

Transports Publics Urbains de Voyageurs - Renouvellement de la convention de gérance avec la Compagnie des Transports Urbains de Besançon (CTB)

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE, Rapporteur : Le contrat pour l'exploitation en gérance du service des transports urbains de voyageurs de la Ville de Besançon, intervenu entre la Ville et la CTB, expire le 31 décembre 1990.

L'organisation des transports publics est régie par la loi du 30 décembre 1982, loi d'orientation des transports intérieurs (loti) et le décret du 16 août 1985 relatif aux transports de personnes.

En vertu de ces textes, l'exécution de ce service peut être assurée :

- soit en régie par une personne publique,
- soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente pour leur organisation.

En conséquence, la collectivité bénéficie d'une relative liberté quant au choix de régime juridique et du type de contrat à intervenir.

C'est dans ce cadre qu'une réflexion a été, depuis plusieurs mois, engagée avec la CTB et que différents modes de gestion ont été envisagés (contrat de gérance, contrat à prix forfaitaire avec intéressement aux recettes, affermage avec intervention d'exploitation... et même rachat du parc par la CTB) afin d'essayer de définir quel système pourrait être le plus avantageux et le plus adapté aux possibilités de financement de la collectivité, ce tant au niveau du coût de fonctionnement du service qu'en matière de politique d'investissement.

Les besoins en matière d'investissement étant importants, aucune formule nouvelle envisagée ne s'est révélée finalement très concluante ; pour répondre à la politique de transports souhaitée et conduite par la Ville et aux impératifs financiers de la collectivité, il est apparu en effet que le contrat de gérance restait la formule la plus appropriée.

Des négociations ont donc été engagées avec la CTB pour la rédaction d'un contrat établi sur les mêmes principes que le précédent, à savoir : la Ville autorité organisatrice, définit la politique générale, assure le financement des investissements, est propriétaire des biens nécessaires au service et assure l'équilibre financier de l'exploitation.

L'exploitant quant à lui, perçoit sur les usagers les prix calculés sur la base des tarifs arrêtés par la Ville ; le compte d'exploitation supporte la totalité des charges d'exploitation parmi lesquelles la rémunération de l'exploitant en contrepartie de ses services.

Ce contrat assignerait entre autres à la CTB de respecter les objectifs déterminés par la Ville, notamment d'avoir une gestion très rigoureuse, et d'apporter à la Ville des propositions pour que le réseau de transport public urbain constitue toujours une alternative efficace à l'utilisation de la voiture individuelle.

Ce contrat serait conclu pour une durée de 6 ans, avec possibilité pour la collectivité de le proroger, par décision expresse, pour une durée maximum de 2 ans.

Pour l'exécution de ce service, la CTB recevrait une rémunération qui comprendrait :

- une somme fixe, correspondant à l'assistance technique apportée par VIA GTI d'un montant de 1 300 000 F HT valeur 1991,

- une somme variable sous forme de prime de qualité de gestion dont le montant de base serait de 150 000 F HT valeur 1991 et varierait inversement proportionnellement à l'importance de la subvention d'équilibre versée par la Ville.

Le Conseil Municipal est invité à adopter ces propositions qui ont reçu un avis favorable de la Commission des Transports, et à autoriser M. le Député-Maire à signer le contrat à intervenir avec la CTB.

M. GRAPPIN : Monsieur le Maire, étant donné la qualité du service qui est assuré actuellement et la politique des tarifs qui est arrêtée par la Ville, je conçois parfaitement le déséquilibre financier. A ce sujet, est-ce que vous pourriez nous indiquer le déficit prévisionnel 1990, parce que j'ai lu dernièrement dans un rapport qu'il y avait une baisse inquiétante du nombre de passagers transportés.

Pour revenir au rapport, vous nous dites donc que la Ville détermine des objectifs et qu'elle demande à la CTB de les respecter en particulier en ayant une gestion très rigoureuse. Or je suppose que les charges salariales représentent une part importante dans le compte d'exploitation ; j'aimerais savoir si la Ville exerce une tutelle en ce qui concerne les salaires et les conditions de travail du personnel de l'exploitant ?

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : L'Adjoint prend note de ces questions.

M. GRAPPIN : Si j'ai bien compris, dans le cadre de la négociation du contrat, la Ville en plus du règlement du déficit d'exploitation va rémunérer une société VIA GTI pour 1 300 000 F, si cette rémunération est annuelle parce que je ne sais pas si elle est annuelle.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Oui !

M. GRAPPIN : La rémunération est annuelle donc c'est plus d'un milliard de centimes qui vont être distribués à cette société pour la durée du contrat. Pour faire quoi ?

Concernant les 150 000 F qui seront accordés comme prime de qualité de gestion, il est dommage que l'amélioration éventuelle de la productivité de l'entreprise ne bénéficie pas aux contribuables bisontins. En effet, même si le déficit est diminué, cette prime viendra quand même s'ajouter à ce déficit qui sera payé en fait par le contribuable, on est OK ? Alors pour terminer, je me réjouis de constater que parmi les différents modes de gestion qui avaient été envisagés, on n'ait pas retenu un système autogestionnaire. Enfin, a-t-on pensé à lancer un appel d'offres...

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : De votre part, c'est une plaisanterie !

M. GRAPPIN : Pour terminer, Monsieur le Maire, a-t-on pensé à lancer un appel d'offres pour la gestion des transports urbains à Besançon ?

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : On va vous expliquer tout cela, qui a été examiné en Commission et en Municipalité.

Mme FOLSCHWEILLER : Je voulais, comme M. GRAPPIN, savoir s'il y a eu un appel d'offres, comment cela se passe pour ce genre de signature de contrat ?

M. TOURRAIN : Il existait me semble-t-il Monsieur le Maire, une commission dans la précédente Municipalité, qui était chargée d'examiner les comptes financiers des sociétés liées par convention avec la Ville. J'aimerais savoir si cette commission existe toujours et dans le cas où elle n'existerait pas, pourrait-on éventuellement la ressusciter ?

M. PIERLOT : Je ne voudrais pas mettre M. JUSSIAUX dans l'embarras mais à ma connaissance la commission n'a pas donné d'avis favorable. A la commission du 20 septembre, il avait été demandé un complément d'informations et je ne crois pas qu'à la dernière Commission Transport cette convention ait

été adoptée. Ceci dit, je voudrais dire que je suis tout à fait d'accord avec la convention mais j'aurais préféré qu'on garde la première formule.

M. JUSSIAUX : Je vais essayer mes Chers Collègues de fournir un certain nombre d'éléments de réponse. Je réserve la question soulevée par M. TOURRAIN à M. le Député-Maire parce que je ne crois pas qu'elle soit de ma compétence.

Concernant l'évolution du nombre de personnes transportées, il est vrai que nous avons des inquiétudes et que nous sommes entrés désormais dans une période relativement troublée. Quand on parle d'une baisse du nombre de personnes transportées, il faut qu'on se comprenne bien ; il s'agit d'érosion, c'est-à-dire qu'on est sur des pentes de moins 1 % par exemple en rythme annuel, donc ce n'est pas du tout ni la débandade ni la catastrophe, mais c'est un des principaux indicateurs de gestion du transport public. Dès qu'on abandonne une courbe montante ou étale pour amorcer une courbe en érosion c'est un signal d'alarme et on est obligé de s'interroger sur les adaptations à réaliser. Alors cette érosion, elle résulte du cumul de divers phénomènes, l'un très préoccupant qui est la remontée en force des immatriculations de voitures personnelles par les Bisontins ces quatre dernières années. Autant la courbe d'immatriculation était fléchissante au début des années 80 et à la toute fin des années 70, autant elle est repartie de l'avant depuis quatre ou cinq années. Alors les constructeurs peuvent s'en réjouir, enfin tous ceux dont l'activité économique est liée à l'automobile ne peuvent y voir qu'un élément positif et on les comprend, mais c'est vrai que c'est inquiétant pour ceux qui ont la charge du transport urbain parce que cela signifie qu'à nouveau le citoyen de base fait un arbitrage pour ses déplacements en faveur du véhicule individuel. Ça génère ce qu'on est en train de constater dans les rues de notre ville depuis un an ou deux, c'est-à-dire que le transport urbain se trouve de fait englué dans le flot automobile, donc il perd de sa performance et ça incite à nouveau ses usagers à regretter d'avoir pris le transport urbain et à lorgner à nouveau toujours plus vers le véhicule personnel, même s'il n'y gagne absolument rien. Ce ne sont pas des choix qui relèvent du rationnel, ce sont des choix profondément je dirais affectifs.

Aussi, on est en train de regarder comment on va pouvoir repartir sur un meilleur rythme et c'est pourquoi notamment au niveau du contrat, il a été introduit, même si c'est une somme relativement marginale, cette espèce de prime au rendement pour la Compagnie. C'est une manière de l'inciter à prendre à bras le corps, mais elle le faisait déjà, cette problématique. Nous amènerons soit en Municipalité, soit si c'est des gros dossiers en Conseil Municipal, des propositions en 1991 pour essayer de réinverser cette courbe.

Concernant la gestion du personnel et notamment la gestion salariale, il faut qu'il soit bien clair que le personnel de la CTB relève d'une convention collective nationale, celle qui est familièrement appelée la convention collective des traminois et la compagnie est tenue de mettre en œuvre à son niveau ce qui est négocié nationalement à échéance régulière par les partenaires sociaux qui sont les organismes de transport urbain d'une part et les organisations syndicales représentatives d'autre part. Ça crée une réelle difficulté en ce sens que la Ville n'a pas la maîtrise ni directe, ni même indirecte des évolutions notamment de masses salariales.

Dans le cas précis de notre partenaire CTB, si vous songez que par exemple il y a eu un grand bond en avant fait en 1974 - 1975, qu'il y a par exemple dans la grille conventionnelle un système d'ancienneté avec des déclenchements tous les trois ans ou tous les cinq ans, on a aujourd'hui une pyramide des âges où la plus grande partie du personnel franchit ou est en train de franchir le cap fatidique des quinze années d'ancienneté. Cela génère des surcoûts salariaux sur lesquels nous n'avons aucune possibilité d'influence.

Concernant la rémunération de VIA GTI, il s'agit de rémunérer la prestation intellectuelle entendue au sens très large du terme qu'apporte le groupe en mettant à disposition de la Compagnie, notamment à travers la personne de son directeur désigné par le groupe au vu de sa compétence technique, son réseau logistique, ses banques de données, ses réseaux d'ingénieurs y compris au plan international, son implication dans toutes les recherches, colloques, définition de politique du futur en matière de transport urbain.

Alors c'est vrai que si on la rapproche d'un salaire de SMIGard, on peut trouver que c'est horriblement cher. Mais je crois que tous ceux qui sont amenés dans leur activité professionnelle à payer sous une forme ou sous une autre de la matière grise, conviendront que c'est un prix qu'on peut considérer comme modique. La compagnie s'est plaint elle-même, et elle avait raison sur le plan uniquement des chiffres, d'avoir plutôt subi une relative perte de pouvoir d'achat dans sa rémunération au cours des dernières années plutôt qu'une progression. Nous lui avons expliqué que nous la traitons avec la même rigueur que nous essayons d'avoir avec les personnels communaux ou avec tous les autres partenaires de la Ville. Nous sommes dans des situations budgétaires difficiles où il faut s'efforcer de naviguer au plus près et on a reconduit, enfin on s'apprête à reconduire je pense, un contrat de gérance, sur des bases relativement strictes du point de vue financier.

Il n'y a pas eu d'appel d'offres ; la question peut se poser et elle se posera je pense inévitablement à l'échéance de cette prochaine convention. Il n'y a pas eu d'appel d'offres parce qu'il n'y a pas obligation et il nous paraissait relativement aventureux de se lancer dans cette voie. C'est vrai que la CTB et derrière elle VIA GTI est un partenaire ancien, qu'il n'y a jamais eu de motif d'insatisfaction, en tout cas formulé clairement par quiconque notamment dans cette assemblée. Il ne nous paraissait pas très raisonnable en quelque sorte de créer un doute dans leur esprit en mettant en route la procédure lourde d'un appel d'offres sachant qu'à ce niveau-là on ne s'adresse quand même pas à des partenaires qui sont implantés localement, je veux dire que d'emblée ce sont des gros groupes implantés maintenant au niveau international qui répondraient. Cela ne nous a pas paru être une bonne stratégie. Cela risque d'être une obligation à l'échéance de cette nouvelle convention et à ce moment-là on n'aura plus d'état d'âme à avoir, ni eux ni nous.

Enfin pour répondre plus particulièrement à notre collègue PIERLOT, la commission avait émis deux avis, un avis favorable sur le projet de renouvellement de la convention, et le souhait d'avoir communication d'un complément d'informations. Je regrette que celui-ci ait été fourni peut-être avec un peu de retard et je demande là à mes collègues commissaires de m'en excuser mais nous avons bien tenu compte des deux positions formulées par la commission compétente. J'attire l'attention, si vous permettez Monsieur le Député-Maire, sur un fait : la seule modification disons consistante dans ce projet de convention par rapport à l'ancienne, porte sur la durée que nous avons cru bon de porter de 5 à 6 années parce qu'en gardant la durée de 5 années, nous aurions eu une échéance de convention qui allait correspondre pratiquement à l'échéance du renouvellement de notre assemblée. Cela ne nous paraissait pas bon quel que soit le futur titulaire du portefeuille si je puis dire, qu'il soit confronté dans les tout premiers mois de son mandat à la problématique d'un renouvellement immédiat de convention à prendre en compte et notamment dans l'hypothèse où il y aurait à ce moment-là à recourir à la procédure d'appel d'offres qui serait obligatoirement un appel d'offres à l'échelle CEE. Il faut bien que l'on intègre ça dans la réflexion. Donc nous avons pensé que c'était un peu plus astucieux de prévoir une année de plus pour que la future assemblée ait 18 mois devant elle pour gérer ce dossier.

M. JACQUEMIN : Monsieur le Maire, deux constatations rapides et une réflexion. La première constatation c'est pour dire qu'effectivement le gestionnaire actuel semble faire son travail avec beaucoup de précision et de compétence. On le ressent bien à travers les éléments qu'il donne dans la commission à laquelle je vais peut-être trop peu souvent mais je m'y fais représenter.

La deuxième constatation est que même si l'on voulait faire un appel d'offres, nous en avons discuté en Commission du Budget avec vous, en réalité les sociétés auxquelles on peut s'adresser pour ce genre de services sont en nombre excessivement limité, en tout cas dans notre pays. La réflexion serait de dire que cette société étant très compétente, elle nous donne beaucoup d'analyses, beaucoup de chiffres ; mais on a l'impression quelquefois que toutes les décisions sont totalement prémâchées pour nous et qu'il y a comme un petit malaise, c'est-à-dire qu'on peut craindre à certains moments qu'elle soit juge et partie dans les préparations de décisions, donc là est toute la difficulté du travail de la commission, c'est de savoir prendre de la distance par rapport aux données qui nous sont communiquées pour faire de véritables analyses.

M. BOICHARD : Un mot simplement pour dire que cette entreprise ne nous apporte pas seulement les qualités de sa gestion mais aussi des aides très appréciées quand il s'agit par exemple de conduire des négociations à caractère financier avec d'autres collectivités. Par exemple, cette semaine encore des négociations avec le Département sur les transports d'enfants ; il est sûr que VIA Transports nous a apporté sur ce point une aide très appréciée.

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Ce qui nous permettra sans doute d'obtenir satisfaction en partie, nous aligner sur Montbéliard. Pour répondre à M. TOURRAIN, j'indique qu'il existe effectivement une commission de contrôle financier des sociétés liées à la Ville par des règlements de comptes périodiques et sa Présidente en est Marguerite VIEILLE-MARCHISET. Dans le cas qui nous concerne, il s'agit d'un renouvellement de contrat, donc ce n'est pas de la compétence de cette commission mais je souhaite effectivement -oui il y a une commission de surveillance aussi- que la commission se réunisse pour examiner un petit peu déjà les sociétés liées, avant même que l'on renouvelle des contrats pour qu'on puisse effectivement avoir un avis autorisé.

M. NACHIN : Je voudrais dire en deux mots mon sentiment qui peut être un sentiment tout à fait personnel mais qui aurait besoin peut-être d'être étudié. En ce qui concerne la baisse de la fréquentation constatée dont on nous a entretenus à la commission, on peut s'interroger de savoir s'il n'y a pas une contradiction entre la volonté affichée par la Ville de Besançon de développer les transports en commun, ce qui est tout à fait légitime et puis dans le même temps de favoriser le développement des transports individuels en particulier en rendant plus facile ces déplacements, par l'élargissement des voies et je pense par exemple à l'avenue de l'Helvétie qui avec son prolongement, enfin plutôt l'avenue Edouard Droz prolongée par l'avenue de l'Helvétie, devient une véritable autoroute. Vous pouvez le constater, les gens y roulent très très vite, peut-être qu'il n'y a pas eu d'accidents mais je ne pense pas que ce soit le critère qu'il soit nécessaire de retenir. Autre exemple : l'entrée dans Besançon avec la rue de Dole, les améliorations qui sont faites actuellement auront pour conséquence d'accroître encore davantage la circulation automobile dans la ville et au détriment des transports en commun. C'est mon sentiment, je ne sais pas si vous le partagez, Monsieur le Député-Maire ?

M. LE DÉPUTÉ-MAIRE : Non, pas totalement mais c'est un sentiment que vous exprimez très souvent et que nous connaissons bien maintenant.

La discussion est close.

Après en avoir délibéré et sur avis favorable de la Commission du Budget, le Conseil Municipal, à l'unanimité, adopte les propositions du Rapporteur.