ils viennent d'envoyer à tous les délégués communautaires où ils demandent effectivement aux délégués communautaires de voter le tram. Vous ne l'avez pas. Tenez, faites passer la lettre à Monsieur SASSARD s'il ne l'a pas. Eh bien alors, il ne faut pas qu'il dise que les Travaux Publics sont contre.

Bien, le débat je l'arrête là, parce que, il est déjà tard, Lazhar, tu es court, toi, généralement.

M. HAKKAR.- J'essaie d'être court et concis pour ne pas aller plus loin dans la blague saugrenue. Merci Monsieur le Président, comme la plupart des élus de cette Assemblée, j'imagine, j'ai été interpellé ces derniers mois par nombre de nos concitoyens et quand je dis concitoyens, je pense évidemment à l'ensemble des habitants de l'Agglo.

Et si je me positionne comme un élu de l'Agglo, ce n'est pas uniquement parce que c'est la règle au sein de cette Assemblée, mais aussi parce que j'ai la chance, je ne pense pas être le seul ici, de connaître au moins une famille dans 90 % des communes de l'Agglo et je ne vous parle pas des terrains de foot que je connais par cœur, je pourrais même vous citer les communes où il n'y en a pas.

Dans l'autre sens, les élus de l'Agglo et leurs administrés connaissent parfaitement la ville-centre. Je profite de l'occasion, parce que j'interviens peu, pour faire l'éloge de l'Agglo, en ce sens qu'elle permet, ce que je pense être une identité de vie, de projets et d'avenir. Revenons à ce que je disais tout à l'heure, j'ai donc été interpellé par nos concitoyens, je vais redire peut-être des choses, je ne vais pas m'étendre là-dessus, on a parlé de l'impact financier sur la Taxe d'Habitation, on a parlé de la desserte du pôle TEMIS, Université de la Bouloie, Joëlle SCHIRRER en a largement parlé. On m'a parlée également de la disparition d'une partie des arbres du quai Veil Picard, on en a également parlée avec l'encorbellement. Mais il y a une question qui est peut-être prématurée, mais qui me semble quand même pertinente, c'est l'impact en ce concerne, c'est l'impact des travaux, en ce qui concerne l'emploi local et bien sûr la possibilité ou non d'appliquer la clause d'insertion.

En tout cas, pour résumer, dans ce que j'ai rencontré, moi, à mon niveau, je traîne pas mal, si effectivement j'ai rencontré des inquiétudes, je n'ai pas perçu d'opposition nette par rapport à ce projet.

Et puis enfin, par ailleurs, on parle de projet, mais derrière ce projet il y a des hommes et des femmes qui le portent. Je pense en particulier à Jean-Claude ROY, je vais vous raconter une petite anecdote, même s'il est tard. J'ai rencontré Jean-Claude ROY il y a quelques années, sur un terrain de football, c'est un petit peu la mode de parler de foot en ce moment. Il était capitaine et libéraux, je ne l'invente pas, de l'équipe des cheminots. Et moi j'étais un attaquant, valeureux certes, de l'équipe de l'Hôpital. Eh bien je me souviens de la rigueur et de l'efficacité avec laquelle il menait son équipe. Et puis, depuis 2 ans que j'ai la chance d'être élu, parce que, Mesdames et Messieurs, c'est une chance, même si on a des responsabilités, et aussi un privilège, depuis 2 ans que je le côtoie au quotidien, j'ai pu constater, j'ai pu observer sa rigueur scientifique, son honnêteté intellectuelle, je pèse mes mots et son sens aigu de l'intérêt général et donc des deniers publics.

J'aimerais aussi remercier les services de la Ville et de l'Agglo, la Commission Transports de l'Agglo et bien sûr, outre Jean-Claude ROY, Gabriel BAULIEU et le Président FOUSSERET qui n'ont pas, à mon sens, la réputation d'être des responsables ayant l'habitude de gaspiller l'argent public.

Alors pour faire court et pour vous dire qu'en ce qui me concerne, au-delà de l'aspect technique et financier, je fais confiance aux femmes et aux hommes qui, au sein de cette Agglomération et également à la Ville, ont instruit ce dossier, ont instruit ce projet, qui permettra, je l'espère, moi, de structurer l'ensemble de l'Agglomération, d'accompagner son développement économique, de diminuer les frais de carburants et de déplacements de nos concitoyens, de diminuer également les gaz à effet de serre, et pour toutes ces raisons, je tenais à vous dire, mes chers collègues, que je vote pour ce projet qui mérite à mon avis, mais c'est mon simple avis, si ce n'est l'unanimité, au moins une large adhésion de vous toutes et de vous tous. Merci.

M. LE PRESIDENT.- Merci Docteur Lazhar, comme on t'appelle, quand on t'appelle ici sur Besançon. Merci Lazhar. Donc pour la clause d'insertion, effectivement, on peut penser qu'il y aura, simplement au niveau des Travaux Publics, 500 emplois en pointe qui seront créés, nous serons très attentifs à la clause d'insertion, tu as raison de le rappeler. Tout comme lorsque nous discuterons avec l'entreprise qui sera retenue tout à l'heure, je l'espère, j'insisterai pour qu'il y ait aussi des retombées locales, puisque nous sommes ici dans un pays où on n'a pas encore envisagé cela, dans un pays où l'on fait de la sous-traitance automobile, il y a même des gens qui font des moteurs, pas loin.

Nous insisterons pour qu'il y ait des retombées locales en matière d'économie. Mais ça c'est une négociation que l'on doit mener après, pour l'instant nous n'en sommes pas là. Philippe GUILLAUME.

M. GUILLAUME.- Oui, je voudrais vous dire quelques mots sur, apporter quelques précisions sur, je suis membre de...

M. LE PRESIDENT.- de Châtillon, j'ai oublié de dire...

M. GUILLAUME.- Voilà, de Châtillon-le-Duc, membre de la Commission Transports à la CAGB, donc je souhaiterais apporter quelques précisions sur deux points, qui, à mon avis, n'ont pas été beaucoup évoqués ce soir.

Donc, d'abord, la spécificité du réseau de transports en commun de Besançon. Certains le savent sans doute, Besançon en 1971 a été choisie comme ville pilote pour les transports, parce qu'il y avait un réseau moribond. Et puis une politique volontariste de transports en commun a été effectuée. Tous les choix qui ont été faits, que vous connaissez, le réseau de Besançon a été longtemps un réseau exemplaire. On venait de l'Europe, on venait de certains pays du Monde pour voir les aspects novateurs du réseau bisontin. Résultat de tout cela, Besançon s'est hissée 2^{ème} ville de France pour la fréquentation de son réseau transports. C'est-à-dire que si vous regardez les chiffres, Besançon est à 180 voyages par an par habitant. Donc 1^{ère} ville de Province. Je ne veux pas vous citer les autres villes puisqu'elles sont après, mais vous avez Lyon qui va à 158 de fréquentation, Strasbourg, 146, etc., Grenoble, 144. Donc la spécificité bisontine, bien sûr on ne brille pas par la population, par l'importance, mais c'est la fréquentation du réseau, c'est la façon dont les habitants se sont appropriés leurs transports en commun. Et ça je crois que c'est un point fort pour Besançon et le projet d'avenir du tramway.

Ensuite, je voulais parler de l'aspect énergétique, seul Eric en a parlé. Alors l'aspect énergétique, l'avantage du tramway fer par rapport au système bus, il faut savoir que le roulement ferroviaire du tramway fait sur fer, est nettement moins consommateur d'énergie que le roulement sur pneus. A titre de comparaison ces chiffres que je vais vous citer viennent du CERTU, Centre d'Etudes et de Recherches sur les Transports, qui dépend du Ministère des Transports. Il faut savoir qu'un poids lourd ou un bus consomme un plein sur 3 en énergie perdue dans la déformation des pneus. C'est confirmé, vous pouvez aller sur le site Michelin, c'est dit également.

Donc si on regarde, on a parlé tout à l'heure, d'urgence énergétique, et c'est le cas. Un bus consomme 45 litres de gasoil aux 100 km, kilométrage moyen annuel, 40 000 km, donc cela fait 18 000 litres de gasoil par an, donc 6 000 qui partent en pure perte, en surconsommation par rapport à un système tramway fer, pour 1 bus. Je vous fais grâce des calculs, surtout les bus bisontins.

Si on regarde plus finement les consommations, donc j'insiste sur l'aspect énergétique, parce que le problème est important. Pour une automobile, 77 grammes équivalent pétrole par km, 1 bus, 7,0 donc 7 GEP et le tramway, 5,2 c'est-à-dire 30 % de consommation énergétique en moins. Pour le CO₂ qui est important, voiture : 141 g par km par passager, bus : 97 g et tramway : 9 g.

M. LE PRESIDENT.- S'il vous plaît, je vous demande un peu d'attention. Je sais qu'il reste encore 13 intervenants, mais cela va accélérer.

M. GUILLAUME.- Je termine, voilà, 9 fois moins que le bus en production de CO₂ pour le tramway. Je ne vous parle pas des pneumatiques, on n'en a pas parlé.

M. LE PRESIDENT.- Non (Rires)

M. GUILLAUME.- Sachez que les coûts sont très importants, voilà.

M. LE PRESIDENT.- Cela dit, mon cher Philippe, je crois que c'est important ce que vient de dire Philippe GUILLAUME, oui, c'est important, parce que l'aspect énergétique, l'aspect effectivement consommation moindre d'énergie que bilan carbone, c'est quelque chose d'important et je te remercie de l'avoir rappelé. Tu avais terminé ou je peux ? Bon, je te remercie. Françoise PRESSE.

Mme PRESSE.- Merci Président et je veux être courte. Je voulais attirer votre attention sur deux vues qui ont été présentées au cours de ce rapport ce soir et qui sont, premièrement une vue perspective sur la promenade Quai Veil Picard et d'autre part la vue en coupe. Tout d'abord, pour vous faire remarquer que si nous votons ce rapport ce soir, eh bien c'est que nous votons en même temps l'abattage des arbres du Quai Veil Picard puisqu'ils ne figurent plus sur les différentes représentations. Les arbres...

M. LE PRESIDENT.- Attendez... s'il vous plait !

Mme PRESSE.- Même si vous n'aimez pas les arbres, c'est votre problème. Par contre, on a bien vu qu'apparaissait une belle ligne d'arbres de 6 m de haut, comme tu l'as indiqué...

M. LE PRESIDENT.- Oui, 5,80 m peut-être, je ne sais pas, à peu près 6 m.

Mme PRESSE.- Ce n'est pas la ..., je sais. Simplement pour dire que, à la partie visible de ces arbres correspond la partie invisible. Celle qui n'est pas représentée sur la coupe pour la bonne raison que les racines ne peuvent pas y figurer puisqu'elles tombent dans le mur de contrefort du quai et que cette ligne d'arbre elle est à 1 m plus près du fleuve que les arbres actuels.

M. LE PRESIDENT.- Non, non.

Mme PRESSE.- Donc tout simplement pour dire que cette vue, avec ces arbres est un leurre pour faire vendre mieux...

M. LE PRESIDENT.- Non, non.

Mme PRESSE.- ... un tracé et techniquement je dis que ceci ne passera pas, parce que les arbres ne pourront pas vivre. Regardez très bien, regardez très bien ce système racinaire avec des racines qui devront partir d'un seul côté sous la chaussée et qui de l'autre côté tombent dans la construction...

M. LE PRESIDENT.- Non, nulle part.

Mme PRESSE.- Ce genre de végétal n'existe pas.

M. LE PRESIDENT.- Alors je vais dire à Françoise PRESSE, je n'aime pas que l'on dise que je mens, c'est peut-être pas ce que tu dis, mais ce que tu fais supposer. Ici on voit très bien que les arbres sont exactement au même endroit qu'actuellement, puisque le quai il n'a pas bougé. Mais ne dis pas : « Pas du tout ! »

Mme PRESSE.- Pas du tout ! Cela m'a été confirmé par les services.

M. LE PRESIDENT.- Mais pas du tout ! Voilà, les arbres ils sont là. Alors ? Eh bien tu me donneras le nom de quelqu'un de nos services qui t'a dit ça déjà. Parce que si les services te donnent des informations, si les Espaces Verts, je vais quand même demander au Directeur des Espaces Verts qu'il me confirme cela, parce que si les informations qu'on donne à la Directrice, que l'on donne au Maire sur ces vues ici ne sont pas les mêmes que celles qu'on donne à l'adjointe, cela va poser un problème de Direction aux Espaces Verts. Oui, oui, oui, oui. Non, non, mais attendez, oui, oui, parce que ce n'est pas, moi je suis désolé, il y a une chose...

Mme PRESSE.- Il ne s'agit pas du Directeur des Espaces Verts de la Ville.

M. LE PRESIDENT.- Oui, oui, bien sûr, tu parles. Bon, alors qui est-ce qui t'a dit ça.

Mme PRESSE.- J'ai pris mes renseignements uniquement à l'Agglomération.

M. LE PRESIDENT.- Alors, écoutez, on va se calmer, on va se calmer, chers amis. Moi je suis quelqu'un de transparent, je ne vais pas arriver à 63 ans, pour me faire traiter de menteur. Ici, ce que je vous dis, c'est de toute bonne foi. Voilà à quoi cela correspond. Ceci ici, c'est quelque chose qui va venir ici et continuer là. Et on ne va pas attaquer, comme on l'a dit. On s'appuie là-dessus, c'est une espèce de contrepoids qui va permettre de garder ça, on va être appuyé comme ça. C'est ce que m'ont dit les services. Moi j'ai la faiblesse de croire ce que disent les services. Donc, si les services, tu as dit : « les services des Espaces Verts » ...

Mme PRESSE.- Non.

M. LE PRESIDENT.- C'est ce que tu as dit, ce débat est enregistré.

Mme PRESSE.- (Inaudible)

M. LE PRESIDENT.- Alors, si ce sont les Espaces Verts qui ont donné ces informations, il va falloir qu'ils viennent m'en rendre compte, ils viendront m'en rendre compte. Ils m'expliqueront pourquoi, on me propose, parce que, moi, ces vues là, je ne suis pas allé les valider, je ne suis pas allé les valider. Quant à la qualité des arbres, la qualité des arbres, il faut effectivement penser qu'il y aura 120 arbres, s'il vous plaît, il y aura 45 arbres, pas 120, qui vont être coupés. Ces arbres ils ont combien, je crois, on m'a dit, 120 ans. On va couper des arbres de 120 ans dont certains sont malades, on est en train de leur passer une tomographie. Donc certains sont malades. Eh bien moi, effectivement, j'assume publiquement le choix suivant ce soir, c'est que je préfère économiser 80 000 tonnes en 30 ans de CO₂ que de garder des arbres qui, de toute façon, devront être abattus et remplacés dans moins de 20 ans. Et nous les abattons peut-être un peu plus tôt et nous les remplacerons par des arbres comme cela. Donc j'assume

ce choix de remplacer des arbres de 120 ans par d'autres arbres neufs. Je l'assume et je l'assumerai, parce que pour moi c'est plus important que l'on respire, voilà, ce que je voulais dire. Quant aux Espaces Verts, j'en fais mon affaire, je poserai la question. Parce que ça, il y a une chose, vous pouvez me dire tout ce que vous voulez, chers amis, chers amis, il y a une chose, je peux me tromper et quand je me trompe, je reconnais que je me suis trompé. Moi je fais confiance aux services. Je pense que les services ne me racontent pas d'histoires. S'il advenait qu'ils m'en racontent, à ce moment là je sais ce qu'il faut faire, mais je ne pense pas qu'ils m'en racontent. Voilà et je le dis très solennellement, je n'accepte pas que l'on dise que je propose des choses fausses. Ce dessin je ne viens pas de le modifier dans l'instant, voilà. Donc cette vue là n'est pas un leurre, c'est la vue officielle des services de la Ville et de l'Agglo, ce n'est pas un leurre, je n'accepte pas ce type de propos. Voilà, c'est tout, je l'ai dit, je m'arrête là, je passe la parole à Michel BITTARD, d'Auxon-Dessus.

M. BITTARD.- Merci, mais je suis ici en qualité de Conseiller communautaire et...

M. LE PRESIDENT.- Et ancien maire.

M. BITTARD.- Oui, mais ce n'est pas ça que je veux dire. Je veux dire qu'on n'est pas seulement le représentant de son village.

M. LE PRESIDENT.- Non, mais c'est pour situer les gens.

M. BITTARD.- On a un rôle collectif...

M. LE PRESIDENT.- Bien sûr.

M. BITTARD.- Et on n'a peut-être pas un mandat tout à fait impératif, je veux dire, quand on parle des raisonnements d'agglo, cela échappe un peu aux petits conseils municipaux, enfin, sans les critiquer.

Alors, je voulais dire, j'ai entendu beaucoup de choses, c'est très instructif, c'est passionnant et surtout on entend des sensibilités qui s'expriment et c'est encore plus passionnant, Alors, sur l'opportunité d'un tramway, comme je n'avais pas le dossier j'ai regardé sur Internet les photos satellites et quand on regarde la forme de l'Agglomération de Besançon, un peu étirée en longueur et sa densité, finalement du fait du site, la première ligne de tramway me paraît être quelque chose d'évident. Enfin il faut en faire une. Alors de ce côté-là je crois que ma position est tout à fait claire. Alors à partir du moment où on fait une ligne de tramway je vais être très rapide, bon c'est pour le service à la population, donc on devrait en principe servir des zones denses, avec une alimentation du trafic des deux côtés de la ligne. Et un des défauts de la ligne qui nous est présentée, c'est que, sur 40 % de son trajet, elle ne dessert qu'un côté. Alors, je vous le livre, c'est une réflexion. Mais quand on positionne sur la photo aérienne ce qui était fait dans la photo qui nous a été présentée, mais le fond n'était pas très visible, eh bien, il est évident que le bon trajet, excuse-moi, mais n'est pas celui-là. Il me semble, il me semble, mon opinion personnelle.

Alors, ensuite, favoriser l'utilisation du transport en commun dans un but écologique, là je rejoins Eric ALAUZET, je suis ravi de le rejoindre sur ce point. C'est d'abord un moyen de transport et un moyen de transport écologique. Alors respecter maintenant pour les zones difficiles, les personnes âgées dépendantes handicapées le long du trajet, je crois que c'est fondamental. Il faudra mettre des protections, y compris les enfants qui vont sortir des portes, se jeter sous le tram. Il y a un gros problème là pour les zones où l'habitat est serré.

Alors le problème du quai, il y a eu plusieurs interventions qui sont intéressantes. La solidité du quai Veil Picard, elle n'est pas très bonne, c'est vrai. Le collecteur date de sa création. Et moi qui ai habité longtemps là, j'ai pu mesurer les crues brutales du Doubs, avec le remplissage en 2, 3 heures sur 4 m et le noyage, en quelque sorte du collecteur. Alors après, il y a eu des travaux de faits. On a essayé d'évacuer, de faire sauter des vannes. Mais je veux dire qu'il ne faut pas sous-estimer la fragilité du Quai Veil Picard. Je pense que, surtout en période de crues et on sait que le Doubs qui est une zone karstique est particulièrement exposé à un accident de ce type. Et si on avait une crue comme en 1910 il est probable qu'on aurait de gros problèmes. Et cela pose aussi le problème du circuit dans les parties basses du Centre.

Alors, voilà, l'essentiel. Alors du point de vue financier, sur la décision, la décision elle appartient à l'Agglomération, je ne pense pas que c'est à l'Etat de nous dire ce que l'Agglomération doit faire. Il peut donner son avis mais cela devrait s'arrêter là. Alors sur le plan financier, bon c'est vrai que cela paraît assez optimiste. Mais enfin un bel équipement fonctionnel, cela coûte cher, on s'y prépare, on sait qu'on va le payer.

Par contre, en fonctionnement, si la position de la ligne n'est pas optimisée, pour ramasser le plus de clients possible, eh bien on va perdre des recettes sur le fonctionnement de la ligne, si on ne prend qu'un côté de la ligne et alors là, si je n'ai pas trop d'inquiétudes sur les investissements, parce qu'on sait qu'on aura à les couvrir, il y aura des rallonges, en fonctionnement, le fonctionnement risque après de tomber sur la Communauté d'Agglo s'il y a un déficit de fonctionnement. Alors à qui demanderons-nous une subvention d'équilibre ? En fonctionnement, après, voilà. Après il y a un petit mot sur le choix, bon l'appel d'offres, cela me paraît prématuré, mais c'est mon point de vue et on n'est pas obligé de choisir le moins-disant, la Loi dit : « Le mieux-disant » c'est-à-dire qu'il ne faut quand même pas faire trop de concessions sur la qualité des matériaux. Je ne vous accuse pas de l'avoir fait, je suis extrêmement prudent.

M. LE PRESIDENT.- D'autant plus que je n'y suis pas.

M. BITTARD.- Voilà.

M. LE PRESIDENT.- Alors mon cher Michel...

M. BITTARD.- Alors, en gros, bon c'est un équipement qu'il faut faire, bon, je vous ai fait les remarques concernant ce qui me paraissait un peu, un peu frais...

M. LE PRESIDENT.- Alors, je vais juste répondre à Michel, à Michel BITTARD. Concernant le fonctionnement, je voudrais le rassurer totalement. Nous avons demandé que le nouveau délégataire, quel qu'il soit, il garantisse totalement les recettes. Donc les recettes sont garanties, ce n'est pas nous qui prenons le risque, c'est le délégataire. Et quel que soit le tracé, les recettes seront garanties.

Concernant les problèmes du Doubs, deux choses, deux réponses. C'est que le mur anti-crue qui va être construit aux Prés de Vaux, ainsi que les batardeaux qui vont être mis en place à ce qu'on appelle « les 8 trous » vont faire qu'il y aura beaucoup moins d'eau là. Et depuis le temps, où Michel, effectivement, tu habitais là-bas, il y a eu des travaux qui ont été faits, Christophe LIME, me le confirmait par un signe à l'instant, c'est que le collecteur il a été agrandi et que le collecteur il n'est plus de la même dimension, c'est un collecteur qui a été donc agrandi.

Quant à la Commission d'Appel d'Offres pour le choix du matériel, je n'y participe pas, car nous ne voulons être sujets à aucune pression. Je n'ai jamais participé et je ne participe jamais aux commissions d'appel d'offres dans un souci de transparence. Donc la Commission d'Appel d'Offres, elle a fait un choix et nous n'avons pas à valider, nous devons prendre le choix de la Commission d'Appel d'Offres, c'est ce choix là que je veux vous proposer donc tout à l'heure. Voilà ce que je pouvais répondre à Michel BITTARD.

Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, ensuite : Bernard GAVIGNET, Monsieur PETITJEAN. J'ai noté, Yves GUYEN, Yves-Michel DAHOUI.

(Protestations dans l'Assemblée)

Manu DUMONT, Raymond REYLE, Bertrand ASTRIC, non ? Bertrand ASTRIC, Monsieur TRUDET, et Claude VOIDEY, et ce sera terminé par rapport à la liste que j'ai. Marcel FELT. Ah oui, Marcel FELT. Ah, c'est toi, je t'ai oublié, non, non mais tu es là. Vas-y Marcel. Bon si vous pouvez encore comprimer un peu. Et puis Jean-Sébastien LEUBA aussi qui est là. Ben oui, ce sont ceux qui se sont inscrits, mais qui fera court. Marcel.

M. FELT.- O.K. Merci. Monsieur le Président et chers collègues. Tout a été dit à la suite de ce long débat et les arguments les plus variés ont fait l'objet d'exposés, pour certains, passionnels. Par conséquent je ne rajouterai pas d'autres arguments à ceux déjà évoqués.

Je voudrais juste faire une observation qui indique que nous devons encore sans cesse, au regard du traitement de ce dossier, rassembler les énergies pour faire vivre et grandir notre Agglomération. J'observe, j'observe donc que ce projet qui, physiquement se trouve sur la Commune de Besançon, retrouve la physionomie des acteurs politiques de la Ville. Je regrette donc que les opposants traditionnels continuent à s'opposer et il me semble que pour ce projet l'unité aurait dû être notre credo mais je crois que les arrières pensées politiques sont tenaces.

Cette observation étant faite, ce sont donc, me semble t-il les communes périphériques qui vont se trouver en arbitre. Mes chers collègues, ne faisons pas comme certains arbitres de la Coupe du Monde de Football et prenons ensemble la bonne décision. Celle-ci ne doit pas souffrir ni de nuances, ni d'hésitations, nous ne devons donc pas nous poser des questions existentielles et nous devons adhérer à ce projet, par ailleurs, largement débattu. Merci.

(Applaudissements)

M. LE PRESIDENT.- Et ensuite Bernard GAVIGNET. Marie-Odile.

Mme CRABBE-DIAWARA.- Mes chers collègues, je remercie le Président pour son plaidoyer en faveur du tramway, que je partage, donc je ne vais pas vous le refaire.

Les Alternatifs ont toujours été aux côtés de ceux qui militent pour une alternative volontaire et crédible à la voiture. Le projet de tramway fait partie de cette politique de transports indispensable du point de vue social et environnemental.

Au-delà des chiffres de fréquentation évoqués par Eric tout à l'heure, il faut se rappeler que la majorité de ceux qui prennent ou pourraient prendre les transports en commun le font pour leurs besoins quotidiens et non une fois par semaine pour faire une promenade en ville. C'est de ces habitants là qu'il s'agit ce soir. Allonger le temps de parcours, faire un tramway qui s'articule moins bien avec le réseau, un tramway qui coûte plus cher en investissement et en fonctionnement, donc fait courir un

risque fort de dégradation du service sur le réseau de bus. C'est introduire une iniquité de plus pour ces usagers là, en diminuant de ce fait le temps affecté à leur vie personnelle et sociale. Vous connaissez nos arguments, vous les avez reçus par courrier. Avec le projet proposé, l'efficacité du réseau est moindre, les coûts sont augmentés et risquent encore d'augmenter. Les problèmes de circulation sont plus complexes et la Boucle perd en attractivité. L'urbanisme et le patrimoine ont toute leur place dans le débat. Mais comme la voiture, ils doivent rester à leur place. Nous sommes en train de construire un nouveau réseau de transports, c'est à cette compétence là qu'il aurait fallu donner le plus d'importance.

En ce qui concerne la venue de Monsieur PERIGNON, de ce que nous avons entendu ce matin, je vous confirme que Monsieur PERIGNON, à titre d'anecdote, mais cela débordait quand même du cadre que nous avons, du débat que nous avons entre nous, nous a dit que, en se postant Place de la Révolution, il avait observé que dans les bus il n'y avait que 3 voyageurs. Je vous le livre comme je l'ai entendu.

M. LE PRESIDENT.- Il a dit que c'était une anecdote.

Mme CRABBE-DIAWARA.- C'est une anecdote, mais cela n'avait pas sa place dans ce débat.

M. LE PRESIDENT.- Oui, bien sûr.

Mme CRABBE-DIAWARA.- Pour nous, élus, il nous revient de faire la synthèse entre les besoins et les contraintes de tous ordres. Sur ce dossier, nous considérons que les experts en transport n'ont pas été assez écoutés. Certains nous accusent de combattre ce projet par pure tactique politicienne. C'est peut-être parce que c'est leur manière habituelle de gérer les problèmes.

Pour ce qui nous concerne, nous avons des convictions et nous voulons les défendre. Dans cette Assemblée, que nous le voulions ou non, nous faisons tous de la politique, mais dans le vrai sens du terme.

Nos concitoyens sont en perte de repères politiques, il est important de leur montrer que dans certains cas le consensus n'est pas possible. Nous sommes pour un tramway efficace, au travers des usagers qui utilisent au mieux l'argent public. C'est donc avec amertume, mais détermination que nous voterons contre le rapport qui nous est proposé.

M. LE PRESIDENT.- Je te remercie. Il y a au moins un point commun entre nous, c'est que moi aussi je suis pour un tramway efficace qui ne gaspillera pas l'argent public, c'est ce que nous faisons. Bernard GAVIGNET. Monsieur le Maire de Vaux-les-Prés.

M. GAVIGNET.- Monsieur le Président, sur le volet économique, je suis favorable au tramway. On pourrait regretter que les zones d'activités ne soient pas mieux desservies, les financeurs étant quand même les entreprises, certes, j'ai bien compris, publiques ou privées.

Quant au Budget Prévisionnel, je ne prendrai pas le risque d'assurer que ce montant de 228 M€ avec 5 % de tolérance puisse être respecté. En conséquence je réitère la demande formulée à Dannemarie-sur-Crète : que le Versement Transport soit maintenu à 1,80, même si la législation ouvrait des possibilités de majoration.

M. LE PRESIDENT.- Mon cher Bernard, je t'ai déjà répondu à Dannemarie sur Crète, je te le reconferme ce soir.

M. GAVIGNET.- (Inaudible)

M. LE PRESIDENT.- Non, parce que je ne peux pas l'écrire, mais je te le dis, voilà. C'est un engagement que j'ai pris à Dannemarie-sur-Crète, que j'ai même pris dans cette même salle, ici, il y a au moins, il y a déjà une quinzaine de jours. Monsieur PETITJEAN, j'ai noté... ah, oui, Marie FAIVRE-PETITJEAN. Excusez-moi, j'ai noté vite, il y en avait tellement. Allez-y, Marie-Odile.

Mme FAIVRE-PETITJEAN.- Merci Monsieur le Président, j'essaierai d'être rapide. Je souhaite exprimer les raisons de mon vote, car après m'être abstenue souvent et même avoir voté contre certains rapports concernant le projet, aujourd'hui je voterai « pour » et pourtant je suis MODEM. Je ne renie en rien mes choix antérieurs, dictés surtout par un manque de précisions sur des points que je jugeais essentiels du projet. C'est seulement à la réunion municipale que vous avez organisée le 14 juin que j'ai obtenu les réponses à mes nombreuses interrogations et c'est là que j'ai constaté l'évolution du projet.

Le BHNS que je soutenais jusqu'alors ne permet pas, même en réduisant le temps entre deux passages de bus, d'accroître le nombre d'usagers de façon suffisante et, à long terme, il se révélera peut-être aussi coûteux qu'un tram. La création d'une ligne de bus en site propre pour desservir Montrapon, mais surtout Campus et TEMIS, est un élément déterminant de mon choix. Les étudiants représentent une population très mobile et il eût été dommage de ne pas faciliter les déplacements d'une jeunesse qui utilise en priorité les transports en commun.

Enfin, les craintes que j'avais et que j'entendais de la part de nombreuses Bisontines, Bisontins, habitants de l'Agglomération, concernaient à juste titre le financement du tramway. La présentation du Plan de Financement du projet m'a rassurée et je compte sur vous, Monsieur le Président et Monsieur BAULIEU pour le respect et la maîtrise de ce Plan.

M. LE PRESIDENT.- Je vous remercie de votre confiance Madame PETITJEAN. Merci beaucoup. C'est quelque chose d'important. Yves GUYEN, Maire d'Ecole-Valentin.

M. GUYEN.- Monsieur le Président, merci. Mesdames, Messieurs, permettez-moi d'apporter le calme et la sérénité d'un maire de la périphérie, par rapport, à contrario, des joutes politiques bisontines.

Je crois que la réalisation du projet tramway sera un véritable atout pour les habitants de l'Agglomération et particulièrement pour nos habitants du secteur Nord. Ainsi, dans le prolongement de la mise en service de la ligne ferroviaire Besançon-Franche-Comté-Viotte, nos administrés usagers pourront trouver sur le pôle Viotte, en plus des navettes TER, l'ensemble des services multimodaux de transports proposés par le Grand Besançon. Je cite Vélocité, Autopartage, le maillage du réseau de bus GINKO, restructuré avec la nouvelle DSP, la future ligne en site propre, desservant notamment le pôle universitaire.

Nous rendrons ainsi un véritable service attendu aux collégiens, aux lycéens, aux étudiants, aux salariés et aux habitants de notre secteur et de notre Agglomération. Croyez bien, Monsieur le Président, que je suis très attaché au développement du transport public et encore plus aujourd'hui avec la création de la halte ferroviaire d'Ecole-Valentin, dont les avantages pour les usagers et l'Agglomération toute entière me semblent particulièrement probants. Je me prononcerai donc favorablement pour le projet tramway dans le respect des engagements financiers annoncés.

M. LE PRESIDENT.- Merci Yves. Yves-Michel DAHOUI.

M. DAHOUI.- Merci, j'ai un peu de compassion pour tous mes collègues et un peu pour moi-même, je serai très, très rapide. Je ne voulais pas reprendre les arguments de ceux qui ont promu le tramway, mais simplement donner quelques éléments de conviction.

D'abord, j'affirme que le tramway c'est indispensable pour le développement de cette Agglomération. Cela a été dit, étayé, argumenté. Un tramway, pour ceux qui ont pu voir ce qui se passe ailleurs, cela transforme, cela embellit une ville, une agglomération. Cela change le rapport du citoyen à la ville, à l'agglomération, cela amène même un autre état d'esprit, cela donne une autre perception de sa ville, c'est une autre manière, y compris de vivre sa ville ou son agglomération. Donc résolument et depuis le départ, je suis tout à fait favorable à cet élément essentiel de développement de l'Agglomération.

Je voudrais aussi qu'il n'y ait pas cette croyance, qu'il y aurait d'une part ceux qui votent « non » et qui auraient donc sagement réfléchi et d'autre part une bande de suivistes un peu inconscients ou irresponsables qui adopteraient, sans discussion, sans éléments de réponse, les propositions qui ont été proposées par le Président et par le Bureau. D'ailleurs, en termes d'illustrations, en termes de béni-oui-oui, sur le secteur du Plateau, par exemple, ceux que je connais le mieux, ont fait mieux, et je crois qu'ils ont simplement joué leur rôle, affirmer d'abord une conviction, peut-être ce qu'on aurait dû faire fortement dès le début. Oui, c'est indispensable un tramway pour le développement de cette Agglomération. Et ensuite discuter, ils ont dans leur rôle des questions et des modalités pratiques de mise en œuvre pour la desserte de leur secteur.

Je voudrais aussi simplement dire, cela a été un peu évoqué par Lahzar HAKKAR, on n'est pas sur le même pied d'égalité les uns et les autres dans une Assemblée comme celle-là. On a une forme de délégation à avoir envers ceux qui suivent au plus près ce dossier. Et moi je fonctionne plus sur la confiance, même une confiance évidemment réfléchie que sur la suspicion permanente. Donc moi j'ai toujours du mal à accepter une démarche intellectuelle, d'abord qui consiste à poser toujours la même question qui a reçu des réponses argumentées et étayées et je confirme que cette confiance entre nous elle est indispensable. Donc oui, j'ai confiance, j'ai posé toutes les questions au moment voulu, avec d'autres collègues favorables à ce tramway, mais j'ai confiance, par rapport à tout le travail qui a été fourni dès le début, par l'ensemble des élus, par l'ensemble des services, par les bureaux d'études qui, depuis des mois et des années, se consacrent à ce dossier et je dirai, tout particulièrement par rapport à certaines allusions sur le ton « on ne nous dit pas tout » où il y aura des dérives budgétaires, que je fais totalement confiance, parce que je n'ai aucune raison de mettre en cause ni sa compétence, ni son sérieux, ni son engagement au service de l'ensemble des habitants de cette Agglomération, à Gabriel BAULIEU, qui, je crois, a largement montré que c'était quelqu'un de parfaitement responsable, je crois qu'on ne peut pas évoquer pour ceux qui suivent un peu les choses une forme de collusion politique dans ce projet ambitieux qui est porté par les deux têtes de l'Exécutif.

Je voudrais aussi dire à ALAUZET, très rapidement, à mon ami et mon collègue du Conseil Général. Il parlait de ce qui était essentiel et de ce qui l'était moins. Moi je fais le pari que ce qui restera dans l'avenir, ce n'est sûrement pas les arguties des uns et des autres. Au regard de l'Histoire, sur ce projet qui nous amène sur les 50 ans qui viennent, on observera ceux qui étaient « pour » et ceux qui étaient « contre ».

Sur le vote à bulletin secret, tout a très bien été dit par le Président et par Jean-Pierre MARTIN. Je m'imaginais, j'avais en tête cette image, par rapport à ceux qui proposaient ce vote à bulletin secret, d'un maire, d'un élu quel qu'il soit sur le territoire, auquel un de nos concitoyens, et on a une responsabilité à leur égard, dirait : « Alors Monsieur le Maire, vous pensez quoi de ce tramway ? » et qu'il répondrait : « ça ne vous regarde pas, moi c'est secret, j'en parle à personne ». Ce qui est complètement ridicule et ce qui laisse évidemment suspecter ce type de proposition et les arrières-pensées qui les animent.

Sur le référendum, pour les mêmes raisons, je trouve que c'est une proposition démagogique, j'ai eu l'occasion de le dire. Sur un travail en amont de quelques mois ou de quelques années, mettre au même niveau des électeurs, qui seront nos électeurs et qui nous renverraient rapidement à nos responsabilités. Je crois qu'à un moment donné, il y a une forme de démocratie représentative qui doit faire en sorte que les élus prennent toutes leurs responsabilités.

Enfin, pas un regret, mais un espoir, je l'avais déjà évoqué avec le Président. Sur..., je regrette simplement qu'en amont, dans le cahier des charges, on n'ait pas plus fermement souhaité que l'on évite l'ensemble des passages des bus dans la Boucle, en particulier. Je sais que c'est une volonté qui reste affichée, je souhaite qu'il y ait un terme. Je crois qu'il est essentiel, qu'en même temps, on restitue ce centre, ce cœur de ville aux piétons et qu'on imagine un système non polluant qui permette d'irriguer, effectivement, l'ensemble de la Boucle. Je prends acte que c'est une piste qu'on n'abandonne pas, sur laquelle on reste résolument accroché. Enfin, vous m'excuserez de prendre ma casquette d'adjoint à la Culture, mais je le disais à quelques-uns, c'est vrai aussi pour le tram. Le tram, ce n'est pas simplement les liaisons entre la périphérie et Besançon. Besançon c'est la ville de tout le monde, c'est la ville de toute la périphérie. Et quand on mène une politique, quelle qu'elle soit, en particulier une politique culturelle, on la fait pour l'ensemble des habitants. Cette ville, la capitale régionale, c'est votre ville, c'est notre ville à tous. Je voulais quand même simplement le rappeler.

Et par ailleurs, dernière chose, je souhaiterais quand même que, à l'occasion d'un projet d'une telle ambition, on n'oublie pas le, sinon le pourcentage artistique, culturel, qu'on n'oublie pas quand même de livrer un minimum de gestes artistiques. Franchement je ne comprendrais pas que sur un budget comme celui-là si ce n'est le 1 %, on ne réserve pas, au moins un minimum, de fonds à ce qui nous paraîtrait, par exemple, sur des abribus, le plus emblématique dans le tracé du tramway.

M. LE PRÉSIDENT.- Bien, je ne prends aucun engagement sur la présence ou l'absence de bus au centre-ville ce soir. C'est un sujet dont on parle depuis longtemps, on aura l'occasion d'en rediscuter. Robert STEPOURJINE... Maire de Pirey.

M. STEPOURJINE.- Non, mais je ne rajouterai rien du tout, si ce n'est que (*protestations dans la salle*) mais non, si ce n'est qu'effectivement par rapport à mon premier avis, qui était d'être très sceptique sur ce projet de tramway. Et compte tenu des travaux qui ont été faits, compte tenu du fait qu'on nous a associés, effectivement, à la Commission des Transports, compte tenu du fait que nous avons effectivement bien travaillé sur ce sujet et qu'en plus de cela, on rejoint une des propositions qu'on avait faite, effectivement, au Bureau, avec Jean-Pierre, en ce qui concerne ce tracé, eh bien, je voterai favorablement ce projet.

M. LE PRÉSIDENT.- Je te remercie Robert. Manu DUMONT, court, court, court.

M. DUMONT.- Oui, faire court.

M. LE PRÉSIDENT.- Il ne reste plus que 5 après, ça va.

M. DUMONT.- Oui, mais au-delà du vote, pour le choix d'un modèle de transport financièrement à notre portée et là, moi aussi, j'ai envie de dire, merci Gabriel et Marie-Odile pour tout le travail que vous avez fait dans cette recherche sur la faisabilité financière.

Jean-Claude, oui, je sais, il y a des remerciements, mais il y a un gros travail, parce que des projets comme ça, on n'en reverra pas de sitôt. Eh oui, c'est structurant pour toute l'Agglomération et ce n'est pas un hasard si, aujourd'hui, tous les maires, les uns après les autres, interviennent pour plaider pour le tram. Alors à Besançon, c'est vrai qu'on parle tracé. Les maires de la périphérie ils parlent opportunité pour cette ville qui sature à ses entrées de ville.

Aujourd'hui le choix du tracé, dont je rappelle qu'il ne diffère que de deux stations avec celui dont on nous parle et qui n'existe plus. Ce choix du tracé renforce la centralité de l'Agglomération de manière plus ambitieuse, plus dynamique, plus volontaire et plus stratégique. Le Doubs, c'est fini, ce n'est plus une barrière naturelle qui enfermerait une zone d'activités commerciales dans un hyper-centre fermé. Cela déborde du côté de La City, cela redynamise le bas de la rue de Dole. Il y a l'îlot pompier dont il faudra qu'on réfléchisse à ce qu'on fera. Et on voit là qu'on se rapproche de la Chambre de Commerce qui nous abrite aujourd'hui. Il y a ce quartier Battant qui mérite de rayonner. Battant c'est un peu le petit Montmartre de Besançon, en tout cas cela risque de le devenir, grâce à ce projet. Il y a la nouvelle gare... oui, oui, je vais vite, je vais vite...

M. LE PRESIDENT.- J'espère qu'il y aura moins de bobos, à Battant qu'à Montmartre, parce que...

M. DUMONT.- En tout cas, moi je souhaite des façades resplendissantes, il y a une architecture merveilleuse, c'est le quartier « musique », il peut ressembler à Montmartre.

Il y a cette nouvelle gare Viotte, accessible, accessible depuis la rue de Vesoul, accessible depuis le bas, cette cité administrative et là, c'est encore une pénétrante, la rue de Vesoul, qui va être redynamisée par le bas et la rue de Belfort. Et là on s'aperçoit que c'est sur toute la couronne qu'il y a une redynamisation urbaine et commerciale.

Donc ce n'est pas contraint que je voterai pour ce projet, bien sûr, j'y crois, l'autre tracé, aussi, mais celui-ci c'est vraiment un tracé capable de renforcer ce cœur d'agglomération dont parlait Michel LOYAT tout à l'heure, voilà.

M. LE PRESIDENT.- Merci Manu, Jean-Sébastien LEUBA, très court aussi, deux minutes, une minute et demi.

M. LEUBA.- En ce qui me concerne donc je respecte le vote de mes camarades, des collègues Verts, par contre je ne me lancerai pas dans une bataille juridique qui nuirait à tout le monde. On subirait une hausse du coût du matériel, un retard du projet d'aménagement de la cité, il faudrait aussi en assumer les conséquences derrière. Ce serait plusieurs millions et moi je pense qu'on ne peut pas faire ce pari là.

Prenons garde également de ne pas parler au nom des citoyens. Tant mieux pour ceux qui étaient convaincus dès le départ. En ce qui me concerne, je ne suis pas un spécialiste des transports, ni en charge du projet. J'avais le même scepticisme que certains élus et citoyens. Parce qu'au départ, le tram, c'était essentiellement un chiffre, 220 M + ou - 10 %. Mais depuis quelques mois on prend réellement connaissance des enjeux. Ce sont ceux du développement durable, ne nous y trompons pas, économique, social, environnemental. Nous sommes en phase également avec le Grenelle, car il s'agit bien d'une stratégie urbaine qui intègre les enjeux environnementaux touchant à l'air, la biodiversité, le cadre de vie et le paysage, la limitation de l'étalement urbain. Ce sont également des objectifs de cohésion sociale, de gestion coordonnée d'espaces urbains et de développement économique.

Donc je dirais simplement que, sur ce projet là, le tram n'est pas essentiellement un problème de transport, c'est un projet qui dépasse bien plus de choses que ça et c'est surtout un projet qui dépasse notre simple Agglomération, ne passons pas à côté de cette opportunité.

M. LE PRESIDENT.- A toi.

M. ASTRIC.- Oui, merci Monsieur le Président. Boussières fait partie des communes dites périphériques et nous avons un certain nombre de questions, vous y avez répondu, donc en matière de circulation, de parkings. Moi je n'en retiens que du positif.

Pour avoir assisté à la naissance d'un tram dans une autre ville du Nord-est de la France, moi je voudrais simplement faire part de mon étonnement face à la déception et au refus de ce projet de certains élus. Projet qui me paraît non seulement fédérateur mais aussi indispensable pour nous, pour pouvoir circuler demain. Moi je dirai donc simplement que c'est avec impatience et enthousiasme que j'attends ce projet et sa concrétisation qui va effectivement nous projeter un petit peu dans le futur, en matière de circulation, mais qui nous permettra aussi de combler un retard qu'on a.

M. LE PRESIDENT.- Merci Monsieur le Maire de Boussières. Mon cher Bertrand. Monsieur TRUDET, à vous.

M. TRUDET.- Oui, merci Monsieur le Président. En tant que délégué suppléant de la Commune de Larnod, je vous fais part, effectivement, de mon soutien. Mais ce ne sera pas un soutien de « godillot » comme j'ai pu le lire dans la presse il y a quelques semaines, mais plutôt d'un élu responsable, conscient que les transports en commun sont amenés à se développer dans notre pays et que les infrastructures de qualité participent à l'attractivité d'une agglomération et constituent un formidable vecteur de dynamisme dans une logique de développement durable.

Pas non plus le soutien d'un godillot, car j'ai le sentiment que les études de faisabilité que vous avez menées depuis 2004 jusqu'à dernièrement ont permis d'étudier tous les tracés, toutes les techniques possibles, d'évaluer les impacts positifs comme négatifs. Alors que la volte-face de l'Etat en octobre 2009 pouvait paraître injuste et très discutable, vous avez fait de cette contrainte une opportunité en reprenant les études et en menant, effectivement, une véritable concertation.

Loin des positions partisans et des approches idéologiques, j'ai l'intime conviction que le projet présenté ce soir est proche de la solution optimale.

Pas non plus le soutien d'un godillot, Monsieur le Président, car je suis conscient des difficultés qui seront les nôtres en tant qu'élus du Sud-Ouest, que la circulation à moyen terme avec le franchissement du giratoire dénivelé de Micropolis par le TCSP, engendrera, effectivement, encore plus de difficultés.

Avec la mise en service des Mercureaux fin 2011 ainsi que celle du TCSP en 2015, il deviendra très difficile, pour ne pas dire impossible, de circuler aux heures de pointes sur le barreau du giratoire de Beure à Micropolis.

Je ne doute pas, Monsieur le Président, que vous vous mobiliserez de manière à pouvoir obtenir assez rapidement une révision du PDMI et ainsi programmer le barreau manquant du Boulevard Ouest.

Enfin, pas non plus le soutien d'un godillot, Monsieur le Président, car je ne suis pas naïf et je ne suis pas sans connaître les risques d'un dérapage financier d'un tel projet, mais c'est peut-être le prix à payer pour que l'Agglomération bisontine se dote d'un transport en commun de qualité. Il vous appartiendra, Monsieur le Président de maîtriser le budget, de rechercher, à chaque fois que des surcoûts apparaîtront, des économies.

En conclusion, Monsieur le Président, vous l'aurez compris, je vous accorde un vrai soutien franc et massif et espère effectivement que votre projet aboutira rapidement.

M. LE PRÉSIDENT.- Je vous remercie. Ce sera, oui, je vois, merci, ce sera notre projet et je suis particulièrement sensible que ce soit un élu de Larnod qui dise ça, parce que, Larnod, ils ne sont pas impactés. Quand on parle des entreprises qui ne sont pas impactées, qui payent, qui ne sont pas impactées, Larnod, ils ne sont pas du tout, ils vont être très peu impactés. Et je veux dire que ce soutien..., parce que je rappelle quand même, je voudrais aussi, je l'ai pas fait tout à l'heure, assurer Monsieur SASSARD, j'ai fait le compte, il y aura à peu près 35 élus de Besançon sur 55 qui voteront, donc une large majorité, donc le Maire de Besançon n'est pas isolé. Et puis sur un point précis, il peut avoir des divergences avec un certain nombre de ses amis qui ont d'ailleurs dit, tous, qu'ils voteraient pour les rapports suivants.

Mais je suis particulièrement sensible, quand même, au soutien fort des maires de l'Agglomération qui ont bien montré, aussi, c'est peut-être d'ailleurs une leçon pour les élus bisontins que, quelque part, on peut, lorsqu'il s'agit d'un intérêt général, faire fi, faire fi, politiquement, des clivages politiques. Ça je crois et je pense ce que vous dites. A Larnod, les difficultés que vous avez, Dieu sait si je me bats, je ne suis pas seul, je me bats avec les députés aussi, par rapport à cela, par rapport au contournement. Ce que vous dites est vrai. Je pense que ce soutien des communes de la périphérie, cela donne, cela vous donne encore plus de responsabilités pour pouvoir être aux côtés des communes de la périphérie pour pouvoir régler ce problème, entre autres, de la desserte des Mercureaux, dont je répète, une fois encore, mais il faut toujours répéter, que ce n'est pas de faire ou de ne pas faire le tramway qui fait qu'elle ira plus vite. J'espère que, enfin, ce message là sera passé. Donc merci particulièrement de ce soutien. Claude VOIDEY de Vaux-les-Prés.

M. VOIDEY.- Champagney.

M. LE PRÉSIDENT.- Champagney pardon, Vaux-les-Prés... Bon.

M. VOIDEY.- Merci.

M. LE PRÉSIDENT.- Non, non, excuse-moi. Claude. Ancien bousbot de Battant.

M. VOIDEY.- Merci Monsieur le Président. Aujourd'hui 228 M€ + ou - 5 %, tout le monde le sait. Moi, Monsieur le Président, je me, en tant qu'élu je me propulse dans l'avenir. Je me pose la question suivante, à plus ou moins long terme, certainement avant 35 ans, lorsque vous voudrez créer de nouvelles artères, ce qui, à mon avis, arrivera rapidement, je vous pose la question suivante : « Comment comptez-vous financer cette continuité ? » Je serais tenté de vous poser la même question que certains collègues : « Est-ce que la Taxe Transports sera maintenue à 1,80 ? » Je crois personnellement qu'à ce moment là le contribuable de l'Agglo sera mis à contribution. Merci Monsieur le Président.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci mon cher Claude. Dans 35 ans j'aurai 98 ans, donc je ne suis pas sûr que je puisse... bon, ou mon successeur. Je ne suis pas sûr que la Taxe Transports, le Versement Transports existera encore, j'espère simplement que nous serons dans un monde meilleur où il y aura peut-être moins de voitures, des véhicules électriques avec des piles à hydrogène, mais je ne peux pas répondre à ta question, mon cher Claude, parce que là... 35 ans, c'est loin. Dernier intervenant, Jean-Pierre MARTIN.

M. VOIDEY.- Pour financer les nouvelles artères ?

M. LE PRESIDENT.- Pardon ? Les nouvelles artères ?

M. VOIDEY.- Pour financer les nouvelles artères ?

M. LE PRESIDENT.- Dans Besançon il n'est pas prévu de créer de nouvelles artères, parce que, déjà, tout le centre, le centre de la ville, ce n'est pas possible. Quant aux artères dans les communes, c'est, ou la responsabilité des communes, ou la responsabilité du Département. Je rappelle quand même une chose, mon cher Claude, c'est que la compétence de l'Agglomération, parmi ses multiples compétences, il n'est pas de créer des routes. Donc de toute façon l'Agglomération ne créera pas de routes, puisque c'est la responsabilité de l'Etat, du Département et pour les voiries internes, des communes. Donc nous, nous ne créeront pas de nouvelles, de nouvelles voiries, si ce n'est dans les zones communautaires que nous devons ériger pour nos entreprises.

Parce que je voulais dire aussi une chose, juste une chose, c'est un peu facile de dire qu'on n'aime pas les entreprises, parce que les entreprises, tous ici, nous les soutenons, très fortement. Nous investissons depuis le début, depuis 2001, des dizaines de millions d'Euros dans les zones économiques. Quand l'Agglomération investit 13 M€ pour le TGV, c'est bien quelque part ainsi, un peu pour le développement économique. Mais c'est normal, parce que les entreprises ce sont elles qui créent l'emploi et qui font vivre cette Agglomération. Donc nous sommes aux côtés des entreprises. Et Jean-Pierre MARTIN le disait, il est deux fois par semaine dans les entreprises. Moi, hier soir, à 20 h 15, j'étais encore sur le Boulevard en train de visiter une grande entreprise qui fait des rails coulissants qu'elle vend dans le monde entier. C'était hier soir à 20 h 15, 20 h 30. Je visite des entreprises car nous avons besoin d'entreprises. Jean-Pierre MARTIN pour terminer et ensuite je passerai au vote, qui sera donc, bien sûr, un vote habituel.

M. MARTIN.- Je serai bref, je serai bref, Président, puisque Pierre CONTOZ, notre porte-parole du secteur Plateau, a dit ce qu'il fallait dire et j'adhère pleinement à ses propos.

Simplement je dirais que ce projet de tramway est un véritable développeur économique pour la ville capitale et le Grand Besançon. Et lorsque je dis ça, je cite deux illustres personnages que j'ai eu la chance de rencontrer il y a un an dans un salon international, à savoir deux ex-Premiers Ministres Laurent FABIUS et Alain JUPPE. Donc les deux m'ont dit la même chose et ils m'ont dit : « A Besançon vous verrez, lorsque vous aurez réalisé votre tramway, vous serez comme nous, vous aurez des demandes de la part de celles et ceux qui ne sont pas desservis pour avoir une autre branche de tramway. » Voilà ce que je voulais dire, Président, et bien évidemment, je soutiens pleinement ce projet, en saluant l'énorme travail que vous avez fait, que Gabriel BAULIEU et la Commission des Finances ont fait et que Jean-Claude ROY a également fait. Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT.- Ne pas oublier de saluer le travail important, très important de la Commission Transports, de Jean-Claude ROY et des membres de la Commission Transports, Commission Transports ensuite élargie à un certain nombre de maires, qui a apporté une vision supplémentaire et intéressante, la Commission Transports de la CAGB. Je remercie aussi Frédéric MARTZLOFF qui a beaucoup travaillé sur ce dossier, je salue aussi l'équipe « Projet tram » dans son intégralité et saluer les services techniques de la Ville de Besançon, ainsi que les Directions Générales des deux collectivités et saluer aussi, c'est vrai, le concours fort, actuellement, de l'ensemble des services de l'Etat et du soutien

fort que nous accorde le Préfet de Région, avec qui j'ai pu m'entretenir. Donc il n'y a pas là d'oppositions avec les services de l'Etat, avec le Préfet, je n'ai jamais dit que ce qui était arrivé, c'était une affaire politique, j'aurais pu, peut-être le faire, je ne l'ai jamais dit. Nous travaillons ensemble parce que nous sommes persuadés que ce projet est un **bon projet** pour l'Agglomération.

Je mets donc cela au vote. Quels sont ceux qui sont contre ? Qu'ils veulent lever la main, afin que je compte les voix : 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26.

Quels sont ceux qui s'abstiennent ? Une, les autres sont favorables, donc ce projet est... pardon ? Une...

M. CONTOZ - (hors micro) Et les « pour », ils peuvent lever la main ?

M. LE PRESIDENT.- Ah, ceux qui sont « pour », oui, on peut lever la main, oui, c'est vrai, c'est intéressant, oui, c'est vrai, tu as raison. On ne parle jamais que des trains qui arrivent en retard, on parle rarement de ceux qui votent « pour ». C'est une très bonne remarque Monsieur CONTOZ. Non, je ne vais pas compter, je fais la différence, cela doit faire plus d'une centaine quand même. Cela fait plus d'une centaine. Bien, je vous remercie et je crois qu'on peut être heureux de ce projet.

(Applaudissements)

M. LE PRESIDENT.- Merci de votre soutien et soyez sûrs de notre vigilance. Rapport suivant : Autorisation de signature du marché d'études et de conception et le cas échéant de fabrication de véhicules de tramway...

Rapport n°2.2 – Tramway - Autorisation de signature du marché d'études de conception et, le cas échéant, de fabrication de véhicules de tramway et leur maintenance

(Coupure micro)

M. LE PRESIDENT.- ... Je donne la parole au Président de la Commission d'appel d'offres pour qu'il nous fasse le rapport de la Commission d'appel d'offres et de ce qu'elle a décidé.

M. BLESSEMILLE - Merci. Je vais vous faire un rapport qui va être assez succinct, parce que beaucoup de choses ont déjà été dites au moment des débats concernant le choix, concernant le choix de l'opérateur pour le matériel roulant.

Alors pour répondre également indirectement à notre Doyen d'Assemblée, la Commission d'Appel d'Offres, bien sûr, elle ne recherche pas à tout prix le moins disant, mais bien le mieux disant, l'offre économiquement la meilleure. C'est ce qui a été fait dans ce cas-là. On ne va pas taire le secret, effectivement, du bénéficiaire, parce que vous le connaissez tous, mais ce qu'on peut voir c'est simplement la manière dont il y est arrivé.

Alors, je vais vous passer quand même les principaux attendus de la négociation, parce que c'est relativement long. Simplement, je vais vous dire qu'il s'agissait d'un marché négocié qui était constitué :

- d'une tranche ferme, pour la réalisation des études industrielles,
- une première tranche conditionnelle pour 15 rames,
- une deuxième tranche conditionnelle pour 1 à 10 rames, pour ajuster le quantitatif,
- et une troisième tranche conditionnelle pour assurer éventuellement la maintenance du parc.

Un objectif prioritaire, on l'a dit, un tramway optimisé, adapté aux problématiques du Grand Besançon, pas que problématique bisontine. Le moyen également d'ouvrir à une concurrence la plus large possible, c'est-à-dire qu'il était demandé de présenter des offres pour un tramway sur fer ou sur pneu, d'une capacité de 120 places minimum, extensible à 180. En option, une conduite unidirectionnelle et la possibilité d'une climatisation. En variante souhaitée, l'absence de LAC sur un parcours court. Les critères qui avaient été retenus sont :

- ceux du prix à 60 %, bien sûr,
- et les critères techniques à 40 %,
- et à l'intérieur on retrouve une qualité technique et fonctionnelle des véhicules proposés,
- les réponses aux exigences particulières du projet bisontin,
- la qualité de l'organisation proposée,
- et le calcul du coût de possession sur 30 ans.
-

Je vous fais grâce de l'appel d'offres, des différentes dates et réunions qui ont eu lieu, ainsi que des négociations. Mais pour vous dire quand même que c'est 3 offres qui ont été reçues simultanément après négociation.

Et pour retenir les entreprises suivantes, donc, comme le Président vous l'avait dit tout à l'heure, il s'agit de :

ALSTOM,
ANSALDOBREIDA (italien)
CAF, pour faire plus facile (espagnol)
LOHR (français)
Et STADLER le suisse.

Techniquement, toutes les solutions proposées répondaient aux conditions soumises, sauf peut-être celle de la société ALSTOM qui, elle, proposait un matériel qui était surdimensionné par rapport à nos besoins, du moins aux besoins qui étaient définis dans l'appel d'offres. C'était une capacité de 32 places pour la rame, alors que l'on était sur la base de 23.

D'un point de vue technique, c'était des offres qui sont très, très, très proches. Ce qu'on peut dire en synthèse, c'est la chose suivante, le partage s'est fait entre les deux sociétés, société italienne ANSALDOBREIDA et la CAF. Et pour vous donner un petit peu la justesse des offres qui ont été données, vous aviez en points « critère prix » :

- pour ANSALDOBREIDA : 52,528
- CAF : 56,533

et en points « critère technique » :

- ANSALDOBREIDA : 37,708
- CAF : 37,996

et on retrouve ainsi CAF en première position avec 94,529
et ANSALDOBREIDA en 2^{ème} position à 94,236

Donc c'est la Société CAF qui a été retenue pour la fourniture du matériel roulant, en sachant quand même que cette société CAF, si elle est espagnole, n'est pas une grande inconnue sur le marché international.

M. LE PRESIDENT.- Je vais en dire un mot.

M. BLESSEMAILLE - Pardon.

M. LE PRESIDENT.- Je vais en dire un mot.

M. BLESSEMAILLE - D'accord. Eh bien, alors dans ce cas, j'en ai fini.

M. LE PRESIDENT.- Je voudrais remercier le Président de la Commission d'Appel d'Offres et la Commission d'Appel d'Offres. C'était un très, très gros travail. Je vous l'ai dit, je ne me suis absolument pas mêlé de cela, pour les raisons que vous comprendrez aisément et je me suis fait préciser, ce n'est pas un choix que nous avons, c'est la Commission d'Appel d'Offres qui a attribué, qui attribue le marché dans ce cas là.

La Société CAF, effectivement, est une société qui est connue dans le monde ferroviaire. Je vous avoue que je ne la connaissais pas auparavant. J'ai vu certainement, j'ai circulé dans des tramways CAF, peut-être en Espagne, même certainement, mais je ne la connaissais pas. La Société CAF, c'est un des leaders mondiaux dans le domaine matériel roulant ferroviaire, des transports urbains, elle s'est développée dans le monde entier dans les métros, en Europe, à Bruxelles, à Rome, à Madrid, à Barcelone, en Amérique du Nord, le Métro de Washington, en Amérique du Sud, Sao Paulo, Santiago et Caracas. Elle a développé une gamme de tramways standards, dont la dernière application est une gamme qui s'appelle « URBOS 3 » qui répond, et c'est ça le tramway optimisé que nous avons, dont j'ai voulu lancer l'idée au GART quand j'en parlais, qui répond, grâce à un diagramme, qui ont des capacités allant de 120 à 300 passagers. C'est une gamme spécifique pour les agglomérations ou petites villes.

Donc le véhicule qui a été retenu est d'une capacité supérieure à 130 passagers sur une longueur d'environ 23 m. A l'origine les prix étaient pour un tramway de 21 m et là, la société a fait une offre à 23 m. Ils profitent de l'ensemble des développements de CAF.

Parmi les villes qui ont déjà fait confiance à CAF dans les tramways, il y a Séville, il y a Saragosse, il y a le Métro de Bilbao, il y a Grenade en Espagne, mais il y a Houston aux Etats-Unis, il y a Edimbourg en Ecosse ou Belgrade en Serbie. Il y a à ce jour environ 400 trams, 400 rames, pardon, qui sont en service commercial ou en cours de fabrication.

Ce sera la 1^{ère} implantation de CAF en France, dont on me dit qu'une partie importante sera..., alors qu'ALSTOM assemble à La Rochelle je crois, LOHR en Alsace, on me dit, j'insisterai lorsque je rencontrerai les dirigeants de CAF, je ne les ai encore pas rencontrés, je ne les connais pas, j'insisterai que ce message leur soit transmis pour que, effectivement, le maximum soit fait dans une usine française qui est l'usine de Bagnère de Bigorre dans les Pyrénées et que l'on puisse aussi faire en sorte que l'industrie locale, qui est une industrie avec une forte sous-traitance automobile qui a ces capacités, puisse être sollicitée. C'est un vœu que je formulerai, je peux le faire maintenant, bien sûr nous ne l'avons pas fait avant puisque nous étions en appel d'offres. Maintenant que ce marché va être attribué, je demanderai qu'effectivement, cette entreprise de Bagnère de Bigorre, où l'on me dit qu'il y a environ 200 employés à Bagnère de Bigorre, ce n'est donc pas une petite entreprise.

Bien sûr si CAF voulait venir monter les tramways à Besançon nous ferions le maximum pour qu'elle vienne à monter ou peut-être même, ce qu'on peut espérer, si ce tramway, ce modèle de tramway se développe en France, que nos entreprises locales puissent en bénéficier, qu'ils puissent faire confiance à Besançon, comme Besançon fait confiance à la Société CAF. Et puis je crois qu'on peut dire qu'en faisant le choix d'un tramway optimisé, nous serons certainement la 1^{ère} ville de France à choisir ce que je pense être un nouveau type de tramway, d'après ce qu'on en dit, voilà.

Donc le reste, je ne sais pas, je sais qu'une maquette, première maquette, va arriver prochainement. Quand je l'aurai, écoutez, nous vous la présenterons, mais pour l'instant, comme rien n'était fait, donc nous n'avons pas de maquette. D'autant plus que la maquette du tram de Besançon, je ne suis même pas sûr que tout soit totalement déterminé. Etant les premiers de cette gamme, on pourrait même penser qu'on pourra répondre à un certain nombre de nos exigences, entre autres, en matière de design.

Donc, je vous demande, et on va bientôt avoir terminé, je vous demande donc de m'autoriser à signer moi-même ou Gabriel BAULIEU, le marché d'études et de conception de véhicules avec la Société CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARILES S.A. (CAF), voilà, et toutes les pièces nécessaires à l'exécution de ce dossier. Quels sont ceux qui sont... Oui, vas-y.

M. VALLET- Oui, Monsieur le Président, nous avons la chance d'avoir l'entreprise ALSTOM, que tout le monde connaît. Depuis 5, 6 ans, maintenant, ALSTOM réalise de nombreux projets avec les laboratoires francs-comtois et bisontins en particulier, FEMTO et UTINAM. De plus, beaucoup de, enfin plusieurs PME de l'Agglomération participent activement à des projets avec ALSTOM, dont certains...

M. LE PRESIDENT.- Même l'Agglomération finance d'ailleurs...

M. VALLET- Dont certains, justement, de ces projets sont subventionnés par la CAGB. Donc, lorsqu'on a la chance d'avoir un tel groupe qui s'investit dans notre Agglomération, on ne peut que regretter que notre Assemblée confie à un concurrent étranger la réalisation de son tramway. Donc Monsieur le Président, pouvez-vous nous confirmer que tout a été mis en œuvre pour donner une chance maximale à l'entreprise régionale, merci.

M. LE PRESIDENT.- Je n'ai pas donné une chance maximale à la Société ALSTOM, j'ai donné à la Société ALSTOM la même chance qu'aux autres. Parce que lorsque nous sommes dans un marché public qui, de plus est un marché européen, il ne s'agit pas, je pense que vous le savez, de favoriser un tel ou un tel. Le cahier des charges était le même pour toutes les entreprises. ALSTOM qui sait depuis, comme les entreprises, que depuis 5 ans, nous voulons faire un tramway, a répondu à cet appel d'offres, mais je n'ai pas à donner plus de chance qu'à une autre. Je serais hors-la-loi en le faisant. Vous imaginez bien que je ne vais pas le faire. Par contre, ce que je ferai, mon cher ami, c'est que je connais la capacité d'ALSTOM à faire des moteurs et que, effectivement, lorsque ce marché aura été voté et signé dans quelques instants, je prendrai rapidement contact avec la Société CAF, j'irai peut-être les voir ou ils viendront certainement nous voir pour leur demander de faire travailler au maximum les entreprises locales et pourquoi pas, demander que, on peut imaginer cela, en tout cas si c'est conforme aux possibilités réglementaires que la Société CAF qui, à ma connaissance, ne fabrique pas de moteurs, puisse demander à la Société ALSTOM qui, elle, en fabrique à Ornans, d'en fabriquer. Ce n'est pas quelque chose qui me paraît impossible.

Je n'ai pas pris ce genre de contact, parce que vous comprenez bien que lorsqu'on est sur des appels d'offres de cette dimension, on prend toutes les précautions pour éviter les recours, toutes les précautions.

Donc il n'y a eu aucun favoritisme, ni pour ALSTOM et autres, ce sont des marchés européens. Et puis je vais vous dire, on ne peut pas se réjouir de vendre des Airbus dans le monde entier, qu'il y ait une vraie concurrence, on ne peut pas se réjouir de vendre des TGV dans le monde entier, on ne peut pas se réjouir qu'ALSTOM vende des métros ou des trams dans le monde entier et puis faire en sorte que quand il y en a un chez nous, on puisse obliger de le confier à une société franc-comtoise. Les chances étaient les mêmes pour tout le monde. Bon ce n'était peut-être pas, je ne sais pas, ils sont arrivés, bon cela ne s'est pas mal passé, mais il y a peut-être d'autres occasions, voilà. Mais je crois que c'est aussi, c'est une entreprise quand même, retenez, une entreprise européenne qui va fabriquer, pas tout, mais assembler une grande partie à Bagnère de Bigorre. Bagnère de Bigorre, ce n'est pas très loin, quand même, c'est en France, comme la Rochelle est en France pour ALSTOM ou LOHR en Alsace. Bon, voilà ce que je peux vous répondre. Mais si ça peut... Enfin vous connaissez mon attachement au monde de l'industrie, puisque moi, j'en sors, il y en a qui parlent beaucoup de l'industrie et qui n'ont jamais foutu les pieds dans une usine. Moi j'y ai passé 30 ans. Donc je peux vous dire quand même que je mettrai avec Jean-Pierre MARTIN beaucoup d'énergie pour faire travailler les sous-traitants locaux. Encore faudra-t-il qu'effectivement ils soient compétitifs avec les autres. Bien sûr, il faudra qu'ils soient compétitifs. Après c'est une négociation que j'entamerai avec CAF. Enfin une négociation c'est difficile puisqu'on leur a signé le marché.

Et je pense quand même que cette société qui va faire son premier tram en France à Besançon aura quand même, à mon avis, à cœur de satisfaire les élus du Grand Besançon en confiant quelques marchés ici, donc, aux entreprises locales, francs-comtoises, qui sont spécialisées et réputées dans le monde entier pour ce genre de chose. Je ne vois pas donc pourquoi on irait le faire ailleurs. Voilà, j'ai en partie répondu à ta question, j'imagine, peut-être pas totalement, mais il y a des marchés, tu vois, je les respecte. On ne peut pas, voilà. Alors, est-ce qu'il y a des oppositions à cela ? Qu'ils lèvent la main. Il y a 8 oppositions, il n'y a pas d'abstentions ? Alors il y a 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 abstentions. Les autres sont d'accord. J'ai cru comprendre que vous votiez après les... vous voteriez les marchés après, non ?

M. ALAUZET – (hors micro) Mais, on ne s'oppose pas à ça.

M. LE PRESIDENT.- Ah oui, vous ne vous opposiez pas, d'accord, O.K. Bien, merci. Ensuite : autorisation de signature du marché de contrôle technique, Jean-Claude.

M. ROY.- Je voudrais simplement que dans le rapport 2.1 on tienne compte d'une modification du calendrier, pour rappeler que le dépôt du dossier d'enquête parcellaire auprès de la Préfecture aura lieu en décembre 2010 et janvier 2011, cela corrige les dates qui sont dans votre rapport à la page 218. L'enquête publique sur la DUP aura lieu en novembre et décembre 2010. L'enquête parcellaire aura lieu en janvier et février 2011 et les arrêtés de DUP et de cessibilité auront lieu à l'été 2011.

M. LE PRESIDENT.- Bien merci.

M. ROY.- Le rapport 2.3.

M. LE PRESIDENT.- Attends, attends, il faut faire voter, quand même.

M. ROY.- On a voté, mais c'est le calendrier.

M. LE PRESIDENT.- Ah d'accord, O.K. alors le rapport 2.3, c'est : autorisation de signature du marché de contrôle technique.

Rapport n°2.3 – Tramway – Autorisation de signature du marché de contrôle technique

M. ROY.- Il s'agit donc de mettre en place une mission de contrôle sur le projet. Cette mission est composée en 2 lots...

M. LE PRESIDENT.- Bon, on a lu, on a lu les rapports, est-ce qu'il y a ? Est-ce que le vote est le même que précédemment, les mêmes oppositions ? Les mêmes abstentions, j'imagine ? Vote identique. Rapport 2.4.

Rapport n°2.4 – Tramway – Attribution du marché de maîtrise d'œuvre des systèmes de courants forts

M. ROY.- Cela peut être le même résultat. C'est...

M. LE PRESIDENT.- C'est l'attribution du marché de maîtrise d'œuvre des systèmes courants forts.

M. ROY.- C'est la traction électrique.

M. LE PRESIDENT.- Les systèmes de courants forts, c'est la traction. Bon, on ne va pas rentrer dans le détail, il est quand même, je rappelle que cela va faire 7 heures que nous siégeons, donc on va pouvoir terminer. Est-ce que c'est le même vote ? Oppositions ? Abstentions ? Le 2.4 est ainsi adopté. Le 2.5 : marché de maîtrise d'œuvre des systèmes de guidage.

Rapport n°2.5 – Tramway – Attribution du marché de maîtrise d'œuvre des systèmes de guide et de signalisation

M. ROY.- De guide et de signalisation.

M. LE PRESIDENT.- Même vote ? Oppositions ? Abstentions ? Il est adopté. 2.6.

Rapport n°2.6 – Tramway – Avenant n°1 au marché de maîtrise d'œuvre sur le centre de maintenance

M. ROY.- C'est un avenant au marché de maîtrise d'œuvre du centre de maintenance.

M. LE PRESIDENT.- Chut... il y en a encore pour 3 minutes, patience.

M. ROY.- Puisqu'on peut notifier à la société qui est retenue que c'est un système tram fer. C'est l'objet de cet avenant.

M. LE PRESIDENT.- Bien. Même vote ? Oppositions ? Abstentions ? Adopté. 2.7 : Mise en sécurité du remisage du GNV à Planoise. Consultation de maîtrise d'œuvre. Donc on va mettre aux normes notre, enfin, on va remettre en sécurité, il y est déjà, mais...

Rapport n°2.7 – Mise en sécurité du remisage GNV à Planoise – Consultation de maîtrise d'oeuvre

M. ROY.- Il est proposé simplement, dans un premier temps, une consultation pour la réalisation d'une étude de maîtrise d'œuvre pour un montant estimé à 37 500 €.

M. LE PRESIDENT.- J'imagine que vous êtes, tout le monde est d'accord ? Il n'y a pas d'opposition ? A l'unanimité. Rapport 2.8.

Rapport n°2.8 – Avenant n°1 à la convention de mise à disposition de biens immobiliers, mobiliers et de moyens – Transfert de charges

M. ROY.- C'est la société DECAUX qui cède à la ville 16 abribus usagés qui ont 35 ans et comme la Ville n'est pas propriétaire des abribus de l'Agglomération, elle les cède pour l'Euro courant, à l'Agglomération.

M. LE PRESIDENT.- Bon, tout le monde est d'accord, j'imagine, c'est adopté. Le rapport 2.9.

Rapport n°2.9 – Résiliation de la convention Halle Sernam du 21 avril 2004 signée entre la CAGB et la SNCF et résiliation de la convention Halle Sernam du 1er mars 2005 signée entre la CAGB, la Région de Franche-Comté, le Département du Doubs et la société Monts-Jura Autocars

M. ROY.- Il s'agit de régulariser deux avenants qui ont été...

M. LE PRESIDENT.- Il y a encore 3 rapports.

M. ROY.- ...Mis en place à la fermeture de l'autogare rue Proudhon, et de résilier donc un avenant avec la SNCF et un autre avenant avec le Conseil Général, la Région et la société Monts-Jura. Ces avenants servaient à faire la régulation des bus sous la Halle Sernam.

M. LE PRESIDENT.- Tout le monde est d'accord ? Pas d'opposition ? C'est adopté.

Rapport n°2.10 – Projet de convention Pass « bus-car »

M. ROY.- Le projet Pass « bus-car » existait. Il était valable jusqu'au 31 août 2009, il est proposé de le reconduire jusqu'au 31 août 2016 selon les mêmes modalités définies dans votre rapport.

M. LE PRESIDENT.- Pas de remarque ? Pas d'opposition ? C'est adopté. Dernier rapport : 2.11.

M. ROY.- 2.11. J'ai perdu la page, mais je vais la retrouver.

M. LE PRESIDENT.- C'est la page 249.

M. ROY.- Merci. 249, c'est une tarification intermodale, là aussi que l'on prolonge, entre la Région de Franche-Comté et l'Agglomération. C'est les titres, c'est les abonnements intermodaux dont j'ai parlé. Donc, il vous est proposé de prolonger cette convention.

M. LE PRESIDENT.- Chut, écoutez, nous sommes observés, encore quelques minutes de patience, je vous prie. Est-ce qu'il y a des remarques ? C'est adopté.

M. ROY.- Le 2.12. Il vous est proposé une campagne de diffusion pendant la semaine européenne de la mobilité, à partir d'une communication, sur des photographies, des photos qui seront présentées dans ce plan de communication. Le plan de financement vous est donné à la page 264, il associe donc, ce plan, la Ville de Besançon, l'ADEME et l'Union Européenne, via le FEDER.

M. LE PRESIDENT.- Il n'y a pas de remarque ? C'est adopté. Une petite information pour terminer. La moyenne des connexions était environ de 100 personnes qui se sont connectées, avec une pointe à 149, d'après les informations que j'ai eues. Voilà, cela vous donne une idée des connexions.

Bien, je vous remercie. La séance est levée.