



Conseil de Communauté

Compte rendu succinct

Affiché au siège de la CAGB le : 23/10/2017.	Séance du Jeudi 19 Octobre 2017 qui s'est déroulée à la CCIT du Doubs	Visé par : La Directrice Adjointe de l'Administration Générale Stéphanie PONSOT
---	--	--

PRESENCES

Liste des présents annexée

RELEVÉ DE DECISIONS

Le Conseil de Communauté, régulièrement convoqué, s'est réuni le Jeudi 19 Octobre 2017 à 18h00 à la salle des conférences de la CCIT du Doubs à Besançon, sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET, Président de la CAGB.

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 Madame Catherine COMTE-DELEUZE comme secrétaire de séance

Rapport adopté à l'unanimité :

Pour : 107

Contre : 0

Abstention : 0

Ne prennent pas part au vote : 0

↳ R. 0.2 - Installation d'un nouveau conseiller communautaire de la Ville de Besançon et modification des représentations de la CAGB dans différentes commissions et structures

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- fait application de l'article L.2121-21 du CGCT,
- installe Monsieur Clément DELBENDE comme conseiller communautaire représentant la Ville de Besançon,

Séance du Jeudi 19 Octobre 2017

Conseillers communautaires en exercice : 129

Le Conseil de Communauté, régulièrement convoqué, s'est réuni à la salle des conférences de la CCIT du Doubs à Besançon, sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET, Président de la CAGB.

Ordre de passage des rapports : 0.1, 0.2, 2.1, Motion, 0.3

La séance est ouverte à 18h10 et levée à 21h10.

Étaient présents : **Amagney :** M. Thomas JAVAUX (jusqu'au 0.2) **Arguel :** M. Claude GRESSET-BOURGEOIS suppléant de M. André AVIS **Audeux :** Mme Françoise GALLIOU **Avanne-Aveney :** Mme Marie-Jeanne BERNABEU suppléante de M. Alain PARIS **Besançon :** M. Frédéric ALLEMANN, Mme Anne-Sophie ANDRIANTAVY, Mme Sorour BARATI-AYMONIER, M. Thibaut BIZE (jusqu'au 0.2), M. Nicolas BODIN, M. Patrick BONTEMPS (à partir du 2.1), M. Emile BRIOT, Mme Claudine CAULET, M. Guericc CHALNOT, Mme Catherine COMTE-DELEUZE, M. Laurent CROIZIER, M. Pascal CURIE (jusqu'au 0.2), Mme Danielle DARD, M. Clément DELBENDE, M. Cyril DEVESA, Mme Myriam EL YASSA, M. Ludovic FAGAUT, Mme Odile FAIVRE-PETITJEAN, Mme Béatrice FALCINELLA, M. Jean-Louis FOUSSERET, M. Abdel GHEZALI, M. Philippe GONON, M. Jacques GROSPERRIN, Mme Myriam LEMERCIER, M. Jean-Sébastien LEUBA, M. Christophe LIME, M. Michel LOYAT, Mme Elsa MAILLOT, Mme Carine MICHEL, M. Thierry MORTON, M. Philippe MOUGIN, Mme Sophie PESEUX (à partir du 2.1), Mme Danielle POISSENOT, M. Anthony POULIN, Mme Françoise PRESSE, Mme Rosa REBRAB, Mme Karima ROCHDI, M. Rémi STHAL (jusqu'au 0.2), Mme Ilva SUGNY, Mme Catherine THIEBAUT, M. Gérard VAN HELLE, Mme Anne VIGNOT, Mme Sylvie WANLIN, Mme Christine WERTHE **Bonnay :** M. Gilles ORY **Braillans :** M. Alain BLESSEMAILLE (à partir du 2.1) **Busy :** M. Alain FELICE **Byans-sur-Doubs :** M. Didier PAINEAU **Chalezeule :** M. Christian MAGNIN-FEYSOT **Champagney :** M. Olivier LEGAIN **Champvans-les-Moulins :** M. Florent BAILLY **Chaucenne :** M. Bernard VOUGNON **Chaufontaine :** M. Jacky LOUISON (à partir du 2.1) **Chemaudin et Vaux :** M. Bernard GAVIGNET (à partir du 2.1) **Chevroz :** M. Yves BILLECARD **Cussey-sur-l'ognon :** M. Jacques GIRAUD **Deluz :** M. Fabrice TAILLARD **Devecey :** M. Michel JASSEY (à partir du 2.1) **Ecole-Valentin :** M. Yves GUYEN **Fontain :** Mme Martine DONEY **François :** Mme Françoise GILLET suppléante de M. Claude PREIONI **Geneuille :** M. Jean-Claude PETITJEAN **Gennes :** Mme Thérèse ROBERT (à partir du 2.1) **Grandfontaine :** M. François LOPEZ **Larnod :** M. Sébastien CUINET suppléant de M. Hugues TRUDET **Les Auxons :** M. Jacques CANAL, M. Serge RUTKOWSKI **Mamirolle :** M. Daniel HUOT **Miserey-Salines :** M. Marcel FELT (jusqu'à la motion) **Montfaucon :** M. Pierre CONTOZ **Morre :** M. Jean-Michel CAYUELA (à partir du 2.1) **Nancray :** M. Vincent FIETIER **Novillars :** Mme Aurore HERNANDEZ suppléante de M. Philippe BELUCHE (jusqu'à la motion) **Osselle-Routelle :** M. Daniel CUCHE, Mme Anne OLSZAK **Pelousey :** Mme Catherine BARTHELET **Pirey :** M. Robert STEPOURJINE (jusqu'à la motion) **Pouilley-Français :** M. Yves MAURICE **Pouilley-les-Vignes :** M. Jean-Marc BOUSSET **Pugey :** M. Frank LAIDIE **Rancenay :** M. Michel LETHIER **Roche-lez-Beaupré :** M. Jacques KRIEGER **Roset-Fluans :** M. Arnaud GROSPERRIN **Saint-Vit :** Mme Annick JACQUEMET, M. Pascal ROUTHIER **Saône :** M. Yoran DELARUE **Serre-les-Sapins :** M. Gabriel BAULIEU **Tallenay :** M. Jean-Yves PRALON **Thise :** M. Alain LORIGUET **Thoraise :** M. Jean-Paul MICHAUD **Vaire :** M. Jean-Noël BESANCON, Mme Valérie MAILLARD **Venise :** M. Jean-Claude CONTINI **Vieilley :** Mme Christiane ZOBENBULLER **Villars Saint-Georges :** M. Jean-Claude ZEISSER **Vorges-les-Pins :** Mme Julie BAVEREL (à partir du 2.1)

Étaient absents : **Besançon :** M. Julien ACARD, M. Eric ALAUZET, M. Pascal BONNET, M. Yves-Michel DAHOUI, Mme Marie-Laure DALPHIN, M. Emmanuel DUMONT, M. Michel OMOURI, M. Yannick POUJET, M. Dominique SCHAUSS, Mme Mina SEBBAH, Mme Marie ZEHAF **Beure :** M. Philippe CHANEY **Boussières :** M. Bertrand ASTRIC **Chalèze :** M. Gilbert PACAUD **Champoux :** M. Philippe COURTOT **Chemaudin et Vaux :** M. Gilbert GAVIGNET **Châtillon-le-Duc :** Mme Catherine BOTTERON **Dannemarie-sur-Crête :** M. Gérard GALLIOT **La Chevillotte :** M. Roger BOROWIK **La Vèze :** Mme Catherine CUINET **Le Gratteris :** M. Cédric LINDECKER **Marchaux :** M. Patrick CORNE **Mazerolles-le-Salin :** M. Daniel PARIS **Merey-Vieilley :** M. Philippe PERNOT **Montferrand-le-Château :** M. Pascal DUCHEZEAU **Noironte :** M. Claude MAIRE **Palise :** M. Daniel GAUTHEROT **Torpes :** M. Denis JACQUIN **Velesmes-Essarts :** M. Jean-Marc JOUFFROY

Secrétaire de séance : Mme Catherine COMTE-DELEUZE

Procurations de vote :

Mandants : T. JAVAUX (à partir du 2.1), J. ACARD, E. ALAUZET, T. BIZE (à partir du 2.1), P. BONNET, P. CURIE (à partir du 2.1), YM. DAHOUI, ML. DALPHIN, E. DUMONT, M. OMOURI, Y. POUJET, D. SCHAUSS, M. ZEHAF, A. BLESSEMAILLE (jusqu'au 0.2), C. BOTTERON, P. CORNE (à partir du 2.1), D. PARIS (jusqu'à la motion), P. DUCHEZEAU, D. GAUTHEROT, R. STEPOURJINE (à partir du 0.3), JM. JOUFFROY

Mandataires : A BLESSEMAILLE (à partir du 2.1), P. MOUGIN, C. THIEBAUT, C. LIME (à partir du 2.1), J. GROSPERRIN, G. CHALNOT (à partir du 2.1), M. LOYAT, C. WERTHE, F. ALLEMANN. FAGAUT, N. BODIN, D. DARD, A. GHEZALI, J. KRIEGER (jusqu'au 0.2), S. RUTKOWSKI, J. LOUISON (à partir du 2.1), R. STEPOURJINE (jusqu'à la motion), E. MAILLOT, G. ORY, G. BAULIEU (à partir du 0.3), P. ROUTHIER



Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

Procès-verbal

Conseil de Communauté Spécial « Structures Associées »

Séance du jeudi 19 octobre 2017

Salle des conférences de la CCIT du Doubs

ORDRE DU JOUR

Organisation de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon _____	3
Rapport n°0.1 - Désignation d'un secrétaire de séance _____	3
Rapport n°0.2 - Installation d'un nouveau conseiller communautaire de la Ville de Besançon et modification des représentations de la CAGB dans différentes commissions et structures _____	4
Mobilités _____	5
Rapport n°2.1 - Rapport du Président sur le choix du futur délégataire et du contrat de Délégation de Service Public des transports urbains _____	5
Organisation de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (suite) _____	19
Rapport n°0.3 - Présentation des structures partenaires de la CAGB _____	19

Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

Conseil de Communauté Séance du jeudi 19 octobre 2017

Le Conseil de Communauté, régulièrement convoqué, s'est réuni à la Salle des conférences de la CCIT du Doubs - 46, avenue Villarceau - 25 000 Besançon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis FOUSSERET, Président de la CAGB.

La séance est ouverte à 18h00 et levée à 21h10.

Organisation de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

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

M. LE PRÉSIDENT.- Bonjour à toutes et à tous. Je voudrais d'abord souhaiter la bienvenue à Clément DELBENDE, nouveau Conseiller Municipal de Besançon qui devient donc Conseiller d'Agglomération. Étant le benjamin du Conseil Municipal, il doit être l'un des plus jeunes, et donc le benjamin de l'Assemblée. Clément, sois le bienvenu parmi nous.

Je voudrais également souhaiter la bienvenue aux membres de la Société des Membres de la Légion d'honneur de Besançon, Brigitte QUICHON, Marie-Noëlle SCHOELLER, ainsi qu'à leur Président Daniel ANTONY. Ils nous diront quelques mots sur ce document parfaitement bien fait, très intéressant, qu'ils ont réalisés sur la bienvenue aux nouveaux citoyens de la République. Il est important de pouvoir rappeler un certain nombre de grandes lignes de notre pacte républicain. Vous verrez aussi dans ce document une très belle information sur la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon. Je cède maintenant la parole Daniel ANTONY pour présenter en quelques mots ce document. Chacun d'entre vous en a un exemplaire sur sa table. Vous devez pouvoir en avoir d'autres si cela vous intéresse. Daniel précisera peut-être comment il est diffusé, si certains en veulent pour leur commune ou pour leur centre de documentation pédagogique.

M. ANTONY.- Merci, Monsieur le Président. Mesdames et Messieurs les Élus, chers amis, bonsoir. On nous a demandé d'être courts pour ne pas obérer le temps de vos débats. Je parle donc au nom des trois auteurs. Vous représentez exactement ce qui nous motive : l'engagement, le dévouement à la chose publique, au bien commun et à l'intérêt général. Notre devise, celle de la Société des Membres de la Légion d'honneur, qui s'inspire à la fois des valeurs de la République et de notre hymne national est également la vôtre : « honneur et patrie, solidarité ». Notre devoir commun, dans cette époque de grande incertitude et de repli sur soi, est de faire vivre la citoyenneté, de contribuer au développement de l'esprit civique et patriotique face à la montée des communautarismes, à la menace terroriste et aux scandales politico-financiers qui discréditent la classe politique tout entière, alors qu'ils ne sont le fait que d'une minorité. Nous savons bien que vous incarnez ce qu'il y a de meilleur dans nos communes, et l'exigence de dévouement qu'exige votre engagement.

C'est là, dans les anciennes paroisses de l'Ancien Régime que sont les monuments aux morts, que se transmet la mémoire de notre histoire nationale, et que vous assistez avec nostalgie à ce qu'un universitaire bisontin décrit ainsi, découvrant, dans un manuscrit du XVI^e siècle, l'extraordinaire diversité des villages comtois de la Renaissance et la vigueur de la communauté paroissiale : « *Cette autonomie communale âprement conquise dans ces années-là, la Renaissance est en train de disparaître sous nos yeux dans l'indifférence générale.* »

En supprimant les petites communes rurales, c'est - nous dit-on - un peu d'économie qu'on élabore, mais en réalité, c'est un peu de démocratie qui s'évapore. On pourrait dire que je fais de la provocation, puisque je m'adresse à la Communauté d'Agglomération, mais pas du tout. Il y a d'une part les racines, la mémoire locale, la petite patrie que célébrait Joachim DU BELLAY, et d'autre part les enjeux économiques, la nécessaire mutualisation des moyens pour répondre aux exigences nouvelles de la vie en collectivité. Avec la décentralisation, la solidarité a changé doublement d'échelle : de l'État vers les collectivités territoriales d'une part, et des communes vers les EPCI (Établissements Publics de Coopération Intercommunale) d'autre part. L'intercommunalité monte en puissance et l'intérêt communautaire requièrent une assiette de plus en plus large pour répondre aux défis du monde contemporains.

Nous devons remercier le Président de l'Agglomération Jean-Louis FOUSSERET et le Premier Vice-Président Gabriel BAULIEU pour leur action persévérante au service de la formation citoyenne, et parce qu'ils nous ont permis de publier ce livret qui a bien occupé nos semaines de l'été. Nous n'oublions pas Messieurs GRANDVOINNET, DEMILLIER, GAINET, PASQUALINI qui ont accepté de relire notre projet, ainsi que les services Communication des deux collectivités. Ce fascicule laisse percer notre passion pour la République, mais aussi notre inquiétude face au risque de délitement de la Nation. Il accueille avec bienveillance les nouveaux venus dans la communauté nationale afin qu'ils s'y insèrent, quels que soient leur âge ou leurs origines, et leur donne les clés de la citoyenneté active. Il veut inciter les citoyens à faire vivre nos valeurs et à prendre en main leur destin en leur rappelant qu'il n'y a pas de droit sans devoir. Il leur dit aussi qu'une liberté n'est jamais acquise définitivement, mais qu'elle se défend et que la démocratie n'est pas une mécanique, mais une éthique qui exige probité, loyauté, exemplarité et désintéressement.

La dernière partie du fascicule est consacrée à la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, et c'est pourquoi nous sommes ici ce soir. Nous espérons qu'avec votre aide, l'ouvrage sera utilement distribué aux enseignants, aux organismes de formation de la jeunesse, à tous ces nouveaux venus qui s'inscrivent sur les listes électorales, à tous ceux qui s'intéressent au fonctionnement de nos institutions. Patrick GENRE, Président de l'Association des Maires du Doubs, soulignait en juillet dernier que les élus communaux cherchent des passerelles entre leur fonction et la jeunesse. Ce document en est une. À vous de le faire connaître dans vos communes. Je vous remercie, Mesdames et Messieurs, et je vous souhaite une bonne délibération ce soir.

Applaudissements.

M. LE PRÉSIDENT.- Des exemplaires de ce document sont disponibles au service Communication de l'Agglomération. Je pense qu'il est très important que chacun puisse en avoir un dans les écoles, s'il le désire.

Nous passons maintenant à l'appel des pouvoirs qui sont les suivants : jusqu'à leur arrivée, Alain BLESSEMAILLE à Jacques KRIEGER, pour toute la séance, Emmanuel DUMONT à Frédéric ALLEMANN, Catherine BOTTERON à Serge RUTKOWSKI, Éric ALAUZET à Catherine THIEBAUT, Pascal BONNET à Jacques GROSPERRIN, Marie-Laure DALPHIN à Christine WERTHE, Michel OMOURI à Ludovic FAGAUT, Dominique SCHAUSS à Danielle DARD, Patrick CORNE à Jacky LOUISSON, Daniel PARIS à Robert STEPOURJINE, Pascal DUCHEZEAU à Elsa MAILLOT, Daniel GAUTHEROT à Gilles ORY, Jean-Marc JOUFFROY à Pascal ROUTHIER, Marie ZEHAF à Abdel GHEZALI, Yannick POUJET à Nicolas BODIN, Yves-Michel DAHOUÏ à Michel LOYAT et Julien ACARD à Philippe MOUGIN.

Il y a le quorum. Les pouvoirs reçus sont annoncés.
La secrétaire de séance sera Catherine COMTE-DELEUZE.
La séance est donc ouverte.

Rapport n°0.2 - Installation d'un nouveau conseiller communautaire de la Ville de Besançon et modification des représentations de la CAGB dans différentes commissions et structures
--

M. LE PRÉSIDENT.- Nous avons accueilli Clément DELBENDE, le nouveau Conseiller Communautaire. Nous passons au premier point de l'ordre du jour concernant le choix du candidat pour la DSP (Délégation de Service Public) Transports.

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 PRÉSIDENT.- Avant de démarrer, je voudrais remercier les membres de la Commission d'Appel d'Offres qui ont réfléchi et analysé les différentes offres pour nous communiquer un avis. Ils s'y sont repris à deux fois. Je les remercie pour leur travail obscur, mais nécessaire et de qualité. Avant de passer la parole à Michel LOYAT, je voudrais ajouter que nous ferons ce soir un choix très important. Vous connaissez notre attachement dans notre Agglomération à la qualité des transports en commun. Nous sommes aussi reconnus pour cette qualité de transports en commun, pour notre réseau depuis déjà des années. Je salue d'ailleurs les salariés de Transdev ici présents, au fond de cette salle, qui participent à la qualité de ce service. Ce choix important n'est pas facile. Le Conseil Communautaire en juin 2016 avait fait le choix de la DSP d'affrètement, qui avait été voté quasiment à l'unanimité.

Un travail important a été réalisé, car nous avons peur de ne pas avoir beaucoup d'offres. Un seul dossier avait été retiré et nous avons travaillé sur les deux offres qui nous paraissaient les plus solides pour la pérennité de notre système de transport en commun. Un travail important a été réalisé, mais comme vous le savez, il n'a pas pu être partagé du fait des règles de confidentialité, tout cela étant très encadré. Si nous ne respectons pas ces règles de confidentialité, nous pouvions avoir des difficultés en termes d'approbation du marché. La procédure a donc été strictement suivie, à la lettre, au millimètre près. Nous aurions pu penser qu'il n'y aurait pas de concurrence entre les candidats. J'ai toujours annoncé, comme la dernière fois d'ailleurs, que le jeu était ouvert et que le meilleur l'emporterait, pour la meilleure offre de qualité de service, de transports, au regard également du coût de la prestation.

Pour répondre d'avance à un certain nombre de remarques que j'ai pu lire dans la presse, l'Agglomération, consciente du besoin d'un système de transports de qualité, a investi 2 M€ en plus. Ce n'est donc pas au rabais, puisque nous mettons 2 M€ de plus que ce qu'il y avait auparavant, ce qu'il est bon de dire. Nous avons souhaité une concurrence active entre les candidats. Les deux plus grands groupes de transport ont répondu à cette consultation, par des offres de grande qualité. Ces offres étaient travaillées, elles ont évolué. Elles prenaient en compte l'actuel, mais elles proposaient également un certain nombre d'innovations pour aller plus loin. Elles étaient de qualité, dans un cadre financier maîtrisé, même si nous avons ajouté plus de 2 M€ par an pour ce projet. L'offre de Keolis a été jugée comme étant la meilleure, car elle exprimait davantage d'ambition en matière de fréquentation. Nous avons senti son ambition d'aller plus loin, de renforcer la qualité du service pour un coût à peu près équivalent, mais ce coût n'a pas été déterminant. Le coût est un peu plus faible pour la collectivité, mais il reste supérieur à ce que nous payons actuellement, puisque nous devons ajouter 2 M€.

Cette DSP urbaine s'inscrira dans le réseau Ginko et elle est un des éléments de l'attractivité du réseau de Besançon et de l'Agglomération. Merci à tous celles et ceux qui y ont travaillé. Merci au service Transports, à Pascal GUDEFIN, à Yannick CHAUVIN et son service, à Michel LOYAT, à la Direction des Finances, à tous celles et ceux qui ont fait en sorte que nous avons pu avancer et faire de telle façon à ce que nous puissions ce soir vous proposer cette DSP.

Je cède maintenant la parole à Michel LOYAT, Vice-Président aux Transports.

M. LOYAT.- Merci, Monsieur le Président. Chers collègues, vous disposez d'un dossier très riche, ce qui est normal. Vous avez un document synthétique, d'autres documents très détaillés, des annexes. Je me limiterai bien entendu aux aspects les plus saillants. Je reviendrai tout d'abord et très rapidement sur la problématique qui est un objectif majeur, à savoir le développement de la part des transports en commun dans l'Agglomération. Il est indiqué dans notre Plan de Déplacement Urbain (PDU), d'une durée plus longue qu'un contrat, que la part des déplacements représente 13 à 17 % en transports en commun. Toutefois, ce ne sont pas uniquement les transports en commun, mais aussi les déplacements alternatifs à la voiture particulière (vélo, covoiturage, etc.) Cet objectif est bien sur l'ensemble du périmètre de l'Agglomération, ce qui est couvert par Ginko, même si la DSP concernant les lignes se situe sur la partie centrale de cette agglomération.

Cette ambition se fait dans le cadre d'une maîtrise financière, avec néanmoins un engagement financier supérieur à ce qu'il était pendant le contrat passé. D'où l'importance d'une concurrence active, et cela a été le choix que nous avons fait avec la DSP. La concurrence a été effectivement active jusqu'au bout.

Il s'agit également de disposer d'une offre de qualité, pour reprendre les termes déjà utilisés, avec 3 caractéristiques importantes parmi d'autres :

- Les offres doivent jouer le jeu de l'innovation. Nous avons fait le choix non pas de dessiner de manière précise un réseau en disant qu'il faut le chiffrer maintenant, mais au contraire de laisser au candidat le soin d'exprimer des nouveautés de toute nature, que ce soit des innovations technologiques, d'autres qui peuvent se retrouver dans les options, mais également des nouveautés en matière de ligne, sachant bien entendu qu'il existe des invariants et une ossature qui ne devait pas changer. C'est donc le choix de prendre des risques, de proposer des changements en mobilisant le savoir-faire des groupes.
- C'est le choix de l'optimisation. Il y a de la part des candidats une capacité d'améliorer la qualité du service et le coût, par exemple en retravaillant sur l'organisation, en réduisant les kilomètres non commerciaux (fermés aux usagers), ou en augmentant la vitesse commerciale.
- Une des clés soulignées dans le PDU concerne l'intermodalité indispensable et particulièrement dans les quartiers ou les communes moins denses. Je ne développe pas cet aspect, mais les candidats devaient faire des propositions dans ce sens.

Concernant le déroulement de la procédure, le Président a rappelé notamment que la confidentialité était un élément clé, avec le regret de moins partager. Vous avez dans votre dossier l'analyse des offres initiales aux pages 193 à 357, avec une analyse très détaillée. Vous avez également l'offre de base, c'est-à-dire ce qui correspond au réseau en septembre 2016.

Pourquoi demander cette offre de base ? Tout d'abord parce que c'est un chiffrage référence, et ensuite, parce que pendant plusieurs mois (au moins jusqu'en septembre 2018), certes le nouveau réseau n'allait fonctionner, mais il fallait bien le chiffrer. Par ailleurs, nous avons demandé, d'une part une variante plafonnée en fonctionnement, à 23,5 M€ hors option et hors investissement, et d'autre part une variante libre pour laisser cette capacité d'innovation, cette liberté, qui devait servir de boîte à outils. Suite à la première négociation, nous avons recadré, et à partir de là, nous avons demandé une offre optimisée dans laquelle il y a, jusqu'en septembre 2018, le réseau de base, c'est-à-dire un réseau inchangé par rapport à celui que nous connaissons, puis le nouveau réseau. Vous avez l'analyse détaillée (pages 85 à 160) de l'offre finale du mois de juillet.

Je remercie également les services pour le travail mené pour cette analyse, mais aussi tout au long de la procédure. D'ailleurs, ce travail se poursuivra. Je remercie également le bureau d'études. En recadrant à chaque étape de négociation, nous avons eu la volonté à la fois d'avoir au final des offres comparables, mais différentes. Nous avons toujours laissé aux candidats une liberté pour s'exprimer, et dans le même temps, lorsque des choses apparaissaient inacceptables, nous le leur disions, puisque ce n'était pas la peine d'arriver à une offre inacceptable sur un point, et qui ne permettait pas la comparaison.

Je ne reprendrai pas tous les sous-critères, car ce serait fastidieux. Vous avez le document écrit. Je procéderai donc par zoom sur des aspects qui nous paraissent particulièrement importants. Bien entendu, ce n'est pas un résumé de ce dossier très riche.

Concernant l'offre kilométrique commerciale (offre qui nous intéresse plus en matière de service public aux usagers, que l'offre kilométrique globale), vous constatez que celle de Keolis est supérieure de 3,5 % à celle de Transdev et qu'elle est quasiment équivalente (5 336 millions de km contre 5,4 millions de km pour Transdev) à celle existant dans le réseau de septembre 2017, c'est-à-dire celui qui fonctionne aujourd'hui. En revanche, elle est plus faible par rapport à la moyenne du réseau pendant la durée du contrat. De 2011 à 2014, il y avait eu une augmentation, puis une diminution. Je tiens à souligner qu'en termes de kilomètres, cette offre de Keolis est équivalente au réseau qui fonctionne depuis maintenant septembre 2017, soit un peu plus d'un mois, et qui fonctionnera jusqu'en septembre 2018. Il y aura peut-être des ajustements tout à fait à la marge, comme c'est déjà arrivé dans le passé.

Je signale également que vous avez des chiffres pages 101 faisant apparaître une baisse plus importante, mais avec deux différences : d'une part, il s'agissait de l'offre kilométrique globale et non de l'offre kilométrique commerciale, et d'autre part, la référence n'était pas le réseau 2017, mais le réseau 2016. Bien évidemment, l'offre kilométrique est un élément du critère technique qu'il ne faut pas négliger, mais il faut aussi prendre en compte de manière importante les principes d'organisation du réseau. De ce point de vue, la restructuration proposée par Keolis a été jugée meilleure, plus innovante, les deux ayant une philosophie différente. Néanmoins, nous avons jugé celle de Keolis comme étant plus ambitieuse et plus innovante.

Je zoome maintenant sur un autre aspect important, à savoir l'engagement de fréquentation. Sur ce point vraiment important au regard de notre ambition de fréquentation, derrière la fréquentation, vous avez aussi la part modale, c'est-à-dire cette volonté que les transports en commun aient une place plus importante dans l'ensemble des déplacements. Là, la différence est plus nette. Même si nous ne partons pas de zéro, vous voyez que les chiffres sont tout à fait lisibles : l'offre de Keolis est nettement supérieure à celle de Transdev par rapport à la dernière fréquentation que nous avons en termes annuels, c'est-à-dire celle de 2006. Cet engagement de fréquentation est explicité par le candidat, car nous pourrions nous demander comment il arrive à cette augmentation. C'est donc explicité par :

- la politique commerciale,
- l'effet de l'offre,
- l'effet démographique qui n'est pas très favorable du fait du vieillissement de la population,
- de nouveaux tarifs.

Tout cela rentre dans le cadre d'une stratégie. Cette fréquentation est en lien étroit avec l'engagement de recettes. Il y a aussi un intéressement par rapport à cet engagement de fréquentation. Si l'on n'atteint pas l'engagement de fréquentation, non seulement on y perd sur les recettes, mais on y perd également par rapport à l'intéressement même sur la fréquentation.

Je vous propose maintenant de passer au zoom concernant les finances. Toutes les données à l'écran sont en moyenne annuelle, en M€, aux conditions économiques de 2017. Actuellement, nous versons une contribution forfaitaire (21,3 M€ versés pour l'année 2016) qui est la différence entre les charges forfaitaires (celles que nous nous engageons à payer) et l'engagement de recettes, soit des charges forfaitaires de 34,7 M€ et un engagement de recettes de 13,4 M€. Dans le réel, pour l'année 2016, les recettes commerciales ayant été nettement plus faibles que l'engagement de recettes – ce qui explique en partie le déficit du délégataire – et les charges ayant été supérieures aux charges forfaitaires, les deux éléments contribuent au déficit du délégataire. Dans le nouveau contrat, le mécanisme sera différent, parce que nous serons propriétaires des recettes commerciales. Néanmoins, cela ne changera rien, le délégataire aura, comme aujourd'hui, le risque commercial, d'où l'importance de l'engagement des recettes. S'il n'atteint pas l'engagement des recettes, si les recettes sont inférieures à son engagement de recettes, il devra verser la différence à la Communauté d'Agglomération. Pour les charges, c'est le même principe. Si les charges réelles sont supérieures à celles fixées, le délégataire est perdant ; si, au contraire, elles sont inférieures, le risque industriel joue dans les deux sens.

Vous voyez à partir de ce graphique que le solde net en fonctionnement, pour la collectivité, est inférieur pour Keolis que pour Transdev (23,6 M€, contre 24,6 M€). Je précise néanmoins que si nous prenons en compte l'investissement, cette différence se réduit d'environ 300 000 €, et nous passons ainsi d'une différence de 1 M€ à 700 000 €. C'est également le cas avec les options, mais c'est beaucoup moins net. Du côté de l'investissement, c'est donc supérieur pour Transdev que pour Keolis. Vous constatez qu'entre l'offre de Keolis et celle de Transdev, la différence ne se fait pas sur le total des charges, ce total des charges étant un peu supérieur (presque 500 000 €) pour Keolis. C'est assez compréhensible, dans la mesure où en termes de kilomètres commerciaux, c'est supérieur pour Keolis. La différence se fait sur l'engagement de recettes (11,9 M€ pour Keolis, contre 10,5 M€ pour Transdev). Il est aussi important de comparer ces 11,9 M€ à la fois aux 10 M€ constatés aujourd'hui et au 13,4 M€ d'engagement de recettes dans le contrat actuel : l'engagement de recettes Keolis est supérieur, et c'est bien de miser sur une progression des recettes, et dans le même temps, il est très en deçà de l'engagement de recettes de Transdev.

À ce stade, il est proposé de maintenir toutes les options qui nous ont été proposées dans le contrat, sachant qu'elles seront déclenchées ou non, puisque nous avons toute liberté de ne pas les déclencher. À chaque fois, ce sera une décision que nous prendrons. Certaines options peuvent être déclenchées rapidement, et d'autres moins rapidement.

Nous avons tous à l'esprit, par exemple, l'intérêt que nous accordons au développement du covoiturage, à la pratique cyclable (l'option vélo), à la mise en place d'une maison de la mobilité. Je tiens d'ailleurs à dire que pour ces trois options, les deux candidats ont fait des propositions. Il est clair que nous les déclencherons assez rapidement, mais nous devons les travailler davantage. Certaines options ont des énumérations technologiques intéressantes qu'il nous faudra approfondir.

Je voudrais dire un mot particulier sur l'option concernant l'automatisation P+R (parkings relais). Les parkings relais fonctionnent aujourd'hui avec des personnes en insertion, ce qui a été une initiative de Transdev que nous avons soutenue, et cela de manière très satisfaisante. Il n'est pas question de remettre en cause cette part d'activité confiée à des associations d'insertion. Néanmoins, il y a là une option, et cette option d'automatisation ne pourrait éventuellement être déclenchée avec notre accord que si d'autres perspectives d'emploi pour les personnes en insertion pouvaient remplacer de manière intéressante ce qui existe aujourd'hui. Je me souviens que le Président était intervenu lors d'une négociation de manière très claire par rapport à ce point que je partage complètement.

Je zoome maintenant sur l'intéressement. Je vais peut-être aller un peu plus vite, mais il est important qu'il y ait cet intéressement. Lorsque les recettes commerciales réelles sont inférieures à l'engagement de recettes fixées dans le contrat, le délégataire doit fixer la différence au délégant, c'est-à-dire à la collectivité. Toutefois, lorsque les recettes dépassent ce qui est fixé dans le contrat, de 0 à 2 %, il y a un intéressement pour le délégataire qui reçoit 100 % de ce surplus. De 2 à 4 %, il y a un partage (40/60), puis cela se modifie. En fonction de la fréquentation, la part du délégataire devient plus importante. S'il atteint ou s'il dépasse l'objectif de fréquentation, cela augmente sa part d'intéressement. J'ai bien conscience de ne pas du tout résumer, mais je crois que pour une première présentation, il ne fallait pas être trop long. Nous passons maintenant à un point important essentiel : l'offre de service qu'il n'est pas possible de résumer. Pour ceux qui veulent rentrer dans le détail de cette offre de service – et je pense que certains l'ont fait –, l'annexe 1 est très bien faite ligne par ligne, avec la consistance très précise de cette offre.

La philosophie d'ensemble est bien décrite dans le document, entre Transdev et Keolis, avec des philosophies différentes. Sur la carte ici affichée, vous n'avez pas toutes les lignes proposées par Keolis, puisqu'il s'agit maintenant de présenter l'offre de Keolis. Il s'agit de l'ossature du projet de réseau pour septembre 2018. Je parle de projet de réseau, car des ajustements peuvent avoir lieu et d'ailleurs, des réunions seront organisées à partir du début de l'année prochaine. Ces ajustements ne peuvent pas remettre en cause l'économie du projet, mais il peut y en avoir. Sur cette carte, vous n'avez pas l'ensemble des lignes, ce qui, je crois, serait totalement illisible, mais nous avons voulu faire apparaître l'ossature. Keolis parle des Lianes (lignes essentielles à fréquence importante), de lignes de soirée et de lignes du dimanche. Comme il y a actuellement 6 lignes essentielles, il y a 6 lianes. Dans l'optique de Keolis ici développée, il y a un renforcement différencié de ces Lianes, avec, en termes de fréquences, une différence entre les premiers jours de la semaine et le jeudi et vendredi. De même, pour les périodes de vacances, il y a des différences selon les lignes. Par exemple, sur la ligne 3, on prend en compte la différence entre les vacances universitaires et les vacances uniquement scolaires.

Keolis propose deux modifications significatives par rapport à ce qui existe aujourd'hui :

- Concernant les services de tram, par l'optimisation de l'utilisation des rames de tram, il y a possibilité, sans rame de tram supplémentaire, d'avoir des services supplémentaires de tram entre la gare Viotte et Chamars, avec une desserte de la gare Viotte qui devient importante. Cela s'inscrit plus globalement dans un renforcement de la desserte du pôle multimodal de la gare Viotte.
- L'actuelle ligne 11 Témis-Orchamps et passant par le centre-ville deviendrait une liane, avec plus de fréquences, un service en soirée et le dimanche. Cela renforcerait le lien entre deux pôles d'échanges, Témis/Orchamps, dont la desserte est déjà importante, et le centre-ville. Ce faisant, c'est renforcé aussi avec les lignes périphériques et cela rentre bien dans cette optique de donner globalement plus d'attractivité, et notamment plus d'attractivité pour la périphérie avec cette connexion renforcée. En contrepartie, la ligne 6 (actuellement entre Orchamps et Planoise par le boulevard), demi-ligne essentielle notamment en termes de fréquence et d'amplitude horaire, serait remplacée par une ligne principale (la ligne 7 en vert) entre Orchamps, La Bouloie, Micropolis dans la zone d'activités de Lafayette et les Hauts-du-Chazal, donc une ligne principale avec une fréquence importante, mais sans être une liane, les transports ne circulant pas le dimanche.

J'ai dit qu'il y avait deux changements significatifs, mais d'autres lignes ne changent pas, ou à la marge. Les lignes de tram restent inchangées, avec une fréquence du même type, voire un peu renforcée. Ce serait le cas pour la ligne Châteaufarine-Orchamps. La ligne 3 resterait sur le même itinéraire, et ce serait la même chose pour la ligne 5. Tout cela est complété par un maillage constitué de :

- 7 lignes principales régulières,
- 3 lignes locales avec des fréquences beaucoup plus faibles,
- 10 lignes Diabolo conçues en fonction d'une desserte pour les scolaires, mais qui restent ouvertes à tous.

Par ailleurs, il y a, comme aujourd'hui, un certain nombre de services particuliers (par exemple, la Citadelle). J'en profite d'ailleurs pour préciser que pour la Citadelle, dans l'annexe 1, vous avez un itinéraire qui va des Prés-de-Vaux à la Citadelle. À l'époque, la collectivité n'avait pas fait de choix définitif, mais nous avons prévenu que cela pouvait être différent, ce que nous avons dit aux deux candidats, et ce sans remettre en cause ni le nombre de kilomètres ni l'essentiel. Cela fait partie des ajustements. Il y a aussi des services nouveaux intéressants, par exemple un service de transport à la demande entre Témis et les cliniques (Saint-Vincent et la polyclinique), Ginko Access demeurant parmi les propositions. C'est donc un projet de réseau avec une logique, avec des modifications, sans bouleversement, mais des ajustements possibles dans la durée du contrat.

Je souhaite terminer cette présentation en rappelant que dans le cahier des charges, nous avons demandé un renforcement pour le périurbain, ce que les deux candidats ont fait et il n'y a pas de différence de ce point de vue. Les propositions pouvaient être différentes, mais il y a bien eu cette optique. Il y a aussi eu des suggestions de lignes périurbaines, ce qui pourrait être intéressant dans notre réflexion par rapport aux marchés d'affrètement. Nous avons fait le choix d'une DSP et de marché d'affrètement, mais il y a un seul réseau, une seule politique de transport. Nous devons utiliser – et c'est bien dans ce sens que les offres ont été faites – le savoir-faire des groupes, ce qui est tout à fait indispensable, sur le réseau Ginko dans son ensemble.

Dans son propos liminaire, le Président a souligné la qualité des offres et l'importance du travail fourni. À ce stade, je voudrais remercier, bien sûr, Keolis, mais c'est un peu facile. Je voudrais surtout remercier les équipes de Transdev, à la fois pour leur implication par rapport à ce jeu de la concurrence qui a été vraiment joué, mais aussi pour leur implication sur la durée du contrat. Je n'oublie pas, par exemple, la mise en service du tram, parce que ce n'était pas facile. Cela a été fait et je salue à la fois la Direction du Marketing et d'autres personnes de Transdev ici présentes qui d'ailleurs nous assurent le contrat jusqu'au 31 décembre 2017. Je ne doute pas que comme hier et comme aujourd'hui, ils auront à cœur de bien le remplir.

Pour conclure, l'offre qui vous est proposée est une bonne offre de service public pour le réseau, pour la population. En fermant les yeux ou en gardant les yeux ouverts, ce n'est pas l'offre d'un réseau rêvé, affranchi de contraintes financières. Si je m'affranchissais de contraintes financières – et je pense que c'est le cas de tous – nous pourrions enrichir l'offre et dire : « là, il y a des besoins qui seraient (ou seront) mieux assurés ». Néanmoins, nous sommes convaincus que cette offre est bonne, apte à répondre à notre problématique qui est celle du développement des transports en commun, des modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière, dans un cadre budgétaire que nous avons fixé et avec un engagement financier augmenté par rapport au contrat précédent. C'est aussi un projet de réseau.

C'est donc un projet perfectible qui sera vivant. Il sera perfectible dans de premiers ajustements qui ne seront pas les plus importants, suite aux réunions publiques. Il sera aussi perfectible, car – et nous l'avons vu au cours de ce contrat – à partir d'analyses et de l'écoute des usagers, il existe des changements que nous proposons.

En septembre, nous avons fait une modification loin d'être marginale, entre la ligne 3 qui part de Témis, qui va au cœur de la boucle et qui met en lien les campus universitaires, et la ligne 5 qui permet d'accéder beaucoup plus rapidement au centre-ville en évitant un tiroir. Les retours sont plutôt positifs et il y a eu moins de kilomètres. Je ne dis pas que chaque fois qu'il y a des kilomètres en moins, ce sont des améliorations, mais là, je crois que les deux ont pu coïncider. Ce réseau vivra, et pour bien vivre, et c'est une banalité de le dire, il doit s'inscrire dans une politique très globale des déplacements et dans une politique beaucoup plus globale de la collectivité. Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci, Michel. Je te remercie de ta précision et de la transparence que tu as mise dans l'ensemble de tes propos. J'ouvre maintenant le débat. Je passe la parole à ceux et celles qui souhaitent intervenir.

M. MOUGIN.- Merci, Monsieur le Président. Je voudrais faire une petite remarque d'importance concernant la perplexité sur les chiffres. Les chiffres du dernier contrat n'ont pas été atteints et la proposition est supérieure de 2,4 millions de personnes, c'est-à-dire de voyages. Je m'interroge sur la façon d'analyser ces chiffres. Est-ce par des façons réelles par rapport au terrain ? Je m'exprime peut-être mal, mais je pense que c'est plutôt de la magie de donner des chiffres tels qu'ils sont, alors que la réalité des choses antérieures était bien en dessous de la réalité. Je m'interroge donc sur les faits et les données grâce auxquels Transdev ou Keolis ont pu donner les chiffres tels qu'ils sont.

M. GROSPELLIN.- Merci, Monsieur FOUSSERET. C'est vrai que c'est un dossier complexe. J'ai bien entendu Michel LOYAT parler d'un projet avec une logique dans la durée du contrat. Je voudrais intervenir sur le fond et sur la forme.

Sur le fond, Monsieur le Président de la CAGB, vous vous êtes interrogé il y a quelque temps en séance publique en nous disant que le déficit annoncé par l'exercice précédent était peut-être une habileté de Transdev pour limiter la concurrence. Vous l'aviez dit en ajoutant que 6 à 7 M€ de déficit n'était rien (nous pouvons retrouver les propos écrits que j'ai repris). Finalement, nous avons simplement eu deux prestataires, Transdev et Keolis, pour entrer en négociation. Nous nous interrogeons vis-à-vis de cela, mais je m'interroge surtout sur l'information et la transparence. Je ne mets pas en doute vos informations ni la transparence, mais je dis simplement que je m'interroge sur cela. Il nous avait été affirmé, à nous élus, que rien ne pouvait être dit pendant les négociations. Juridiquement, c'est une obligation. Néanmoins, pourquoi y a-t-il eu tant d'articles de presse appuyés pendant l'été sur des éléments de dossier qui ont pu gêner parfois, en tout cas ceux transmis aux syndicats, ou qui faisaient état des inquiétudes de ceux-ci et que les élus partagent ? Je pense que s'ils sont là aujourd'hui, cela montre leur inquiétude vis-à-vis de ce qui peut se passer.

Je voudrais également parler du respect des engagements. Beaucoup de promesses avaient été faites lors de l'avènement du tramway, mais je m'interroge sur leur réalisation dans la mesure où le réseau a évolué dans sa fiabilité, sa régularité, ses horaires respectés, sa qualité et sa souplesse. La vie de milliers de nos concitoyens est impactée tous les jours. Nous nous interrogeons sur les garanties de l'amélioration avec cette nouvelle DSP. Concernant la qualité du réseau, le tramway en a-t-il véritablement changé la structure ? Quelle garantie d'amélioration pouvons-nous demander en passant de Transdev à Keolis, avec la négociation avec de grands groupes, dont la priorité n'était pas le réseau bisontin ? Comme vous l'avez dit, ce réseau faisait la fierté de la ville de Besançon par le passé.

Or il s'est progressivement affaibli, mais aussi paradoxalement, il s'est accru avec la mise en œuvre du tramway, avec une synergie entre le tramway et les bus et entre la Ville de Besançon et l'Agglo, qui n'est peut-être pas efficace pour les usagers, ou pas suffisamment, pour inciter nos concitoyens à prendre les transports en commun.

Quant au budget, le contribuable que nous sommes et que nous représentons s'interroge. Le poids du budget Transports, alors que l'on a réfléchi aujourd'hui à l'avenir de notre territoire, est lourd, très lourd. Il obère gravement nos possibilités d'intervention dans d'autres domaines. Nous avons vu une augmentation de 1 M€ pour la CAGB et de 2 M€ pour les usagers, car il y aura une augmentation des tarifs. Que faire pour que le Grand Besançon ne soit pas assimilé au seul réseau Ginko ? Votre proposition Keolis est-elle susceptible de nous redonner de l'air, des marges de manœuvre budgétaires au vu de l'importance lourde de ce budget Transports ? À aucun moment n'a été évoquée la sécurité. Nous voyons peu de choses à ce sujet. Or chacun sait que les usagers de tout âge, de toute condition peuvent négliger les transports en commun par crainte de la sécurité. Cela nous concerne au quotidien, pas seulement lors des événements graves du 14 juillet ou du réveillon de fin d'année. Cela concerne le tramway comme les bus, sur toutes les lignes, tous les quartiers et toutes les communes. J'aurais pu intervenir également sur la cohérence territoriale entre la Région, la SNCF, le Département du Doubs et les autres intercommunalités.

En ce qui concerne la forme, j'ai un ensemble de questions suite à l'offre de service de Keolis. Lorsque je lis en page 15 l'expression « l'adaptation de l'offre », j'aimerais savoir ce qu'ils entendent par là. Une baisse certaine peut-être ? Il faut le dire. Avec l'expression « la réduction du nombre de lignes traversant le cœur de la boucle », est-ce que ce sont encore là des prévisions ? Lesquelles ? Comment ? Quelles sont la concertation et l'information avec les habitants, les commerçants, les travailleurs de ce secteur géographique ? Y a-t-il eu une étude d'impacts ? Comment voter sur des expressions si peu explicites et explicatives ? Il y a d'autres imprévisions à questionner en page 15 et sur lesquelles je m'interroge.

En page 15 encore, on peut lire : « la hiérarchisation actuelle des lignes est globalement maintenue ». Cela signifie-t-il qu'il n'y a aucune garantie ni de possibilité permanente de baisse de l'offre ? Nous avons besoin de savoir et d'avoir des précisions sur cette offre. Je vous demande également des précisions complémentaires sur ce qu'ils appellent « les sous-critères financiers ». Sur le coût global demandé à la collectivité, n'est-il pas possible d'envisager un coût inférieur ? La fréquentation est une vraie question. Dans les conditions précises de l'analyse que l'on retrouve dans ces documents, on y fait part d'une évolution démographique, économique, des déplacements domicile-travail, etc.

Quelles sont les études d'impacts quand le rapport affirme en page 13 : « Keolis présente l'engagement de fréquentation le plus élevé avec une moyenne annuelle de 27,1 millions de voyages comptables par an, soit un écart de +1,8 million de voyages avec TRANSDEV (+7 %) » ? Sur quoi est basé cet engagement ? Quels sont les garanties et les calculs ? Vous avez bien compris que nous nous interrogeons sur le surdimensionnement du tram par rapport à Besançon. Nous nous interrogeons sur un ensemble de questions de ce dossier très complexe, sur lequel j'ai pu peut-être faire quelques erreurs en termes de chiffres. Néanmoins, j'aimerais avoir des réponses pour engager le groupe ou moi-même sur une décision qui engagera les Bisontins, nos concitoyens, pendant 7 ans. Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT.- Avez-vous d'autres questions ou remarques ?

M. BIZE.- Je pense qu'il est difficile d'avoir ce débat sans le lier aux évolutions que notre réseau de transport a subies cette année, et principalement l'arrivée du tramway. Ces évolutions ont profondément modifié le réseau en lui-même, de même que son financement. Si nous prenons le déficit, il était de 1 M€ avant l'arrivée du tramway, contre 7 M€ après son arrivée. Autant nous reconnaissons que l'investissement a été maîtrisé, mais force est de constater qu'en termes de fonctionnement, il y a un réel problème. Je n'étais pas dans le mandat précédent, mais ceux qui siégeaient à ce moment-là pourront vous le dire. Lors du mandat précédent, on vous avait alerté sur ce sujet, on vous avait déjà fait d'autres propositions qui, malheureusement, n'ont pas été retenues. Aujourd'hui, nous sommes dans une situation difficile, puisqu'il faut un nouveau contrat prenant en compte ces difficultés de fonctionnement. Comment cela se traduit-il ?

On peut mettre de côté l'offre kilométrique qui semble à peu près acceptable, la vitesse commerciale qui le semble aussi, même si j'ai des doutes sur ce sujet, mais je ne m'étalerai pas. Cela se traduit par une augmentation de la participation de la CAGB de 2 M€, par une augmentation du tarif des usagers, par des conséquences sociales, les CDD aujourd'hui existants risquant de ne pas être renouvelés, d'après ce que j'ai compris. La question du plan de sauvegarde de l'emploi n'est pas vraiment posée dans le texte.

Nous pouvons ajouter la délocalisation de la centrale d'appels. Que deviendra la dizaine d'opératrices téléphoniques qui travaillaient ici ? La question se pose aussi. En plus de cela, il y a aussi des problèmes de sous-traitance. Nous savions qu'il y avait déjà de la sous-traitance de certaines lignes, mais apparemment, d'après ce que j'ai lu, il y en aurait beaucoup plus demain. Enfin, le réseau verrait son déséquilibre encore accentué par un renforcement de ces lignes que l'on appelle « essentielles » et que j'appelle « économiquement rentables », face à des lignes plus petites. On nous sort donc de la logique de service public pour aller vraiment vers une logique commerciale. Il y a sans doute d'autres choses que je n'ai pas vues et à côté desquelles je suis passé. Toutefois, nous sommes dans cette situation, et pourtant, on ne peut pas nous reprocher de ne pas vous avoir prévenus. En effet, Christophe LIME vous a prévenus il y a un an en disant que nous allions avoir des problèmes et on vous l'a rappelé au mois de mars. Nous avons fait des propositions pour un retour en régie. Entre parenthèses, si les plus gros réseaux de transports en commun en France sont en régie, ce n'est pas qu'un hasard, mais c'est aussi parce que cela fonctionne.

Nous regrettons que les propositions que nous avons faites n'aient pas été étudiées, ou en tout cas, elles l'ont été de manière caricaturale. En ce moment, à l'heure des débats que nous traversons sur le réchauffement climatique, sur la nécessité de transports en commun, nous pensons que ce n'est pas à la hauteur dans l'ambition. Pour notre part, nous ne pouvons ni accepter cette baisse de services ni accepter une augmentation des tarifs. Quand je dis « baisse de services », je le comprends aussi sur toute l'Agglomération, et pas uniquement sur l'aspect Ginko. Nous parlerons un peu plus tard de la gare de Franois. Dans ces conditions, il semble évident que nous ne puissions pas voter pour cette proposition, et nous voterons contre.

M. GONON.- Je voudrais, si vous le permettez, exprimer un regret. Je regrette que la Commission des Finances de la CAGB n'ait pas été saisie du dossier et n'ait pas notamment pu étudier une simulation du budget annexe Transports de la CAGB pendant les 7 prochaines années. Pourquoi est-ce que j'exprime ce regret ? Parce que si nous comprenons bien, au travers de ce dossier, les 6 à 7 M€ de déficit de l'exploitant sont quasiment gommés par la hausse de la prestation due par la CAGB, par la hausse des tarifs imposés aux clients et par la réduction de l'offre de transport que j'ai retrouvée dans le document, à hauteur de 7 % sur un budget de 45 M€, soit 3 M€, et « 2+2+3 » font 7 M€. Nous retrouvons donc bien le gommage de ce déficit.

Par contre, dans le budget annexe Transports, il y a deux lignes que nous n'avons pas ici, et que je regrette de ne pas avoir étudiées avec Gabriel BAULIEU au sein de la Commission, à savoir :

- la subvention d'équilibre que porte la CAGB par un transfert du budget général au budget annexe,
- la part de l'autofinancement consacré par la CAGB à l'investissement.

Ces deux variables sont les deux plus importantes du budget annexe Transports.

Je suis vraiment au regret de le dire encore une fois : c'est dommage que nous n'ayons pas pu les étudier, parce qu'elles conditionnent véritablement le modèle économique que nous proposons aussi avec cette DSP. Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci, Monsieur GONON. Qui souhaite encore intervenir ?

M. POULIN.- Merci, Monsieur le Président. Chers collègues, ce rapport qui est assez complet et précis est bien plus que le choix d'un délégataire. C'est vraiment le choix d'un modèle de société et lorsque l'on doit faire ce choix, on parle notamment de l'avenir de notre réseau de transports bien entendu, mais aussi du quotidien de milliers de Grands Bisontins qui se déplacent chaque jour en bus et en tram, du niveau de service public que nous souhaitons offrir à nos habitants, notamment les plus en difficultés, et de l'ambition que nous désirons construire pour lutter contre le réchauffement climatique et la pollution de l'air. Face aux enjeux environnementaux, sociaux et de santé publique, agir n'est plus une option, mais un impératif vital pour maintenir un service public de transports, pour le rendre toujours plus accessible, toujours plus abordable et toujours plus présent sur le territoire.

Cela nous oblige – et cela a été rappelé également – à agir de concert pour les déplacements à pied et à vélo dans l'Agglomération, pour que ces déplacements soient facilités et s'amplifient de manière nette pour que chacun, quels que soient son niveau de revenu et ses contraintes, puisse avoir une solution alternative à la voiture. C'est, animés de cette ambition sociale et environnementale pour notre territoire qu'en tant qu'écologistes, que nous avons analysé cette DSP.

Une logique irrigue l'ensemble de l'offre du délégataire Keolis : optimiser le réseau en concentrant les moyens et les objectifs sur quelques lignes essentielles au détriment d'autres lignes de proximité. Cette logique de rentabilité pourrait se résumer ainsi : concentrer les moyens là où il y en a, à savoir sur les lignes essentielles, en restructurant le reste du réseau, « restructurer » pour ne pas dire « parfois un peu oublier ». Cette logique bien connue est celle de la SNCF : elle est un peu à l'œuvre, force la SNCF à tellement hiérarchiser qu'elle a sabordé son réseau et elle conduit aujourd'hui à fermer des gares comme celle de Franois, parce qu'elle n'est pas assez rentable. Nous ne souhaitons pas que cette logique de rentabilité s'applique à notre réseau de transport en commun. Nous tenons profondément à notre service public de transport et à l'égalité de traitement qu'il implique. Or l'application de la logique de Keolis à notre réseau vient renforcer les inégalités territoriales au sein de notre ville et de notre agglomération, en isolant un peu plus certains quartiers. Pour 90 % des habitants de la ville qui étaient à 300 m d'un arrêt de bus, qu'en sera-t-il demain ?

En effet, le maillage du territoire en transport public, qui faisait vraiment la force de notre réseau et tel qu'il était reconnu, est une vraie clé essentielle pour modifier les habitudes et les comportements. Demain, les habitants des quartiers, par exemple de Tilleroyes, d'Avanne, de Velotte, de Fontaine-Ecu ou encore des Prés-de-Vaux, verront sans doute leur niveau de service baisser dans un contexte où les alternatives cyclables et piétonnes sont encore en construction et ne sont pas encore assez nombreuses. Le risque est que certains usagers reprennent leur voiture pour leurs déplacements quotidiens.

Par ailleurs, faire payer plus l'utilisateur des transports ne dopera pas la fréquentation du réseau. Le candidat Keolis suggère que nous revoyions la tarification qui a déjà largement fait débat ici. L'évolution de la gamme tarifaire proposée est loin d'être neutre. L'offre repose sur une augmentation des prix pour l'utilisateur. Le délégataire propose ainsi une augmentation moyenne de 7 % du prix du ticket de bus journalier et une augmentation de 10 à 20 €/an pour les abonnements des jeunes, des étudiants et des retraités. Ces augmentations seront difficilement soutenables pour les usagers, alors que toutes les analyses annuelles des besoins sociaux, notamment sur la ville de Besançon, nous montrent une augmentation de la paupérisation de ces catégories de population. Pour les plus précaires, l'accès à des transports publics pas chers facilite l'accès à l'emploi, aux loisirs, au service public. Cette proposition d'augmentation tarifaire du candidat Keolis, si elle se confirme, nous éloigne malheureusement encore un peu plus d'une tarification solidaire et sociale.

Nos transports publics représentent également des emplois pour des femmes et des hommes sur notre territoire. Or l'offre de Keolis, telle qu'elle est décrite dans le document, semble menacer plusieurs dizaines d'emplois et notamment de conducteurs de bus. Ceci est la conséquence directe de la logique décrite plus haut. Attachés à notre service public de transports, à ce qu'il occupe une place toujours plus importante dans les habitudes quotidiennes des habitants, nous espérons dans cette DSP revoir une proposition qui voyait beaucoup plus loin, avec des propositions prenant réellement en compte les enjeux environnementaux, notamment ceux liés à la pollution de l'air et les enjeux de santé publique. Or aujourd'hui, ce que nous propose le candidat Keolis ne semble pas aller dans ce sens. C'est la raison pour laquelle nous voterons contre l'offre de ce délégataire pour gérer notre réseau de transports en commun.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Y a-t-il d'autres interventions ?

M. CROIZIER.- Merci, Monsieur le Président. Au ton des interventions de chacun, nous notons que la proposition n'est clairement pas enthousiasmante avec une offre kilométrique inférieure et des coûts supérieurs. Dans le dossier, il y a des aspects positifs sur la forme, mais beaucoup d'interrogations sur le fond, notamment sur la fréquentation. Keolis présente l'engagement d'une fréquentation plus élevée, mais nous nous souvenons tous que Transdev avait aussi tablé sur une augmentation de la fréquentation, et que les déficits d'exploitation ont engendré, à la fois des sous-effectifs, des services non assurés, et au final, une dégradation directe du service pour les usagers. Il faut savoir que certains jours, plus d'une dizaine des services sont vacants dans notre réseau. J'appelle donc à la vigilance sur les chiffres prévisionnels.

Concernant l'organisation du réseau, le point positif que j'ai noté concerne une meilleure lisibilité. Le projet semble ambitieux du point de vue de l'intermodalité. Les premiers et derniers départs sont identiques à l'année. Le renfort entre la gare SNCF et Chamars en tram a été évoqué. L'augmentation de l'offre en fin de semaine (jeudi, vendredi et samedi soir) est importante. Il y a aussi la création de garages à vélos. Une plateforme de type BlaBlaCar serait aussi un vrai plus pour la ville. Je suis un peu plus dubitatif sur le fond. Je pense que tram et bus doivent être complémentaires, mais je constate qu'il y a une logique de rabattre les lignes structurantes sur le tram, ce qui a des conséquences. Par exemple, dans cette proposition, nous passerions de 5 lignes actuellement pour desservir l'hypercentre à uniquement 3 lignes.

Or nous avons l'expérience de l'actuelle ligne 10 qui, en passant par la place du 8 septembre, a vu sa fréquentation augmenter immédiatement de 10 %. Rabattre les lignes structurantes sur le tram augmente, certes, la fréquentation du tram, mais pas la fréquentation du réseau dans sa globalité. Je reste persuadé que pour une meilleure qualité de notre réseau, les quartiers non desservis par le tram doivent garder leur lien direct vers l'hypercentre et le centre-ville. Qui veut prendre un bus qui s'arrête à Chamars, ou un bus qui mène à un autre bus qui mène à Chamars, ou un bus qui mène à un autre bus qui mène à un tram qui mène à Chamars, quand en voiture on met un temps identique, voire plus faible pour se rendre directement dans l'hypercentre, au parking de la Mairie ou au parking Pasteur ?

Se pose aussi la problématique du maillage et des correspondances. En heures creuses, nous constatons tous que notre ville se traverse assez rapidement. Il arrive aujourd'hui que lors des correspondances, le temps d'attente soit égal ou supérieur au temps de trajet. Tout cela n'incite pas à devenir usager des transports en commun.

Je me souviens aussi que lorsque le réseau a été refondu à l'arrivée du tram, les Bisontins ont eu un temps d'adaptation. Devons-nous repartir sur une refonte globale avec la logique des Lianes que propose Keolis ? C'est une interrogation. Elle aura sa phase d'expérimentation et de réajustement. Devons-nous consolider l'existant ? Les spécialistes peuvent répondre, mais c'est une question que je me pose. Je crois que l'on mesure la qualité d'un réseau à sa stabilité dans le temps, à sa fiabilité et à sa ponctualité. C'est la meilleure façon d'encourager les Bisontins à délaisser la voiture au profit des transports en commun. Pour finir, concernant la lutte contre la fraude très importante dans le tram, j'ai fait quelques petites recherches : il y a 16 vérificateurs à Besançon, contre une cinquantaine à Dijon. Peut-on maintenir de tels effectifs ? Cela permet-il de lutter efficacement contre la fraude ? D'autre part, j'ai été alerté sur des problèmes de sous-capacité pour la sortie de boîte de nuit, notamment à Chalezeule, ce qui pose de véritables problèmes de surcharges, de comportements, d'incivilités, notamment liés à l'alcool. Je voulais savoir si vous étiez informé aussi de ces problèmes. Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous avons fait le même exercice il y a 7 ans lorsque nous devons peut-être passer de Keolis à Transdev. C'était exactement les mêmes arguments. Ceux que j'entends aujourd'hui lorsque vous dites « si on repasse avec Keolis, on va regretter Transdev » étaient exactement ceux dans le sens inverse il y a 7 ans. Je fais simplement la remarque comme quoi on pense toujours que c'était mieux avant. Je pense qu'un travail de qualité a été fait. Contrairement à ce que peuvent penser certains, nous continuerons à garder un réseau de grande qualité. D'ailleurs, il n'y a pas eu seulement 2 propositions, 4 délégataires ayant retiré des dossiers. Nous avons considéré que nous ne pouvions pas continuer avec les autres, parce qu'ils n'étaient pas suffisamment fiables pour nous. C'est pour cela qu'il reste ces deux offres, et je crois que ce sont les deux premiers au niveau mondial. Ce n'est donc pas n'importe qui. Je salue le professionnalisme de Transdev qui ira – j'en suis certain – jusqu'au bout de ce contrat et qui le fait bien.

Je remercie les cadres, la Direction, ainsi que le personnel. Je suis sûr qu'avec Keolis, cela se passera bien, car le dossier a été rempli avec beaucoup d'attention et de précision. Ils ont passé beaucoup de temps à le monter. Vous avez d'ailleurs pu voir le dossier et les annexes. Entre parenthèses, certains m'ont demandé pourquoi nous avions envoyé les réponses à tout le monde, parce que cela fait beaucoup (je crois qu'il y a 800 pages). Nous les avons envoyées à ceux qui n'ont pas la possibilité de le lire sous format informatique, tout simplement pour être parfaitement calés avec la loi, pour ne pas que l'on puisse dire « on n'y a pas eu accès ». Tout le monde a donc eu accès aux 800 pages d'annexes, soit par voie papier, soit par voie électronique. Je cède la parole à Michel pour qu'il réponde à toutes ces questions sur le fond, qu'il conclue et je mettrai ensuite ce rapport aux voix.

M. LOYAT.- Je ne sais pas si je reprendrai point par point, mais en tout cas, je le ferai dans les grandes lignes. Concernant votre perplexité sur la fréquentation et les recettes, c'est une interrogation et je la comprends. Comprenez bien que l'engagement sur les recettes ne relève pas de la magie, car il y a un intérêt vraiment pécuniaire, très direct, à ce que cet objectif soit atteint. Il ne s'agit pas de dire : « on va faire tant de recettes ». Je pense que les candidats, vu l'écart entre l'engagement des recettes de ce contrat actuel et les recettes réelles, misent bien sur une progression, la proposition de recettes de Keolis étant en deçà de l'engagement de recettes de Transdev sur ce contrat. Ils indiquent différents éléments pour augmenter la fréquentation. Par exemple, j'ai un graphique concernant l'impact de l'offre sur la fréquentation, l'impact de la lutte contre la fraude, l'impulsion, l'action commerciale. Ils s'engagent très nettement sur les recettes et sur la fréquentation. Cet engagement est aussi important, parce qu'il y a un lien entre fréquentation et recettes, et fréquentation et intéressement. Cette ambition paraît donc réaliste. Pour ma part, je ne trouverais pas beaucoup de réalisme à dire « on va considérer que la fréquentation se stabilisera » alors qu'elle augmente actuellement, parce que ce serait une sacrée ambition, ou à dire que les recettes resteront stables. Non, cette ambition apparaît tout à fait réaliste et raisonnable.

Sans reprendre l'intervention de Monsieur GROSPERRIN, concernant la transparence, j'avoue que je vous trouve un peu dur ou un peu léger, et je préférerais dire « léger ». Vous dites qu'il y a un manque de transparence et vous citez à plusieurs reprises la page 15. Or le rapport ne s'arrête pas à cette page 15. Pour un certain nombre d'éléments que vous avez pointés, vous avez les réponses, notamment par rapport aux lignes. Vous dites par exemple : « on ne sait pas bien ce qu'il y a derrière la réduction de lignes traversant la boucle ». Vous avez toutes les lignes dans l'annexe 1, et vous voyez exactement où elles passent toutes. Comme vous connaissez la boucle, vous pouvez très bien voir où sont les réductions, de combien de lignes et lesquelles. Je conçois tout à fait que vous n'avez pas lu attentivement les annexes, mais dans ce cas-là, ne parlez pas de manque de transparence.

Dites que vous souhaiteriez éventuellement un document synthétique un peu plus détaillé, ce qui n'est pas tout à fait la même chose que de parler de manque de transparence. Je pourrais prendre d'autres exemples par rapport à ce prétendu manque de transparence. Ce point vaut pour vous, mais il vaut peut-être pour d'autres. Puisque je parle de réduction de lignes traversant la boucle, ce point n'est pas caché ni masqué. Je précise bien « traversant la boucle », puisque d'autres lignent la longent. Ce point est dans l'offre finale. Y aura-t-il quelques ajustements ? Ce n'est pas exclu. En tout cas, c'est clairement indiqué, étayé, argumenté. Vous vous rappelez d'ailleurs du débat concernant la boucle. En tout cas, 3 Lianes traversent la boucle, ce qui n'est pas du tout négligeable.

J'avoue que certaines interventions, notamment celle d'Anthony POULIN, m'ont déçu par leur caractère caricatural et extrêmement général. Dire que nous avons une ambition environnementale et sociale, j'ai envie de dire que nous la partageons sur cette ambition. Quand on parle de lignes que nous privilégions, de lignes économiquement rentables, c'est un discours que j'ai beaucoup entendu ailleurs. Quelles sont les lignes économiquement rentables sur le réseau ? Est-ce par exemple la ligne entre Châteaufarine et Orchamps passant par Planoise ? Est-elle rentable ? Est-ce à dire qu'elle n'est pas subventionnée ? J'aimerais avoir la réponse sur ce point. De quelles lignes parle-t-on quand on dit « lignes économiquement rentables » ? La ligne 3 qui est forte, essentielle, et qui sera demain une liane, est-elle économiquement rentable ? Prenons un autre exemple. J'ai dit que la ligne 11, qui était déjà importante, deviendrait une liane. Cette ligne est celle de Témis en connexion avec les lignes périurbaines. Elle passe par Témis, Montrapon, le centre-ville, elle va aux Orchamps, elle passe par des quartiers denses. Est-elle économiquement rentable ?

J'aimerais que l'on me cite des lignes économiquement rentables, ou alors peut-être que l'on ne donne pas tout à fait le même sens au terme. Toutefois, quand on utilise ce mot « rentable », il y a toujours cette idée de dégagement de bénéfices. Non, toutes les lignes sont subventionnées, ce réseau est largement subventionné et nous augmentons l'engagement financier de la collectivité.

Un autre point m'a paru particulièrement caricatural. J'ai entendu parler de la population pauvre, même si vous n'avez pas utilisé ce terme. Nous constatons à partir des abonnements Sésame qui s'adressent à cette population, abonnements extrêmement faibles (1,60 €/mois, mais peut-être que je me trompe), qu'il y a eu une augmentation très forte de la fréquentation. Je pense que tous ceux qui prennent le tram, notamment sur la branche Est, entre le centre-ville, les Marnières et Chalezeule, ont certainement constaté, et ce particulièrement à certaines heures, la fréquentation notamment d'une population qui n'est probablement pas celle motorisée et qui n'est pas la plus favorisée socialement. De grâce, évitons cette caricature ! Nous avons une ambition sociale, environnementale, et nous pouvons avoir des divergences quant aux moyens d'atteindre cette ambition avec les mêmes moyens, ce que je peux entendre. Ceci étant dit, avons-nous raison, ou non ?

Concernant les quartiers, c'est dit. Sur certains quartiers, il y a un allègement. Te concernant, tu as certainement pris la peine de regarder les annexes, par exemple sur l'avant et l'après du quartier Tilleroyes où il y a des modifications. Nous sommes toujours amenés à faire des arbitrages en matière de transports. Là, le choix a été fait de renforcer certaines lignes, d'en redessiner d'autres. Comme je l'ai dit, un réseau est vivant. Si nous nous trompons sur certains points, il faudra en tirer les conséquences, mais je n'accepte pas que vous disiez qu'un choix est fait pour le rentable, ce qui est totalement faux. En revanche, il peut y avoir quelques divergences. D'ailleurs, je n'ai pas bien compris si au fond, vous auriez aimé faire le choix de Transdev ou si c'est un rêve éveillé, c'est-à-dire que l'on s'affranchit des contraintes financières et l'on met du plus ici, par exemple, sur la ligne 3, et du plus là. Je peux faire cela si je veux déclinier l'idéal, mais dans le réel, c'est parfois un peu plus difficile.

Concernant la comparaison, on dit souvent « comparaison n'est pas raison ». Il est vrai que parfois, et dans un contexte particulier, cela peut avoir un écho avec la comparaison avec la SNCF, mais c'est un peu facile. Tout d'abord, concernant les services ferroviaires, vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a, d'un côté, ce qui est très largement subventionné, comme les TER, et dans ce cas-là, ce n'est pas la SNCF qui prend les choix, mais les régions qui paient, et d'un autre, les services TGV qui sont sur une autre logique. Pour notre part, nous n'avons qu'une logique : celle du subventionnement. De ce point de vue, on ne peut pas comparer, par exemple, avec certains choix faits par l'État et par la SNCF.

Concernant la tarification, comme tu l'as indiqué, elle apparaît bien dans le document. Elle n'est pas cachée. Des prévisions sont faites à la fois sur une nouvelle gamme tarifaire, de nouveaux titres, de nouvelles modalités, par exemple le post-paiement à Belfort qui paraît tout à fait intéressant, mais aussi, pour 2019, des prévisions d'augmentation des tarifs. Vous connaissez le mécanisme. Les augmentations de tarifs viennent toujours d'une décision que nous prenons ici. D'ailleurs, vous, les Verts, connaissez tellement le mécanisme que, sauf si ma mémoire flanche, vous aviez voté contre. Il est vrai qu'il est toujours plus facile de s'opposer à une augmentation de tarif que de l'approuver. Je comprends aussi peut-être que ce réseau ne vous convienne pas complètement, puisque vous aviez voté contre le projet de tram, ce qui est un choix tout à fait respectable. Pour ma part, je n'ai pas la nostalgie d'un réseau qui a très bien fonctionné, qui était en perte de vitesse et qui, aujourd'hui, a un souffle nouveau avec le tram, même s'il y a des améliorations à apporter, naturellement. De plus, nous attendons des améliorations particulièrement pour les bus. Les enquêtes de satisfaction montrent une augmentation de la satisfaction pour les usagers du tram qui ne font pas partie de la population la plus aisée.

Je ne suis pas sûr d'avoir répondu à tous les points. Par rapport aux emplois, cet aspect n'est pas contractuel. D'ailleurs, dans le contrat précédent, avec la mise en service du tram, il y a eu 45 emplois supplémentaires par rapport à ceux prévus. De ce point de vue, le délégataire avait sous-estimé certainement les besoins. En tout cas, il a embauché davantage en emploi net, que ce qui était prévu. Cela ne fait pas partie des éléments contractuels, mais cela ne veut pas dire que cela ne fait pas partie des éléments dans les négociations. Cela continuera à faire partie des échanges et de la vigilance que nous pourrions avoir, y compris par rapport à la sous-traitance. Ce n'est pas tout à fait la même chose si la sous-traitance se fait localement, à Besançon, ou si elle se fait beaucoup plus loin.

M. LE PRÉSIDENT.- D'autres personnes souhaitent-elles encore intervenir ?

M. GROSERRIN.- Je voudrais intervenir pour expliquer mon vote. Je ne sais pas si je suis sévère ou léger, mais je ne me permettrais pas de dire cela à votre égard. Je dirais que peut-être que vos propos sont « technos » et méprisants, ce qui ne vous ressemble guère.

Lorsque vous avez commencé votre intervention, vous avez dit : « je vais parler de la sécurité et des recettes ». J'aurais aimé que vous parliez de la sécurité et de la garantie pour les salariés, car ce sont les questions que nous avons posées. Bien heureusement, vous en avez parlé à la fin et j'en suis ravi. Les questions que je vous ai posées concernaient aussi les annexes. Lorsque je vous demande quelles lignes sont supprimées, ou passeront moins, ce sont de vraies questions auxquelles vous n'avez pas répondu. Lorsque je vous ai posé un ensemble d'autres questions, vous n'avez pas répondu, parce que nécessairement, les choses évolueront certainement. Jules RENARD disait – et là, je fais attention aux journalistes, parce que la dernière fois, ils avaient interprété et j'ai rectifié les choses : « si on bâtissait la maison du bonheur, la plus grande pièce en serait la salle d'attente ». J'ai plutôt l'impression que vous êtes en train de bâtir le transport de Besançon et que la plus grande pièce en sera la salle d'attente pour tous les usagers qui attendront longtemps que les bus passent. Merci.

M. LE PRÉSIDENT.- Je ne suis pas sûr qu'il soit nécessaire de répondre à cela, sans mépris aucun.

Mme VIGNOT.- Monsieur LOYAT, je voudrais juste dire qu'il est faux, sinon mensonger de dire et de redire que le groupe « Europe Écologie-Les Verts » vote contre, contre, contre, chaque fois qu'il est question de transports en commun, parce que cette rumeur est en train d'enfler à chaque fois qu'il est question de remettre en cause les choix opérés sur ces politiques de transports en commun. Évidemment, le groupe « Europe Écologie-Les Verts » s'est toujours engagé sur ces politiques et il serait complètement aberrant qu'elles ne soient pas dans cette logique. Je vous renvoie donc la caricature et je vous demande de rectifier et vérifier les votes que nous avons opérés.

Ensuite, ce soir, ne nous trompons pas de débat. La question concerne bien le choix fait, les formes prises en matière de DSP. Quand on parle de rentabilité, le terme « optimisation » ayant été employé, nous voyons bien qu'aujourd'hui, il est proposé de consolider trois Lianes, comme vous les appelez, et d'envisager un rendement beaucoup plus important de ces lignes. Il est donc bien de cela dont il est question lorsqu'Anthony POULIN vous a répondu. Nous sommes bien d'accord que nous sommes tous engagés sur une transition énergétique et nous voulons un territoire ambitieux, surtout à la veille de la COP 23 qui s'ouvrira le 6 novembre prochain à Beaune et qui a comme objectif de démontrer que nous devons nous emparer de l'urgence climatique et la justice sociale de façon importante. Or les choix faits dans cette DSP nous laissent pantois quant à la façon dont on aborde la question de l'irrigation du territoire et de la proposition que l'on fera à l'ensemble de nos citoyens.

Si le choix a été fait de comparer avec la SNCF, c'est que l'on ne confond pas ce qui relève du domaine du TER et de la Région avec la politique du TGV. Toutefois, évidemment, la Région est confrontée elle aussi à des choix de la SNCF, car nous savons tous que la SNCF a imposé, par exemple, des coûts supplémentaires depuis quelques années chaque fois qu'un train passe dans la gare et s'arrête à un quai. Cela a fait que les coûts de fonctionnement pour les Régions se sont emballés et ont amené à faire des choix que nous ne partageons pas. Je vous interroge aujourd'hui. Nous voterons tout à l'heure sur une motion pour soutenir le territoire en considérant que les choix faits par la Région, du fait de choix de la SNCF, font que, pour optimiser les Lianes ferrées, on supprimerait une gare à Franois. Si demain, dans un quartier, on avait une pétition ou une motion pour demander à ce que des arrêts de bus, du fait de l'optimisation de ces Lianes, disparaissent, soutiendrait-on ce quartier ?

Nous voterons contre la proposition de Keolis aujourd'hui, car sans caricature, nous considérons que la transition énergétique et l'investissement sont nécessaires, que nous ne demandons pas une rentabilité dans le sens où l'on considère que ce sont des services publics largement subventionnés. Pour autant, nous ne considérons pas que la proposition faite ce soir est une solution qui ne nous permette pas de désengorger la ville de Besançon en véhicules, sinon de relancer un certain nombre de quartiers sur l'usage de la voiture si l'on ne fait pas de façon urgente des politiques qui soutiennent de façon forte et engagée les voies cyclables, les voitures partagées, etc. Je tenais à dire que la caricature est souvent dans une forme dénoncée quand on veut un peu se défendre sur un certain nombre de dossiers.

M. LE PRÉSIDENT.- Anne, je crois que Michel a été très clair et très pédagogue, comme d'habitude, très respectueux de tout le monde. Il n'est pas du style à attaquer qui ce soit, pas plus Jacques GROSPELLIN qu'Anne VIGNOT. Il a rappelé que vous n'aviez pas voté pour le tram, ce qui est vrai. Après, vous me direz « c'est le tracé », mais vous n'avez pas voté pour. Quand tu as de hautes responsabilités, tu votes pour ou tu votes contre. Je ne vais pas revenir là-dessus, c'est du passé, mais c'est tout de même vrai. Je ne dis pas que vous avez voté contre tous les dossiers sur les transports en commun. De plus, concernant l'ambition que vous avez en matière de développement durable, tu es la première à me dire combien nous sommes fiers ensemble d'aller chercher les trophées montrant la qualité du développement de notre Agglomération, que nous sommes le premier territoire à énergie positive de France. Ne laissons pas croire non plus que nous sommes « archi nuls » dans ce domaine et que nous ne faisons rien.

Tu es toi-même pratiquement chaque semaine en première page dans le journal pour des actions extraordinaires que tu fais. Encore hier, je crois que tu plantais des plantes mellifères à l'école de la Butte. Il faut aussi que l'on entende qu'il y a des divergences. Cela s'appelle la démocratie. Je remercie les élus bisontins qui se sont largement exprimés. Nous serons aussi exigeants sur les transports en périphérie, parce que les transports comptent non seulement à Besançon, mais aussi en périphérie. Pour qu'il y ait de moins en moins de voitures à Besançon, nous devons être très exigeants sur la qualité des transports autour de Besançon.

M. MOUGIN.- Je renouvelle mes inquiétudes et ma perplexité, comme je l'ai dit tout à l'heure, parce qu'il ne me semble pas avoir eu de réponse sur les critères de calcul. Certes, nous avons parlé de l'ambition, mais ce n'est pas un critère de calcul. Je renouvelle donc ces questions qui seront à étudier par tous. C'est la raison pour laquelle je m'abstiendrai sur le dossier.

M. DEVESA.- Je voudrais faire une courte intervention en abordant une partie que nous avons assez peu abordée ce soir. Il est vrai que le problème du financement est fondamental, que nous devons parvenir à une solution à la fois réaliste, économiquement viable et socialement acceptable. C'est une vraie gageure, ce que j'accorde à Michel. Néanmoins, construire un environnement urbain favorable à la santé et au bien-être des habitants paraît extrêmement important aujourd'hui pour tous les concitoyens de l'Agglomération, et cela transpire de plus en plus. Nous exprimons aussi ce soir cette inquiétude. S'il y a des suppressions, des réductions de transports, à un moment donné, nous craignons de rebasculer les gens dans des voitures individuelles, et surtout de ne pas contribuer suffisamment à une activité physique quotidienne.

Je rappelle qu'aujourd'hui, 40 % des 11-15 ans, 60 % des 15-18 ans et 80 % des adultes sont trop sédentaires. Que ce soit les maladies chroniques liées à la qualité de l'air ou à la sédentarité, que ce soit les traumatismes liés aux accidents de véhicules individuels bien plus supérieurs aux transports en commun, nous avons aussi un devoir de vigilance sur ces sujets. Marcher pour prendre un transport en commun représente déjà une quantité considérable d'activité physique quotidienne pour nos concitoyens. Là, en tant qu'élus, nous votons aussi un engagement pour la santé publique. Les salariés, hier de Transdev et demain de Keolis, ne font pas simplement du transport de personnes, mais ils participent à la santé publique. Je pense que nous devons vraiment changer de paradigme en termes de transports, et rappeler à tous les échelons de décision qu'il y a un transfert de ressources pour nous aider aussi, nous, collectivité d'agglomération, à transférer des fonds vers les transports collectifs.

M. BAULIEU.- Je voudrais simplement évoquer deux ou trois points en complément ou en réponse à l'interrogation de Philippe GONON sur son regret de ne pas avoir eu à examiner une prospective du budget annexe Transports à l'aune de cette proposition. Je dois indiquer qu'à l'heure qu'il est, nous ne serions pas tout à fait encore à même de le faire, puisque nous avons le volet DSP, mais nous n'avons pas totalement les éléments des affréteurs, ce qui est l'élément global constitutif de notre offre de transports et de ce son impact sur le budget annexe. Il a été clairement dit, et nous le savons tous, puisque c'est parti de notre PPIF (Programme Pluriannuel d'Investissement et de Fonctionnement), que nous engageons un effort supplémentaire de la part de la CAGB en matière de transports. Par ailleurs, nous avons peut-être un frémissement sur les évolutions du Versement Transport (VT).

Je suis prudent, parce que le niveau d'un mois n'est pas la garantie du niveau du mois suivant, non pas par le fait des entreprises, mais sans doute par le fait que les modalités de collecte conduisent à ce que les recettes qui nous parviennent ne sont pas sur une trajectoire parfaitement linéaire. Néanmoins, c'est ce que nous ressentons aujourd'hui.

Cela nous conduit à penser que nous sommes, et nous serons, dans l'épure de ce que nous avons prévu en matière d'engagement budgétaire et de conditions d'équilibre du budget annexe. Voilà ce que je peux dire. Je voudrais simplement terminer, parce que nous nous disons des choses sur ce qui est prioritaire et sur ce qui ne l'est pas. Nous avons acté le fait d'engager 2 M€ en plus de la subvention au budget Transports. Si je rapporte cela aux 11 M€, ce qui est l'ordre de grandeur des périodes que nous traversons, c'est une augmentation de 18 %. Nous travaillons sur des orientations budgétaires où nous disons comment nous pourrions réduire nos dépenses de fonctionnement de trois fois 4,7 %. Entendez bien : moins trois fois 4,7 % d'un côté et +18 % de l'autre. Si ce n'est pas une orientation ou une priorité, quelque chose m'échappe. Nous devrions tous avoir cela à l'esprit.

Ceci étant dit, à un moment donné, lorsque nous sommes gestionnaires, nous en faisons une priorité jusqu'au niveau que nous considérons possible et supportable, et après, il faut bâtir le système le plus performant, le plus approprié dans ces conditions. C'est ce qui a été fait de ce point de vue et je crois que nous avons tous pu relever que les efforts faits, y compris l'imagination et l'approche assez pointue des choses, ont bel et bien été réalisés au cours de cette approche par les propositions reçues. Je voulais insister beaucoup sur cet aspect de priorité budgétaire extraordinaire que nous faisons en transports, dans un contexte financier extrêmement contraint. Merci.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Je mets maintenant aux voix. Y a-t-il des oppositions ou des abstentions ? Je compte 11 oppositions et 16 abstentions. Ce dossier est adopté, je vous en remercie. Nous passons à la motion.

Mme SUGNY.- Je voudrais faire une intervention en lien avec les transports. Dans quelques jours, nous serons le 25 novembre, jour des Catherinette, mais pas uniquement. C'est aussi la journée internationale pour l'élimination des violences faites aux femmes, soutenue par l'ONU. Je remercie Michel LOYAT et les services Transports de nous permettre de sensibiliser nos concitoyens sur le harcèlement, le respect des filles et des garçons et l'égalité entre les femmes et les hommes à travers une campagne d'affichage dans les transports du 15 au 21 novembre.

Je vous indique quelques chiffres :

- 1 femme sur 7 est victime de viol en France,
- 1 femme meurt tous les 3 jours sous les coups de son conjoint en France,
- 1 fillette est mariée de force toutes les 2 secondes dans le monde.

Les affaires récentes dans les médias et les réseaux sociaux remettent en cause les stéréotypes. En effet, il peut s'agir de femmes politiques, de femmes célèbres, et pas simplement celles situées en bas de l'échelle sociale, immigrées ou précarisées. Ces violences ont un coût pour la société : 4 Md€ en soins, aides sociales et pertes de production. Localement, chez nous, selon Solidarité Femmes, ces chiffres sont stables, mais les condamnations restent rares. Dans le Doubs, 2 femmes sont décédées en 2014, 1 en 2015 et 0 en 2016 (chiffres du ministère de l'Intérieur). Soulignons que 419 enfants sont concernés par les violences en 2016. Dans notre communauté, aujourd'hui, en lien avec le Directeur Général des Services, le Directeur des RH et la Mission de Lutte contre les Discriminations, le Président Jean-Louis FOUSSERET a validé la création de référents Égalité sur les trois pôles (Ville, CCAS et Agglo). Voici donc, dans notre sphère de gouvernance la plus proche de la population, une action concrète en faveur de l'égalité entre les femmes et les hommes. Merci.

M. LE PRÉSIDENT.- Je te remercie, Ilva. Je remercie aussi ton combat permanent pour faire triompher ces idées qui sont aussi les nôtres.

Comme vous le savez, il y a une motion concernant le projet de supprimer tous les arrêts de train en gare de Franois sur l'axe Besançon-Dijon. Encore ce matin lors de notre réunion sur les territoires, j'ai eu l'occasion de dire que nous n'étions pas d'accord avec cette proposition. Je l'ai fait savoir à la Présidente de Région, au Vice-Président aux Transports, Michel LOYAT ayant rencontré son monologue. Une réunion se tiendra le 25 octobre prochain à la salle des associations de Franois. Nous ferons reconnaître encore notre position, car je crois que ce n'est pas de bonne gouvernance que de supprimer cette halte. Dans le cadre du projet du schéma régional des transports, une halte est prévue à l'ouest de Besançon, au niveau de l'hôpital Jean Minjoz. Je pense que cette suppression est vraiment un non-sens, quand on sait qu'il y a entre 15 et 18 000 actifs là-bas. Ce n'est donc pas acceptable. Je ne sais pas quel sera le résultat de cette démarche. Certes, il peut y avoir des liens amicaux avec des présidents de l'exécutif, mais en tout cas, cela ne rentre pas en ligne de compte. Je dis que nous soutiendrons cette démarche de justice.

Je pense que chacun a eu cette note. Je ne vais donc pas la lire, mais je vais simplement la mettre au vote. Y a-t-il des oppositions ou des abstentions à cette motion ? Je n'en vois pas. Cette motion est donc acceptée à l'unanimité, je vous en remercie. Cela montre que, lorsqu'il s'agit de défendre notre territoire, nous sommes solidaires, ce qui est très bien.

Organisation de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (suite)

Rapport n°0.3 - Présentation des structures partenaires de la CAGB

Nous passons maintenant au Conseil des Structures Associées. Je remercie nos partenaires qui viennent de nous rejoindre, et je vous les présenterai au fur et à mesure de leurs interventions. Le principe est le suivant : un petit film retrace l'activité de chaque structure. Je me permettrai ensuite de poser une question pour lancer le débat, et le représentant de la structure pourra répondre à l'ensemble des questions. Ce rendez-vous est important. Nous ne le faisons pas au début de notre assemblée, mais nous avons pensé qu'il était bon que chacune et chacun puissent savoir ce qui se fait dans les structures qui nous sont associées, et que ceux qui les représentent puissent répondre aux questions éventuelles.

C'est aussi l'occasion de dire que lorsque le Grand Besançon agit, il n'agit pas seul. Nous agissons avec de nombreux partenaires publics, privés, des sociétés d'économie mixte, avec le Département. Nos partenaires contribuent à nos côtés activement à la vivacité du développement économique sur notre région. C'est un défi d'efficacité publique que nous avons, et je crois qu'il est parfaitement rempli par les structures qui prendront la parole dans quelques instants.

Par ailleurs, l'intercommunalité est en train de monter en puissance et, de plus en plus, les structures seront importantes. Il est donc de plus en plus important que nous puissions conserver un dialogue de qualité avec elles. Merci à toutes celles et ceux, élus ou non, qui s'impliquent dans ces structures.

Aménagement du territoire

Un film de présentation des structures est projeté en séance.

M. LE PRÉSIDENT.- Anthony, tu souhaites peut-être dire un mot avant que nous lancions le débat.

M. POULIN.- Oui, je voudrais souligner le format nouveau de cette année à travers ces vidéos qui seront ensuite faciles à diffuser dans les communes et sur Internet pour permettre à tout le monde de bien comprendre l'enjeu de ces structures qui sont là, et à qui nous déléguons un certain nombre de choses à faire. L'enjeu démocratique et de transparence est très important. C'est l'idée d'une séance comme celle-là et tout au long de l'année, nous essaierons constamment d'améliorer cela. Je voulais souligner également le fait que ce suivi réglementaire régulier est le fait d'un service mutualisé depuis le 1^{er} janvier 2016, à savoir le Conseil de Gestion Externe. Je voulais saluer l'ensemble des membres de ce service qui font un suivi régulier très précis pour nous permettre de savoir en temps réel ce qu'il se passe dans chacune de nos structures, et au-delà de la présence qui est la vôtre et qui est le premier exercice de transparence et de démocratie, votre présence dans les structures et le fait que l'on puisse en discuter de nouveau ici.

Merci à tous et merci aussi de la fidélité de nos partenaires toujours présents pour échanger avec nous. Je vous encourage à poser des questions sur les différentes structures pour nourrir le débat.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Nous allons peut-être commencer par l'AudaB.

↳ Agence d'urbanisme Besançon centre Franche-Comté (AudaB)

M. LE PRÉSIDENT.- Je vais demander à Catherine BARTHELET de donner quelques exemples d'événements pilotés par l'AudaB.

Mme BARTHELET.- Nous avons choisi de vous parler ce soir de deux événements un peu plus récents des 31 mai et 8 juin. Dans le cadre du réseau, vous savez que nous participons avec le réseau des 52 agences en France par le biais de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU). Nous essayons d'y être très présents à la fois pour partager nos expériences territoriales, mais aussi pour bénéficier de celles des autres. Dans ce cadre, nous avons accueilli l'Agence Flandre-Dunkerque dans le but de partager de nouveaux outils qui ont été présentés. De notre côté nous avons pu montrer de nouvelles études faites sur la mobilité. Du côté de l'Agence Flandre-Dunkerque, ils nous ont présenté des outils tout à fait intéressants qu'ils ont développés chez eux, d'abord sur la toile industrielle et avec d'autres possibilités que nous pourrions développer, par exemple, une toile sur la santé ou sur l'énergie, afin de toujours pouvoir mieux accompagner nos membres dans la décision. C'est bien de cela qu'il s'agit de notre côté.

Dans un autre registre, le 8 juin, nous avons accueilli l'association Ecovilles. Cette association des jeunes a pour but de partager la culture urbaine. Elle est composée de passionnés, d'architectes et d'urbanistes qui ont pris un grand plaisir à être accompagnés par l'Agence pour découvrir la ville avec ces très beaux quartiers, comme la ville-centre, le quartier de la gare Viotte, la redynamisation du centre ancien avec la très belle opération du 6 rue de la Madeleine. Ils ont poursuivi par le passage Pasteur, le site Saint-Jacques, la Cité des Arts, et ils ont fini à la gare Franche-Comté TGV. Il est vrai que cela nous a permis aussi de montrer ce que l'Agence pouvait faire pour son territoire, pour tous ses membres. C'était un regret des Dijonnais qui n'ont pas le même outil dans leur territoire. J'en profite donc rapidement pour remercier les élus pour ces visites, notamment Nicolas BODIN et Pascal CURIE qui sont toujours à nos côtés, ainsi que les services, pour nous accompagner autant que nécessaire.

Dans cette même thématique, nous aurons la semaine prochaine, avec le réseau FNAU, l'accueil du Club Culture et Patrimoine, cette fois avec l'Agence de Bordeaux, dans le but de pouvoir échanger sur un thème qui nous est cher et dont nous avons encore parlé ce matin : l'identité territoriale.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci, Catherine. Tout cela est passionnant, mais nous avons 16 structures à présenter. Je pense que nous ne pourrions pas passer autant de temps sur chacune, cela prendrait trop de temps. Certes, cela avait été prévu comme cela, mais je me rends compte à l'évidence que nous en aurons pour plus de 2h et cela ne fonctionnera pas de cette manière, mais cela n'empêchera pas à la salle de poser des questions, car tel est l'objectif. Si un point n'a pas bien été souligné dans la présentation des structures, la question peut être posée et nous répondrons. Cependant, j'ouvre une parenthèse pour les pompiers présents ici ce soir. Le Contrôleur Général est parmi nous ce soir. Peut-être que nous lui laisserons le temps de faire un exposé, parce que c'est important. Toutefois, cela ne veut pas dire que les autres sujets sont mineurs, mais nous en parlons souvent entre nous, et ce soir, nous ferons peut-être une exception, si vous le voulez bien.

Concernant l'AudaB qui fait un très bon travail, je remercie Catherine BARTHELET pour son implication dans ce domaine. Avez-vous des questions à lui poser sur ce sujet ? Je n'en vois pas.

↳ **Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale (SMSCoT) de l'Agglomération bisontine**

M. LE PRÉSIDENT.- Martine DONEY a ensuite présenté le SCoT qui entrera en révision en 2018. Je laisse Martine présenter en 2 minutes les grandes lignes de ce nouveau programme. Nous passerons ensuite la parole à la salle.

Mme DONEY.- Nous lancerons bientôt la révision du SCoT. Elle sera certainement relativement différente à l'élaboration précédente. Comme nous le voyons, nous nous retrouverons avec deux EPCI seulement, avec :

- d'un côté l'Agglomération qui a déjà partiellement mis en œuvre son SCoT et pourra profiter de ses acquis et de son expérience par la mise en application de ce schéma,
- d'un autre côté, nous aurons, pour plus de la moitié, les communes du Val Marnaysien qui découvriront ce qu'est l'élaboration d'un SCoT, bien sûr, avec toutes leurs questions et leurs doutes qui arriveront forcément dans nos discussions et dans nos échanges.

Je voudrais attirer l'attention de chacun d'entre vous, notamment les membres du Syndicat Mixte, sur le fait que nous aurons réellement besoin de la participation de chacun aux travaux à mener lors de cette révision.

M. LE PRÉSIDENT.- Avez-vous des questions à poser à Martine DONEY ? Je n'en vois pas.

↳ **Syndicat mixte Lumière**

M. LE PRÉSIDENT.- Concernant le Syndicat Lumière, je serai très bref. La question qui préoccupe tout le monde aujourd'hui concerne la fibre et le fibrage. C'est de la responsabilité d'Orange. Pour l'instant, nous savons qu'ils ont beaucoup de retard, cela n'avance pas et nous en avons un grand besoin. Sachez simplement que si aucun engagement précis n'est pris d'ici la fin de l'année, l'État retirera les licences aux opérateurs qui n'auront pas pris d'engagement ferme. Nous avons besoin de la fibre, et je n'en dis pas plus. Toutefois, je peux répondre à vos questions concernant le Syndicat Lumière.

↳ **Pôle Métropolitain Centre Franche-Comté (PMFCF)**

M. LE PRÉSIDENT.- Concernant le PMFCF que je préside, je vous donnerai un exemple précis, Pascal CURIE étant parti me représenter à l'Université. Aujourd'hui, nous avons réuni l'ensemble des collectivités pour qu'elles fassent des propositions concernant le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité des Territoires). Ces propositions ont été synthétisées et présentées à la Région avec qui nous en discuterons. Là aussi, nous avons un travail très important avec l'ensemble des villes voisines et amies comme Dole, Vesoul, Pontarlier et Lons-le-Saunier, avec aussi la volonté que j'ai de développer ces liens avec le Nord Franche-Comté, ce qui est absolument capital pour nous. Avez-vous des questions à me poser ? S'il n'y en a pas, nous passons au point suivant.

Attractivité du territoire et environnement

Un film de présentation des structures est projeté en séance.

↳ **Association pour la surveillance de l'environnement atmosphérique en Franche-Comté (ATMO FC)**

M. LE PRÉSIDENT.- Je cède la parole à Daniel HUOT pour qu'il nous reprécise en quelques mots ce qui s'est passé dans le cadre de la fusion entre la Bourgogne et la Franche-Comté, ce qui me paraît assez essentiel.

M. HUOT.- Lorsqu'il y a eu la fusion des régions, il y a eu l'obligation pour nos associations de fusionner, ce que nous devons faire au 31 décembre 2016. Nous avons choisi de fusionner en faisant une fusion-création. Les deux associations ATMO Franche-Comté et ATMOSF'air Bourgogne ont disparu, et elles sont venues s'intégrer dans une nouvelle association ATMO Bourgogne Franche-Comté. L'exercice n'a pas été nécessairement facile. Les trois sites (un à Dijon et deux à Besançon) sont conservés. Comme il y a eu un petit problème de confiance entre la Bourgogne et la Franche-Comté, nous avons monté des statuts spécifiques. C'est ainsi que pendant 3 ans, nous avons un dispositif paritaire, à la fois dans le Conseil d'Administration et dans le Bureau. La Présidente, qui est bourguignonne, n'a pas de voix prépondérante. Cela veut dire que nous avons un système complètement paritaire. Nous ne pouvons donc pas faire les choses simplement. Nous avons considéré que pendant ces 3 années, cela nous permettrait de poser cette nouvelle association et de conserver le dynamisme existant au niveau d'ATMO FC.

Aujourd'hui, cette association a son siège à Besançon, au 37 rue Battant. Nous avons acheté ce siège et nous emménagerons bientôt dans ces locaux. Le Directeur de la nouvelle association étant bisontin et la Présidente étant bourguignonne avec un système paritaire, le budget de l'association est essentiellement de fonctionnement à 2,9 M€. Cela signifie que ce dispositif nous permet en particulier de bien mobiliser et de verrouiller complètement le siège sur Besançon. Ce siège ne pourra donc pas être déplacé, puisqu'il n'y a pas de voix prépondérante pendant 3 ans. Après, les 3 ans, cette nouvelle association vivra sa vie. La 1^{ère} Vice-Présidente est une élue de PMA (Pays de Montbéliard Agglomération). Après, c'est peut-être pour le « fun », mais la situation financière de la Bourgogne est un petit peu moins favorable que la nôtre.

M. LE PRÉSIDENT.- Avez-vous des questions à poser sur ATMO qui a un rôle essentiel dans la surveillance de la qualité de l'air ? Je n'en vois pas.

↳ **Syndicat mixte du musée de plein air des maisons comtoises de Nancray**

M. LE PRÉSIDENT.- On me dit que vous avez innové avec un restaurant.

M. CONTOZ.- Oui. Depuis maintenant plusieurs années, le Conseil Syndical souhaitait que le Musée soit un outil de développement local. Cela ne peut pas être uniquement un musée que l'on vient visiter passivement. Cela se veut être un outil de développement local, et dans ce cadre, on considère qu'il n'y a pas de petites actions. Quand nous avons été amenés à trouver un gestionnaire pour ce restaurant que, j'espère, beaucoup connaissent et beaucoup fréquentent, nous avons eu l'idée de mettre le pied à l'étrier d'une jeune équipe composée de 3 personnes, dont un chef cuisinier qui sort de l'école de Thierry MARX. Cela a été pour nous important de nouer un partenariat avec cette école. La Directrice de l'école vient régulièrement suivre, et cela a été important pour nous d'ouvrir cette vitrine sur le territoire. Je vous engage à fréquenter ce restaurant qui est très agréable pendant les heures d'ouverture du Musée. Nous avons aussi la volonté de le transformer en une taverne ouverte, notamment le soir en été.

M. LE PRÉSIDENT.- Je crois que c'est un lieu très agréable, et ce n'est pas très loin du centre ici. Avez-vous des questions à poser à Pierre CONTOZ sur ce beau Musée ? Je ne sais pas si vous aviez remarqué, mais c'est un des cinq musées de plein air de France. Je ne vois pas de question. Nous continuons avec la structure suivante.

🔗 **Syndicat mixte de Besançon et sa région pour le traitement des déchets (SYBERT)**

M. LE PRÉSIDENT.- Catherine, peux-tu nous indiquer les conclusions que nous pouvons tirer au bout d'un an de consignes de tri ?

Mme THIEBAUT.- Cela tombe bien, parce que je voulais vous faire un petit focus sur les emballages en plastique. Bien entendu, nous faisons énormément de choses. La modification des consignes de tri sur les emballages en plastique a été mise en place au 1^{er} juillet 2016. Nous avons les premiers résultats. Sur quelques matières en plastique, nous avons atteint les objectifs. Par contre, je souhaite faire un focus sur les bouteilles d'eau. Bien entendu, le mieux est de ne pas consommer d'eau en bouteille, il vaut mieux consommer la Bisontine, et Christophe LIME ne me contredira pas là-dessus. Toutefois, il y a bien d'autres bouteilles que les bouteilles d'eau que nos concitoyens consomment. Malheureusement, ces bouteilles étaient déjà dans des consignes de tri depuis très longtemps, et nous comptons justement sur l'extension des consignes de tri à tous les emballages en plastique sur un effet d'entraînement pour récupérer les bouteilles que l'on ne trouve pas énormément dans nos poubelles de recyclage. Il faut savoir que moins d'une bouteille en plastique sur deux arrive au centre de tri, en comparaison avec ce qui est mis sur le marché. Ma voisine me demande ce qu'ils en font. Elles sont malheureusement jetées dans les poubelles grises.

Nous avons d'ailleurs fait de petits tutos avec notre partenaire de l'ESBF (Entente Sportive Bisontine Féminine) et l'ESBM (Entente Sportive Bisontine Masculine) pour justement expliquer qu'il faut plier ces bouteilles. Encore faut-il qu'elles arrivent dans nos poubelles jaunes. Il faut savoir bien entendu que c'est un gain de préservation de nos ressources premières, puisque nous les recyclons, et c'est aussi une perte de recettes, les soutiens d'Eco-Emballages n'étant pas autant au rendez-vous que ce qu'ils devraient être. Nous devons nous atteler à communiquer encore et encore sur tous les emballages en plastique, et surtout sur ces bouteilles qui devraient s'y trouver. De plus, comme l'a dit le présentateur tout à l'heure, ces bouteilles sont gérées par le SYBERT dans le contrat unique d'Eco-Emballages, mais c'est reversé à l'euro près à nos adhérents, donc à la CAGB, pour maintenir les coûts de collecte et de traitement des déchets.

M. LE PRÉSIDENT.- Avez-vous des questions à poser à Catherine que nous remercions, sur le SYBERT ? Je n'en vois pas. Nous passons donc aux trois points suivants.

Services à la population et grands équipements

Un film de présentation des structures est projeté en séance.

🔗 **Syndicat Mixte de l'Aérodrome de Besançon - La Vèze (SMABLV)**

M. LE PRÉSIDENT.- Jean-Paul, tu peux peut-être nous préciser rapidement les conclusions sur le plan de servitude aéronautique.

M. MICHAUD.- Le plan de servitude aéronautique a été approuvé par la circulaire ministérielle, et il est en place depuis le mois de février 2017. Avec la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile), Le Syndicat a réuni les communes et les propriétaires impactés par ce plan de servitude, et il a mis en place un système d'aides, qui sera une aide administrative et une aide technique pour les communes et pour les particuliers.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Avez-vous des questions à poser sur La Vèze ? Il n'y en a pas.

🔗 **Conseil de Développement Participatif (CDP)**

M. LE PRÉSIDENT.- Albert, je crois que vous avez participé à une rencontre nationale avec la FNAU.

M. DEPIERRE.- Elle se tiendra la semaine prochaine.

M. LE PRÉSIDENT.- C'est donc prématuré de t'en demander les résultats.

M. DEPIERRE.- Je pense que Catherine et toi, vous les aurez bien avant que je puisse te les donner. Je vais vous parler du bilan 2016. Pour faire écho à ce qui a été dit ce matin, je prendrai l'image du batracien avec le syndrome de la grenouille. L'année 2017 est déjà bien engagée et les actions présentées continuent. C'est aussi en lien avec la première partie de la réunion sur la Délégation de Service Public des transports urbains, puisque nous travaillons toujours sur l'accessibilité, la mobilité et le handicap. Ce travail de longue haleine se poursuit par deux sujets qui ont été travaillés cette année : le projet de territoire et le développement du schéma touristique. Il faut souligner les travaux et la ténacité des membres du CDP, que je félicite, à tenir des réunions. Vous avez entendu qu'il y a eu 1 600 h de bénévolat en 2016. Vu les ateliers et les saisines que le Président nous a faits cette année, ce chiffre explosera en 2017. Je m'adresse au 1^{er} Vice-Président en disant que nous espérons au moins un financement constant.

Le CDP a un rayonnement au-delà des limites du Grand Besançon, ce qui nous fait grand plaisir, puisqu'outre le fait d'être invités à la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme la semaine prochaine, nous participons aux Assises Communautaires au sein du SRADDET avec la Région, et dans la stratégie régionale et du plan d'actions pour une économie circulaire. En effet, nous avons un atelier d'économie circulaire. Cela veut dire que le CDP rayonne et fait rayonner le Grand Besançon en Bourgogne Franche-Comté, voire au niveau national avec les Agences d'Urbanisme, mais nous verrons cela la semaine prochaine.

M. LE PRÉSIDENT.- C'est aussi l'occasion pour nous de remercier les membres bénévoles du CDP, dont certains sont présents ce soir. Nous vous saluons et vous remercions. Je crois que ce sont beaucoup d'heures de bénévolat, comme l'a précisé Albert.

M. DEPIERRE.- Oui, ce sont 1 600 h en 2016. Je pense que nous exploserons ce chiffre en 2017.

M. LE PRÉSIDENT.- Avez-vous des questions à poser à nos amis du CDP présents ce soir ? Je n'en vois pas. Merci encore pour tout ce que vous faites et merci pour le rayonnement de Besançon et du grand Besançon auquel vous contribuez.

↳ Association Mission Locale (MILO) du bassin d'emploi de Besançon

Mme WANLIN.- Nous avons mis en place en début d'année une nouvelle politique d'accueil des jeunes basée sur le flux. Il faut savoir que précédemment, les jeunes étaient accueillis et ils avaient un rendez-vous professionnel 2 à 3 semaines après, voire 5 semaines. Ce qui fait qu'ils disparaissaient dans la nature et que nous ne les revoyions plus après les 2 ou 3 semaines. Nous avons donc décidé de les recevoir lors d'un accueil de réception d'une durée de 5 minutes et 1h. Nous leur fixons un rendez-vous professionnel une semaine à 10 jours après. Lors du premier entretien, nous leur présentons l'offre de service de la Mission Locale et nous les enregistrons de façon administrative pour les capter. Ensuite, nous les recevons dans le cadre d'un rendez-vous professionnel où nous établissons un diagnostic approfondi qui conduit à un plan d'actions du jeune. Il est vrai que cela mobilise de nombreux conseillers en insertion professionnelle, mais cela a du sens, parce que cela répond davantage à l'attente des jeunes qui en sont d'ailleurs les premiers étonnés, et qui sont très satisfaits d'un accueil de leur demande en temps réel.

Cette nouvelle politique de flux mise en place depuis le mois de janvier a déjà pour effet une augmentation de l'accueil des jeunes de 7 % par rapport à l'an dernier, et de l'accompagnement de 5 %, puisque c'est le suivi qui suit l'accueil. Dans les autres Missions Locales de Bourgogne Franche-Comté, la grande majorité perd 10 à 30 % des jeunes.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Avez-vous des questions à poser à la Présidente de la MILO ? On est en train de restructurer les locaux de la MILO. Je ne vois pas de question.

↳ Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS)

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur le Contrôleur Général, merci d'être là. Avant, on vous appelait « Colonel » et vous êtes maintenant Contrôleur Général, puisque c'est le nouveau grade de la fonction, mais vous êtes toujours le Directeur du Service Départemental d'Incendie et de Secours.

M. BEAUDOUX.- Absolument, Monsieur le Président.

M. LE PRÉSIDENT.- Je vous accueille avec plaisir. C'est la première fois que nous vous rencontrons. Vous êtes arrivé il y a quelque temps. Notre première rencontre a eu lieu lors d'un feu important au centre de la ville, près du Café Café, alors que j'étais un peu inquiet, et vous, déjà opérationnel. Je vous cède donc la parole pour commenter.

M. BEAUDOUX.- Merci beaucoup, Monsieur le Président. Si vous me le permettez, je voudrais d'abord excuser Madame Christine BOUQUIN qui était également invitée, mais qui se trouve avec l'ADF (Assemblée des Départements de France) aujourd'hui à Marseille. Certains membres du CASDIS sont ici présents. Je voudrais vous remercier de m'accueillir et vous dire quelques mots sur le SDIS, établissement public de toutes les collectivités du Département. C'est un établissement public vraiment commun à tous, dont la principale force est d'avoir un maillage territorial extrêmement serré (71 casernes sur l'ensemble du Département), probablement le dernier service public qui ait un maillage aussi fort dû au fait que nous avons la chance en France d'avoir des sapeurs-pompiers volontaires, c'est-à-dire des citoyens qui s'engagent au service des autres citoyens.

Je sais que le temps est compté, Monsieur le Président. Je vous parlerai des axes stratégiques du SDIS, des éléments d'actualité.

Le premier axe stratégique concerne le service rendu, notamment à travers une réorganisation interne qui commence à se lancer, puisque l'on peut toujours s'améliorer un peu plus, et ce quel que soit le service public.

Le deuxième axe stratégique est celui qui nous préoccupe particulièrement en ce moment. Il s'agit de juguler l'incessante augmentation de nos interventions au niveau du cœur de métier. Les sapeurs-pompiers du Doubs, comme les autres, mais plus particulièrement dans notre Département depuis le début de l'année, sont de plus en plus sollicités en termes d'activité opérationnelle. Ces augmentations sont dues essentiellement d'abord aux changements sociétaux et à l'accroissement du nombre de ce que nous appelons « les urgences sociales », « la demande sociale ». Ces augmentations sont également dues au fait que nous avons de plus en plus de personnes isolées, et je pense en particulier aux personnes âgées. Il y a quelques décennies, lorsqu'une personne âgée tombait à son domicile, la famille était à côté, ce qui est de plus en plus rare aujourd'hui. Il n'y a pas non plus forcément de voisin qui la connaisse. Les sapeurs-pompiers interviennent donc aussi dans ce cas-là en particulier, parfois à bon escient, car la personne s'est blessée, parfois moins, mais à ce moment-là, cela relève plus du social et il faut bien que quelqu'un le fasse, puisque nous arrivons toujours en bout de chaîne lorsque les autres ne peuvent plus le faire.

Je vous donnerai quelques chiffres tout à l'heure, mais il y a aussi une augmentation considérable des carences des ambulanciers privés. Vous avez dû voir dans la presse que les ambulanciers privés ont mené un mouvement de grève pendant quelques semaines dernièrement. Sur des demandes notamment d'être mieux indemnisés par les Caisses d'Assurance Maladie, certaines activités que faisaient les ambulanciers privés jusqu'à aujourd'hui, notamment de l'urgence à domicile, sont de plus en plus délaissées. Ce n'est pas une critique à leur égard, car je rappelle que les ambulances privées ne sont pas un service public, mais avant tout une entreprise. Ils délaissent donc ce secteur qu'ils considèrent comme étant non rentable, au profit d'autres secteurs. Évidemment, comme il n'y a plus personne pour le faire, les sapeurs-pompiers sont appelés par le centre 15 du SAMU. Les chiffres sont impressionnants. En effet, le nombre d'interventions depuis le début de l'année a augmenté de 11 %, en comparaison aux 35 000 interventions en 2016. Le secours d'urgence à la personne a augmenté de 34 % depuis le début de l'année. Surtout, les carences des ambulanciers privés, ce que nous appelons les transporteurs sanitaires, ont augmenté de 43 % depuis le début de l'année.

Tout cela est préoccupant, puisqu'à un moment donné, nos effectifs sont asphyxiés par l'activité et notre inquiétude est de ne pas pouvoir répondre à une véritable urgence lorsque nous répondons à des urgences sociales. Nous travaillons avec le Préfet, avec l'ARS et le SAMU justement pour essayer de juguler ce surcroît d'activité.

Le troisième axe stratégique est au profit des Maires. Je sais que l'assemblée sera intéressée. Vous savez qu'il y a eu une grande réforme de la défense extérieure contre l'incendie (poteaux d'incendie, réserves naturelles, voire artificielles). Cette réforme est extrêmement importante, puisqu'elle transforme le pouvoir de police municipale générale du Maire en pouvoir de police spéciale, qui est d'ailleurs transférable aux EPCI dans certaines conditions. Avec l'Association Départementale des Maires et l'Association des Maires Ruraux, nous ferons des réunions dans les trois arrondissements à votre intention, à l'intention des maires ou des EPCI qui ont la compétence en matière de défense contre l'incendie de façon à leur présenter toutes les nouvelles problématiques que cela génère, et surtout de les accompagner dans le temps.

D'année en année, le quatrième axe stratégique concerne la pérennisation et le développement du volontariat, le volontariat nous permettant à la fois de maintenir un coût raisonnable du service et que les citoyens prennent un engagement citoyen. Le volontariat est parfois mis à mal dans notre société par des réflexes plus individualistes qu'avant. Les gens ont moins tendance à venir auprès de nous. Les contraintes de formation et d'astreinte étant de plus en plus fortes, les gens ont parfois des engagements beaucoup moins longs qu'avant. Je pense que, et ce pas spécifiquement dans le Doubs, mais partout, nous avons perdu un peu trop le lien avec les communes, avec la départementalisation qui a ramené aux SDIS l'exclusivité de la gestion des sapeurs-pompiers. En effet, nous constatons un effondrement littéral du nombre d'employés communaux ou intercommunaux qui sont sapeurs-pompiers volontaires. Pourtant, dans certaines communes rurales, ce sont les derniers qui restent sur la commune, les habitants allant travailler souvent ailleurs. Avec l'Association des Maires et des Maires Ruraux, nous mènerons aussi une campagne de resensibilisation des Maires.

Le cinquième axe stratégique concerne le renforcement des mutualisations. Les SDIS étant des établissements autonomes, nous renforçons les mutualisations à la fois avec les autres SDIS de la Région et avec les SDIS de la Région Bourgogne Franche-Comté, et pourquoi pas avec d'autres collectivités sur ce qui n'est pas spécifique aux sapeurs-pompiers, et je pense au Conseil Départemental ou à la CAGB. Pourquoi pas ?

Le sixième et dernier axe stratégique consiste à se préparer aux défis d'avenir de la réorganisation territoriale de la République, puisqu'aujourd'hui, les collectivités ont subi de nombreux changements. Le ministre de l'Intérieur, qui nous a rencontrés ce week-end à Ajaccio au Congrès National des Sapeurs-Pompiers, nous a bien dit qu'aujourd'hui, le paysage uniforme des Services Départementaux d'Incendie et de Secours risque, à terme, non pas dans la douleur et avec des dispositions législatives, mais plutôt sur la volonté locale, de se transformer en services interdépartementaux par fusion de services, ou en services métropolitains et départementaux dans d'autres domaines. Nous nous préparons donc à faire face à ces nouveaux services d'incendie et de secours à géométrie variable.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Je crois que l'ensemble des Maires et des habitants de ce département vous remercient pour la qualité de votre action, pour votre présence permanente sur le territoire. Vous savez combien les pompiers sont appréciés en France en général, et ici, dans le Grand Besançon en particulier. Transmettez aussi toutes nos félicitations et nos motifs de satisfaction à vos hommes.

Avez-vous des questions à poser ?

Mme VIGNOT.- J'aimerais savoir si on forme des jeunes volontaires sur la ville de Besançon. Il me semble que non, mais peut-être ai-je tort. Je me posais la question, parce que cela permettrait peut-être de changer l'image du pompier en milieu urbain. Je pense que les rapports sont différents en milieu urbain et en milieu rural. Du coup, ces jeunes volontaires formés à Besançon en milieu urbain pourraient, à un moment de leur vie, aller vivre dans les campagnes et rejoindre vos volontaires sur l'ensemble du département.

M. BEAUDOUX.- Le territoire de l'Agglomération est couvert par 7 casernes, dont 5 exclusivement composées de sapeurs-pompiers volontaires. Même les 2 casernes principales que sont Besançon centre (caserne Brûlard vers les 408) et Besançon Est (à côté de Chalezeule) sont aussi composées de volontaires. Sur l'Agglomération, je crois que nous avons 234 sapeurs-pompiers professionnels, et à peu près autant de sapeurs-pompiers volontaires, y compris dans les deux casernes principales. C'est donc bien ouvert aux volontaires.

Mme VIGNOT.- Je parlais des jeunes volontaires.

M. BEAUDOUX.- Vous parliez des JSP, pardon. Oui, les jeunes sapeurs-pompiers (anciennement les cadets sapeurs-pompiers) sont des jeunes sous statut associatif. Je vous confirme que nous avons bien une association de jeunes sapeurs-pompiers sur l'Agglomération.

M. LE PRÉSIDENT.- Il faudrait peut-être faire de la communication là-dessus. Nous les avons vus d'ailleurs défiler au 14 juillet, entre autres à Besançon. Y a-t-il d'autres questions à poser au Contrôleur Général ? Je n'en vois pas. Nous passons à la dernière séquence.

Développement économique

Un film de présentation des structures est projeté en séance.

M. FUSTER.- Je voudrais dire un mot sur l'opération Viotte qui a été citée à plusieurs occasions, pour vous montrer surtout la complémentarité des outils de l'économie mixte sur le territoire de l'Agglomération, puisque 3 ont été citées (Territoire 25, la SedD et AKTYA).

↳ **Société Publique Locale (SPL) Territoire 25**

↳ **Société d'équipement du département du Doubs (SedD)**

↳ **AKTYA l'Immobilier d'entreprises du Grand Besançon**

Ces trois dossiers sont présentés conjointement.

M. FUSTER.- Concernant Territoire 25, je vous prie d'excuser Denis LEROUX, le Président, qui m'a chargé de vous présenter d'une manière très opérationnelle cette opération, puisque je ne suis pas, quant à moi, élu de Territoire 25, mais censeur. Je vous rappelle qu'une SPL a un fonctionnement un peu particulier, puisqu'elle a un Conseil d'Administration qui valide les opérations, mais elle le fait en partenariat très fort avec les clients, et en l'occurrence, la Ville de Besançon, donc avec le Maire, les élus et bien entendu les services de la Ville.

Elle a deux missions principales sur Viotte. La première est une mission d'aménagement important d'une zone de 2 ha. Elle doit rendre cette zone constructible pour y faire des opérations mixtes tertiaires/logements/services de 43 000 m², dont un pôle de services et de tertiaire de 26 000 m² (1^{ère} opération) et une zone d'habitats de 16 000 m², et cela sur les deux côtés du faisceau ferroviaire nord et sud. La deuxième mission concerne la construction d'un parking de 320 places qui servira à l'ensemble des occupants futurs de cette zone.

Dans ce domaine, la SedD est promoteur, constructeur du pôle tertiaire d'un peu plus de 20 000 m², qui accueillera les services de l'État. C'est important pour la Ville et l'Agglomération de Besançon, puisque les services de l'État occuperont 16 000 m² et il y aura 800 personnes sur place, ce qui est très conséquent et intéressant pour notre territoire. Indépendamment de cela, il y aura 1 300 m² de logements au-dessus, aux 7^e et 8^e étages et un rez-de-chaussée qui accueillera un restaurant interadministratif et des services administratifs. Il y aura à côté un deuxième bâtiment de 7 000 m² destiné prioritairement à accueillir les services de la Région Franche-Comté sur 5 800 m². Je crois que c'est aussi très intéressant pour notre territoire. Il y aura également un restaurant et d'autres entreprises tertiaires.

Voilà pour les rôles de Territoire 25 et de la SedD. Je laisserai bien entendu le Président vous parler d'ATKYA. Je précise que toutes les surfaces destinées à l'État seront vendues à une société de projets justement, qui sera constituée d'ATKYA, de la Caisse des Dépôts, de la Caisse d'Épargne et du Crédit Agricole. Indépendamment de cela, deux SCCV (Société Civile de Construction-Vente) seront créées avec la SMCI, promoteur local, pour la gestion des logements et du deuxième bâtiment tertiaire consacré à la Région Franche-Comté. Vous voyez le rôle important et complémentaire des trois entreprises publiques locales de votre Agglomération.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci, Vincent. Pour AKTYA, j'ai très peu de choses à redire. C'est un partenariat permanent avec la SedD et la SPL 25, de grandes opérations grâce auxquelles nous avons pu sauver des entreprises et des emplois. Par exemple, concernant l'abattoir, l'opération était perdue, mais AKTYA, la SedD et les banquiers ont sauvé la filière montbéliarde ici, en Franche-Comté, en termes d'abattage. Nous avons revendu sans gagner d'argent, ou quasiment pas, mais il était important que nous puissions intervenir. Comme vous le savez, nous avons racheté Intermarché Planoise. Si nous n'avions pas été là, Intermarché aurait fermé. Aujourd'hui, il fonctionne bien. Comme nous sommes une SEM publique, nous avons pu permettre des étalements de loyers lorsque la société était en difficulté. Aujourd'hui, cela fonctionne bien, l'entreprise rembourse ses créances et nous créerons une société dans laquelle AKTYA sera majoritaire avec Intermarché qui deviendra propriétaire des lieux et qui assurera la pérennité sur ce site, ce qui est pour nous un vrai succès. Il y a aussi toutes les autres opérations.

Nous avons vraiment un patrimoine récent. Tout ce qui se produit à l'heure actuelle est en basse consommation. Beaucoup de demandes nouvelles arrivent. Il y a toujours la confidentialité, d'autant plus que nous sommes dans le domaine du luxe, de la bijouterie, de la joaillerie, mais nous avons de belles entreprises, de belles perspectives, avec à terme, plusieurs centaines d'emplois dans les mois à venir. Une très belle annonce devrait donc se faire prochainement, mais je laisserai les dirigeants de la société le faire lorsque nous aurons signé et que le bâtiment commencera à s'élever.

Vous voyez là de bonnes opérations et le caractère indispensable de sociétés qui peuvent se permettre de bâtir en blanc, et ensuite de proposer des offres locatives disponibles immédiatement, car lorsque l'entreprise vient vous voir, on ne peut pas lui dire : « on va vous écouter et dans 3 ans, on inaugurerait le bâtiment ». Dans notre cas, quand on inaugure les bâtiments, c'est 3 ou 6 mois plus tard. Voilà ce que je peux vous dire sur ce sujet. Cela se passe bien, nous faisons du bénéfice. Je n'ai pas honte de dire que je suis un PDG bénévole qui fait des bénéficiaires, puisque nous avons 700 000 €. Néanmoins, cet argent n'est pas distribué en jetons de présence, mais il nous sert à avoir des fonds propres pour bâtir d'autres opérations. De plus AKTYA intervient maintenant sur l'ensemble du département du Doubs. Nous sommes intervenus sur Morteau, nous sommes sollicités dans Dole Jura, voire ailleurs sur le Territoire de Belfort que nous avons la capacité de développer.

Si vous avez des questions, Vincent ou moi-même pouvons vous répondre. Il n'y en a pas. Nous clôturons sur les structures et je passe la parole à Gabriel BAULIEU pour dire un petit mot de conclusion.

M. BAULIEU.- En lien direct avec ce que nous venons de voir, bien évidemment, ces relations fructueuses avec des partenaires génèrent généralement aussi des flux financiers, notamment en termes d'investissement. Vous savez que sur ce plan, nous avons dopé notre PPI qui est fixé à 92 M€ pour les années que nous traversons. Néanmoins, je voudrais particulièrement attirer votre attention ce soir sur le cadre dans lequel nous devons inscrire désormais nos budgets. Le projet de loi de finances 2018, ainsi que le projet de programmation budgétaire 2018-2022, affichent les choses assez clairement maintenant en matière de cadrage pour les collectivités. Certes, vous avez dû entendre que les dotations de l'État ne baisseraient pas en 2018. Vous avez sans doute entendu également que 319 collectivités se feront cadrer, puisque ce système sera validé. Parmi ces 319 collectivités les plus importantes sur le plan national, nous y sommes en tant que Grand Besançon et c'est le cas également de la Ville de Besançon. Cela signifie que les petites communes n'auront pas de cadrage en matière de dépenses, mais pour ce qui nous concerne, le plan affiché est clair : nous sommes invités contractuellement – il s'agira de contractualiser avec l'État – à contenir nos dépenses de fonctionnement dans un taux d'augmentation de glissement de 1,2 %.

Lorsque nous avons déjà géré le GVT (Glissement Vieillesse Technicité), nous avons mangé la plus grosse partie. Cela veut dire que nous devons être sur des restrictions de crédit draconiennes partout ailleurs, ce qui vaut pour toute notre assemblée au regard de nos actions propres, mais cela vaut aussi sur les messages que nous devons passer à nos partenaires ici présents, parce que si nous ne tenons pas ce cadre, bien évidemment, nous aurons un retour de bâton. On ne nous a pas encore précisé de quoi il s'agirait, mais globalement, au plan national, cela doit conduire à ce que ces 319 collectivités ou établissements publics réduisent leurs dépenses de 13 Md€ par rapport à une évolution ordinaire. Voilà le challenge que nous devons tenir.

Bien évidemment, cela nous interpelle tous en tant que membres du Conseil Communautaire, mais nous souhaitons être aussi entendus de l'ensemble de nos partenaires, avec lesquels nous avons des relations financières, parce que ce n'est pas par inimitié ou manque de reconnaissance sur la qualité des services qu'ils assurent, mais simplement parce que nous nous inscrivons dans un cadre hyper contraint. Je pense qu'il serait maladroit de nous exposer au retour de bâton que j'évoquais précédemment.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous ne lancerons pas un débat sur ce sujet ce soir, car ce n'est pas prévu et ce n'est pas le lieu, mais nous aurons l'occasion d'en reparler au niveau des orientations budgétaires.

M. GROSPELLIN.- Je souhaiterais intervenir sur les structures partenaires sans être long, parce que je pense que tout le monde est fatigué, et je ne voudrais pas être lourd, comme on m'a dit que j'étais léger tout à l'heure. Je voudrais remercier à mon tour les structures partenaires et leurs représentants aujourd'hui, qui sont venus s'exprimer devant nous. Il est vrai que la liste des structures a évolué avec le temps. Néanmoins, cela ne pourrait-il pas être intéressant de regrouper GBH qui rencontre bien des difficultés, qui est petit pour l'instant, avec d'autres structures, pour devenir une structure partenaire différente, avec un statut différent ? Je ne vous demande pas la réponse aujourd'hui, Monsieur le Président, et vous la ferez peut-être par écrit si vous le souhaitez. Toutefois, quelle est votre perception du risque encouru par la CAGB d'un point de vue juridique dans le soutien à ces structures, Gabriel BAULIEU ayant répondu d'un point de vue financier ? Quelle est plus généralement votre politique globale dans cette relation dans un contexte très difficile ? Mais nous en reparlerons par la suite. Merci.

M. LE PRÉSIDENT.- De toute façon, il est clair que nous devons être très attentifs par rapport à tout cela. Concernant le groupement éventuel d'offices HLM, ces solutions ne sont pas exclues. Il y a déjà des réflexions en cours entre autres entre la SAIEMB et Idéha. Je pense qu'il faudra peut-être réfléchir à aller au-delà de cela. Je crois que dans le contexte actuel, nous ne pouvons rien nous interdire au-delà de cela, au-delà même de notre Ville et du Département avec des sociétés privées. Nous devons y réfléchir. Néanmoins, il n'y a pas de zone rouge, nous pouvons réfléchir à tout.

🔗 **Syndicat Mixte du Parc Scientifique et Industriel de Besançon (SMPSI)**

Cette structure n'a pas été présentée.

M. LE PRÉSIDENT.- Je vous remercie. Bonne fin de soirée. J'ajoute que les pompiers ont laissé à notre disposition un document très intéressant, qui est en libre-service à la sortie.

La séance est levée.