



**Conseil de Communauté**

**Compte rendu succinct**

Affiché au siège de la  
CAGB le : 25.10.10

**Séance du lundi 18 octobre 2010  
qui s'est déroulée à la CCI du Doubs**

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

**PRESENCES**

- **liste des présents annexée**

**RELEVÉ DE DECISIONS**

Le Conseil de Communauté s'est réuni le lundi 18 octobre 2010 à 18 heures 00 à la salle des séances de la CCI 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**

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 Monsieur Gérard GALLIOT comme secrétaire de séance.

Rapport adopté à l'unanimité :

Pour : 109

Contre : 0

Abstention : 0

## **Commission n°02 : Transports, Infrastructures, Déplacements**

### **↳ R 2.1 - Rapport du Président sur le choix du futur délégataire et du contrat de délégation de service public des transports urbains**

Le Conseil de Communauté prend connaissance :

- du choix de l'entreprise auquel le Président a procédé,
- de l'analyse des propositions,
- des motifs du choix de l'entreprise candidate,
- et de l'économie générale du contrat.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le choix du groupe Transdev comme délégataire du service public de transports urbains,
- se prononce favorablement sur le projet de convention de délégation de service public à intervenir entre la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon et le groupe Transdev pour une durée de 7 ans, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer cette convention,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à prendre toutes les dispositions et à signer les actes nécessaires à la bonne exécution de la présente délibération.

Rapport adopté à l'unanimité :                    Pour : 115                    Contre : 0                    Abstention : 0

### **↳ R 2.2 - Rapport d'activité 2009 du délégataire de service public des transports urbains**

A l'unanimité, le Conseil de Communauté émet un avis favorable sur le rapport d'activité 2009 de la délégation de service public de transports urbains.

Rapport adopté à l'unanimité :                    Pour : 112                    Contre : 0                    Abstention : 0

## **Commission n°03 : Economie, Emploi et Insertion**

### **↳ R 3.1 - ZAC des Marnières - Protocole d'accord CAGB, Carrefour, SEGECE**

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le protocole d'accord entre la CAGB, SEGECE et Carrefour,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à signer ce document.

Rapport adopté à l'unanimité :                    Pour : 112                    Contre : 0                    Abstention : 0

## Séance du lundi 18 octobre 2010

Le Conseil de Communauté, régulièrement convoqué, s'est réuni à la salle des séances de la CCI du Doubs -  
46 avenue Villarceau à Besançon,

sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET

Conseillers communautaires en exercice : 140

Ordre de passage des rapports : 0.1, 1.1.1 (reporté au Conseil de Communauté du 18 novembre 2010), 2.1, 2.2, 3.1

La séance est ouverte à 18h15 et levée à 20h10

**Étaient présents :** **Amagney :** Thomas JAVAUX **Audeux :** Françoise GALLIOU (à partir du rapport 1.1.1) **Auxon-Dessus :** Jacques CANAL, Jean-Pierre BASSELIN **Auxon-Dessus :** Geneviève VERRO **Avanne-Aveney :** Laurent DELMOTTE **Besançon :** Eric ALAUZET (à partir du rapport 1.1.1), Frédéric ALLEMANN (à partir du rapport 1.1.1), Teddy BENETEAU DE LAPRAIRIE, Nicolas BODIN, Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, Benoît CYPRIANI, Jean-Jacques DEMONET, Cyril DEVESA, Emmanuel DUMONT, Odile FAIVRE-PETITJEAN (jusqu'au rapport 2.2), Béatrice FALCINELLA, Jean-Louis FOUSSERET, Catherine GELIN, Didier GENDRAUD, Jean-François GIRARD, Philippe GONON, Jean-Pierre GOVIGNAUX, Nicolas GUILLEMET, Lazhar HAKKAR, Valérie HINCELIN, Martine JEANNIN, Solange JOLY (jusqu'au rapport 2.2), Jean-Sébastien LEUBA (jusqu'au rapport 1.1.1), Christophe LIME, Michel LOYAT, Jacques MARIOT, Carine MICHEL (jusqu'au rapport 1.1.1), Frank MONNEUR, Michel OMOURI, Jacqueline PANIER, Danièle POISSENOT, Françoise PRESSE (à partir du rapport 1.1.1), Jean ROSSELOT, Jean-Claude ROY, Edouard SASSARD (jusqu'au rapport 1.1.1), Joëlle SCHIRRER, Catherine THIEBAUT, Corinne TISSIER, Sylvie WANLIN, Nicole WEINMAN **Boussières :** Roland DEMESMAY **Brillans :** Alain BLESSEMAILLE **Busy :** Philippe SIMONIN **Chaleze :** Christophe CURTY (représenté par Roger GREMION) **Chalezeule :** Christian MAGNIN-FEYSOT, Raymond REYLE (représenté par Jocelyne IWASINTA) **Champagney :** Claude VOIDEY **Champvans-les-Moulins :** Jean-Marie ROTH (à partir du rapport 1.1.1) **Chatillon-le-Duc :** Denis GALLET **Chaucenne :** Bernard VOUGNON **Chaufontaine :** Jacky LOUISON **Chemaudin :** Bruno COSTANTINI **Dannemarie-sur-Crête :** Gérard GALLIOT, Jean-Pierre PROST **Deluz :** Sylvaine BARASSI (représentée par Fabrice TAILLARD) **Ecole-Valentin :** André BAVEREL (jusqu'au rapport 1.1.1) **Fontain :** Jean-Paul DILLSCHNEIDER (représenté par Jean-Pierre VAGNE) **François :** Françoise GILLET, Claude PREIONI **Grandfontaine :** François LOPEZ **La Vèze :** Jacques CURTY **Larnod :** Gisèle ARDIET (représentée par Hugues TRUDET) **Mamirolle :** Daniel HUOT **Marchaux :** Bernard BECOULET, Brigitte VIONNET **Miserey-Salines :** Denis JOLY **Montfaucon :** Michel CARTERON, Pierre CONTOZ **Montferrand-le-Château :** Marcel COTTINY **Morre :** Jean-Michel CAYUELA (à partir du rapport 1.1.1) **Nancray :** Jean-Pierre MARTIN **Noironte :** Bernard MADOUX **Pelousey :** Catherine BARTHELET, Claude OYTANA **Pirey :** Robert STEPOURJINE **Pouilley-les-Vignes :** Jean-Michel FAIVRE **Pugey :** Marie-Noëlle LATHUILIERE (représentée par Jean-François HUMBERT) **Rancenay :** Michel LETHIER **Roche-lez-Beaupré :** Stéphane COURBET (à partir du rapport 1.1.1), Jean-Pierre ISSARTEL (représenté par Joël JOSSO) **Routelle :** Claude SIMONIN (représenté par Patricia RELANGE) **Saône :** Maryse BILLOT, Alain VIENNET **Serre-les-Sapins :** Gabriel BAULIEU, Christian BOILLEY **Tallenay :** Jean-Yves PRALON **Thoraise :** Jean-Michel MAY **Vaire-Arcier :** Patrick RACINE **Vaire-le-Petit :** Michèle DE WILDE **Vaux-les-Prés :** Bernard GAVIGNET (à partir du rapport 2.1).

**Étaient absents :** **Arguel :** André AVIS **Auxon-Dessus :** Serge RUTKOWSKI **Avanne-Aveney :** Jean-Pierre TAILLARD **Besançon :** Hayatte AKODAD, Pascal BONNET, Patrick BONTEMPS, Martine BULTOT, Yves-Michel DAHOUI, Françoise FELLMANN, Fanny GERDIL-DJAOUAI, Abdel GHEZALI, Jean-Marie GIRERD, Sylvie JEANNIN, Annie MENETRIER, Nohzat MOUNTASSIR, Elisabeth PEQUIGNOT, Béatrice RONZI, Marie-Noëlle SCHOELLER **Beure :** Philippe CHANEY, Auguste KOELLER **Boussières :** Bertrand ASTRIC **Champoux :** Thierry CHATOT **Chatillon-le-Duc :** Philippe GUILLAUME **Chemaudin :** Gilbert GAVIGNET **Ecole-Valentin :** Yves GUYEN **Genes :** Jean SIMONDON **Grandfontaine :** Laurent SANSEIGNE **La Chevillotte :** Jean PIQUARD **Le Gratteris :** Cédric LINDECKER **Mamirolle :** Didier MARQUER **Mazerolles-le-Salin :** Daniel PARIS **Miserey-Salines :** Marcel FELT **Montferrand-le-Château :** Séverine MONLLOR **Morre :** Gérard VALLET **Nancray :** Daniel ROLET **Novillars :** Philippe BELUCHE, Bernard BOURDAIS **Osselle :** Jacques MENIGOZ **Pirey :** Jacques COINTET **Pouilley-les-Vignes :** Jean-Marc BOUSSET **Thise :** Bernard MOYSE, Jean TARBOURIECH **Torpes :** Bernard LAURENT **Vorges-les-Pins :** Patrick VERDIER

**Secrétaire de séance :** Gérard GALLIOT

**Procurations de vote :**

**Mandants :** S. RUTKOWSKI, JP. TAILLARD, P. BONNET, YM. DAHOUI, F. FELLMANN, F. GERDIL, A. GHEZALI, JM. GIRERD, JS. LEUBA (à partir du rapport 2.1), A. MENETRIER, C. MICHEL (à partir du rapport 2.1), N. MOUNTASSIR, E. PEQUIGNOT, MN. SCHOELLER, B. ASTRIC, A. BAVEREL (à partir du rapport 2.1), J. SIMONDON, C. LINDECKER, D. PARIS, M. FELT, S. MONLLOR, G. VALLET, JM. BOUSSET, B. MOYSE.

**Mandataires :** G. VERRO, L. DELMOTTE, E. SASSARD, JP. GOVIGNAUX, J. PANIER, F. MONNEUR, L. HAKKAR, J. ROSSELOT, N. BODIN (à partir du rapport 2.1), S. JOLY, S. WANLIN (à partir du rapport 2.1), C. TISSIER, M. OMOURI, JL. FOUSSERET, R. DEMESMAY, JP. MARTIN (à partir du rapport 2.1), G. BAULIEU, D. HUOT, C. PREIONI, D. JOLY, M. COTTINY, JM. CAYUELA, JM. FAIVRE, R. STEPOURJINE

**Communauté d'Agglomération du  
Grand Besançon**

**Procès-verbal**

**Conseil de Communauté**

**Séance du lundi 18 octobre 2010**

*Salle des séances de la CCI du Doubs*

Ordre du jour

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

Rapport n°0.1 - Désignation d'un secrétaire de séance \_\_\_\_\_ 6

**Commission n°01 : Finances, Ressources humaines, Communication, TIC**

Rapport n° 1.1.1 - Analyses budgétaires - Rétrospectives et prospectives du Grand Besançon \_\_\_\_\_ 6

**Commission n°02 : Transports, Infrastructures, Déplacements**

Rapport n°2.1 - Rapport du Président sur le choix du futur délégataire et du contrat de délégation de service public des transports urbains \_\_\_\_\_ 11

Rapport n°2.2 - Rapport d'activité 2009 du délégataire de service public des transports urbains \_\_\_\_\_ 30

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

Rapport n°3.1 - ZAC des Marnières - Protocole d'accord CAGB, Carrefour, SEGECE \_\_\_\_\_ 33

**Communauté d'Agglomération du Grand Besançon**  
**Conseil de Communauté**  
**Séance du lundi 18 octobre 2010**

*(La séance est ouverte à 18 h15 sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET,  
Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon)*

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

**M. LE PRESIDENT.-** Si vous le voulez bien, la séance est ouverte.

Les pouvoirs : Serge RUTKOWSKI donne pouvoir à Geneviève VERRO, Jean-Pierre TAILLARD à Laurent DELMOTTE, Yves-Michel DAHOUI à Jean-Pierre GOVIGNAUX, Françoise FELLMANN à Jacqueline PANIER, Nohzat MOUNTASSIR à Corinne TISSIER, Marie-Noëlle SCHOELLER à Jean-Louis FOUSSERET, Jean SIMONDON à Gabriel BAULIEU, Cédric LINDECKER à Daniel HUOT, Daniel PARIS à Claude PREIONI, Marcel FELT à Denis JOLY, Séverine MONLLOR à Marcel COTTINY, Jean-Marc BOUSSET à Jean-Michel FAIVRE, Pascal BONNET à Edouard SASSARD, Jean-Marie GIRERD à Jean ROSSELOT, Elisabeth PEQUIGNOT à Michel OMOURI, Bernard MOYSE à Robert STEPOURJINE, Annie MENETRIER à Solange JOLY, Fanny GERDIL à Frank MONNEUR, Bertrand ASTRIC à Roland DEMESMAY, Abdel GHEZALI à Lazhar HAKKAR.

Voilà donc pour les pouvoirs. Raymond REYLE est excusé ainsi que Jean-Paul DILLSCHNEIDER et Valérie BRIOT de Serre-les-Sapins.

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

**Rapport n°0.1 - Désignation d'un secrétaire de séance**

**M. LE PRESIDENT.-** J'ouvre donc la séance du Conseil de Communauté. On va désigner un secrétaire, Gérard GALLIOT par exemple, c'est le plus jeune. Le quorum est largement atteint et les pouvoirs, je viens de les donner.

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

**Finances**

**Rapport n° 1.1.1 - Analyses budgétaires - Rétrospectives et prospectives du Grand Besançon**

**M. LE PRESIDENT.-** Nous allons avoir ce soir un Conseil, Gaby va le dire, un peu allégé, puisque vous savez que nous devons, c'est une demande, j'avais demandé à Monsieur PELLE de Ressources Finances Consultants, de venir nous présenter le document qu'il avait présenté au Bureau pour que chacun puisse entendre ses analyses financières. Il se trouve que Monsieur PELLE nous a appelés ce matin pour dire qu'en raison des difficultés de transports, il était à Rennes et doit retourner à Rennes, il ne pourra pas être là ce soir.

Alors il y avait deux solutions : la première c'était de présenter, Gabriel BAULIEU aurait très bien pu le faire d'ailleurs, avec Marie-Odile, présenter le dossier ou attendre et le reporter au prochain Conseil. J'ai pensé qu'il valait mieux, pour un souci de clarté et d'objectivité, que ce soit lui qui le présente. Donc toute la partie documents qu'il devait présenter, on la présentera la prochaine fois. Je m'étais engagé à ce que ce soit fait, ce sera donc fait. On l'a su ce matin donc on n'a pas pu vous prévenir. Ça veut dire que vous rentrerez plus tôt chez vous.

**M. BAULIEU.-** Juste un mot en lien avec ces questions-là. Certains parmi vous interrogent la Direction des Finances du Grand Besançon. Pour demain soir tous les Maires ont été invités par la Préfecture à une réunion d'information à Saône à 18 heures 30 sur ces questions, précisément, de transfert de taxe d'habitation et d'abattements. Certains parmi vous nous interrogent en disant : « De quoi s'agit-il ? ». Répondons très clairement.

Vous êtes invités si vous voulez recevoir de l'information, une autre information, vous pouvez vous rendre, qui plus est dans une commune très agréable de l'Agglomération, mais s'agissant des questions fiscales de transfert de taxe d'habitation ça ne concerne pas nos communes en tant que tel, ça nous concerne en tant qu'Agglomération et nous avons délibéré sur ce sujet le 7 septembre dernier. Voilà la précision que je voulais donner mais sans dissuader qui que ce soit de répondre de manière sympathique à l'invitation reçue, mais il n'y a pas de disposition à prendre dans les communes. Christophe LIME.

**M. LE PRESIDENT.-** Christophe.

**M. LIME.-** Monsieur le Président, tous les Maires ont reçu une information, alors ce n'est pas sur une invitation, une information samedi, sur des évolutions justement des abattements en disant que le Gouvernement prendra en compte sur la loi de finances 2011 l'ensemble des différences, c'est comme ça que j'ai compris, liées aux abattements et qu'il faudrait de nouveau délibérer avant le 15 novembre.

**M. BAULIEU.-** Sur ce sujet, l'information a été communiquée, d'ailleurs sur un ton presque tout juste audible, à la convention de l'ADCF la semaine dernière à Dijon par le Ministre chargé de l'aménagement, dans des démarches dans lesquelles on finit par ne plus rien comprendre.

Vous vous rappelez que nous avons statué, nous, sur les bases de la loi qui nous fixait d'ailleurs des délais relativement courts, nous nous y sommes tenus. Ensuite on nous a annoncé un délai même pour délibérer reportant la date ultime du 1<sup>er</sup> octobre au 1<sup>er</sup> novembre ou plus précisément du 30 septembre au 31 octobre, sans que cela soit encore formalisé dans un texte puisqu'une disposition législative ne peut être modifiée que par une autre disposition législative, donc cela devant l'être par une ultime loi de finances rectificative. Je ne sais pas où elle en est dans le parcours parlementaire. Et bien évidemment, nous l'avons dit ici, les dispositions de la loi étaient telles qu'il n'était pas envisageable de faire un transfert à dispositif inchangé.

Vous vous en rappelez, tant par l'intégration d'une partie des frais de rôles ou des frais de gestion, que par la mécanique de l'abattement qui renvoie à une valeur locative moyenne départementale, lorsqu'il s'agit du Conseil Général, d'Agglomération lorsqu'il s'agit du Grand Besançon, et il ne vous échappera pas que cette moyenne est plus importante dans l'agglomération que dans le département. Donc mécaniquement les choses ne peuvent pas être égales ce qu'expliquaient d'ailleurs les éléments de simulation que nous avons présentés. Contrairement à ce qui a été dit par le Gouvernement ce n'était pas mécaniquement possible de faire les choses de manière inchangée.

Il semblerait que le Gouvernement ait l'intention, j'utilise le conditionnel parce que nous sommes là également sur des déclarations qui peuvent être considérées comme des engagements, mais qui renvoient à des dispositions intégrées dans la loi de finances qui, comme chacun le sait, sera votée de manière définitive fin décembre, nous invitant à dire : « Vous avez jusqu'au 15 novembre pour re-délibérer, si vous avez déjà délibéré, et nous prenons l'engagement, nous, par des dispositions législatives appropriées à corriger tout ce qui ne serait pas automatiquement en application de la loi. » Voilà ce que le Ministre a dit la semaine dernière. Moi je vous laisse le plaisir de suivre les épisodes. A force j'ai du mal à suivre !

**M. LE PRESIDENT.-** Sans vouloir être trop critique mais on marche sur la tête, on marche sur la tête. C'est-à-dire qu'un Ministre annonce à Dijon à une convention de l'ADCF, c'est l'Association Des Communautés de France, annonce à Dijon ce report. Il nous demande de re-délibérer. Mais re-délibérer sur quoi ? Pour l'instant, Gabriel l'a dit, les ajustements sont liés à un amendement, un amendement à la loi de finances. Amendement qui sera voté ou qui ne sera pas voté, dont on ne connaît même pas le contenu, dans une loi de finances dont on connaîtra les contours précis courant du mois de décembre pour ne pas dire fin décembre avec à l'intérieur de ces amendements des possibilités d'agir dans un sens, dans l'autre, ou dans les deux, mais nous ne savons pas dans quel sens, si c'est pour ce qui est à la hausse ou ce qui est à la baisse. Moi je crois que quand même c'est très préoccupant.

Nous avons d'ailleurs interrogé par téléphone notre consultant ce matin, Monsieur PELLE, qui a dit : « Ecoutez, moi, honnêtement, nous on ne comprend pas, on ne comprend pas ». Vous vous rendez compte dans la situation dans laquelle on est ; on doit voter avant le 30 septembre, on l'a fait, on a eu un long débat on va revenir là-dessus, on l'a fait. Maintenant on nous dit il y aura un amendement on vous laisse jusqu'au 15 novembre. Quoi ? Ce n'est pas la loi c'est tout. C'est la parole d'un Ministre qui d'ailleurs ne sera peut-être plus là dans 15 jours ou dans 3 semaines. Je ne suis pas méchant en disant ça mais tout le monde le sait. Donc demain on re-délibérerait sur rien, c'est du sable et en plus comment pouvons nous attendre de savoir ça ? Il faut délibérer avant le 15 novembre sur des dispositions qui seront peut-être prises, et on ne sait pas dans quel sens, fin décembre. Alors notre consultant nous a dit : « Ecoutez, il ne faut pas vous occuper de ça parce que ce n'est pas possible ».

On voit bien, comme on n'est pas totalement idiot, on voit bien le pourquoi de cela, c'est pour dire on a fait le maximum pour que les collectivités locales ne soient pas pénalisées enfin, on voit très bien le pourquoi de ça. Sincèrement sans vouloir offenser personne ici, ce n'est pas sérieux, on ne peut pas re-délibérer là-dessus. Oui Christophe.

**M. LIME.-** Moi je partage un peu mais il ne faudrait pas qu'à l'inverse on ait des informations qui nous disent qu'il fallait délibérer avant le 15 novembre, qu'on n'ait pas délibéré, parce que là moi je lis le texte, alors c'est vrai qu'il est un petit peu ambigu et difficile à comprendre, sauf qu'il est marqué qu'il faut qu'il y ait une neutralité pour les communes comme pour l'ensemble des contribuables et je ne voudrais pas qu'on se retrouve le 16 en ayant voté une conséquence pour nos contribuables, puisque c'est le choix qu'on a fait majoritairement à l'intérieur de cette assemblée, et que le 16 les mêmes nous disent : « On vous avait prévenus, vous n'aviez qu'à délibérer avant le 15, maintenant vous assumez financièrement », et le fait de se retrouver devant nos contribuables, avec l'incertitude, je ne voudrais qu'on se retrouve le 16, tous à aller expliquer à nos concitoyens que si on avait délibéré il n'y aurait pas eu de conséquence financière sur leurs feuilles d'impôts. C'est ça qui m'inquiète c'est tout. Le reste j'ai bien compris.

**M. LE PRESIDENT.-** La conséquence financière, entre autres, c'est 300 000 € en plus ou en moins, ce n'est pas des millions d'euros. Cela dit ce n'est pas rien 300 000 € ce n'est pas neutre mais enfin cela ne modifie pas. On est dans une situation aujourd'hui on peut re-délibérer sauf qu'on ne sait pas, personne ne sait, Monsieur PELLE le premier ne sait pas, Gabriel et Marie-Odile non plus, Marie-Odile peut s'exprimer si elle le souhaite, on ne sait pas ce qu'il y aura dans cet amendement on ne sait même pas s'il sera voté. On ne sait même pas quel est le Ministre qui va le présenter, quel sera le Ministre du budget, quel sera le Ministre des économies et des finances, on n'en sait rien. Parce que je vous rappelle qu'il y a un certain nombre de dispositions qui ont été prises il y a quelques mois qui sont aujourd'hui totalement remises en cause. Si la situation venait à devenir plus difficile on pourrait nous dire : « On revient là-dessus », ce n'est pas sérieux. Je regrette de dire que ce n'est pas sérieux. On ne peut quand même pas re-délibérer, il n'y a pas de texte qui nous dit de re-délibérer c'est la parole, c'est un communiqué de presse qui relate la parole d'un Ministre lors d'une Convention. C'est ça ?

**M. LIME.-** Est-ce qu'on ne pourrait pas prendre au moins la précaution, parce que voilà, je comprends bien les incertitudes mais : à minima est-ce qu'on n'imagine pas la convocation d'un Conseil Communautaire juste avant le 15 éventuel, et puis on le convoque ou on ne le convoque pas en fonction d'un certain nombre de délibérations, d'informations ?

**M. LE PRESIDENT.-** On ne saura rien le 15.

**M. LIME.-** J'insiste sur le fait de dire que je ne voudrais pas qu'on se retrouve devant nos contribuables en n'ayant pas délibéré. C'est ça mon inquiétude.

**M. LE PRESIDENT.-** Mon cher Christophe. On peut se retrouver dans cette situation-là mais le 15 on n'en saura pas plus qu'aujourd'hui.

**M. LIME.-** Je proposais ça : au moins se dire le 14, quand je dis le 14 je m'en fous, se dire on se fixe au fur et à mesure des informations qui vont vous être communiquées et si véritablement d'ici un mois vous avez plus d'informations...

**M. LE PRESIDENT.-** Oui peut-être.

**M. LIME.-** Ce serait quand même bête de ne pas délibérer. On se plaint tous des désengagements de l'Etat et là on peut récupérer 300 000 € ce serait bête de passer à côté.

**M. LE PRESIDENT.-** Oui ce serait bête de passer à côté effectivement. Mais on peut aussi prendre le risque de passer à côté de 300 000 € mais prendre aussi le risque d'en perdre beaucoup plus. Parce qu'on ne sait pas.

**M. LIME.-** J'ai proposé, c'est pour ça, dans la situation d'attente, d'essayer de nous convoquer. Enfin moi je le vois comme ça.

**M. LE PRESIDENT.-** Moi je veux bien qu'on prenne le principe d'un conseil le 14 peut-être mais vous voyez dans quel monde on vit quand même ? Attendez, ce pays est dirigé par des déclarations de ...

**M. ROSSELOT.-** Non il ne faut pas exagérer quand même, non, non. Ça fait une demi-heure qu'on entend dire que ce n'est pas sérieux et tout.

**M. LE PRESIDENT.-** Non, non mais je n'exagère pas.

**M. ROSSELOT.-** Attendez. Il fallait la faire la réforme de la TP.

**M. LE PRESIDENT.-** Monsieur ROSSELOT, Monsieur ROSSELOT, je vais vous passer la parole. Non je n'exagère pas.

**M. ROSSELOT.-** Pourquoi vous ne l'avez pas faite la réforme de la TP, il ne faut pas exagérer.

**M. LE PRESIDENT.-** Monsieur ROSSELOT je vais vous passer la parole. Je n'exagère pas il y a eu vendredi à Dijon une conférence à laquelle d'ailleurs Gaby tu assistais je crois, ça a été annoncé à la tribune de cette conférence. Ce n'est pas comme ça quand même qu'on gouverne un pays. Je suis désolé. Moi quand je dis quelque chose à la tribune d'un congrès ça n'a pas valeur de loi il faut que ça passe ici au Conseil de Communauté, comme là il faudra que ça passe dans le cadre de la loi de finances c'est tout. Je ne vais pas du tout polémiquer là-dessus moi je retiens ce qu'a dit Christophe LIME, on peut peut-être envisager de faire...

**INTERVENANT MASCULIN.-** Avant le 14 ?

**M. LE PRESIDENT.-** On verra. On n'aura pas plus d'information. On peut faire ça un dimanche matin à la sortie de la messe.

**M. LIME.-** On peut proposer ça le 12, le 14.

**M. LE PRESIDENT.-** On peut regarder d'ailleurs mais on n'aura pas plus d'information.

**M. LIME.-** Oui mais vous aurez au moins toutes les informations auprès des services fiscaux voilà, toutes les informations.

**M. LE PRESIDENT.-** Oui on peut prévoir si on avait des informations parce qu'en plus, explique Gaby.

**M. BAULIEU.-** Sur le dispositif, le communiqué tel qu'on a pu voir après l'intervention du Ministre, laisse entendre que c'est par intervention sur l'imposition des particuliers qu'il y aurait des dispositions pour qu'il y ait un effet zéro. Voilà comme on le comprend, qui est une autre intervention. D'ailleurs on voit qu'en fiscalité on peut faire plein de choses puisque là on se propose de refaire des calculs individualisés pour l'ensemble des contribuables à la taxe d'habitation. Comme quoi, s'ils voulaient faire des suggestions en matière fiscale, il ne faut reculer devant rien maintenant, on peut traiter de la situation de tous les contribuables. Ça paraît compliqué mais telle est l'orientation.

Dans le même temps, comme la perte en ligne, on avait présenté la simulation, effectivement comme l'a rappelé le Président, nous si on reconduisait sous l'empire du dispositif formellement connu, les abattements du Département on perdait 300 000 €, par le jeu de ce que j'ai indiqué tout à l'heure la moyenne des valeurs locatives dans l'agglomération est plus élevée que dans le département, on a une décote qui fait perdre cette somme-là. Mais dans les informations qui circulent moins, toujours en relation avec Monsieur PELLE, ce qu'on a dit ici sur les perspectives de réduction de nos dotations, en moyenne sur les années à venir, qui devraient osciller entre 2,3 M et M.

**M. LE PRESIDENT.-** Ça a déjà augmenté.

**M. BAULIEU.-** En l'estimation nous en sommes à 2,9 M aujourd'hui. Je vous invite à suivre l'actualité. Ça fait partie aussi de l'actualité, Christophe, c'est à intégrer. La problématique financière ne va faire que s'aggraver.

**M. LE PRESIDENT.-** De toute façon c'est 2,3 M, 2,6 M, 2,9 M et dans quelques temps ce sera 3 M ou 3,5 M. Moi je propose qu'on en reste là, qu'on prévoit peut-être éventuellement, pourquoi pas Serge, éventuellement, ce ne sera pas facile à trouver, peut-être, au cas où, mais à mon avis on n'aura pas plus d'information.

### **Commission n°02 : Transports, Infrastructures, Déplacements**

#### **Rapport n°2.1 - Rapport du Président sur le choix du futur délégataire et du contrat de délégation de service public des transports urbains**

**M. LE PRESIDENT.-** Maintenant je vais passer la parole à Jean-Claude ROY mais je vais dire un mot avant sur TRANSDEV.

Je voudrais quand même faire un petit rappel au règlement à Monsieur GONON : lui demander d'être prudent parce que Monsieur GONON a publié via Twitter l'intégralité du rapport de Conseil de Communauté du 18 octobre, de ce jour.

Je veux rappeler à Philippe GONON la loi du 17 juillet 1978 qui pose le principe sur lequel tout document administratif est communicable mais le droit à communication d'un document administratif ne s'applique qu'à des documents achevés et validés par les différentes assemblées, ce que nous allons faire ce soir, et ne peut donc, en aucun cas, concerner les documents préparatoires à une décision administrative tant qu'elle est en cours d'élaboration.

C'est-à-dire les documents sont à disposition des élus, ce sont des documents de travail et qui peuvent être modifiés, ça arrive d'ailleurs quelques fois c'est assez rare mais ça arrive.

La commission d'accès aux documents administratifs, que j'ai fait interroger aujourd'hui, nous précise que les projets de délibération sont des documents préparatoires jusqu'au vote de l'assemblée.

Ainsi les projets de délibération de contrat ne sont pas communicables aux administrés, ni à qui que ce soit. C'est assez délicat de trouver quand même sur Twitter des documents d'une DSP alors que KEOLIS me les a demandés et que je les lui ai refusés puisqu'ils ne sont pas communicables. KEOLIS me les a demandés je les ai refusés puisque je respecte, moi, la loi. Ils ont été non pas communiqués à KEOLIS mais communiqués sur Twitter. Quand même, moi j'appelle à la responsabilité de chacune et chacun d'entre nous ici.

Puisque ces documents préparatoires vous sont transmis en application de l'article L.2121-13 du CGCT qui établit le droit pour tout le monde d'être informé, ce qui est normal, dans le cadre de sa fonction, des affaires de la collectivité qui font l'objet d'une délibération. Et selon une réponse ministérielle, que j'ai là, du 30 mars 2004 : « Les élus communiquant des projets de délibération le font sur leur propre responsabilité ». C'est-à-dire que si demain nous sommes attaqués par KEOLIS, pourquoi pas, par rapport à ça, je vous informe que moi je me retournerai contre, sans que ce soit une volonté de vous attaquer, mais contre vous. Moi je vous fais simplement un rappel au règlement : 1, un rappel au règlement, 2, un rappel à la responsabilité.

Les documents qui sont ici ça ne sert pas à faire du buzz sur Internet. Après bien sûr, ces documents vont être sur Internet, après bien sûr je vais les communiquer à KEOLIS qui me les a demandés, mais il y a un minimum de règles. Moi je veux bien qu'on soit dans le règne de l'Internet partout, de Twitter et compagnie, mais quand même il y a des choses qu'il faut respecter. Et ça je tenais à le dire très solennellement en plus vous mettez, Monsieur GONON, vous vous mettez en difficulté vous-même. Parce qu' imaginez que KEOLIS nous attaque et nous demande des dommages et intérêts pour je ne sais quelle raison, ou VEOLIA d'ailleurs, VEOLIA ne les a pas demandés mais KEOLIS les a demandés. Et moi, mettez-vous à ma place, j'ai refusé les documents en disant qu'ils ne sont pas communicables et ils sont communiqués. Je vous passe la parole.

**M. GONON.-** Simplement, Monsieur le Président, j'avais utilisé une tournure de votre phrase qui se trouve page 24 : « Le Président à procédé au choix d'une entreprise ». Donc j'ai considéré que cet acte était déjà passé dans les faits simplement en disant...

**M. FOUSSERET.-** Non pas du tout.

**M. GONON.-** « Le Conseil de Communauté est invité à prendre connaissance du choix de l'entreprise auquel le Président à procédé ».

**M. LE PRESIDENT.-** Oui bien sûr !

**M. GONON. -** Ca veut dire, Monsieur le Président, que vous avez choisi. Cette décision je l'ai mise étant donné que vous aviez procédé au choix.

**M. LE PRESIDENT.-** Bien sûr, j'ai procédé, mais bien sûr que je procède au choix.

**M. GONON.-** Effectivement c'est peut-être un peu limite comme interprétation mais le passé composé veut dire que l'acte a déjà été fait.

**M. LE PRESIDENT.-** Non, non.

**M. BAULIEU.-** Sur la mission du Président.

**M. LE PRESIDENT.-** La mission du Président, oui, mais ce soir ça passe ici en Agglomération. Demain vous jouerez sur les mots devant un tribunal si nous avons des recours mais moi s'il y a des recours je vous dis tout de suite que je me retournerai contre vous. Et ça veut dire aussi une chose, c'est que Twitter c'est très bien mais il faut avoir quand même ce qu'on fait ici.

Parce que quel est l'intérêt, en plus vous pouvez le communiquer demain sur Twitter si vous voulez, mais respectons au minimum les règles. Après que vous jouiez sur les temps je veux bien mais de toute façon, Gaby vous a répondu, c'est sur ma mission. Donc moi je ne souhaite pas que KEOLIS nous fasse des difficultés, simplement je vous préviens et je préviens aimablement l'ensemble de cette assemblée qu'il faut faire attention quand on diffuse, surtout dans des appels d'offres où c'est la bagarre, où c'est la bagarre permanente entre ceux qui répondent, et on cherche le point, comment dire, la petite difficulté, la petite erreur qu'on aurait pu faire et moi si j'avais communiqué ces documents avant ce soir ça peut être un point qui peut nous entraîner loin en matière peut-être même d'annulation du dossier. Si jamais ça se retournait, je me verrais obligé de me retourner contre vous. Voilà ça ne va pas au-delà de ça. Ça veut dire qu'il faut peut-être être un peu plus prudent et puis le buzz c'est bien mais quand même ce n'est pas suffisant.

La réponse ministérielle je l'ai : « S'agissant des personnes détentrices, c'est du 30 mars 2004, d'informations non communicables il y a lieu de considérer, sous réserve de l'appréciation souveraine des juridictions concernées, qu'elles peuvent communiquer tout document y compris un projet de délibération dès lors qu'aucune disposition législative ou réglementaire, ne l'interdit explicitement, sous leur propre responsabilité. En effet, dans l'hypothèse où la communication d'un projet de délibération entrainerait un dommage, l'élu est susceptible d'engager, dans l'exercice de ses fonctions, comme tout agent public, sa responsabilité civile, en cas de faute personnelle détachable du service, etc. ». Je vous communiquerai le texte.

Maintenant vous savez effectivement qu'après une très longue réflexion, de trop longues études, effectivement j'ai choisi de vous proposer ce soir de choisir le groupe TRANSDEV pour assurer à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011 la gestion et l'exploitation des lignes urbaines de notre réseau GINKO. Il s'agit des lignes urbaines il ne s'agit pas des lignes périurbaines, pour une durée de 7 ans et qui inclut la mise en service de la première ligne de tramway en 2015. Vous savez que KEOLIS était là depuis de longues années et il y a eu ici, sur Besançon, une vraie concurrence entre 3 délégataires possibles : KEOLIS le délégataire actuel et historique, VEOLIA et le Groupe TRANSDEV qui je le rappelle, si KEOLIS est une filiale de la SNCF, TRANSDEV est une filiale de la Caisse des Dépôts et Consignation, organisme bancaire bien connu.

La commission d'appel d'offres, la commission de délégation de service public présidée par Alain BLESSEMAILLE, et au passage je veux remercier d'une part Alain BLESSEMAILLE, il est là-bas, Alain BLESSEMAILLE est membre de la commission et tous les membres, pour le travail qu'ils ont fait et remercier aussi le service transports, Jean-Claude ROY bien sûr, le service transports, le service de l'Agglomération, les services juridiques et autres qui ont fait un superbe travail. Car si effectivement nous arrivons à ce résultat là aujourd'hui, qui est de l'avis des spécialistes une offre un peu inespérée, c'est parce qu'effectivement d'un part, c'est vrai je dois le dire j'ai été très très ferme en disant que je voulais une vraie concurrence et quand on parle d'une vraie concurrence ça veut dire qu'on ne va pas faire jouer le lièvre à quelqu'un mais que c'est le meilleur qui l'emporte, et c'est le cas, et nous avons donc retenu TRANSDEV pour un certain nombre de raisons. Parce que d'abord le niveau de service est le plus élevé en volume de kilomètres commerciaux produits et fréquences sur les réseaux pendant les travaux qui ont commencé à débiter et que ce niveau de service s'appuie sur des moyens plus importants en personnels et en matériels. Des objectifs forts en matière de développement de la fréquentation : + 50 % de fréquentation d'ici 2017 grâce notamment au tram, car nous avons vu que le tram ça allait générer des recettes nouvelles, tout le monde a été d'accord là-dessus d'ailleurs, des recettes nouvelles et une fréquentation supérieure.

A cet instant d'ailleurs, je le dis maintenant parce que je ne veux pas oublier de le faire, les trois offres ont été des offres de qualité, il n'y a pas eu de mauvaises offres, il y a eu trois offres de qualité. Celle de TRANSDEV bien sûr mais aussi celle de KEOLIS et celle de VEOLIA. Aussi parce qu'il y a un moindre coût au fond public, puisque TRANSDEV s'engage sur le niveau de recettes le plus élevé et assure un fond de maîtrise de dépenses normalement en première partie de contrat.

Ce que j'ai demandé effectivement, ce qui était un peu une première, c'est que généralement quand on fait un contrat, une DSP on dit, voilà les dépenses prévues elles sont souvent atteintes voire même dépassées, voilà les recettes prévues et quelques fois elles ne sont pas atteintes. J'ai demandé, nous avons demandé, que le délégataire choisi s'engage sur les dépenses, c'est-à-dire c'est lui qui prend le risque.

Il a donné un niveau, les recettes je veux dire, les dépenses aussi, mais surtout les recettes, il a donné un niveau de recettes et s'il n'atteignait pas ce niveau de recettes c'est lui qui devrait combler. Alors que généralement les dépenses ça c'est sûr on arrive toujours à les faire, les recettes c'est quelques fois un peu plus aléatoire. Donc il y a une contribution forfaitaire cumulée du Grand Besançon sur la durée du contrat qui est la plus basse avec 138,26 M€ pour les 7 années, pendant 7 ans ce n'est pas par an.

Ce qui est intéressant aussi parce qu'on va aussi, grâce à cela, pouvoir revenir dans les objectifs de faisabilité qui ont déjà été exposés ici à plusieurs reprises par le 1<sup>er</sup> Vice-Président chargé des finances. Et puis la démarche qualité la plus ambitieuse avec des engagements forts notamment sur la ponctualité, la propreté, l'information. Il y a un système performant de management environnemental puisque TRANSDEV est le seul à prendre des engagements chiffrés annuellement en la matière.

Ils prévoient notamment la mise en place de démarches EF/QM European Foundation For Quality Management et s'engagent à faire baisser les consommations de gazole de 8 % et d'électricité pour l'éclairage de 20 % sur les années de contrat.

Voilà je l'ai dit, TRANSDEV ce n'est pas quelqu'un qui est inconnu en France puisqu'il gère déjà de nombreux réseaux de bus au niveau national mais aussi au niveau international et tramway : Nantes, Montpellier, Reims, Mulhouse, Strasbourg et Valenciennes.

Je tiens à dire quand même, à saluer particulièrement le professionnalisme de KEOLIS, puisque lorsqu'ils ont connu la décision, ils n'étaient pas très contents, et je peux les comprendre, mais il faut savoir que KEOLIS a été très fair-play, a joué le jeu, ils n'ont pas fait la politique de la « terre brûlée » en disant : « On va tout faire pour que ça se passe mal », c'est exactement le contraire qui a été fait par KEOLIS. Et je tenais donc ce soir, ici publiquement, à le dire. KEOLIS qui gère notre transport depuis très longtemps avait fait un bon dossier, il se trouve qu'il a fallu choisir et qu'on a choisi, on assume ce choix, mais VEOLIA aussi avait fait effectivement un bon dossier mais on les connaissait moins, bien sûr, mais KEOLIS a joué le jeu ce qui veut dire que la concurrence a été respectée, la transparence ouverte. Maintenant il faudra que TRANSDEV montre qu'il sait faire ça et on peut déjà dire que dans 7 ans il y aura certainement à nouveau une concurrence saine.

Mais lorsque l'on dit qu'on met en concurrence des projets, qu'on respecte les règles, ça veut dire aussi quelque part, ça nous donne de la crédibilité. Voilà ce que je voulais dire avant de passer la parole à Jean-Claude. Je pense que ça se passera bien. TRANSDEV le sait, j'ai eu l'occasion de le dire à leur Président, qu'il faudra qu'ils respectent les engagements, d'ailleurs j'imagine que KEOLIS, c'est bien normal, sera très vigilant par rapport au respect de ces engagements, quant à KEOLIS, je dis effectivement, je salue la façon dont ils se sont comportés et je dis à leur Président que j'avais appelé lorsqu'on a pris cette décision, que je suis prêt à le rencontrer. Ne me demandez pas si nous étions mécontents de KEOLIS pour ce qu'ils ont fait jusqu'à présent, nous étions satisfaits du service de KEOLIS. Maintenant il y a eu un appel d'offres, on a posé la question sur les meilleurs mais je n'ai pas de propos péjoratifs à faire vis-à-vis de KEOLIS qui reste une grande entreprise et qui continue. C'est la loi de l'offre et de la demande au niveau national il y a des marchés qui gagnent sur TRANSDEV, ils en perdent TRANSDEV, ils en gagnent et ils en perdent. C'est le jeu de la concurrence.

La seule chose qui ait guidé le Président dans ce choix avec la Commission de Délégation Service Public c'est l'intérêt général. Je vais passer la parole maintenant à Jean-Claude ROY qui présente cela et ensuite je vous passerai la parole.

**M. ROY.-** Quelques vues d'un diaporama pour résumer un épais rapport, vous avez vu la convention vous est parvenue par un document papier, c'est réglementaire, on ne peut pas s'en affranchir et dans un délai prescrit, c'est 15 jours avant l'Assemblée délibérante. Donc, je ne vais pas commenter la présentation du calendrier, simplement insister que le 27 mai 2009, nous avons, après analyse, choisi la procédure d'un contrat de délégation de service public, nous avons analysé toutes les autres procédures réglementaires. Le 4 août 2009, Alain BLESSEMAILLE, Président de la Commission de Délégation de Services Publics avait admis 4 candidats, CFT, un espagnol, n'a pas présenté d'offre, donc 3 candidats ont été en course : KEOLIS, TRANSEDEV et VEOLIA.

Et le 9 février 2010, cette commission a donné un avis favorable pour l'engagement des négociations avec les 3 soumissionnaires cités.

Chacun des soumissionnaires a été reçu durant 3 séances de négociations. Nous avons passé 10 heures à la minute près avec chaque candidat dans la plus grande rigueur, dans la plus grande transparence, et entre chaque audit, entre chaque entretien physique, nous avons eu des échanges de courriers, ce qui fait que chaque candidat aura fourni à la collectivité 5 offres.

En conclusion, le 19 juillet 2010, c'était l'offre ultime qui était remise par chaque candidat, complétée à nouveau à partir d'un courrier, d'une offre complémentaire remise par chacun des soumissionnaires, le 27 août 2010, et c'est sur cette base de la dernière offre du 27 août 2010 que les comparaisons entre les candidats ont été finalisées.

La convention d'exploitation est de 7 ans, le Président en a parlé. Pourquoi 7 ans ? C'est pour permettre au délégataire d'exploiter un réseau en continuité, c'est ce qui va se faire dès le 1<sup>er</sup> janvier. C'est exploiter un réseau en travaux, c'est ce qui va se dérouler jusqu'en 2013 et c'est exploiter un réseau qui intégrera le tramway dès 2015, c'est-à-dire offrir au délégataire de faire la meilleure offre possible sachant que dans ce contrat il aura 2 ans de lancement du tramway ce qui est intéressant pour lui en termes de recettes, c'est donc un contrat sur 7 ans qui est un contrat équilibré.

Le Grand Besançon, dans ce contra, il a donc ses compétences. C'est lui normalement et notamment qui va définir la politique générale des transports, c'est-à-dire les conditions de mise en œuvre de l'inter modalité sur son territoire. C'est lui qui conduira la politique tarifaire. Nous déciderons ensemble, chaque année, de la politique tarifaire que nous conduirons. C'est nous qui déciderons des modalités de services, des modifications de services. C'est nous qui contrôlerons la conformité de la gestion et de l'exploitation du réseau qui est confié au futur délégataire notamment à travers le rapport annuel de délégation de service public, puisque c'est dans le rapport qui suivra que nous allons examiner le rapport de la DSP 2009 de KEOLIS. Et puis c'est nous qui continuerons à financer les investissements, comme nous le faisons aujourd'hui, notamment sur les ateliers dont nous sommes propriétaires et sur les véhicules dont nous sommes propriétaires.

Le contrat : quelles sont les missions du délégataire ? Le délégataire est responsable de l'organisation des moyens à mettre en œuvre pour exploiter le service délégué. Il assure la commercialisation dans le respect de la démarche qualité qui fait l'objet d'une annexe spécifique au contrat, peut-être l'avez-vous remarquée, nous avons été très vigilants sur cet aspect-là, qui assume les risques de variations des dépenses d'exploitation du réseau hors indexation et de variation de la fréquentation et donc des recettes qu'il encaissera. L'équilibre financier de la convention repose sur les recettes de trafic, les recettes annexes et la contribution financière forfaitaire versée par le Grand Besançon. Le délégataire, le Président l'a rappelé, assumant seul à la fois le risque de variations de ces dépenses d'exploitation. C'est son savoir-faire mais ce sont des gens compétents, ce sont des professionnels du transport public.

**M. LE PRESIDENT.-** Ca tout le monde l'avait accepté d'ailleurs.

**M. ROY.-** Absolument, et de celui de la variation de la fréquentation donc des recettes. L'analyse des offres c'est une procédure bien particulière, qui a été rappelée, et en application de l'article 6 du règlement particulier de la consultation, la comparaison des offres a été établie en comparant le moindre recours au fonds publics, c'est-à-dire que nous avons fait référence au pacte de soutenabilité financière fixé par la collectivité :

- le montant des coûts d'exploitation et les garanties quant à leur maîtrise sur la durée du contrat.,
- la part de risques pris par le candidat, jugée à travers ses engagements annuels de recettes mais aussi ses engagements en termes d'objectifs et de conformité,
- la définition de la démarche qualité visant le contrôle du service fait et la satisfaction des usagers, bien entendu,
- le système de management environnemental notamment sur la maîtrise de consommation énergétique, soit sur les bâtiments, soit sur les matériels,
- et la capacité du candidat à innover tant au niveau de l'organisation du réseau, son adaptation à moyens constants pendant la durée des travaux que dans ses rapports avec la clientèle et la collectivité.

Au vu de ces éléments, l'offre TRANSDEV propose le niveau de services le plus élevé en volumes de kilomètres commerciaux produits et en fréquences sur le réseau pendant les travaux comme après la mise en service du tramway. Et ce niveau d'offre s'appuie sur des moyens plus importants en personnels et en matériels. Sur les objectifs forts de développement de la fréquentation et un moindre recours au fonds publics, TRANSDEV s'engage sur le niveau de recettes le plus élevé et sur le niveau de dépenses maîtrisées, en particulier en première partie de contrat.

L'analyse des offres à travers ce graphique et ce tableau ; vous remarquerez donc en vert VEOLIA, en rouge KEOLIS et en bleu TRANSDEV. Qu'est-ce qu'il faut tirer de ce graphique et de ce tableau ? C'est que sur la durée totale du contrat, et en K€, vous voyez que TRANSDEV a un total de 138 260 K€, KEOLIS 140 134 K€, et VEOLIA 149 618 K€. Ce qui fait que, sur la durée du contrat, il y a une différence entre les 2 premiers, TRANSDEV et KEOLIS, de 1 874 000 € et par an ça donne un delta de 268 000 €, 268 K€ par an.

L'analyse des offres : TRANSDEV présente la contribution financière forfaitaire cumulée la plus basse sur toute la durée du contrat jusqu'en 2015. Son montant annuel est également le plus faible des 3 soumissionnaires.

Tout ça en valeur octobre 2009, c'est la période à laquelle on négocie, c'est la période à laquelle le contrat est écrit et jusqu'à présent on s'est toujours référé, vous vous rappelez, sur le contrat de juillet 2005. C'est toujours à partir de cette base qu'on regarde un contrat dans sa durée. Et les écarts que je vous précisais sont inscrits dans ce tableau : - 1 873 K€ sur 7 ans, - 268 K€ par an. Les écarts avec VEOLIA sont nettement plus importants ce qui fait que la compétition, depuis le départ en fait, a lieu entre TRANSDEV et KEOLIS.

TRANSDEV, en misant aussi sur des rénovations et en ayant ponctuellement recours à la location de véhicules, propose le plan d'investissement le moins lourd concernant l'acquisition des bus par le Grand Besançon. Je vous ai dit tout à l'heure que nous étions propriétaires des matériels, et en investissements vous voyez que TRANSDEV propose sur la durée du contrat 28 véhicules à acheter, KEOLIS 47 et VEOLIA 43, avec les lignes en valeur en K€. Voilà ce que je voulais dire.

En conclusion, c'est un moment historique pour le Grand Besançon puisque cette DSP intègre dans le contrat le projet de tramway. C'est donc une négociation qui s'est inscrite dans un contexte favorable à la nouvelle convention, favorable à la collectivité, mais aussi à travers le chiffre que nous ferons, favorable aux usagers.

La négociation s'est poursuivie avec TRANSDEV uniquement. C'est un changement important pour le réseau GINKO mais nous l'avons dit et le Président l'a rappelé en sons temps, il faut rassurer les usagers, la qualité du service a été au cœur de toute la négociation.

Les salariés de KEOLIS Besançon savent depuis longtemps que le groupe TRANSDEV est tenu de reprendre les salariés de l'entreprise aux conditions existantes. La question sociale a été également au cœur de nos débats et sur proposition du Bureau, le Conseil de Communauté, et je dois le lire intégralement, est invité à :

- prendre connaissance du choix de l'entreprise, auquel le Président a procédé, de l'analyse, des propositions, des motifs du choix de la candidature et de l'économie générale du contrat,
- se prononcer sur le choix du groupe TRANSDEV comme délégataire du service public de transports urbains,
- se prononcer sur le projet de convention de délégation de service public à intervenir entre la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon et le groupe TRANSDEV pour une durée de 7 ans, à compter du 1er janvier 2011,
- autoriser le Président ou son représentant à signer cette convention,
- et autoriser Monsieur le Président ou son représentant à prendre toutes les dispositions et à signer les actes nécessaires à la bonne exécution de la présente délibération.

Et c'est seulement à l'issue de ce vote de ce soir que TRANSDEV sera définitivement choisi.

**M. LE PRESIDENT.-** Ce qui répond d'ailleurs à la question de Philippe GONON. Je n'ai pas signé pour l'instant et je ne pourrai signer que lorsque vous aurez... Simplement il faut modifier ; ce n'est pas le motif du choix de la candidate, c'est de la candidature. Vous le modifiez bien sur la page 24/58.

**M. ROY.-** On parle d'une entreprise ; c'est une candidate. Prendre connaissance du choix d'une entreprise qui est une candidate.

**M. LE PRESIDENT.-** Oui tu as raison. D'accord tu as raison je suis allé un peu vite. Martine JEANNIN.

**Mme JEANNIN.-** Merci. Je voulais poser une question mais en fin de compte Monsieur ROY vient de répondre à l'instant. Je m'inquiétais pour les 490 salariés de KEOLIS. Il vient de dire que TRANSDEV reprenait tous les contrats c'est bien ce que j'ai compris.

**M. LE PRESIDENT.-** Bien sûr Madame JEANNIN. Jean-Claude ROY l'a dit, la question sociale a été au cœur du débat, avec les 3 d'ailleurs. Tout le personnel sera repris à l'exception du directeur et d'une ou deux personnes qui font partie des cadres de direction qui eux ne restent pas, qui font partie du groupe. Mais il n'y aura personne qui sera sur le carreau.

Et c'est pour ça que quand je dis que KEOLIS a été très clean, il faut dire les choses, ils ont, dès le lendemain ou le surlendemain de l'annonce de la candidature, ils ont réuni le personnel, les organisations syndicales pour leur expliquer qu'ils n'étaient pas retenus, qu'ils étaient tristes mais que tout le monde allait être repris. Je crois que c'est important parce qu'ils auraient pu mettre de l'huile sur le feu, ce qu'ils n'ont pas fait. Je le répète peut-être mais je veux dire que ça c'est bien passé, il n'y a aucun reproche à leur faire pour ça. Tout le personnel va être repris dans les mêmes conditions, c'est la loi qui l'oblige. Madame GELIN.

**Mme GELIN.-** Ma question était : est-ce que les équipements qui seront prévus pour les transports en commun seront des bus hybrides afin de gagner en énergie et en consommation carbone ? D'autre part est-ce que ces transports répondront vraiment aux besoins des citoyens ?

Parce qu'il y a une forte demande pour les déplacements tôt le matin ou plus tard le soir. Il y a des problèmes de fréquences.

Par contre ce qui m'inquiète un peu c'est que finalement vous nous avez annoncé que le tram développerait vraisemblablement le transport en commun. Or en 2007 et 2008 on note une augmentation des voyageurs dans les transports en commun. Et dans le deuxième rapport d'activité de KEOLIS vous notez une diminution de la fréquentation de 2,7 % en 2008/2009.

Est-ce que finalement KEOLIS, va se désengager, mais il a déjà noté une baisse de cette fréquentation. Pouvez-vous me dire si vous l'avez analysée ? Pourquoi ? Quelles seront les mesures prises de façon à ce qu'effectivement le transport urbain puisse être optimisé et répondre aux besoins des citoyens ?

**M. LE PRESIDENT.-** Nous avons toujours dit, pratiquement à chaque réunion lorsque j'ai présenté le tram, et je vais en faire encore quelques-unes. On a toujours dit qu'une des raisons, entre autres, du choix d'avoir un transport en commun en site propre de tram c'est parce que justement la fréquentation baissait, pour les raisons qui étaient connues : moins d'attractivité, des transports en commun scotchés dans les embouteillages, on l'a dit. Ensuite tout cela a été analysé très précisément parce que, vous savez, une DSP c'est un travail énorme, c'est un investissement très lourd de la part des 3 sociétés c'est plusieurs centaines de milliers d'euros qui sont investis pour préparer une délégation de service public comme ça, pour y répondre. Et sans s'être concertés, les 3 sont arrivés aux mêmes conclusions à savoir que le tram et le nouveau réseau allaient permettre une augmentation significative des passagers. La meilleure réponse, je vais vous dire, c'est que ce sont des grands groupes, ils ne s'engagent pas comme ça le doigt mouillé, ils se sont engagés et les 3 sans se concerter ont dit : « On aura plus de monde, et on s'engage sur les recettes au niveau prévu ». Je pense que c'est effectivement la bonne réponse.

Quant aux choix et aux horaires, effectivement il y a tout un travail. Les bus hybrides, écoutez, ce n'est pas le sujet de ce soir on aura l'occasion d'en rediscuter. Ce que je sais c'est qu'il y a un engagement environnemental fort qui a été pris, vous l'avez vu, de réduire de 8 % la consommation de gazole et d'1 % la consommation de l'éclairage, ça c'est une chose.

Ensuite je crois que toutes les sociétés, que ce soit VEOLIA, KEOLIS ou TRANSDEV, ce sont des sociétés qui sont toutes très orientées développement durable, économies d'énergie, on peut donc leur faire confiance. Sachant que les bus hybrides, à cet instant, qui fonctionnent bien il n'y en a quand même pas des masses, c'est encore plus tôt au stade de projet. Et puis bien sûr les horaires seront étudiés. On demandera effectivement, on connaît bien la problématique des personnes qui démarrent tôt le matin et ça Jean-Claude pourra peut-être en dire un mot là-dessus. Ce n'est pas là, ce soir, le sujet du débat.

**M. ROY.-** Ce n'est pas l'objet mais c'est un travail qui a été présenté par deux fois au Bureau élargi, à la Commission n°2 qui accueillait dans une commission élargie le Bureau de l'Agglomération. Et le réseau imaginé par SITEC, le cabinet d'études Suisse, dans le cadre du réseau restructuré autour du tramway à l'horizon 2015, intègre ces données nouvelles d'un réseau maillé dans des horaires différents. Le tramway aura une amplitude plus importante. Il y a encore un travail à effectuer, à finaliser, mais c'est un travail qui sera présenté à nouveau dans les quartiers, auprès des associations. C'est un travail qu'on doit poursuivre ce n'est pas quelque chose qui est finalisé. On a la matrice d'un réseau restructuré et organisé avec un volume de services qui permet de tout imaginer. Voilà.

**M. LE PRESIDENT.-** Madame GELIN.

**Mme GELIN.-** Concernant le tramway moi j'ai toujours entendu dire qu'il y avait de plus en plus de véhicules qui rentraient dans Besançon et qu'il était souhaitable que les transports en commun soient efficaces, donc c'est votre choix de tramway. Finalement, j'ai certainement été sourde à vos propos, puisque finalement il me semblait que vous vouliez répondre plutôt à une augmentation des passagers dans les bus et là j'ai constaté plutôt une diminution. Excusez-moi j'étais peut-être dure de l'oreille.

Concernant les voyages, est-ce que le Grand Besançon va pouvoir aussi bénéficier d'une offre de service supplémentaire ? On voit les entreprises manufacturières s'installer en dehors de la ville et il me semble que les déplacements des employés se passent plutôt et également aussi, sur les extérieurs. Quelle offre proposez-vous pour la CAGB ?

**M. ROY.-** Depuis septembre 2002 le Grand Besançon a fait le choix d'un réseau intermodal. C'est-à-dire articulé sur l'ensemble de son périmètre puisque nous avons la chance d'avoir sur ce périmètre 12 haltes ou gares ferroviaires qui font, avec le réseau GINKO routier, la meilleure complémentarité pour permettre à nos usagers d'utiliser à la fois, le plus facilement du monde et le moins cher possible, le réseau ferré sur le territoire communautaire et le réseau GINKO.

Cette articulation d'inter modalité s'est étoffée avec des conventions avec le Département, avec les lignes LIVEO qui s'en vont vers Vesoul et vers Gray. Il y a tout un ensemble aujourd'hui articulé qui va trouver son point d'orgue avec l'arrivée d'un axe structurant sur 14,5 kilomètres qu'est le tramway, avec les parcs relais d'entrée de ville, avec le tramway sur l'esplanade de la gare Viotte le plus grand pôle multimodal de l'agglomération.

Toute cette synergie va continuer à se développer et l'estimation que nous avons fait, prudente, dans le projet du tramway, d'une augmentation de fréquentation de 25 %, elle a été par les 3 candidats, dite bien trop prudente, parce qu'ils imaginent, parce qu'ils sont des professionnels, que la hausse de la fréquentation va atteindre à Besançon, puisqu'il y a une culture transports publics, elle va atteindre sûrement 40 %, et très rapidement. Ce sont les meilleurs éléments que je puisse vous proposer ce soir.

**M. LE PRESIDENT.-** Eric ALAUZET.

**M. ALAUZET.-** J'ai trois questions. La première a attiré au graphique qui résume les offres des 3 entreprises, si on pouvait voir la diapositive, c'était juste avant. On voit l'année de mise en service du tram, un effet tram avec sans doute la mise en œuvre, des surcoûts, je ne sais s'il y a des chevauchements, enfin peu importe, en tous cas on voit que sur l'offre TRANSDEV, qu'on nous propose de retenir, il n'y a pas d'effet tram. Donc ma première question est celle-ci : pourquoi n'y a-t-il pas de l'effet tram sur le bilan financier ? Ma deuxième question : TRANSDEV apparemment a un point fort sur les objectifs de développement de la fréquentation, pour donner un peu de crédibilité à cette affirmation, est-ce que vous pouvez nous donner quelques éléments sur les moyens et les objectifs pour cette augmentation de fréquentation ? La troisième question sans doute un peu liée à la précédente : sans doute les opérateurs ont-ils une stratégie tarifaire dans l'équilibre financier, or dans les critères il n'y a pas du tout cet élément de stratégie tarifaire, même si c'est nous qui votons il y a des propositions qui sont faites par les exploitants, donc est-ce qu'il y avait des stratégies tarifaires différentes qui avaient impact sur l'utilisateur ? Je m'étonne d'ailleurs que ce critère n'ait pas été pris en compte dans les comparaisons.

**M. ROY.-** Sur ce graphique effectivement on remarque qu'il y a un pic sur VEOLIA et KEOLIS à l'horizon 2015 ou au lancement du tramway et que dans ce cadre-là la contribution financière forfaitaire de la collectivité, c'est bien ça le graphique, c'est : « Que va donner la collectivité dans cette période-là, à cette date-là ? » TRANSDEV a fait le choix d'un lissage que les autres n'ont pas fait. C'est une possibilité qui était offerte à chacun, de lisser la contribution financière de la collectivité.

Nous avons mis l'accent, dans les négociations, sur l'horizon 2014, le pacte de soutenabilité. Vous savez que nous avons délibéré, dans les orientations, sur l'idée qu'en 2014 on doit avoir une contribution financière forfaitaire qui soit aux environs de 10 M€. Ce sont des échanges qui ont eu lieu avec les 3 candidats et on leur a dit : « Faites des propositions avec la collectivité pour nous faire les meilleurs propositions possibles ». Ils ont peut-être pris des risques les années d'avant, peut-être pris des risques les années d'après, mais en tous cas la contribution financière forfaitaire qui apparaît sur ces graphiques a été d'avantage lissée sur la proposition de TRANSDEV.

**M. LE PRESIDENT.-** Attention, Eric, ce n'est pas les recettes liées au tramway, ce n'est pas ça du tout.

**M. ALAUZET.-** Non c'est la contribution financière.

**M. LE PRESIDENT.-** C'est la contribution financière. C'est ce qu'on paye.

**M. ALAUZET.-** Forfaitaire.

**M. LE PRESIDENT.-** Non ce n'est pas du tout pareil. Ce n'est pas que les recettes ça, c'est la contribution financière. Il y a un effort de lissage de caler, de rester le plus proche possible de notre prospective.

**M. ALAUZET.-** C'est-à-dire qu'on peut imaginer qu'ils acceptent des déficits entre guillemets, dans la première partie, puisqu'ils se rattrapent après. Ce n'est pas des analyses annuelles, c'est pluriannuel.

**M. LE PRESIDENT.-** Ca ce sont les contributions financières sur lesquelles se sont engagées les entreprises.

**M. ROY.-** La contribution financière forfaitaire, pour que ce soit clair pour tout le monde en simplifiant. Le délégataire a les charges d'exploitation, il encaisse les recettes sur le réseau urbain et la différence entre les deux c'est la contribution financière forfaitaire versée par la collectivité. Les tarifs c'est la collectivité qui en décidera et on le décidera chaque année.

Il faudra donc avoir toujours présent à l'esprit que l'équilibre entre les deux, il y a un point d'équilibre qu'il faudra qu'on trouve entre l'évolution tarifaire, comme nous l'avons fait entre 2005 et 2010. Il y a des années où on n'a pas augmenté, c'était le cas en septembre 2010, nous l'avons fait aussi en septembre 2008, nous n'avons pas augmenté. Il faudra choisir un rythme de croissance de la gamme tarifaire, ensemble, il faudra qu'on la définisse de manière à ce que la contribution financière forfaitaire de la collectivité soit supportable.

**M. ALAUZET.-** Excusez-moi Jean-Claude, je n'imagine pas qu'ils aient pu faire la prospective financière sans avoir une stratégie tarifaire. J'ai du mal à comprendre quand même.

**M. ROY.-** La stratégie c'est quelque chose qu'on a, entre 2005 et 2010, on a eu une augmentation en moyenne entre 2 et 3 % en moyenne par an.

On considérait que c'était une hausse soutenable, je veux dire qui reposait un peu sur l'actualisation de la hausse des prix aujourd'hui. On imagine que dans le prochain contrat c'est à peu près de cet ordre-là aussi, si ça peut répondre à ta question. C'est quelque chose qu'on débattrait chaque année. C'est le délégataire qui se le fixe lui, c'est son ambition à lui. L'ambition des délégataires aujourd'hui c'est de dire que l'augmentation de la fréquentation, à l'horizon 2005, c'est + 40 %. Ils sont tous autour de cette donnée-là, c'est environ + 40 %.

*Intervention de Yann CHAUVIN*

On tablait, nous, dans le dossier du tramway à + 25 % en étant prudents, comme nous l'avons toujours été sur ce dossier-là. Et eux, ils disent, nous, les professionnels on sait qu'on va attirer une nouvelle population, on sait qu'on va attirer des couches sociales qui aujourd'hui ne viennent pas dans le bus urbain, on parie sur l'inter modalité et on parie sur l'arrivée du tram à la gare Viotte, bref on parie sur l'inter modalité.

**M. ALAUZET.-** C'est un pari, quoi.

**M. ROY.-** On parie sur une clientèle nouvelle. Ils prennent le risque, ils ont pris ce risque-là, tous les trois.

**M. LE PRESIDENT.-** Alors la question en fait, d'Eric, que je peux traduire, c'est : « Est-ce que pour maintenir ces niveaux de recettes, les tarifs ne vont pas flamber ? », c'est ça la question.

Ce que je peux te dire c'est que tous ces calculs-là, ont été faits, je me tourne vers Yann là-bas, sur la base d'une tarification d'aujourd'hui et sans changement. Parce qu'on pourrait dire : « Il y a plus de recettes et vous augmentez les tarifs de 10 % », ce n'est pas ça qu'on dit. Yann c'est bien ça ? L'augmentation des recettes mais pas l'augmentation des tarifs. Après il y aura des ajustements mais on n'a pas basé ces augmentations importantes de recettes, qui font baisser notre contribution sur effectivement le fait qu'on allait augmenter d'une façon inconsidérée les tarifs, puisqu'il faut que le tram reste quand même accessible financièrement. Marie-Odile.

**Mme CRABBE-DIAWARA.-** Merci. J'ai un peu la même inquiétude qu'Eric. Vous nous dites que c'est TRANSDEV qui prend le risque, c'est ce qui est écrit dans le rapport d'ailleurs. Parmi les délégataires qui se proposaient c'était celui qui prenait le plus gros risque. Alors bon, c'est séduisant de prendre celui qui prend le ....

**M. LE PRESIDENT.-** Tous prennent le risque, il n'y a pas que TRANSDEV.

**Mme CRABBE-DIAWARA.-** Non mais le plus gros risque c'est ce qui est écrit dans le rapport.

**M. LE PRESIDENT.-** Non je n'ai pas parlé de ça.

**Mme CRABBE-DIAWARA.-** Si c'est écrit dans le rapport. Je ne suis pas sûre que prendre celui qui prend le plus gros risque soit le plus pertinent sur le long terme, donc je me pose la question.

J'ai regardé les recettes prévues entre 2009, puisqu'on a justement par chance le rapport du délégataire qui suit ce rapport-ci et 2011, j'arrive à une augmentation des recettes, on est bien d'accord pas les tarifs, de presque 10 %, si je ne me trompe pas, ce qui est énorme. Donc cette augmentation des recettes si elle ne passe pas, d'accord le délégataire prend le risque, mais il y a un moment où il va arrêter de dire je prends le risque si vraiment les choses ne se passent pas comme on le pense.

**M. LE PRESIDENT.-** Non, non Marie-Odile.

**Mme CRABBE-DIAWARA.-** Je finis.

**M. LE PRESIDENT.-** Oui mais j'aimerais que tu ne dises pas de bêtise aussi.

**Mme CRABBE-DIAWARA.-** Par ailleurs on sait que TRANSDEV et VEOLIA vont fusionner. Ce n'est pas une fusion qui est faite pour nous rassurer. KEOLIS on sait que ce n'était pas forcément des philanthropes mais on ne peut pas imaginer que VEOLIA soient vraiment des philanthropes. Je pense qu'ils vont encore avoir plus l'intention et l'objectif de verser des dividendes. Donc ça c'est aussi une crainte de ma part.

Ensuite dans le rapport suivant également sur le compte rendu du délégataire, on observe qu'il y a eu une hausse de l'absentéisme du personnel. C'est quelque chose qui m'inquiète aussi je voudrais savoir quelles en sont les raisons. De ce que je peux comprendre il y avait une crainte sur le changement de délégataire. Je me suis laissé dire aussi qu'on n'avait pas forcément tout le personnel nécessaire, par exemple à cause de l'application de la loi TEPA, travailler plus pour gagner plus ça a ses limites. Quant on n'a pas suffisamment de personnels si on ne peut plus mettre le personnel nécessaire ça peut avoir ses limites.

J'aimerais donc savoir, avec le futur délégataire, comment vont se passer les relations pour faire passer nos messages de contraintes budgétaires CAGB aux personnels, nos objectifs en termes de qualité de service, etc. Je conçois bien que c'est le délégataire qui est l'employeur mais il y a peut-être quand même des choses à faire pour que ces messages-là soient passés en direct par la collectivité auprès des employés.

Par ailleurs, Jean-Claude en a parlé tout à l'heure et s'y est engagé, j'espère que c'est effectivement ce qu'on fera, poursuivre ce Bureau élargi à propos du maillage du réseau, que ce soit sur l'urbain ou avec l'inter urbain, parce que je pense que c'est absolument nécessaire de ne pas s'en arrêter au travail qu'on a déjà fait.

Dans le même ordre d'idées il y a aussi un partenariat qui devrait se renforcer à mon sens, toujours quand on lit le rapport du délégataire, on voit qu'on a encore des points noirs en ville, que la vitesse commerciale diminue à cause de points noirs. Je pense qu'il faut renforcer le travail entre la CAGB et les services de la Ville en ce qui concerne tout ce qui est la voirie etc. Il semble qu'il y ait encore des progrès à faire.

Et puis un petit clin d'œil, l'environnemental ce n'est pas seulement les consommations d'énergies et ce sont nos délégataires, apparemment, qui nous le rappellent puisqu'ils parlent de déchets.

**M. LE PRESIDENT.-** Bien sûr. Simplement il y a un engagement fort de tous, je l'ai dit, par rapport aux contraintes environnementales. Les recettes, moi je ne te comprends pas. Il me semble que tu fais partie de la Commission des finances, il me semble même que tu en es Vice-Présidente. A partir du moment où je demande qu'il y ait un engagement sur les recettes, qu'ils signent cet engagement sur les recettes, qu'ils le signent, et que ce groupe ce n'est pas une société locale c'est un groupe international qui travaille dans le monde entier, en France, en Europe et dans le monde entier, comme KEOLIS d'ailleurs, ils s'engagent, qu'est-ce que vous voulez de plus. Après vous dites : « Si jamais ils s'étaient trompés », tant pis pour eux, ils paieront. Qu'est-ce que vous voulez de plus ? J'avoue que je ne comprends pas. Il y a un pack de soutenabilité, on négocie et je pense que nous avons bien négocié avec les 3, ils s'engagent, ils vont signer : « On s'engage à ce qu'il y ait tant de recettes » et tu voudrais faire naître la suspicion en disant et si on n'atteint pas. Mais si on n'atteint pas ils paieront et s'ils perdent trop d'argent le coup d'après ils ne seront plus candidats voilà.

Et les engagements, je vous ai dit tout le bien que je pensais de KEOLIS, je peux vous dire aussi tout le bien que je pense de TRANSDEV. C'est un groupe, derrière ce groupe-là, attendez c'est la Caisse des Dépôts et Consignations, vous savez qui c'est quand même, la Caisse des Dépôts et Consignations. Je crois qu'il faut effectivement leur faire confiance. Ce ne sont pas des gens, ni VEOLIA, ni KEOLIS, ni TRANSDEV, qui vont s'engager à la légère. Ils savent ce que c'est quand on a signé et ils savent qu'ils vont être observés. Vous n'allez quand même pas nous reprocher, me reprocher, d'avoir exigé un engagement sur les dépenses parce que ça nous coûte moins cher quand même ! Alors là moi je n'y comprends plus rien, je n'y comprends plus rien. Christophe LIME.

**M. LIME.-** Par rapport au coût justement c'est sur cette diapositive-là, le coût complet de la contribution de la CAGB, parce que ce que j'ai bien compris c'est ce qu'on va mettre chaque année pour pouvoir équilibrer les comptes, ce qu'on faisait jusqu'à maintenant. C'est vrai que c'est un petit peu compliqué de faire une comparaison par rapport à l'ancien contrat, par rapport au nouveau, puisqu'on va modifier un petit peu, je dirai, les différents paramètres ne serais-ce que l'arrivée du tramway.

Mais je rappelle, parce que ce n'est quand même pas très explicite, c'est que l'année dernière, et c'est dans le contrat qui nous est donné, on a donné 17,8 M€, si je ne me trompe pas, ça doit être ça, et dès l'année prochaine on va monter à plus de 20 M€. Ça veut dire que dès l'année prochaine on va mettre 2,5 M en plus dans le cadre du fonctionnement au niveau de la CAGB. Si on regarde bien...

**M. LE PRESIDENT.-** Non.

**M. LIME.-** C'est comme ça que j'ai compris et peut-être que j'ai mal compris. Ce qui veut dire que, je me rappelle un petit peu de l'objectif du Président qui est un bon négociateur, j'en suis à peu près convaincu, c'était le fait de dire que l'arrivée du tram on pouvait espérer lisser...

**M. LE PRESIDENT.-** C'est ça, c'est le cas.

**M. LIME.-** Lisser complètement le fait de l'arrivée du tram sur les 7 prochaines années et si je regarde bien ; 18 M multipliés par 7, là on arrive à 126, alors qu'on était un peu en-dessous de 18. Donc ça veut dire qu'aujourd'hui on va quand même avoir un surcoût d'environ 2 M€. Et sur quoi je m'interroge un petit peu c'est que dès le départ on a à payer tout de suite plus.

**M. LE PRESIDENT.-** Non on ne va pas payer plus. J'avais dit qu'en fait, je reconnais que c'est complexe, mais le projet-là tel qu'on va le faire avec le tram on avait prévu un gain d'à peu près 2 M de suppléments. Il est là, ça va coûter moins cher. Donc ce que j'avais dit c'est vérifié puisque c'était, et c'est quelque chose d'assez exceptionnel qu'on a obtenu, c'est qu'on n'aura pas ces 2 M en plus à mettre, ils sont récupérés. Alors il faudrait peut-être expliquer.

**M. LIME.-** Alors moi ce que j'ai compris c'est qu'il y avait 2 M de plus puisque l'année dernière, si on reprend le paragraphe page 37 du rapport juste après, on était aux alentours de 18 M de participation de la Ville, on passe en 2006 : 18,3, 18,2, 18 en 2008, 17,8 en 2009, et là on passe en moyenne à 19,7. Donc ça fait quand même une augmentation de 2 M, enfin c'est comme ça que je compte. Mais je me trompe peut-être.

**M. LE PRESIDENT.-** Oui je pense que tu te trompes.

**M. BAULIEU.-** Non mais il y a des aspects recettes qu'il faut prendre en compte et ce qui m'intéresse moi c'est le solde.

**M. LIME.-** C'est la contribution de la CAGB.

**M. LE PRESIDENT.-** Ce qu'on me précise à l'instant, c'est quand tu dis 17,4 M, ce qui est vrai, ce sont des valeurs 2004, puisque le contrat a été négocié en valeur de 2004 et aujourd'hui nous sommes en 2010. Donc c'est pour ça que c'est 2 M car je continue, mais tu as raison de poser la question, je continue à dire, Monsieur CHAUVIN regardez-moi, si je ne dis pas de bêtises, parce qu'on a déjà beaucoup parlé, c'est que ce que nous avons fait ça baisse notre contribution forfaitaire.

Je le dis, je l'ai dit, je le redis et je le réaffirme ça coûtera moins cher à l'agglomération et on va rentrer dans le pack soutenabilité qui avait été fixé, entre autres par Gabriel BAULIEU, et c'est pour ça d'ailleurs que la courbe précédente n'a pas la même forme chez TRANSDEV, parce qu'eux se sont tenus à cette courbe, ils se sont débrouillés à ce qu'on reste dans le cadre de ce qu'on avait prévu, on va dire, du pack de soutenabilité. Mais c'est vrai que c'était compliqué parce que quand on parle des coûts 2011 c'est des coûts 2011 avec des coûts valeur 2004 ; donc entre temps il y a eu des augmentations. Mais cette vue-là, à mon avis, est intéressante.

**M. BAULIEU.-** Celle-ci est intéressante mais la suivante est encore plus parlante par rapport au pack de soutenabilité.

**M. LE PRESIDENT.-** Parce que vous voyez bien qu'ici, revenez à la vue précédente. Comparaison avec l'hypothèse de prolongation de la DSP 2005/2010, vous voyez très bien que TRANSDEV est celui, mis à part KEOLIS la dernière année où il était un peu plus bas, c'est celui qui est le plus bas en termes de comparaisons et cette vue l'est très intéressante.

**M. ROY.-** Pour Christophe, ce qu'il faut montrer ici voilà la courbe de la DSP d'aujourd'hui, fin 2010, et si on avait progressé dans la DSP comme on l'a fait entre 2005 et 2010 voilà la courbe de la DSP telle qu'elle aurait été. Après la négociation on part ici, vous voyez, avec déjà un delta en moins de 1,6 M € par an au départ. Donc vous voyez après que la courbe elle est nettement en-dessous jusqu'au bout.

**M. LE PRESIDENT.-** Si on n'avait rien changé ça serait la courbe en pointillés. Christophe si on n'avait rien changé ce serait la courbe en pointillés donc tu vois que c'est des M€, tu vois on est en dessous et quand je te parlais de 2 M tu vois bien qu'entre presque 23 et 21 on est à peu près aux 2 M dont je te parlais.

**M. ROY.-** Et vous voyez qu'il y a la date. L'engagement du pack de soutenabilité en 2014 à laquelle nous sommes obligés, vous voyez que c'est une date importante qui est finalisée ici.

**M. BAULIEU.-** Prenez donc la suivante où il est affiché le pack de soutenabilité et on voit qu'on y est presque, pas tout à fait sur la proposition TRANSDEV.

**M. LE PRESIDENT.-** Mais c'est celui qui en est le plus proche.

**M. BAULIEU.-** Mais bien évidemment.

**M. LE PRESIDENT.-** Ce qui est en pointillés bleus c'est le pack de soutenabilité que nous avons défendu ici même, Gabriel et moi-même avec Jean-Claude.

**M. BAULIEU.-** Oui dans le cadre du PPIF tel qu'on l'a validé.

**M. LE PRESIDENT.-** Celui qui colle à peu près le mieux c'est effectivement la courbe en bleu. Alors attendez avant il y avait Philippe GONON et après Benoît CYPRIANI dans l'ordre. Allez-y Monsieur GONON.

**M. GONON.-** Je reviens sur le période après la montée en charge du tramway c'est-à-dire à partir de 2016. L'offre des KEOLIS est inférieure de 800 000 la première année, 400 000 la deuxième année c'est-à-dire en moyenne de l'ordre de 600 000. Si on fait une projection sur la durée de vie moyenne de l'exploitation d'un système comme celui-là, c'est-à-dire 35/40 ans, vous arrivez à 20 M d'écart.

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

**M. GONON.-** Attendez, je finis.

**M. LE PRESIDENT.-** Non je vous arrête tout de suite.

**M. GONON.-** Monsieur le Président laissez moi terminer s'il vous plaît.

**M. LE PRESIDENT.-** Non je vous arrête. Je vous arrête. Là il y a une négociation et à ce moment là on arrête tout et on négocie. Je vous connais Monsieur GONON vous allez dire : « Voilà ce qu'ils font ça va coûter 20 M de plus dans les années à venir ». Non, en 2017 on arrête et on remet les compteurs à zéro et puis tout le monde se remet et on discute.

**M. GONON.-** Vous ne me laissez jamais terminer ma phrase. Simplement ce que je voulais vous dire c'est que cela repose sur des prévisions pour l'instant virtuelles. Si on fait un tout petit report en arrière, les prévisions qui ont été faites pour l'actuelle DSP qui est en train de se terminer, sur l'année 2007 il y a une erreur de 2 M et quelques d'euros, sur l'année 2008 : 3,2 M et sur cette année 2009, que nous allons voir dans quelques instants, il y a une erreur de 3,6 M. alors les prévisions...

**M. LE PRESIDENT.-** Mais non ce ne sont pas des erreurs.

**M. GONON.-** Pardon ?

**M. LE PRESIDENT.-** Il n'y a pas eu d'erreur du tout.

**M. GONON.-** Bien sûr qu'il y a une erreur entre la prévision et la réalité facturée...

**M. LE PRESIDENT.-** Mais parce que nous avons demandé des services supplémentaires et il y a eu des avenants qui ont été signés. Et il y a aussi, je me permets de vous le redire encore, ce que je viens de dire à Christophe LIME, c'est qu'ensuite c'est actualisé.

**M. GONON.-** Tout à fait.

**M. LE PRESIDENT.-** Bon et bien voilà. Alors ne dites pas qu'il y a des erreurs.

**M. GONON.-** Le débat n'est pas fondamentalement sur la précision à quelques centaines de milliers d'euros près sur un chiffre ou sur un autre, c'est la réalité de la tarification et là je rejoins Eric ALAUZET quand il dit : « Ce qui est intéressant de savoir c'est la tarification pour l'usager de Besançon et de l'Agglomération ».

**M. LE PRESIDENT.-** Mais qu'est-ce que je vous ai dit ? Vous avez entendu ce que je vous ai répondu ?

**M. GONON.-** J'ai parfaitement entendu mais là il est dommage que dans ce dossier-là nous n'ayons pas de précision sur l'application dès 2011 de la tarification voulue par TRANSDEV, et encore plus une prévision, on ne leur demande pas une certitude, mais une prévision, pour la facturation à partir du moment, en 2016, où le tram monte en puissance.

**M. LE PRESIDENT.-** Non mais écoutez, moi je veux bien que vous trouviez tous les arguments possibles et inimaginables pour dire que de toute façon ce n'est pas bon, moi je vais vous dire : je suis plutôt content de la négociation que j'ai menée. Non mais je vais vous dire maintenant je vous ai laissé finir ; je suis plutôt content parce que je rappelle que la dernière fois nous avons déjà baissé d'1,5 M et là nous sommes en train de baisser encore de pratiquement 2 M par an, donc je suis assez satisfait de moi, vous voyez. Je pensais que vous alliez me féliciter mais on peut rêver.

Maintenant quand on dit : « regardez la courbe », qu'est-ce qui va se passer dans les 28 ans qui restent ? Mais mon pauvre Monsieur, personne n'en sait rien et si vous le savez vous êtes vachement malin, vous êtes vachement fort vous de savoir.

Ce que je sais par contre c'est qu'en 2017, parce que le Président de l'Agglomération a dit en 2010 : « Il y aura une vraie concurrence », je sais qu'en 2017 il y aura à nouveau à la porte, TRANSDEV qui sera sortant, et puis KEOLIS et puis peut-être d'autres. Et qu'il y aura encore une vraie concurrence. Passée cette période, je ne sais pas si je serai encore le Président de l'Agglomération, peut-être que oui peut-être que non, mais je suis persuadé que moi-même si je suis là, j'en suis sûr, ou un autre si ce n'est plus moi, qu'à ce moment là on dira aussi qu'il faut maîtriser tout cela parce que malheureusement je ne pense pas que ça aura changé.

Donc regardez quand même, déjà 2017 c'est faire une projection déjà assez lointaine quand même 2017, alors dire ce qu'il va se passer. 2017 il y aura 2 ans de tramway, il y a 28 ans derrière de tramway, peut-être même plus parce qu'on dit même que ça peut aller jusqu'à 35 ans, donc 28 + 5 ça fait 33 ans encore derrière, on n'en sait rien Monsieur GONON. Mais ce qu'on sait c'est qu'en 2017 il y aura à nouveau une vraie négociation et que là les jeux seront encore ouverts, et que là encore c'est le meilleur qui l'emportera.

Quand vous dites qu'on n'a pas respecté les chiffres en 2002/2003/2004, il y a deux raisons : c'est que premièrement nous avons ici voté un certain nombre de choses en plus, entre autres concernant les personnes en situation de mobilité réduite, et puis parce qu'il y a des indexations tous les ans. Alors après vous pouvez toujours dire effectivement que les chiffres, vous comparez des choses qui ne sont pas comparables, vous comparez des choses qui ne sont pas actualisées. Bien sûr qu'il y a des clauses d'actualisation dans tout cela. Benoît.

**M. CYPRIANI.-** Effectivement ces graphiques-là semblent montrer que la négociation a été bien menée.

**M. LE PRESIDENT.-** Assez dure, oui. Tu me fais confiance ?

**M. CYPRIANI.-** Puisque, Monsieur le Président vous avez parlé de 2017, je crois que ce serait pas mal d'envisager, comme ça avait été dit en 2009 lorsqu'on avait lancé la DSP, enfin l'étude sur la DSP, ce qui serait intéressant de se poser comme question c'est ce qui avait été évoqué en 2009 c'est-à-dire étudier quand même la possibilité d'une régie puisqu'on sera rentré dans l'ère du tram et que la période délicate sera passée. Il faudra s'y prendre suffisamment tôt pour y penser, il ne faudra pas s'y prendre au dernier moment.

**M. LE PRESIDENT.-** Ceux qui seront aux responsabilités en 2015/2016 en reparleront aux élus de cette assemblée le moment venu.

**M. CYPRIANI.-** Voilà mais je crois qu'il faut lancer le débat pas trop tard.

**M. LE PRESIDENT.-** Oui mais attendez. Moi je n'ai pas encore signé la délégation vous voulez déjà me faire réviser les prochains modes d'intervention en 2017.

**M. CYPRIANI.-** Non mais c'est parce que vous avez parlé de 2017.

**M. LE PRESIDENT.-** Oui j'en ai parlé là. Jacques.

**M. MARIOT.-** Une simple question technique sur le prix des bus. Quand je fais une opération, une division entre les prix TRANSDEV et le prix KEOLIS-VEOLIA, il y a 30 % plus cher un bus TRANSDEV qu'un bus VEOLIA ou KEOLIS. Pourquoi ?

**M. LE PRESIDENT.-** Parce que dans leur projet de renouvellement ce n'est pas forcément les mêmes bus qui changent. Quand tu changes un minibus ou un bus articulé ce n'est pas pareil. Donc certains, ils pensaient plutôt en garder des grands plus longtemps ou des grands moins longtemps, les adapter en fonction de l'offre, parce qu'aussi quand il y a un tramway les lignes à fort débit, où il y avait des bus articulés, il va y en avoir certainement moins puisqu'il y aura un tramway. Donc ça dépend de la capacité des bus parce que ce n'est pas mathématique tu vois.

Jean-Claude ROY l'a dit : d'abord ils ne renouvellement pas les bus de la même façon et TRANSDEV dit lui, si j'ai bien compris parce que j'ai quand même ce dossier ça fait un moment qu'on travaille dessus avec Jean-Claude, ils ont dit : « Pour les choses ponctuelles, pour 1 an ou 2 par exemple, si par exemple il y a des besoins avant que le tramway soit terminé on va les louer les bus, on ne va pas forcément les acheter on va les louer ». Ca coûtera moins cher de les louer que d'acheter des bus, par exemple, et chacun a sa stratégie. Alors il y avait ensuite François LOPEZ.

**M. LOPEZ.-** Merci Monsieur le Président. Par rapport à tout ce qu'on a pu entendre aujourd'hui et dans les séances précédentes, je trouve que le projet n'est certainement pas parfait, et je crois que chacun est allé de son argument, mais je le trouve particulièrement vertueux, parce qu'il apporte d'abord plus de services et un service certainement amélioré à l'Agglomération pour plus de respect par rapport à son environnement. Je le trouve également vertueux au regard du fonctionnement parce que quand la clientèle n'apporte que 30 % au budget de fonctionnement, ça veut dire que c'est à la charge de la clientèle, et c'est tout l'environnement de la collectivité qui en bénéficie parce que c'est un service qui est amélioré par ailleurs. Que serait notre circulation en ville s'il n'y avait pas tout ce service de transport en commun ?

Par rapport à l'investissement je trouve que le financement par le VT est aussi une solidarité des entreprises à l'égard des citoyens. Une action concrète de solidarité tant réclamée par ailleurs sur bien des points.

Quelles que soient les données techniques ou les itinéraires, voire même les conditions de financement, la vertu des éléments cités demeurera une constante du projet et je pense que ce sera un magnifique cadeau qu'on fera aux générations futures.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Je suis d'accord avec toi François, merci. C'est vrai c'est bien ce que tu dis, ce n'est pas parfait mais c'est vertueux. Je n'avais jamais pensé à ça mais je me permettrai peut-être de le ressortir parce que personne n'est parfait. Maintenant, quand les choses sont bonnes il faut les prendre. Je trouve que c'est bien, rien n'est jamais parfait mais c'est vertueux, très bien je prends bonne note. Alors ensuite Monsieur OMOURI.

**M. OMOURI.-** Merci Monsieur le Président.

**M. LE PRÉSIDENT.-** S'il vous plaît je vous demande un peu d'attention.

**M. OMOURI.-** Dans l'article 16 de la convention, un plan de transport a été mis en place pour assurer un service minimum en cas de grève. Avez-vous demandé au nouveau délégué un nouveau plan de transport pour améliorer le système minimum bien entendu sans remettre en cause le droit de grève ?

Actuellement avec seulement 20 % de conducteurs non grévistes, le délégué peut mettre en place un service minimum. Ne pourrait-on pas mieux optimiser les 20 % de bus qui circulent en mettant la priorité sur les lignes structurantes ? Ceci permettra d'avoir une meilleure fréquence de ramassages en période d'hiver et d'été qui peut être portée à 30 minutes au lieu d'une heure actuellement, et sur les lignes secondaires avoir un ramassage uniquement aux heures de bureaux.

Les usagers se plaignent du manque récurrent d'informations sur les moyens mis en œuvre en cas de grève. Ne pourrait-on pas mieux informer les usagers dans un délai de 24 heures qui précède une grève, en mettant en place un plan de communication dans les abris de bus, auprès de la presse, du Web et de la radio ?

**M. LE PRESIDENT.-** C'est fait déjà.

**M. OMOURI.-** Non je peux vous dire que j'ai encore vérifié aujourd'hui. Afin de mieux optimiser l'information en cas de grève dans les transports en commun. Vous prenez l'Est Républicain aujourd'hui, il n'y a rien. Vous prenez sur France Bleu il n'y a rien et vous prenez les abris de bus il n'y a rien.

**M. LE PRESIDENT.-** Vous n'imaginez pas Monsieur OMOURI que France Bleu va faire défiler ses antennes nationales.

**M. OMOURI.-** Mais le Web, quand vous allez sur France Bleu il n'y a rien du tout. Simplement voilà répondez à mes questions.

**M. LE PRESIDENT.-** Ecoutez, j'aurais envie de vous dire quelque chose mais je vais faire réagir Jean ROSSELOT alors je n'ai pas envie de le dire. J'ai envie de vous dire que d'ici là les choses auront changé et qu'il n'y aura plus de grève ! Mais bon ça va vous faire réagir alors. Vas-y répond. C'était une boutade !

**M. ROY.-** Je ne peux pas vous laisser dire qu'il n'y a pas d'information en cas de mouvements sociaux, c'est faux, vous n'êtes pas informé justement.

**M. LE PRESIDENT.-** On en est certain même.

**M. ROY.-** Vous n'êtes pas informé parce que vous pouvez regarder sur tous les poteaux d'arrêt et sur tous les abris bus je suis sûr ce soir qu'il y a une affiche, même depuis ce matin, parce qu'il y a une information sur Internet, il y a une information par mobiligne, vous pouvez téléphoner, vous aurez l'information du service, non pas du service minimum, vous faites une confusion.

Il n'y a pas de réquisition sur le transport public, il n'y en a pas à la SNCF non plus, on n'est pas obligé de faire un service minimum c'est la loi sur la continuité du service. Les salariés sont questionnés et doivent donner leur point de vue sur la prise de service ou non le jour où ils doivent travailler, 48 heures avant, et en fonction du nombre de présents, de conducteurs et d'agents de maîtrise encadrant, il est décidé et ça c'est un plan qu'on a voté, il y a eu une délibération qui a fixé le cadre de cette continuité du service sur toutes les lignes, sur Besançon et sur le périurbain, et en fonction du nombre de présents on assure 80 % ou 60 % ou 50 %, etc. Tout ce plan est mis en place et l'information est faite dans les mêmes conditions en fonction du niveau de service possible.

**M. OMOURI.-** J'entends, simplement, je vous ai posé une question, ne peut-on pas mieux optimiser les 20 % sur les lignes structurantes, simplement.

**M. LE PRESIDENT.-** Mais quels 20 % ?

**M. OMOURI.-** Les 20 % ? Quand vous avez 20 % des disponibilités, on a les horaires de fréquences, j'ai les horaires de fréquences entre l'hiver et l'été. Habituellement la moyenne c'est entre 35 et 50 minutes. Simplement aujourd'hui ceux qui prennent les lignes structurantes me font part que c'est dommage qu'il n'y ait pas plus de fréquences sur les lignes où il y a plus d'usagers et moins où il y en a moins.

**M. LE PRESIDENT.-** Je ne vois pas le rapport avec le service. Vous expliquerez ça à Jean-Claude moi je ne comprends pas bien.

**M. ROY.-** Dans le plan qui est mis en place, les lignes hiérarchisées ont d'avantage de services que les petites lignes, vous pouvez regarder ou alors vous me retrouvez après.

**M. OMOURI.-** Je ne vois rien.

**M. ROY.-** Oui on le commentera ensemble.

**M LE PRESIDENT.-** On vous le commentera. Est-ce qu'il y a d'autres remarques ? Non vous êtes déjà intervenue deux fois Madame GELIN.

**Mme GELIN.-** – Excusez-moi. J'avais répondu à la première question sur une chose.

**M. LE PRESIDENT.-** Vous êtes intervenue deux fois.

**Mme GELIN.-** Tant pis. Désolée. J'avais une chose intéressante à vous montrer quand même.

**Mme JEANNIN.-** Elle voulait dire qu'en travaillant à l'hôpital on leur a donné un papier pour les prévenir que les bus étaient en grève.

**M. LE PRESIDENT.-** C'est bien.

**M. ROY.-** Donc elle a le plan de continuité du service.

**M. LE PRESIDENT.-** Voilà. Vous le donnerez à Monsieur OMOURI surtout, ce serait bien comme ça vous lui donnerez le plan.

**Mme GELIN.-** Cependant je vais dire quand même que ça pose des problèmes. Parce que le bus s'arrête à 19 heures. Le service est assuré jusqu'à 19 heures et ça pose toutefois des problèmes.

**M. LE PRESIDENT.-** Non. Je fais la police de cette assemblée. Alors Madame JEANNIN a pu montrer ce plan ce qui me fait d'ailleurs grand plaisir parce que ça montre qu'il y a une information et que votre collègue devant vous était en train de dire que ce n'était pas vrai. Est-ce qu'il y a par rapport à ces propositions-là des oppositions ? Qu'ils lèvent la main.

Est-ce qu'il y a des oppositions ? Je n'en vois pas. Est-ce qu'il y a des abstentions ? Je n'en vois pas. Donc c'est adopté à l'unanimité. Je vous remercie.

#### Rapport n°2.2 - Rapport d'activité 2009 du délégataire de service public des transports urbains

**M. LE PRESIDENT.-** Rapport d'activité 2009. Monsieur Roy.

**M. ROY.-** Là aussi quelques diapositives, il y en a 4/5. Quelques chiffres-clés. Là aussi c'est un rapport important qui est fait chaque année et là on est dans le rapport d'activité de KEOLIS sur l'année 2009. Il s'agit bien là aussi du transport urbain du réseau GINKO. On n'a pas de délégation de service public sur le péri urbain. Le service délégué dans votre rapport je ne le commente pas. J'attire votre attention sur le parc de véhicules ; 172 véhicules, 60 sont au GNV.

Les effectifs permanents vous sont donnés : 483 dont 372 conducteurs.

Le taux de couverture, c'était un objectif de la dernière convention, vous voyez qu'en 2009 il est à 29,6 %. L'objectif était fixé à 30 % on est bien dans les clous par rapport à ce taux de couverture de recettes sur dépenses.

L'année 2009 a été marquée par différents événements qui ont été déjà évoqués tout à l'heure. C'est vrai qu'il y a eu un recul de fréquentation de 2,7 % mais ils sont expliqués par la baisse des effectifs scolaires et universitaires de 2 %. Et sur le changement des cours le samedi, dans le secondaire, qui ont eu des effets de fréquentations sur ces effectifs sociaux. C'est 50 000 voyages qui ont été perdus en 2009 par exemple. Et sur les 3 dernières années c'est 250 000 voyages. Ce n'est pas neutre, la manière dont les effectifs scolaires ont diminué sur Besançon et aussi sur d'autres villes, c'est une tendance nationale.

L'augmentation des tarifs au 1<sup>er</sup> septembre 2009 : en moyenne 4,5 %. Ça répond donc à la question d'Eric tout à l'heure. Pour rappel les tarifs n'ont pas bougé à la rentrée de septembre 2010. Donc en moyenne annuelle, sur les 2 ans, ça va faire un peu plus de 2 %.

La vitesse commerciale c'est quelque chose qui nous préoccupe toujours. C'est d'abord une qualité de service à l'usager et c'est aussi pour la collectivité. Vous vous rappelez, si on perd un kilomètre/heure en vitesse commerciale sur une année c'est 600 000 € de fonctionnement que ça génère. Il est donc important d'agir, et Marie-Odile en a parlé, sur les points noirs, mais c'est un travail permanent qui est fait avec l'adjointe et les services de la Ville de Besançon pour améliorer les choses, et chaque année il y a des améliorations qui sont faites sur Besançon. Il y a encore du travail à faire mais on le fait régulièrement.

Vous avez vu qu'on a sur le réseau GINKO à Besançon, 83 % d'abonnés. Je ne commente pas les chiffres des différents éléments de cette composition des abonnés, j'attire votre attention sur le fait qu'en 2009 on a plus de 9 % désormais de titres sociaux et de demandeurs d'emploi. Il y a eu plus de 35 % de titres CMUC en 2009 par rapport à 2008 et plus de 36 % de titres de coupons gratuits délivrés à la Mission Locale. C'est un impact important.

Les services spécifiques vous les connaissez : c'est EVOLIS Gare pour aller prendre le TGV le matin avant 7 heures ou pour en revenir après 19 heures, c'est 3 139 voyages : + 3 %, EVOLIS Ville : 490 clients c'est 384 Bisontins mais aussi 54 dans la première couronne, 28 dans la seconde couronne et 24 abonnés au titre d'associations. Aujourd'hui les personnes handicapées vont habiter à l'extérieur dans une commune extérieure à Besançon parce qu'elles savent qu'elles ont un service qui leur est proposé.

Les parkings relais : 13 000 véhicules se sont garés sur les parkings relais en heures de pointe en 2009 ; 60 % à TEMIS, 40 % à MICROPOLIS. C'est en majorité des femmes et des étudiants qui utilisent aujourd'hui les parcs relais sur Besançon. Je voudrais noter aussi un point important qui n'est pas dans la diapositive, c'est le niveau de satisfaction de la clientèle. En 2009 on a eu, je dirai, seulement 545 réclamations reçues, 31 % de moins qu'en 2008.

La contribution financière forfaitaire a été commentée : la différence entre les coûts d'exploitation et les recettes encaissées par le délégataire c'est 21 453 200 € HT en 2009 soit une hausse de 0,7 %, 148 000 € HT en 2009. La hausse de la contribution de l'autorité organisatrice se décompose comme suit : l'actualisation 575 000 € ça ce sont des coûts qu'on ne maîtrise pas, c'est une indexation nationale et les principaux éléments en sont les salaires et les carburants notamment, c'est la productivité - 239 000 K €, c'était dans le contrat, la renégociation pro actuelle liée au tarif - 156 000 €, ajustement comptables : 31 000 €. C'est - 400 000 € sur le résultat du délégataire qu'on va voir sur la diapositive d'après.

Et vous voyez ici en bas que sur l'évolution de la contribution financière forfaitaire liée à l'actualisation, et cette actualisation est variable, c'est la plus faible qu'on ait connue sur les 3 dernières années, 2,69 %, du fait que la baisse des prix du gazole, 22 %, et du gaz - 13 %.

Entre 2007 et 2008 l'actualisation était de 4,07 %, Monsieur GONON, vous voyez que la boule de neige, quand on a une contribution au départ comme en 2005 à 19 M€ ça va vite. Les résultats du délégataire...

**M. LE PRESIDENT.-** Restez une seconde là quand même avant de changer de page. C'était pour répondre à Christophe LIME. Là on voit bien. Quand on voit en 2009 on est à 21 453 et nous on prévoit en 2011 : 20 370. Donc c'est-à-dire qu'en 2010 on va être encore un peu plus haut. Et là tu retrouves bien les 2 M dont je te parlais. Donc tu vois ton Président ne t'a pas raconté de bêtise. Mais on avait convenu ça pour que ça permette de faire, de marquer ça, c'est un numéro de duettistes qu'on avait là. Bien on continue.

**M. ROY.-** Alors le résultat pour le délégataire. Le résultat global de l'exercice est en régression passant de 1 210 600 en 2008 à 878 600 en 2009 soit - 27,4 % (- 332 000 € HT). Et ce résultat représente 2,89 % du total des produits d'exploitation qui sont décrits contre 4,02 % en 2008, 55,36 en 2007 et 3,94 en 2006. Cette réduction du résultat, valeur 2004 toujours je le rappelle, s'explique sur la baisse de la base de la contribution financière forfaitaire de près de 400 000 €. J'ai commenté les 400 000 € dans la page précédente, réduction contractuelle et réduction négociée et la quasi stagnation des recettes commerciales, + 0,02 %.

En conclusion, on peut dire que KEOLIS a eu ce résultat au cours de l'année 2009 et il restera à présenter, l'an prochain, la dernière année du contrat juillet 2005/ fin d'année 2010.

**M. LE PRESIDENT.-** S'il vous plaît. Vous savez c'est très difficile de parler quand tout le monde parle dans la salle. Je me suis déjà fait rappeler sévèrement à l'ordre par la presse locale donc j'aimerais bien, pour que je ne me fasse pas à nouveau rappeler à l'ordre, que vous parliez un peu moins. Tu veux continuer.

**M. ROY.-** Voilà j'arrive au bout de cette présentation. Je crois qu'il était préférable de se limiter à ces 5 diapositives qui font un zoom sur les points principaux pour que vous puissiez, si vous le souhaitez, à partir du rapport que vous avez eu chez vous, poser les questions ou demander des précisions complémentaires si vous le souhaitez.

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

**Mme CRABBE-DIAWARA.-** C'est juste une petite chose. Je ne vais pas faire comme Jean ROSSELOT mais sur les parkings relais il n'y a quand même pas beaucoup de monde mais une partie de la solution, me semble-t-il, ce serait que quand on passe au moins à côté on voit ce qui se passe sur ces parkings relais. Or, il y a un petit ALEGECO, un petit truc, il n'y a pas d'horaires d'ouverture, il n'y a pas quels sont les services rendus sur ce parking relais. Il n'y a pas de communication qui soit faite sur ce qu'il est possible d'avoir comme services sur ces lieux là, et j'espère que le futur délégataire fera quelques progrès.

**M. LE PRESIDENT.-** Est-ce qu'il y a d'autres remarques ? Bon vous devez donner un avis. Est-ce qu'il y en a qui sont d'accord de donner un avis défavorable ? Je n'en vois pas donc tout le monde donne un avis favorable. C'est donc un avis favorable à l'unanimité.

### **Commission n°03 : Economie, Emploi et Insertion**

#### **Rapport n°3.1 - ZAC des Marnières - Protocole d'accord CAGB, Carrefour, SEGECE**

**M. LE PRESIDENT.-** Economie, emploi et insertion, Jean-Pierre.

**M. MARTIN.-** Avant de vous présenter le rapport je voudrais vous rappeler les quelques principaux objectifs de l'opération Chalezeule à savoir :

- rééquilibrer l'offre commerciale dans l'agglomération. Je vous rappelle qu'il y a 100 000 m<sup>2</sup> de surface de vente à Châteaufarine, 63 000 m<sup>2</sup> à Valentin, 58 000 au centre ville et Chalezeule, après extension sera à 63 400 m<sup>2</sup> de surface de vente. C'est l'objet du rapport,
- le deuxième objectif est de restructurer l'espace urbain existant et requalifier l'entrée Est de Besançon,
- le troisième est de valoriser le développement urbain sur le corridor du TCSP, secteur Est et enfin de créer un petit millier d'emplois d'ici 2019.

Je me limiterai, si vous en êtes d'accord, à vous présenter uniquement les engagements des 3 partenaires qui vont être appelés à signer le protocole d'accord joint au présent rapport. Mais auparavant je tiens à préciser que nous avons convenu avec Carrefour et SEGECE de travailler à la rédaction d'un unique protocole d'accord permettant de lever la condition suspensive 22.2 et à édicter les lignes directrices pour lever les conditions suspensives 22.3 avant le 31 mars 2011.

Concernant les engagements des 3 partenaires :

**Immobilière CARREFOUR s'engage à :**

- réaliser son programme d'extension en galerie marchande, soit 13 000 m<sup>2</sup> en deux phases ; 8 600 m<sup>2</sup> réalisés pour le 30 juin 2014 et 4 400 m<sup>2</sup> réalisés pour le 31 décembre 2019. Si la surface de vente nouvelle, 13 000 m<sup>2</sup> est restée la même par rapport à la prévision initiale, le projet a évolué car il était prévu une extension de galerie marchande par Carrefour de 7 000 m<sup>2</sup>, une création de galerie marchande par SEGECE de 4 000 m<sup>2</sup> et une extension de l'hypermarché Carrefour de 2 000 m<sup>2</sup>. La négociation a abouti à ce que Carrefour réalise la totalité de l'opération en galerie marchande,
- ensuite, Carrefour doit céder à la CAGB environ 3 hectares de terrain pour la relocalisation de la SPA et de Julienne Javel pour l'Euro symbolique,
- Carrefour doit céder à SEGECE 45 000 m<sup>2</sup> de terrains en vue de la création du parc d'activités commerciales,

- Carrefour doit céder à SEGECE les terrains inclus dans la ZAC et nécessaires au passage du tramway, à la réalisation du parking relais de l'Est et aux aménagements routiers,
- et enfin Carrefour va participer au financement des équipements publics de la ZAC à hauteur de 2 810 000 €.

SEGECE s'engage à :

- réaliser toutes les études urbaines et techniques,
- acquérir le foncier nécessaire à la réalisation de la ZAC, soit 45 000 m<sup>2</sup>,
- acquérir les fonciers actuels, JULIENNE JAVEL et SPA,
- participer au financement d'une partie de l'entrée Est à hauteur 2,1 M€,
- réaliser le carrefour Port Arthur et en financer 90 %, les 10 % restants étant financés par la CAGB,
- réaliser tous les aménagements internes à l'opération, voirie, réseaux, espaces verts, etc.,
- mettre à disposition du Grand Besançon une partie des emprises du tramway.

En précisant qu'initialement SEGECE devait réaliser 20 000 m<sup>2</sup> de surface nouvelles, plus 4 800 m<sup>2</sup> de surface de vente en relocalisation. Elle concerne Brico Dépôt et la Halle Aux Chaussures entre autres. A l'issue de la négociation nous avons accepté que SEGECE crée 23 400 m<sup>2</sup> de surface de vente nouvelle, soit + 3 400 m<sup>2</sup> par rapport à la situation initiale auxquels bien sûr s'ajoutent les 4 800 m<sup>2</sup> de relocalisation de Brico Dépôt.

La CAGB s'engage à :

- réaliser les travaux d'infrastructures du tramway avant l'ouverture des commerces au public, au plus tard pour le 30 juin 2014,
- étudier le dossier de réalisation de la ZAC et le programme des équipements publics dans les délais convenus dans le traité de concession,
- acquérir pour l'Euro symbolique auprès de Carrefour les terrains destinés à la relocalisation de Julienne Javel et SPA et accompagner techniquement leur relocalisation,
- rétrocéder à SEGECE les terrains actuellement occupés par la SPA, au plus tard pour le 30 juin 2014.

Dans cette longue et très difficile négociation tripartite, je tiens d'ailleurs à remercier les services et la direction générale ainsi que notre Président qui est intervenu très énergiquement quant il le fallait, nous avons accepté :

- une augmentation de 10 % de surface de vente nouvelle, soit + 3 400 m<sup>2</sup> par rapport aux 33 000 m<sup>2</sup> initiaux,
- le passage de 2 000 m<sup>2</sup> d'extension de l'hypermarché Carrefour en galerie marchande, dont je l'ai dit tout à l'heure, Carrefour assure la construction des 13 000 m<sup>2</sup>, soit les 100 %,
- troisièmement, le phasage de l'opération, la phase 1 doit être terminée pour le 30 juin 2014, la phase 2 pour le 31 décembre 2019,
- enfin, le report jusqu'au 31 mars 2011 de la levée de la condition suspensive 22.3 du traité de concession. L'avenant au traité sera présenté lors du prochain Conseil communautaire afin de rendre conformes les deux documents, à savoir le traité de concession et l'accord tripartite.

Concernant le planning prévisionnel :

- Mars 2011 : approbation du dossier de réalisation de la ZAC,
- 2011/2010 : étude opérationnelle de la phase I, à savoir dépôt de permis de construire, CDAC et acquisition foncière,
- 2013/2014 : travaux des bâtiments de la phase I pour une ouverture des commerces prévue au 30 juin 2014.

Voilà Président ce que je pouvais dire sur ce rapport sachant que l'accord est en annexe au rapport que je viens de présenter.

**M. LE PRESIDENT.-** Simplement moi je voudrais à cet instant répondre aux questions s'il y en a. Ca a été très compliqué je veux juste en un mot refaire l'histoire de ce développement de l'Est parce qu'on dit souvent qu'il ne se passe pas grand-chose à l'Est-ce qui est faux.

Lorsque nous sommes arrivés en 2001 il n'y avait effectivement pas de zone d'intérêt communautaire déclarée sur le secteur de Besançon/Thise/Chalezeule.

A l'époque, je m'en souviens très bien, c'est Raymond REYLE et le maire de Thise de l'époque qui étaient intervenus et nous avons donc pris la décision de transformer la zone en zone d'intérêt communautaire. A l'origine c'était le projet des Marnières c'était un projet qui devait coûter 6 à 7 M€ à l'Agglomération. Là aussi nous avons, j'ai indiqué très clairement à toutes les personnes qui venaient me voir, et elles étaient nombreuses à cette période pour déposer un dossier de candidature, qu'il fallait que nous arrivions à une opération blanche pour l'Agglomération. Partant du principe que cette zone-là c'est une zone quand même qui est très importante pour l'Agglomération en général et pour l'Est, et qu'il était normal que ceux qui allaient venir là puissent payer les frais inhérents à l'aménagement de cette zone. L'objectif que j'avais fixé, là aussi, c'est que ça ne coûte rien à la collectivité. Ce que nous avons obtenu là, on peut le dire, que c'est pratiquement ça, que c'est même ça, puisque nous faisons prendre en charge par les sociétés qui aménagent, à savoir la SEGECE et le groupe CARREFOUR, des travaux importants qu'auparavant nous aurions dû payer. Je veux dire la négociation a été très difficile, très difficile et je veux vraiment remercier Jean-Pierre MARTIN et le service économie, les services, Serge Dominici et autres, Dominique BUCCELLATO qui se sont beaucoup investis. Parce que ce qu'on obtient là, vous allez dire « Il est très content, il obtient des bons contrats pour le tram, des bons contrats pour la DSP », oui mais c'est vrai. C'est vrai et là aussi c'est un bon contrat. Ça fait quand même 2 à 3 ans que nous négocions par rapport à ça, très durement. Nous avons été près de la rupture mais nous avons fait preuve de beaucoup de patience parce que je pense qu'effectivement on a besoin, et je le dis, d'une locomotive dans l'Est de Besançon. Il y a une locomotive à l'Ouest il faut une locomotive commerciale à l'Est.

Ce qui n'empêchera pas la locomotive commerciale du centre ville de se développer, puisqu'il y a autour de l'Illet Pasteur, vous le savez, là aussi quelque chose une dynamique qui est en train de se créer. Parce qu'on ne peut pas faire en sorte que d'un côté on regretterait que l'on aille dans d'autres villes voisines et d'un autre côté dire qu'il ne faut rien faire ici. Voilà ce que je veux dire, ce n'était vraiment pas facile.

Nous allons prochainement signer cela et je suis satisfait parce que d'une part c'est toute cette zone qui va être redynamisée, je crois que c'est tout l'Est de Besançon qui va en profiter, on va encore m'accuser, mais ça ne fait rien, j'assumerai, parce que je pense que le développement de l'Est de Besançon c'est aussi important et qu'il fallait effectivement prendre ce type de décision. Vous savez quand on négocie avec des groupes comme CARREFOUR et SEGECE ce n'est pas tous les jours faciles, mais nos objectifs ont été clairs, et on a là aussi en face des partenaires qui ont joué le jeu. Voilà donc, merci aux services, je ne vais pas citer en détail les noms mais voilà. Ce sera aussi, vous le savez, quelque chose que nous avons dit, c'est qu'il fallait qu'en matière environnementale ce soit exemplaire. Ça sera, à mon avis exemplaire.

Les projets sont jugés entre autres selon ces critères et j'ai proposé aussi que l'on prenne en compte, ce qui est toujours un peu ennuyeux, c'est qu'on gèle beaucoup de surfaces pour faire des parkings et que quand les surfaces sont rares il vaut mieux essayer de ne pas trop mettre de voitures sur les parkings, alors pour ça bien sûr il y aura le tram, les transports en commun. Et aussi on leur a demandé de faire du parking et du commerce sur des étages pour ne pas s'étaler. Ce centre commercial, quand il se fera, il y aura un étage supplémentaire, il y aura des parkings sur étages pour qu'on puisse mettre plus de voitures sur moins de place. Sachant que s'il reste de la place, dans les années à venir, on pourra faire autrement.

La démarche environnementale est très forte, je vous passe tous les détails, il y aura certainement des panneaux solaires, de la récupération de l'eau de pluie, des parkings végétalisés, des économies d'énergie, enfin tout ce que l'on fait actuellement mais aussi sur la consommation de l'espace. Benoît CYPRIANI.

**M. CYPRIANI.-** Je m'inquiétais justement de l'absence d'engagement de ce point de vue-là sur la partie environnementale.

**M. LE PRESIDENT.-** Donc j'ai répondu à ta question.

**M. CYPRIANI.-** Vous avez bien répondu mais comment se fait-il que ce ne soit pas précisé dans le protocole ?

**M. LE PRESIDENT.-** Parce que mon cher Benoît, là, si tu aimes mieux, on est en train de signer un protocole d'accord sur des surfaces et autres. Ce que je sais c'est que nous avons dans, on aurait peut-être pu le mettre, mais c'est dans le cahier des charges de la zone. Mais par exemple je suis assez satisfait d'avoir pu obtenir qu'on construise désormais sur deux étages et au passage, Jean-Pierre peut vous le dire, dans les zones que nous contrôlons, que ce soit TEMIS INNOVATION ou TEMIS SANTE, partout nous avons le même discours à savoir, concentrons-nous, mettons plutôt des bâtiments, montons sur des étages, essayons de mettre les voitures dessous plutôt que de céder. Ça coûte moins cher, vous savez, d'acheter du terrain et de mettre les voitures sur du gravier. Moins cher pour celui qui fait, mais pas moins cher pour la collectivité d'autant plus qu'on sait que les zones industrielles sont rares et qu'il faut bien les utiliser. Donc là c'est le cas elle sera mieux utilisée et ce concept-là, avec Jean-Pierre, on le fait passer à TEMIS, TEMIS SANTE, dans toutes nos zones. Je me bats pour réduire et en plus maintenant on vend à la SHON ce qui est plus intéressant parce qu'on arrive à mettre plus de SHON. Nous on rentabilise plus et ça fait plus d'argent qui rentre dans les caisses mais je sais que nous sommes des affreux Jojos on veut toujours faire rentrer de l'argent dans les caisses mais je suis sûr que vous êtes d'accord avec moi là-dessus. Madame GELIN.

**M. MARTIN.-** Simplement dans le cahier des charges qui avait été défini pour le choix de l'aménageur, l'aspect environnemental avait été vraiment pris en compte. C'est vraiment très détaillé et dans le dossier de création de ZAC ce sera repris également. Il n'y a aucun souci.

**M. LE PRESIDENT.-** Mme GELIN.

**Mme GELIN.-** A propos de l'aspect environnemental et pour revenir un peu sur les points qu'on avait vus tout à l'heure. On parlait de points noirs ; ne craignez vous pas de créer des nouveaux points noirs sur cette zone d'activité ? Va-t-il falloir redonner d'autres gabarits aux voiries ?

Et finalement pensez-vous raisonnable d'augmenter la surface des commerces alors que les personnes qui viendront faire leurs courses les prendront bien sûr, mais il faudra qu'elles les ramènent chez elles. Ceux qui ne bénéficieront pas de voitures mettront-ils le caddie dans le tramway ? Ca, ça me pose un problème.

D'autre part il me semble que la séance précédente, la personne qui est venue ici pour parler du développement durable, a bien dit que le meilleur rapport énergétique c'était celui qui permettait aux personnes utilisant les transports en commun de faire leurs courses à proximité de chez elles, entre leur domicile et le travail.

Et je vais poser encore la troisième question, celle de l'accessibilité ; lorsque la population est vieillissante et qu'elle a du mal à se déplacer, pensez-vous raisonnable qu'une personne ayant une mobilité réduite puisse se déplacer sur ces grands ensembles, attendu qu'il faut faire des kilomètres et des kilomètres pour faire ses courses ? Voilà, merci.

**M. LE PRESIDENT.-** De toute façon je vais vous répondre, Madame GELIN, très rapidement. Il n'y a aucune ville qui a réussi à faire disparaître les centres commerciaux. Parce que vous êtes assez extraordinaire. Quant on ne fait rien vous dites : « Il ne se passe rien à l'Est », là on fait beaucoup de choses et vous êtes presque en train de me le rapprocher. Après on nous dit : « Mais vous êtes en concurrence avec Dijon. Monsieur le Maire bougez-vous », Dieu sait si on se bouge. Après, ce qu'il faut, c'est de la complémentarité, je l'ai dit tout à l'heure. Il y a l'Est, il y a l'Ouest, il y a le Nord, il y a le Sud et il y a le centre, on développe partout.

Regardez par exemple le plateau, sur le plateau il y a une zone commerciale qui est quand même plutôt développée par rapport à certaines années où il n'y avait aucune zone commerciale. Il n'y a pas encore de grandes surfaces, ça viendra peut-être mais les zones du centre ville, tout ce qui va tourner aux alentours du centre ville, c'est important aux alentours de la zone Pasteur. Il faut deux choses : il faut la proximité, on peut avoir une épicerie de proximité à côté de chez soi, une moyenne-petite grande surface à côté de chez soi, mais vous n'aurez pas un grand marchand d'électroménager qui va se mettre à côté de chez vous. Ce n'est pas possible, on peut le regretter mais ce n'est plus comme ça que ça fonctionne.

Il faut donc à la fois garder la compétitivité et permettre d'aller faire ses courses. Parce que vous savez, en plus, ceux qui demandent des surfaces de proximité, quand il y a quelqu'un qui vient, ce sont eux généralement qui vont faire leurs courses dans les grandes surfaces. Il y a aussi autre chose que je dois dire c'est que lorsque nous négocions avec les grandes surfaces nous leur demandons de rester implantés dans les villes, dans les quartiers de la ville, voire même de s'implanter en périphérie.

On l'a vu par exemple avec une filiale de CARREFOUR, dont je tairai le nom, qui est allée s'implanter plutôt par exemple du côté de Franois, puisqu'on leur avait demandé. D'une autre qui s'est implantée plutôt du côté des 408, c'est d'ailleurs la même, parce qu'on leur avait demandé. Actuellement on est en train de demander aux mêmes d'aller s'implanter peut-être du côté des Clairs Soleils. Peut-être aller un jour s'implanter du côté de Roulans, je ne sais pas, ou d'ailleurs. Je dis ça parce que j'ai vu le Maire qui était là. Quant on négocie avec eux on leur dit aussi : « Attendez, nous on va dans le sens que vous dites là, mais il faut aussi que vous participiez à l'aménagement du territoire ».

**M. MARTIN.-** Je suis un peu surpris de la question...

**M. LE PRESIDENT.-** Moi je ne suis surpris de rien !

**M. MARTIN.-** Parce que quand on dit rééquilibrage, vous n'avez pas bien écouté ce qu'on a dit au départ, on a dit que c'était pour équilibrer les différents secteurs, et j'en remets une couche. Et si on dit on crée de la surface commerciale à l'Est c'est pourquoi Madame ? C'est justement pour créer de la proximité pour les gens qui habitent à l'Est. C'est aussi simple que cela. Je ne sais pas ce que vous allez chercher ailleurs.

**Mme GELIN.-** Alors moi je vais vous raconter peut-être des choses plus intéressantes, pardon. J'ai l'exemple de grandes métropoles de 30 M d'habitants ou bien alors de capitales de plus de 2 M d'habitants, où il y a des commerces dans toutes les rues et il y a également des grandes surfaces implantées dans les centres ville.

**M. LE PRESIDENT.-** Est-ce que vous croyez que c'est le Maire...

**Mme GELIN.-** Cela correspond quand même au discours de votre invité lors du dernier Conseil qui disait que lorsqu'on voulait être effectivement dans un développement durable il fallait pouvoir permettre aux personnes de faire leurs achats plutôt à proximité que loin. Et c'était une meilleure organisation, ça permettait d'éviter de prendre la voiture, c'était optimisé. C'est une autre vision du développement durable.

**M. LE PRESIDENT.-** Nous sommes d'accord avec vous sauf Madame que vous avez remarqué qu'il n'y a ni 30 M, ni 3 M d'habitants ici. Il y en a 180 000 dans le Grand Besançon.  
Est-ce que vous m'autorisez à signer ? Est-ce qu'il y a des oppositions ? Des abstentions ?

Je vous remercie.

*La séance est levée à 20h10*