

Transports Urbains - Avenant à la convention CTB / Ville de Besançon

M. LE MAIRE, Rapporteur : Lors de sa séance du 8 novembre 1993, le Conseil Municipal :

- donnait son accord de principe sur le projet global de développement de la Citadelle et, par là-même, à la construction d'un téléphérique devant faciliter l'accès des visiteurs au site et les échanges entre les quartiers Prés de Vaux et Citadelle, ce dans le cadre du réseau de transports urbains de la Ville de Besançon,

- et autorisait notamment le Maire :

. à poursuivre les études techniques, financières et juridiques avec le groupe Via Transport,

. à renégocier le contrat de gérance en cours avec la CTB pour tenir compte de la réalisation du téléphérique et de son intégration dans le réseau de transports urbains, dans le respect des textes en vigueur en matière de gestion déléguée de service public et après étroite concertation avec les services préfectoraux chargés notamment du contrôle de légalité.

Les études et les négociations avec la CTB s'étant poursuivies, il est donc proposé :

- de confirmer la décision de principe visant à intégrer le téléphérique au réseau public de transports urbains,

- de confier à la CTB, filiale du groupe GTI la construction (conception), le financement (la Ville ne souhaitant pas prendre directement en charge le coût de cet investissement) et la gestion de ce moyen de transport public, dans le cadre d'un avenant au contrat de gérance actuel avec de nouvelles modalités de rémunération plus responsabilisantes pour le délégataire.

Les principales dispositions de l'avenant à intervenir sont les suivantes :

1) Objet :

Le présent avenant a pour objet :

- de définir les conditions dans lesquelles la CTB assurera la conception, le financement, la réalisation, l'exploitation et l'entretien d'un téléphérique,

- d'apporter à la convention de délégation conclue avec la CTB les modifications nécessaires à l'intégration de ce mode de transport dans le réseau de service public déjà géré par elle,

- de mieux responsabiliser le délégataire sur l'évolution des dépenses et des recettes d'exploitation du réseau par de nouvelles modalités de rémunération.

2) Réalisation d'un téléphérique - Bail emphytéotique

Conformément aux dispositions des articles 14 et 16 de la convention, la Ville confie à la CTB mission de procéder à la conception, au financement par crédit-bail, à la réalisation d'un téléphérique destiné à desservir le quartier de la Citadelle.

Cet ouvrage sera réalisé par la CTB sous maîtrise d'ouvrage privée dans le cadre d'un bail emphytéotique prévu par la loi du 5 janvier 1988 portant amélioration de la décentralisation ; sa durée est fixée à 18 ans.

Le projet technique et financier précise sommairement les caractéristiques techniques du projet ainsi que son coût prévisionnel estimé à 26 700 000 F HT valeur décembre 1993 (hors acquisition foncière). Ce coût intègre la rémunération de la maîtrise d'ouvrage (870 000 F HT), soit 3,4 % du montant total.

3) Intégration du téléphérique dans le système de transport public de voyageurs

L'ensemble des ouvrages, installations, équipements et matériels nécessaires à l'exploitation du téléphérique fait partie intégrante du système de transport public urbain de voyageurs de la Ville.

L'exploitation du téléphérique sera effectuée conformément au cahier des charges particulier intégré au cahier des charges du système de transport.

Les conditions tarifaires feront l'objet d'une décision ultérieure du Conseil Municipal.

L'entretien du téléphérique sera effectué conformément aux dispositions de l'article 7 de la convention.

Les dépenses et les recettes relatives à son exploitation seront dès sa mise en service intégrées au Compte Transport tel que défini à l'article 8 de la convention. Néanmoins, il sera tenu une sous-comptabilité de l'activité du téléphérique.

4) Durée

La présente convention est prorogée pour une durée de 7 ans soit jusqu'au 31 décembre 2003.

5) Rémunération de la CTB

Les nouvelles modalités de rémunération visent à responsabiliser davantage l'exploitant sur les dépenses et les recettes d'exploitation, contraignant ainsi l'exploitant à une obligation de résultats.

Les clauses suivantes s'appliquent au **1^{er} juin 1994** :

La Ville assure à la CTB une rémunération annuelle qui comprend :

- une partie fixe correspondant aux frais généraux et d'assistance technique de VIA GTI,
- une partie variable responsabilisant plus la CTB à l'évolution des dépenses et des recettes d'exploitation du réseau au travers d'une formule d'intéressement :

a) Avant la mise en service commerciale du téléphérique, la rémunération de la CTB sera donc composée d'une partie forfaitaire annuelle actualisable de 2 000 000 F HT et une partie variable, représentant une formule d'intéressement liée :

- à l'évolution des dépenses bus (80 % de l'écart par rapport aux dépenses 1993 actualisées)
- à l'évolution des recettes bus (20 % de l'écart par rapport aux recettes 1993 actualisées)

b) Après mise en service commerciale du téléphérique, la CTB percevra une rémunération complémentaire se décomposant en une partie forfaitaire annuelle actualisable d'une valeur de 300 000 F HT (valeur 1994) et une partie variable (positive ou négative) correspondant à 50 % de l'écart entre soldes d'exploitation prévisionnel et réel.

Un tableau prévisionnel du compte transports bus et téléphérique pour la période 1994-2005 fait apparaître que le solde débiteur du compte transport sera, au bout de 7 ans, identique à l'actuel solde débiteur.

6) Résiliation

La Ville peut résilier le contrat à tout moment au cours de son exécution, moyennant toutefois indemnités.

Au terme de la convention, quelle qu'en soit la cause, la Ville :

- soit reprendra les biens de la CTB à leur valeur nette comptable, majorée sur justification d'éventuels surcoûts liés à une résiliation anticipée,

- soit pourra, en accord avec les parties contractantes, se substituer à la CTB afin de poursuivre les contrats ou racheter les biens directement ou indirectement auprès du bailleur dans la mesure où les biens repris seront financés en crédit-bail, emprunt ou location financière.

Les autres dispositions de la convention de gérance du 14 novembre 1990 demeurent inchangées.

Lors de sa séance du 19 avril 1994, la Commission Transports-Stationnement a approuvé le projet et les dispositions contenues dans cet avenant à la convention de gérance.

Aussi, le Conseil Municipal est-il invité :

- à décider d'intégrer le téléphérique au réseau public de transports urbains,

- à décider de confier à la CTB, la construction, le financement et la gestion du téléphérique,

- à autoriser M. le Maire à signer l'avenant à la convention de gérance du 14 novembre 1990 et les divers documents à intervenir.

M. JACQUEMIN : C'est un des dossiers importants de ce soir, Monsieur le Maire, même si vous jugez que l'ordre du jour est peu fourni.

M. LE MAIRE : Je n'ai pas dit qu'il n'était pas fourni, j'ai dit qu'il n'y avait pas de grosse question sinon celle-ci, c'est vrai.

M. JACQUEMIN : J'ai assisté à la Commission Transport à deux reprises sur cette question-là et j'ai déjà évoqué mes réticences sur ce contrat auprès de M. JUSSIAUX. Nous avons, lors de la première réunion constaté que nous n'avions pas le contrat à disposition donc nous avons dû refaire une deuxième réunion, sur ce même point. Le contrat d'ailleurs nous était parvenu assez tard, nous n'avions pas vraiment eu le temps d'en faire un inventaire complet.

Je voudrais dire ici que c'est tout de même un des actes essentiels de l'ensemble du dispositif que vous mettez en place autour de la Citadelle. Nous avons déjà été amenés à prendre un certain nombre de décisions : réaliser ce téléphérique, créer la SEM. Nous avons fait part à certains moments de nos réticences. Aujourd'hui, nous devons nous prononcer sur la modification du contrat de gérance du 27 novembre 1990 qui nous lie à VIA GTI. Cette convention définit notamment la condition de rémunération de la CTB avec une partie fixe de 1,3 MF valeur 1991 et une partie variable, une petite prime de gestion qui, je crois d'ailleurs n'a pas vraiment été appliquée. C'est notre

budget communal qui, en fait, assume l'équilibre financier de l'ensemble des transports à travers une prime de transport annuelle, c'est bien connu. Cette convention expire le 31 décembre 1996 ; son article 3 prévoit toutefois l'éventualité d'une prorogation de deux ans.

La Ville a fait le choix d'une part de confier la responsabilité globale de la construction du téléphérique, y compris son financement, à VIA GTI et d'autre part d'inclure dans le réseau transport l'exploitation même du téléphérique. Cette double orientation intime deux choses : la passation d'un avenant et d'un bail emphytéotique.

En ce qui concerne l'avenant, Monsieur le Maire, je vais poser un certain nombre de questions auxquelles je souhaiterais avoir réponse pour vraiment éclairer mon point de vue avant de pouvoir passer au vote. Il comporte quelques modifications importantes dont celle de repousser l'échéance de sept années, soit jusqu'en 2003, date à laquelle serait lancé un appel à concurrence pour cette délégation de service public. C'est important car à la veille d'une élection municipale, nous aurons à voter dans un an à peu près, il est difficile de concevoir que vous changiez de manière aussi importante et pour aussi longtemps le contrat qui lie cette Municipalité à VIA GTI dont je ne mets nullement en cause la qualité. Je pense que ce n'est pas opportun car cela peut être lourd de conséquences.

La modification de l'article 13 du paragraphe 2 prévoit de changer le système d'acompte, je voudrais savoir pour quelle raison. Actuellement, la Ville verse trimestriellement à la CTB un acompte sur le déficit. La nouvelle convention stipule que la Ville procédera par versement mensuel, non pas sur le déficit prévisionnel mais sur le budget complet des transports. Donc en terme de trésorerie, ce n'est plus du tout la même chose.

L'article 15 relatif à la rémunération de la CTB est modifié. Un nouveau mode de calcul est proposé qui tient compte des résultats d'exploitation du téléphérique. C'est un peu dans le même esprit d'ailleurs que la rémunération passée qui intégrait déjà cette dimension d'intéressement aux résultats du partenaire industriel, clause qui n'a pas été complètement appliquée. Il y aura en plus de la rémunération qui s'attache à l'exploitation des bus, une rétribution propre à l'exploitation du téléphérique de 300 000 F par an assortie d'une clause d'intéressement. Au total donc on part sur une base de 2,3 MF révisable sur les indices d'ingénierie mais là où je m'interroge tout de même, c'est que vous mettez dans le nouveau contrat une clause de résiliation unilatérale qui prévoit que la Ville peut se dégager de ses obligations quand bon lui semble, moyennant toutefois indemnités, ce qui n'était pas prévu précédemment. Dans le nouveau contrat, vous incluez donc une clause de résiliation qui s'attache non seulement à l'activité téléphérique mais aussi à l'activité transport. Donc il y a bien, sur le fond, une révision du contrat qui vous lie à VIA GTI en tant que gestion de transport urbain. Je souhaiterais que vous me le confirmiez. De plus, du fait de la prolongation à 2003 du contrat, en admettant que cette clause de résiliation joue après l'élection municipale en 1995, vous aurez 8 ans à payer cette résiliation, c'est-à-dire 8 fois 2,3 MF, si j'ai bien lu.

M. LE MAIRE : Pourquoi on résilierait ?

M. JACQUEMIN : Je vous cite les termes du contrat. Je ne vois pas pourquoi vous y prévoyez une clause de résiliation si c'est un cas qui ne se pose pas.

M. LE MAIRE : Mais pourquoi en 1995 ?

M. JACQUEMIN : On peut résilier en 1995 comme on peut résilier en 1997... Toujours est-il que la clause de résiliation est assortie d'une indemnité qui est obtenue en faisant la multiplication du taux de la rémunération actuelle de 2,3 MF actualisée par le nombre d'années qui nous séparent de la fin de contrat. Supposons qu'il y ait résiliation en 1995, nous aurons une indemnité de près de 20 MF

à verser à VIA GTI. Je pense franchement que cette clause change la nature du contrat et c'est une des raisons pour laquelle -et nous avons tout à fait raison- nous avons dit qu'il était souhaitable de passer par une nouvelle procédure d'appels d'offres. Cette clause paraît assez exorbitante et quoiqu'il en soit la Ville est tenue par l'article 21 de se substituer ipso facto à toutes les obligations de la CTB si elle résilie son contrat, donc en plus de l'indemnité de toute façon vous prenez entièrement toutes les charges financières de la CTB qui, en l'occurrence n'a vraiment pas grand risque. Légitimer une indemnité de résiliation n'est pas forcément évident, c'est ce que je pense.

J'aborde à présent le cas du bail emphytéotique qui est un document essentiel puisqu'il permet d'édifier et d'exploiter le téléphérique, qu'il vaut engagement financier, c'est dit dans le texte, garantie financière de la collectivité. L'article 8 définit les responsabilités de la CTB dans le cadre de l'exécution des travaux puisque la CTB est maître d'ouvrage donc elle va financer, construire. Elle a donc la totale liberté de choix dans les architectes, les maîtres d'oeuvre, les entreprises, les matériels, etc. alors que le financement in fine sera tout de même bien assuré par la Ville à travers le crédit-bail répercuté dans le budget d'exploitation du transport. Où je trouve que le texte ne va pas, c'est que la CTB doit porter la totalité de la responsabilité de l'exécution ; or l'article 8 la dégage d'une part de responsabilité des erreurs faites dans la conception de la construction de l'ouvrage. Je pense qu'il faudrait revenir sur cette question-là.

Sur le choix des entreprises dans l'article 12, nous n'avons aucune garantie que soit ouvert un véritable appel d'offres auprès des constructeurs de matériels, or c'est important car le coût total de l'opération doit être recherché, c'est de notre intérêt, le meilleur marché possible.

Dans l'exploitation et l'entretien, doit-on croire l'annexe C qui mentionne un seul agent d'exploitation, ce qui me paraît un peu léger mais peut-être ai-je mal lu, dans les prévisions de charges car si on veut avoir 200 000 passagers par an dans le téléphérique, cela me paraît un peu difficile.

Sur l'engagement du coût, j'ai lu l'article qui parle du coût global de l'investissement, tantôt il est dit «c'est une approche zéro : 26 700 000 F», tantôt «c'est une estimation, il y a un calendrier d'exécution que l'on n'a pas en réalité mais c'est une estimation et on reverra ce coût au moment où les appels d'offres seront bouclés». Je regrette un petit peu et cela rejoint les critiques que nous avons souvent faites ici sur les risques de dérapage dans vos prévisions d'équipement. Pour ma part, je souhaiterais qu'on donne un coût d'objectif à VIA GTI qui a la totalité de la maîtrise d'opération afin qu'elle s'engage au moment où nous prenons la décision sur un coût d'objectif. Je trouve que cette définition successive du coût qui dit «ce sera un coût approximatif» sans nous dire quelles seraient les surprises possibles ne me paraît pas assez rigoureuse.

M. LE MAIRE : Vous avez terminé Monsieur JACQUEMIN ?

M. JACQUEMIN : Non, M. le Maire je n'ai pas terminé. J'ai pris la peine de regarder ce contrat.

M. LE MAIRE : C'est un peu un travail de commission.

M. JACQUEMIN : Oui mais comme je l'ai dit au départ, nous n'avons pas été dans des conditions qui nous permettent de travailler en commission dans de bonnes conditions.

M. LE MAIRE : C'est toujours facile à dire. Je vous laisse poursuivre mais le manque d'intérêt évident de vos collègues à vos questions prouve simplement que vous faites là un travail minutieux. Vous recherchez «des poux dans la tête», c'est parfaitement votre droit mais c'est plus un travail à faire dans les commissions où l'on a les réponses, etc. Mais continuez et Gérard JUSSIAUX vous répondra.

M. JACQUEMIN : Monsieur le Maire, je ne peux pas laisser penser ici que ce sont des poux. Si vous avez cette conception-là des poux, eh bien vous avez une drôle de conception de cette assemblée. Je regrette beaucoup. Quand j'ai interrogé M. JUSSIAUX à la Commission des Transports, on m'a répondu «M. le Commissaire, c'est une décision politique». Aussi puisque c'est une décision politique....

M. LE MAIRE : Cela m'étonne qu'on vous ait dit cela mais continuez de poser vos questions.

M. JACQUEMIN : Je n'admets pas le ton que vous prenez. Nous travaillons ici simplement.

M. LE MAIRE : Je prends un ton normal. Simplement vous êtes en train d'écheniller, je prends un autre terme, dans ce contrat ce qui peut poser question. Je comprends très bien que cela vous pose des questions. L'adjoint responsable va répondre, les services sont là, on peut répondre à tout cela et on peut donner l'avis qui correspond mais je dis que cela n'a pas l'air d'intéresser l'assemblée parce qu'il vaudrait mieux des questions générales en disant c'est bon ou ce n'est pas bon, etc.

M. JACQUEMIN : En conclusion, Monsieur le Maire, puisque vous n'êtes pas disposé à écouter notre équipe, je veux dire que se vérifie petit à petit au fur et à mesure que vous nous découvrez le dossier dans ses pièces contractuelles, parce que c'est tout de même là l'essentiel car les paroles c'est joli mais les écrits c'est autre chose, il se confirme bien à mon sens Monsieur le Maire que vous faites une erreur fondamentale dans le montage de cette opération de la Citadelle. Nous avons dit que nous souhaitions que la Citadelle soit mise en valeur, c'est clair et il faut le dire vis-à-vis des Bisontins. Mais nous avons aussi dit depuis le départ que l'approche de cette question se faisait à l'envers.

M. LE MAIRE : Dès le début, vous avez critiqué !

M. JACQUEMIN : Vous voulez construire un téléphérique et rattacher son exploitation à celle des transports urbains. Je ne suis pas d'accord et je souhaite moi qu'on rattache, c'est tout à fait possible juridiquement, l'exploitation du téléphérique à celle de la Citadelle, ce qui n'empêchera pas du tout de donner délégation si l'exploitant de la Citadelle le souhaite à la société qui gère les transports urbains. Je ne vois pas d'inconvénients à cela mais dans un cadre qui respectera beaucoup mieux les intérêts des citoyens, ce que ce contrat de gérance ne fait pas. C'est là le fond des choses et c'est le fond de ma critique et ce n'est pas «chercher un pou» dans la tête de quiconque.

M. LE MAIRE : Là ce n'est plus un pou, Monsieur le Député, c'est une question de logique ! on vous propose que le téléphérique entre dans notre système de transport en commun qui est bien rôdé, qui fonctionne bien, etc. donc on a toutes les chances que cela réussisse. On a choisi cela. Vous bien entendu, c'est normal vous êtes dans l'opposition, vous choisissez de rattacher le téléphérique à la SEM de la Citadelle que vous avez critiquée parce qu'il y avait VIA dedans, etc. Dès le début c'est vrai, vous étiez d'accord pour que la Citadelle soit améliorée, aménagée à condition que ce soit vous qui le fassiez. Nous avons proposé une SEM pour la Citadelle, vous avez été dès le début en opposition avec cela. Maintenant on vous propose d'inclure notre téléphérique dans le système de transport en commun, vous voulez l'intégrer à la SEM. On aurait proposé l'inverse, je suis sûr que vous auriez à ce moment-là dit ce serait mieux de l'inclure dans le système de transport en commun. On a fait un choix, c'est un choix politique a dit Gérard JUSSIAUX et je le rejoins. C'est normal que vous, vous considériez cela comme une erreur. Vous exploitez cette soi-disant erreur. Vous aurez tout loisir de le faire dans l'année qui nous sépare des prochaines élections, c'est parfaitement votre droit, je le reconnais, nous sommes en démocratie. Nous estimons, nous, que ce n'est pas une erreur et qu'au contraire c'est le bon choix.

M. JUSSIAUX : Il n'est pas possible de répondre brièvement, chacun le comprendra mais je vais faire de mon mieux.

Je reprends rapidement les différentes questions posées par M. le Député JACQUEMIN. L'échéance reportée à 2003, vous nous dites c'est trop loin. Je crois qu'il faut rester les pieds sur terre. En fait, ce qui nous sépare de 2003, c'est pour l'essentiel la durée du prochain mandat et c'est ce qui permet non pas à la prochaine équipe mais à celle qui lui succédera de bien s'approprier ces dossiers et d'envisager, si elle le souhaite de changer son fusil d'épaule et de modifier sa politique en la matière. Mais compte tenu de l'ampleur du projet, de la masse des engagements financiers, notamment du partenaire, on est sur une durée qui est des plus raisonnables. Je crois que là il faut se reporter au délai que mettent en oeuvre les grandes entreprises privées d'une manière générale quand elles sont mobilisées sur des projets de cette ampleur du point de vue du financement à mettre en place.

La modification du régime des acomptes est en fait très simple contrairement à ce que peut laisser penser le texte très technique du contrat et de ses annexes. Dans le passé, la mairie servait à la Compagnie des acomptes par trimestre, digression au passage, cela permettait de procurer quelques recettes de placements financiers au compte transport. La mairie a choisi depuis plus d'un an maintenant la gestion flux tendu trésorerie zéro et il lui est, dans ce contexte-là, plus facilement gérable de servir des acomptes mensuels. Mais le contenu de ces acomptes et leur objectif ne sont pas modifiés, c'est uniquement la forme de prestation qui change. Alors la Compagnie s'adaptera au service des acomptes mensuels, on est bien conscient, on l'a évoqué en commission, qu'évidemment cela a pour conséquence très terre à terre la disparition des produits financiers dans le compte transport mais après analyse, il apparaît que les bénéficiaires de la trésorerie zéro globale au niveau Mairie l'emportent largement sur les recettes marginales que procuraient les placements financiers de trésorerie de la Compagnie. Donc on s'est rallié à la discipline générale de la maison.

Sur le mode de calcul de la rémunération, je crois qu'on fait une double évolution. D'abord il ne faut pas le cacher, on réalise un ajustement vers le haut d'une rémunération qui était trop modique et je crois qu'on doit se parler franchement en la matière. La règle moyenne appliquée dans tous les réseaux urbains que gère notre partenaire, le groupe VIA, est 2 % du montant global du compte transport. On va se mettre à jour de ce point de vue-là. On n'éponge pas, et cela n'a pas été demandé, le retard accumulé pendant toutes ces dernières années. Je crois qu'on est redevable au partenaire d'avoir un excellent réseau qui nous laisse toujours en tête de toutes les villes de province non dotées de métros ou de tramways et loin devant le peloton de nos suivantes. La deuxième modification, c'est qu'on quitte un système où l'essentiel de la rémunération, c'est-à-dire plus de 90 %, était un forfait fixe qui ne subissait pas d'aléas du fait de la bonne ou moins bonne tenue de l'exploitation de la Compagnie et donc du compte transport de la ville. Et on rentre dans un système en plein accord avec le partenaire où la rémunération est mobile autour d'un forfait indicatif et j'aurais préféré ce forfait mais il n'est pas tout à fait dans le droit canon des textes officiels. Le forfait de 2 MF annuel est indicatif. La Compagnie, en fin d'exercice, n'est pas assurée de gagner 2 MF. VIA pourra gagner plus si l'exploitation a été excellente, c'est-à-dire si par exemple en 1995 on fait mieux en terme de performances que 1993 actualisé. L'actualisation, c'est le but de toutes les grandes formules techniques illisibles qui sont dans les annexes du contrat. Par contre, si en 1995, y compris pour des raisons indépendantes de la volonté de l'exploitant, on fait moins bien que 1993 actualisé, au lieu de 2 MF on peut très rapidement descendre à 1,5 MF, 1 MF, voire à seulement 500 000 F de gains pour l'année. Imaginez des choses aussi inmaîtrisables qu'un mouvement de contestation chez les étudiants pendant un mois ou deux dans une ville universitaire, cela a des impacts directs et mesurables sur le taux de fréquentation des transports urbains. Et c'est ce genre d'éléments qui va peser en plus ou en moins et qui aura un impact direct et significatif sur la rémunération de l'exploitant. L'entreprise l'a souhaité car c'est pour elle un aiguillon utile dans sa propre stratégie et ses propres modes de gestion. Nous, élus, l'avons très volontiers accepté parce qu'il nous paraît logique qu'une bonne exploitation puisse être récompensée par une hausse du montant prévu de la rémunération, mais qu'en sens inverse une exploitation critiquable puisse être pénalisée. On met en

place, à l'échelle d'une entreprise partenaire, un système de rémunération au mérite, ne nous le cachons pas.

Sur la clause de résiliation, vous avez posé Monsieur JACQUEMIN en fait deux types de question : pourquoi globale et pourquoi des indemnités ? Alors pourquoi globale, il est clair et je reviens à ma petite formule qui apparemment vous a déplu, il y a un choix politique qui est fait d'intégrer le téléphérique desservant la Citadelle dans le réseau global de transport urbain de la ville. Cela, c'est bien et clairement un choix politique que nous assumons. Cela veut dire qu'une résiliation éventuelle mais qui n'est présente à l'esprit de personne, qu'il faut simplement faire figurer dans les textes contractuels par précaution, une résiliation éventuelle ne peut porter que sur la globalité du contrat de partenariat et pas simplement sur la partie téléphérique. Et les indemnités, pourquoi ? Tout simplement parce qu'il y a quand même une innovation qui est de taille, c'est que ce partenaire qui nous sert je dirais presque sans discuter depuis 20 ans et plus même, jusqu'à maintenant nous ne lui avons jamais demandé de s'engager financièrement en capital. Or, là nous faisons un saut qualitatif considérable, c'est le partenaire VIA qui va mettre sur la table les 27 MF, excusez du peu, qui vont permettre la réalisation de l'outil téléphérique. Il est donc inévitable qu'une clause de résiliation dans ces conditions prévoit les modalités d'indemnisation. On n'est plus dans le cas de figure où la résiliation aurait concerné un partenaire non engagé financièrement.

Le bail emphytéotique, c'est une formule juridique, c'est la plus appropriée et c'est pour cela qu'elle a été retenue, après qu'aient été consultés d'éminents juristes, non seulement ceux de la ville que je salue au passage mais d'autres, ceux des ex-tutelles, ceux de l'entreprise partenaire. C'est la meilleure formule puisque c'est celle qui permet justement que le partenaire entreprise privée soit le réalisateur direct et total du nouvel élément qui va compléter notre réseau de transport urbain. Est-ce que cela veut dire pour autant que CTB fera, je caricature à peine mais c'était l'esprit de votre propos, n'importe quoi, n'importe comment. A l'évidence non. Dès à présent, il a été convenu qu'il y avait l'équivalent d'un comité de pilotage qui se mettait en place, qui associe au partenaire privé les services de la ville au plus haut niveau, le Secrétariat Général, la Direction Générale des Services Techniques et tous les choix, toutes les options envisagées par CTB réalisateur seront discutés préalablement en amont et de manière étroite avec les services de la ville et y compris, si le besoin apparaissait, soumis à un avis politique des élus au cas où une difficulté imprévue surgirait. Donc on n'est pas dans un cas de figure où le partenaire serait laissé à lui-même. C'est un partenaire qui devient plus important demain pour nous mais on reste bien dans une démarche de partenariat.

Sur les risques de dérapages financiers, j'ai envie de dire Monsieur JACQUEMIN que la somme des 27 MF même si ce n'est pas écrit, il faut bien la comprendre comme un coût d'objectif ; en tout cas pour le partenaire privé, une autre conception ne vient même pas à leur esprit. Ceci étant, il y a ce qu'on maîtrise et ce qu'on maîtrise moins. Ce qu'on maîtrise, c'est l'essentiel de cette opération dans ses coûts, c'est-à-dire ce que coûte une gare basse, une gare haute et l'instrument qui va permettre d'aller de l'une à l'autre. Où il reste des petits points d'interrogation et je crois que vous pourrez très bien le comprendre, c'est qu'il n'est pas évident d'évaluer de manière précise et rigoureuse ce que va coûter le percement d'un rempart de Vauban pour y frayer la voie de passage nécessaire à un téléphérique. On peut avoir des approximations, on ne peut avoir le chiffre au centime près. Voilà le genre de zones de faible incertitude qui demeure et donc on est obligé de se prémunir mais globalement on est bien sur une démarche de coût d'objectif.

Un point plus minime mais qui a été soulevé, un seul agent d'exploitation oui, c'est actuellement ce qui se pratique dans ce genre d'installation, l'agent disposant évidemment de moyens de communication à la fois phonique et vidéo qui lui permettent en temps réel de suivre seconde par seconde le fonctionnement de l'installation dont il a la charge.

J'en arrive aux conclusions en traitant les vôtres finalement. On est là en passe d'engager une opération qui est souhaitée de longue date. Joseph PINARD qui, comme chacun sait, aime beaucoup les petits papiers m'en avait passé un en son temps qui disait que la chose avait été entrevue dans les années 70 et le dossier aussitôt refermé car trop onéreux. De quoi s'agissait-il ? D'un téléphérique gagnant de Rivotte la vieille gare du tacot aux remparts du Roi. C'était M. BITTARD qui nous écrivait cela il y a une bonne dizaine d'années. Je suis content si on peut réaliser un projet qu'il a lui-même souhaité à l'époque où il était dans la compétition politique, j'aime bien faire plaisir aux gens en dehors de toute considération philosophique.

Ce qui fait vos réserves, Monsieur JACQUEMIN, et je crois que c'est là sur le fond qu'est notre désaccord, donc je vais aller au point dur, ce que vous n'acceptez pas au bout du compte c'est que la Ville de Besançon avec son équipe municipale s'engage dans une opération de partenariat extrêmement poussée avec une entreprise privée et ne s'en cache pas et en soit fière. J'ai envie de vous provoquer un peu en disant qu'un projet comme cela, si vous aviez fait votre travail d'opposition constructive, c'est vous qui l'auriez amené dans cette enceinte. Et en ce moment, je fais presque la moitié de votre travail sans avoir la moitié de votre rémunération (rires). Je vous rappelle quand même que dès la séance de février vous avez commencé à l'encontre de notre partenaire ce qu'il faut bien appeler la stratégie du soupçon «j'apporte ici des réserves sur la présence de cette société qui risque de nous mettre dans une position difficile», c'est quand même des phrases graves, lourdes de sens; «j'aurais souhaité qu'on nous dise que VIA GTI ne serait pas...», etc. C'était lors du débat sur la citadelle, ce n'est pas mon dossier mais la stratégie du soupçon était déjà présente. Elle est encore présente ce soir quand vous nous dites qu'il y a des risques de dérapage financier, alors que moi je vous dis clairement qu'il n'y en a pas, quand vous dites que le dossier n'est pas très clair, il est d'une extrême clarté, en tout cas les commissaires qui ont fait l'effort de travailler dessus ont trouvé qu'ils étaient très clairement informés de cette affaire. J'ai envie de vous dire un peu pour vous titiller quand même, que vous vous exprimez ici au nom d'Une Ambition pour Besançon Monsieur JACQUEMIN et chaque fois qu'on présente un projet ambitieux, vous êtes finalement le premier à freiner des quatre fers. Vous parlez au nom d'Une Ambition pour Besançon et je regrette que finalement, encore ce soir sur un beau dossier de partenariat avec l'entreprise privée vous soyez une fois de plus l'homme des atermoiements.

M. LE MAIRE : Merci Gérard. Est-ce que M. JACQUEMIN souhaite dire quelques mots ?

M. JACQUEMIN : Oui, naturellement je ne peux pas laisser dire cela de la part de M. JUSSIAUX.

Je me suis apparemment très mal expliqué. J'ai voulu faire un commentaire sur l'avenant du contrat de gérance et non sur l'intérêt et l'ambition que représente ce projet. Il est clair que si on peut faire quelque chose pour la Citadelle, il faut le faire mais ce que j'ai dit ce soir ce n'est pas n'importe comment et je le remercie pour les réponses qu'il m'a faites. Je dois préciser que je n'ai jamais été sur le fond contre le fait qu'il y ait des rémunérations basées sur l'intéressement, bien au contraire. Mais en revanche, il ne m'a pas apporté de justification réelle sur les engagements financiers nouveaux que prend ce contrat de gérance. On dirait à l'entendre que je m'adresse plus à un représentant de VIA GTI qu'à un représentant de la Ville de Besançon. Le partenariat, c'est bien, mais la dictature du partenariat n'est pas une bonne chose (rires). Le partenariat d'accord mais que chacun respecte l'autre et défende les intérêts de l'autre et M. JUSSIAUX ne m'a pas répondu sur les clauses financières qui ont leur importance, Monsieur le Maire et ne les prenez pas trop à la légère, notamment sur les risques financiers encourus par VIA GTI. Il va y avoir un montage de crédit-bail mais le contrat dit bien que si on résilie on reprend à notre compte le crédit-bail. Nous ne pénalisons pas VIA GTI parce que...

M. LE MAIRE : Comment voulez-vous résilier autrement ?

M. JACQUEMIN : Naturellement, mais VIA GTI ne court pas de risques financiers dans ce montage. Ce n'est pas VIA GTI qui va payer les intérêts financiers du montage financier ? Quand vous dites que ce sont eux qui vont apporter l'argent, la Ville va rembourser cet argent intérêts compris et s'il y avait résiliation du contrat, nous reprendrions à notre compte le montage financier. Donc j'en ai pas de réponse satisfaisante sur ce plan-là. Donc l'engagement en capital n'est tout de même pas à sens unique; in fine le risque financier est bien celui que nous prenons, nous, et non pas VIA GTI.

Mme FOLSCHWEILLER : Je vais essayer de ne pas faire de lapsus comme tout à l'heure. Je ne veux pas du tout m'engager sur la stratégie du soupçon. Monsieur le Maire, je voudrais simplement dire que lorsqu'on avait déjà évoqué ce dossier, j'avais eu du mal à vous faire comprendre que je voulais dissocier d'une part le projet téléphérique et d'autre part le projet de son intégration dans le réseau de transport. Cela n'avait pas été dissocié, ce qui m'avait conduit à voter contre alors que je ne suis pas contre le projet de téléphérique lui-même. Ce qui me gêne dans l'intégration de cette nouvelle ligne dans le réseau de transport, c'est qu'on dit que c'est une nouvelle ligne de transport mais si on étudie bien le dossier de la Citadelle, ce téléphérique, il est conçu comme étant une attraction supplémentaire pour la Citadelle et c'est là que je ne comprends toujours pas pourquoi on veut intégrer ce téléphérique qui est un moyen de transport bien entendu pour monter à la Citadelle mais qui est surtout une nouvelle attraction visant à développer la Citadelle. Là, je suis toujours en désaccord sur ce fait d'intégrer cette ligne au réseau transport.

L'autre chose qui me gêne beaucoup, c'est qu'on ne fait pas jouer du tout la concurrence sur la construction et la gestion du téléphérique et puis on ne sait pas du tout combien cela va coûter à la ville. La ville, il ne faut pas l'oublier, assure l'équilibre du compte transport. Je suis toujours contre cette intégration, pas contre le projet de téléphérique mais contre l'intégration de cette ligne au réseau de transport en commun.

M. NACHIN : J'ai déjà eu l'occasion de dire que j'étais favorable à la réalisation de ce téléphérique qui représente un intérêt évident pour la valorisation du site et vous savez que je suis très attaché à la valorisation des monuments et des sites historiques de notre ville. Je n'ai par ailleurs aucune défiance à l'égard de VIA GTI dont chacun peut apprécier la qualité des services rendus. Services rendus qui seraient d'ailleurs meilleurs s'il y avait à Besançon un véritable choix en faveur des transports collectifs, ce qui n'est pas le cas puisque vous n'êtes toujours pas capable de faire le choix entre le développement des déplacements en voiture individuelle et le déplacement par transports collectifs. Vous savez Monsieur le Maire qu'il n'y a pas de collusion entre M. JACQUEMIN et moi, que nous avons un très lourd contentieux à propos de la voie de desserte et de contournement puisqu'il est dans votre camp à ce propos-là, mais je le rejoins en ce qui concerne la proposition qu'il fait que la construction du téléphérique soit rattachée à la SEM de la Citadelle, contrairement à ce que vous avez prévu.

J'ai donc un amendement à proposer sur lequel je souhaiterais que notre assemblée se prononce. Si vous permettez je vais le lire: *«Le Conseil Municipal considère que la construction d'un téléphérique pour accéder à la Citadelle doit permettre le développement de ce site en tant que centre culturel et touristique de Besançon et de sa région. Le téléphérique doit devenir le principal moyen d'accès à la Citadelle, les accès actuels étant réservés aux piétons et aux véhicules indispensables aux services qui y sont installés. La construction du téléphérique et ultérieurement son exploitation, indépendante du service public de transport en commun de la Ville de Besançon, seront confiées à la SEM de la Citadelle ou à toute autre Société d'Economie Mixte».* Voilà donc l'amendement en trois points sur lequel je souhaiterais que le Conseil Municipal se prononce.

M. LE MAIRE : Nous votons tout de suite sur l'amendement de M. NACHIN. Quels sont ceux qui sont favorables à cette proposition ? Une explication de vote de M. JACQUEMIN.

M. JACQUEMIN : Sur le fond, je pense que je suis d'accord mais à une réserve près, je ne pense pas raisonnablement qu'il soit possible de bien faire fonctionner la Citadelle avec un seul accès par téléphérique.

M. LE MAIRE : D'autant plus que l'autre est une voie publique.

M. JACQUEMIN : Je l'ai dit clairement : il faut que le téléphérique soit construit par la SEM mais je ne vois pas comment nous pouvons conduire un projet d'une certaine ambition puisque 400 000 personnes, il faut tout de même les faire monter à la Citadelle et nous allons nous mettre dans une situation financière extrêmement délicate si nous condamnons totalement la voie actuelle. Peut-être est-ce l'objectif de M. NACHIN de viser à ce que progressivement nous découragions l'accès par la voie routière à la Citadelle mais ce n'est pas cohérent avec l'ambition que nous avons tous pour la Citadelle d'y voir monter 400 000 à 500 000 personnes par an. Donc je m'abstiendrai sur cette motion.

M. LE MAIRE : A moins que M. NACHIN accepte le sous-amendement de M. JACQUEMIN de supprimer le paragraphe 2 de l'amendement ?

M. NACHIN : Absolument pas. Là encore nous sommes en désaccord. Je considère que peut-être on ne pourra pas faire monter 400 000 visiteurs à la Citadelle par le téléphérique mais il est bien indiqué dans mon amendement que l'un des moyens d'accès importants pour la Citadelle, c'est la marche à pied. On peut y monter à pied, beaucoup de gens peuvent y monter à pied.

M. LE MAIRE : Pensez aux gens du troisième âge. C'est vrai que vous vous déplacez un peu à pied, de temps en temps en vélo.

La discussion est close.

Le Maire soumet au vote l'amendement de M. NACHIN.

Cet amendement est repoussé à la majorité (11 conseillers seulement s'étant déclarés favorables aux 1^{er} et 3^{ème} alinéas, 9 Conseillers s'étant abstenus pour le 2^{ème} alinéa).

Le Conseil Municipal, à la majorité -11 conseillers votant contre et 1 s'abstenant- :

- décide d'intégrer le téléphérique au réseau public de transports urbains,
- décide de confier à la CTB la construction, le financement et la gestion du téléphérique,
- autorise M. le Maire à signer l'avenant à la convention de gérance du 14 novembre 1990 et les documents à intervenir.