

Transports publics urbains - Délégation de gestion - Contrat avec la Générale de Transports et d'Industrie

M. LE MAIRE, Rapporteur : Par délibération du 23 mars 1998, le Conseil Municipal a décidé de résilier le contrat liant la Ville à la CTB (filiale exploitante de la Générale de Transports et d'Industrie) pour la gestion des transports urbains à compter du 31 décembre 1998 et, par délibération du 25 mai 1998, a décidé de lancer la procédure de publicité dans le cadre d'une nouvelle délégation de gestion.

A l'issue de la consultation, une seule offre a été enregistrée, à savoir celle de VIA GTI. La commission de délégation de service public a décidé de retenir cette offre (rapport expédié le 19 février 1999).

Par délibération du 14 décembre 1998, il était décidé de proroger le contrat de gérance pour une durée de 3 mois, à savoir jusqu'au 31 mars 1999, ce délai supplémentaire étant nécessaire à l'aboutissement de la négociation. Durant celle-ci, la Ville a été assistée, tant sur le plan juridique que financier, par le Cabinet ARTHUR ANDERSEN.

I - Les principes généraux

Le contrat proposé fixe la consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement du service public de transports urbains de voyageurs de la Ville. Il a été établi conformément au cahier des charges de la consultation lancée par la Ville. Il prend la forme d'une gérance à prix forfaitaire sur les charges d'exploitation fondée sur les principes suivants :

- la politique de transports est décidée par la Ville de Besançon, Autorité Organisatrice. Sa réalisation est déléguée à l'Exploitant, lequel reste soumis au contrôle de l'Autorité Organisatrice

- la structure et le niveau des tarifs sont fixés par l'Autorité Organisatrice sur proposition de l'Exploitant

- les recettes générées par le trafic ainsi que des recettes annexes appartiennent à l'Autorité Organisatrice et lui sont reversées par l'Exploitant

- les investissements sont réalisés par l'Autorité Organisatrice sur la base d'un programme défini et sont mis à la disposition de l'Exploitant, ce conformément à la délibération du Conseil Municipal du 2 novembre 1998

- l'Exploitant s'engage sur un prix forfaitaire couvrant les charges d'exploitation.

Il est par ailleurs intéressé :

- aux économies réalisées sur ses charges d'exploitation

- à l'évolution des recettes générées par le trafic.

II - Le prix forfaitaire

Le prix forfaitaire comprend les éléments suivants :

1) les charges totales d'exploitation

- les charges directes d'exploitation

. frais de personnel

. énergie de traction

- . fournitures pour entretien
- . affrètement
- . charges diverses de gestion
- . impôt et taxe
- . amortissements CTB
- les frais de siège

2) la provision pour marges et aléas, rémunération de base de la société

Ce prix forfaitaire correspond à l'offre kilométrique actuelle de production, soit 5 790 000 km par an.

Il a été calculé comme suit :

- les charges directes d'exploitation sont celles résultant des réalisations comptables 1998 auxquelles il convient d'ajouter l'incidence financière de deux éléments qui évolueront année après année

- . les emplois jeunes

. la réduction du temps de travail (pour mémoire cette mesure a contribué à la création de 48 emplois nets)

soit un montant annuel (valeur 1998) de 115 295 KF HT (les chiffres du présent rapport sont tous hors taxes)

- les frais de siège et la rémunération de la société sont deux éléments individualisés, calculés puis forfaitisés :

. Pour les frais de siège, le chiffre de 1,7 % du montant des charges directes d'exploitation, arrondi et forfaitisé à 2 000 KF, a été arrêté.

. Pour la provision pour marges et aléas, rémunération de base de la société, le pourcentage est de 2 % sur les charges totales d'exploitation et la somme est forfaitisée à 2 346 KF.

Cette provision évolue positivement ou négativement selon les résultats de l'intéressement d'une part sur les recettes du trafic, d'autre part sur les charges directes d'exploitation.

III - Les intéressements

Le principe est le suivant :

L'Exploitant est intéressé :

- aux économies réalisées par rapport au montant de référence des charges directes d'exploitation, celles-ci étant réparties par moitié entre l'Autorité Organisatrice et l'Exploitant, tout dépassement du prix forfaitaire étant à la charge exclusive de l'Exploitant

- à l'évolution de recettes générées par le trafic, le différentiel par rapport à l'objectif déterminé de recettes en positif ou en négatif étant réparti à hauteur de 70 % au profit de l'Autorité Organisatrice et 30 % de l'Exploitant.

Sur les recettes générées par le trafic, l'objectif pour 1999 a été fixé à 42 400 KF (valeur 1998) (soit une baisse de 1 % sur le résultat 1998 à comparer avec la baisse des trois années précédentes variant de 3,8 à 1,5 %).

Pour les cinq autres années du contrat, il est prévu de stabiliser l'objectif recettes pendant deux ans et de le voir remonter les trois dernières années.

La clé de répartition de l'évolution de recettes résulte du pouvoir d'initiative plus important dont dispose la Ville, Autorité Organisatrice. En effet, celle-ci arrête la politique des déplacements et celle du stationnement, et elle fixe les tarifs des transports publics.

Le dispositif d'intéressement sur les recettes est limité à $\pm 1\,500$ KF.

IV - Les autres dispositions

Le contrat prévoit :

- sa durée : il prendra effet le 1^{er} avril 1999 et viendra à terme le 31 décembre 2004
- des clauses d'indexation :

La formule d'indexation du prix forfaitaire sur les charges d'exploitation comprend notamment deux index particuliers :

. la vitesse commerciale : lorsque cette dernière diminuera, le prix forfaitaire évoluera à la hausse, dans le cas contraire il baissera

. le glissement Vieillesse-Technicité dont l'incidence sera de 0,8 % par an, indépendamment de l'évolution des indices sur les salaires

- des clauses de contrôles déterminant les documents à communiquer par l'Exploitant, tant techniques que financiers, ainsi que la possibilité pour l'Autorité Organisatrice de contrôler elle-même ou faire contrôler par un partenaire extérieur la bonne exécution des services et tout poste ou élément important du contrat

- des clauses et procédures de révisions
- des sanctions pécuniaires et résolutoires.

V - Les dispositions transitoires pour l'année 1999

Ces dispositions sont rendues nécessaires du fait que le premier trimestre est régi par l'actuel contrat, les trois autres trimestres par celui soumis à votre approbation.

Après avis favorable de la Commission de Contrôle Financier, le Conseil Municipal est donc invité à :

- décider de déléguer la gestion du service des Transports Publics Urbains de Besançon à la Société VIA-GTI,
- autoriser M. le Maire à signer le contrat à intervenir.

«M. VUILLEMIN : Le contrat précédent était un contrat de gérance pure et simple. Autrement dit, la collectivité assumait les variations de charges en plus ou en moins. Le nouveau contrat est un contrat de gérance avec prix forfaitaire, autrement dit l'exploitant s'engage chaque année sur un maximum de dépenses. En cas de dépassement de ces dépenses, celui-ci est à sa charge, la nouvelle formule est responsabilisante pour l'exploitant.

Autre nouveauté apportée par ce contrat, l'intéressement. L'exploitant est intéressé aux économies sur les charges d'exploitation directes hors rémunération. Si une économie est réalisée, son montant est partagé entre l'exploitant et la Ville. L'exploitant est également intéressé à l'évolution des recettes. La rémunération de l'exploitant comprend les frais de siège, c'est-à-dire les prestations fournies par le réseau national, cela a été forfaitisé à hauteur de 2 MF et des provisions pour marges et aléas, au total 4 350 000 F. Il va de soi que la rémunération est exclue de la base du calcul de l'intéressement. Ce contrat est conclu jusqu'au 31 décembre 2004. Bien évidemment le premier trimestre de cette année se passe dans le cadre des dispositions transitoires sur la base de l'ancien contrat.

Je voudrais en conclusion préciser que les négociations se sont déroulées dans un bon climat de respect réciproque entre les partenaires, rappeler que la CTB est un partenaire privilégié de la Ville, qui participe à plusieurs de nos opérations, je citerai par exemple le Raid Quart organisé dans le cadre de la politique de la ville et que cette entreprise vient de décider le passage aux 35 heures avec à la clé la création de 48 emplois.

M. RENOUD-GRAPPIN : Monsieur le Maire, juste deux questions : comment interprétez-vous le fait qu'il n'y ait eu qu'un candidat qui ait répondu jusqu'à la fin de l'appel d'offres et deuxièmement comment peut-on être sûr que ce candidat est bon puisqu'il n'y en a qu'un ?

M. LE MAIRE : Ce n'est pas nous qui désignons les candidats. On a lancé un appel d'offres auquel un seul candidat a répondu.

Comment savons-nous que ce sont les meilleurs ? Nous nous sommes appuyés sur un organisme compétent, ARTHUR ANDERSEN, pour nous assister lors des négociations et dans la rédaction du contrat.

M. RENOUD-GRAPPIN : Il n'avait pas le choix de dire celui-là est bon, l'autre ne l'est pas.

M. LE MAIRE : Il connaît la musique ! Nous avons justement pris un conseil pour éviter toute suspicion. On s'est entouré du maximum de précautions afin qu'il n'y ait aucune possibilité de mise en examen de qui que ce soit dans cette maison.

M. RENOUD-GRAPPIN : J'intervenais plutôt sur l'interprétation du fait que personne d'autre ne s'est intéressé à Besançon et comment est-on sûr que ce candidat puisse être bon ?

M. LE MAIRE : Parce qu'on le pratique déjà depuis un certain temps et que, comme le disait Jacques VUILLEMIN tout à l'heure, il participe énormément à la vie de la cité et de tout ce qui s'y passe.

M. BONNET : Ne pourrait-on pas avoir quelques éléments des réflexions et conclusions du Cabinet ARTHUR ANDERSEN ?

M. LE MAIRE : C'est à votre disposition, vous vous adresserez au Secrétariat Général.

M. BONNET : D'autre part, vous dites vous-même à quel point la CTB est impliquée dans la politique municipale et en particulier la politique de la ville, donc quelque part il n'était pas imaginable de changer d'entre-prise ?

M. VUILLEMIN : On avait lancé une publicité. S'il y avait eu différents candidats, le choix se serait fait entre ces différents candidats. Il n'y en avait qu'un, je crois d'ailleurs que vous m'aviez déjà posé la question en décembre ou janvier, et je vous avais alors dit qu'à Lyon, il se passait exactement la même chose ainsi qu'à Toulouse où après appel d'offres c'est l'entreprise exploitante qui a conservé le marché. Nous n'y pouvons absolument rien.

M. DUVERGET : Monsieur le Maire, une question : ce contrat prévoit-il uniquement une action sur la Ville de Besançon ou bien y a-t-il des prolongements possibles dans le cadre du TGB ?

M. LE MAIRE : Pour l'instant, la responsabilité du service des transports incombe à la Ville, donc le contrat est fait Ville.

M. JACQUEMIN : J'avais déploré lors de la réunion de la commission de délégation de gestion ce manque de concurrence. C'est un état de fait qui n'est pas satisfaisant. Il faut vraiment faire quelque chose car ce n'est pas un cas isolé, cela se reproduit sur d'autres délégations de gestion et ce n'est pas favorable à la bonne gestion des fonds publics. Ceci étant, c'est peut-être une situation qui vous dépasse quelque peu.

La réflexion que je voudrais faire, c'est que cet appel d'offres démontre que c'est CTB, toujours CTB et encore CTB. Nous avons tout de même peut-être besoin d'avoir quelque part des réflexions nouvelles sur les systèmes de transport. Celui qui est délégataire du transport urbain peut apporter sa contribution dans la réflexion. A partir du moment où il ne change pas, il y a une usure naturellement qui se produit et c'est la raison pour laquelle, Monsieur le Maire, à plusieurs reprises j'ai souhaité même auprès de vous personnellement, que nous ayons hors CTB un conseil expert sur l'évolution du système des transports urbains. Tout à l'heure il a été regretté par l'un des vôtres une décision qui est apparue hâtive dans le choix de tel type de bus. J'avais moi-même un peu réagi dans ce sens-là au moment où vous nous aviez fait voter mais quoiqu'il en soit je crois que nous aurions tout avantage à avoir des experts extérieurs qui pourraient mener une réflexion sur l'évolution du système de transports urbains qui à Besançon est particulièrement problématique.

M. LE MAIRE : On fait souvent appel à des gens de l'extérieur. Par exemple pour le PDU, on a chargé TRANSITEC qui est un spécialiste de regarder un petit peu les choses. En ce qui concerne la CTB, ce n'est pas parmi les entreprises qui font des transports en commun les plus mauvais dans le sens de l'évolution des choses, du dynamisme, etc. Ce sont des gens sérieux qui connaissent bien ce domaine.

M. NOT : Je voudrais répondre à M. RENOUD-GRAPPIN que suite à l'appel d'offres, trois entreprises ont demandé un dossier. Deux se sont ensuite rétractées et une seule nous a présenté une offre, la CTB, parce qu'elle était capable de le faire.

M. MEUNIER : Simplement, je voudrais dire à M. RENOUD-GRAPPIN que je suis étonné de ne plus le voir du tout dans les réunions de commission transport notamment. Or, dans ces réunions de commission, on travaille et on examine tous les problèmes en détail et si vous y veniez, vous pourriez donner votre avis, discuter, entrer dans le détail. On arrive en réunion de Conseil où certains disent : là on n'est pas d'accord, etc. C'est le deuxième mandat, j'avoue que je ne vois plus personne de l'opposition aux réunions de commission. Je n'ose croire que vous êtes liquéfié quand même.

Lors de l'examen du projet de budget, je n'ai pas voulu intervenir. Mais je vous signale que vous avez souhaité en 1995 que le prix de l'eau n'augmente pas. Cela fait 3 ans qu'on ne l'augmente plus et vous ne le dites pas ! Or, si le prix de l'eau et de l'assainissement augmente dans toutes les collectivités et dans les syndicats intercommunaux et pas à Besançon, c'est parce qu'on a, depuis des décennies, une bonne gestion à Besançon qui fait que l'Agence de l'Eau nous reverse maintenant des subventions intéressantes.

M. BONNET : Je vois qu'on en vient toujours aux attaques personnelles. Je vous précise parce qu'il n'a pas eu le temps de vous le dire, que nous sommes contents pour les Bisontins que l'eau n'augmente plus.

Nous pouvons aussi dire que dans certaines commissions on ne voit pas toujours tous les membres de la majorité qui ne sont pas toujours d'accord et que si la commission est un lieu de travail -on essaie d'y être au maximum- cela n'empêche pas que le Conseil Municipal est un lieu de débats. On peut très bien travailler en commission et intervenir en Conseil Municipal où il y a des positions politiques à prendre. On ne peut pas sans arrêt nous dire : «il y a des commissions, vous y travaillez et vous n'avez rien à dire au Conseil. Si vous n'y êtes pas, vous n'avez rien à dire non plus au Conseil».

M. LE MAIRE : Arrêtez de vous chamailler pour la présence ou non aux commissions. Je ne sais pas qui est présent ou qui ne l'est pas. Je vous recommande seulement d'être le plus nombreux possible présents dans les commissions où vous avez choisi librement de siéger».

Après en avoir délibéré et sur avis favorable de la Commission du Budget, le Conseil Municipal, à l'unanimité moins 8 abstentions, adopte les propositions du Rapporteur.

Récépissé préfectoral du 22 mars 1999.