



CONSEIL GENERAL DES ALPES MARITIMES

**ASSEMBLEE DEPARTEMENTALE
DU 6 AVRIL 2012**

PROCES-VERBAL

Etaient présents : MM. ALBIN – AZINHEIRINHA – BAUDIN – Pr BENCHIMOL – MM. BETTATI – BLANCHI – CALZA – CESARI – CIAIS – COLOMAS – DAMIANI – DELIA – Mme ESTROSI-SASSONE – Dr FRERE – M. GINESY – Mmes GIOANNI – GIUDICELLI – GOURDON – MM. GUEGUEN – GUMIEL – ICART – LEROY – LISNARD – LORENZI – LUCA – MANFREDI – MARY – MASCARELLI – Mme MIGLIORE – Dr MORANI – MM. MOTTARD – PAUGET – Drs REVEL – ROUX – Mme SATTONNET – MM. TABAROT – TAMBAY – THAON – VELAY – VEROLA – VIAUD – VICTOR – VINCIGUERRA.

Etaient excusés : Mme BANDECCHI (pouvoir à Mme GIOANNI) – Me BECK (pouvoir à Mme GIUDICELLI) – Me CONCAS (pouvoir à M. VINCIGUERRA) – MM. KANDEL (pouvoir à Mme MIGLIORE) – SPINELLI (pouvoir à M. CESARI) – TUJAGUE (pouvoir à M. ALBIN).

Etaient absents : Pr ASSO – Me BALARELLO.

L'an deux mille douze le 6 avril, le conseil général s'est réuni dans la salle habituelle des délibérations, pour la tenue de sa réunion.

La séance est ouverte à 9 heures 40 sous la présidence de M. Eric CIOTTI, président du conseil général.

M. Le Président.- Mes chers collègues, je vous invite à prendre place. Je déclare ouverte cette session plénière du conseil général. Conformément à l'article 17 de notre règlement intérieur, je demande à Caroline MIGLIORE de procéder à l'appel des membres de notre assemblée.

Mme Caroline MIGLIORE procède à l'appel des membres du conseil général.

Mme MIGLIORE.- Le quorum est atteint Monsieur le Président.

M. Le Président.- Merci beaucoup. Nous avons un seul rapport à l'ordre du jour de cette séance plénière. Ce rapport vise à attribuer les délégations de service public pour le réseau de transport départemental. Nous avons engagé le renouvellement de nos délégations de service public. C'est un dossier évidemment important. La précédente désignation des délégataires de service public concernant le transport avait été conclue en 2001.

Beaucoup d'évolutions se sont produites en matière de transport interurbain et de transport urbain, avec notamment la mise en place en 2006 du tarif unique sur le réseau départemental. Les tarifs avaient alors été harmonisés à 1,30 € le 1^{er} janvier 2006. Cela avait mis fin à une situation dans laquelle existaient des disparités très fortes sur le territoire départemental. Ces disparités aboutissaient à des injustices patentées. Les territoires les plus éloignés, notamment en zone rurale, subissaient en effet des tarifs extraordinairement élevés. Le prix d'un aller-retour entre Nice et les lieux les plus reculés des vallées pouvait parfois dépasser les 35 €. Nous avons donc procédé, sous la présidence de Christian ESTROSI, à cette unification des tarifs.

La deuxième étape décisive et capitale est intervenue au 1^{er} janvier 2008 avec la mise en place d'un tarif unique à 1 € sur tous les réseaux du département des Alpes-Maritimes, c'est-à-dire les réseaux interurbains du conseil général et les réseaux urbains de toutes les autorités organisatrices des transports.

Nous avons connu une augmentation de 70 % de la fréquentation sur les lignes départementales, de la fin de l'année 2005 à aujourd'hui. Ce chiffre signe le résultat de la politique engagée, déterminée et volontariste mise en place au niveau des transports en commun dans notre département. L'enquête « ménages déplacements » initiée par l'Agence de Déplacements ADAAM et financée en grande partie par le conseil général et l'Etat a démontré pour la première fois, dans les modes de transport, le recul des véhicules individuels au profit du transport collectif.

Concrètement, nous avons voulu mettre en place cet outil. Nous l'avons fait grâce à un effort important du conseil général. Cette augmentation de la fréquentation a conduit à une augmentation de l'offre de service. Nous avons augmenté celle-ci de 30 %, des véhicules supplémentaires étant nécessaires pour faire face à l'accroissement de fréquentation sur nos lignes, notamment sur les trois grandes lignes – Nice Cannes, Nice Sophia, et Nice Monaco Menton – qui enregistrent plusieurs dizaines de milliers de passagers par jour.

Nous avons également accompagné les autorités organisatrices urbaines dans la mise en œuvre du ticket à 1 €, notamment Nice Côte d'Azur et le SITP. Cela a abouti pour le conseil général à un budget transport dépassant les 50 millions d'euros. Nous avons également mis en œuvre des politiques de soutien à l'investissement qui aujourd'hui se déploient, en particulier avec le Schéma de transport que nous avons voté et qui prévoit un engagement très fort pour des projets très performants et très structurants : la ligne 2 du tramway à Nice ; le site propre bus de Sophia Antipolis entre la gare d'Antibes et le cœur de Sophia ; le funiculaire de Grasse ; la ligne en site propre entre Cannes, le Cannet et Mandelieu. Ces projets d'investissement agrégés dépassent très largement le milliard d'euros, avec un engagement d'investissement très élevé.

Nous avons une politique globale forte et prioritaire en matière de transport et de développement des transports en commun pour combler le retard existant. Elle existe déjà naturellement sur nos lignes du conseil général que nous avons voulu intégrer dans un réseau en harmonie avec celui de la métropole Nice Côte d'Azur via réseau Lignes d'Azur. Il en résulte un total de 13,5 millions de passagers pour le conseil général et 66 millions de passagers pour Lignes d'Azur. Il s'agit donc d'un réseau extrêmement important, harmonisé et cohérent.

C'est dans ce cadre qu'intervient le renouvellement de nos délégations de service public. Le coût de ces délégations de service public s'est élevé à un peu plus de 25 M€ sur l'exercice 2011. Nous avons souhaité fixer trois objectifs dans le cahier des charges de cette négociation.

Le premier est l'amélioration de la qualité de service. C'était une exigence première. Nous avons souhaité partir de la même qualité de service pour l'améliorer. Nous avons ensuite fixé un objectif d'économie budgétaire. La définition des secteurs qui a été opérée – soit 5 secteurs ouverts aux délégations de service public – l'a d'ailleurs été dans la volonté d'installer une concurrence devant aboutir à une diminution du coût pour la collectivité locale. L'économie budgétaire est au cœur de nos politiques publiques, et elle le sera de façon systématique. Nous l'avons fait de manière déterminée et volontaire, là où d'autres – je pense en particulier au conseil général de la Corrèze – sont allés vers des politiques totalement dispendieuses et irresponsables en matière de dépenses publiques. Nous avons donc un objectif de réduire nos dépenses publiques, tout en maintenant la qualité de service.

Nous avons voulu également ajouter un objectif en matière d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Nous souhaitons, à l'occasion de cette négociation des délégations de service public, améliorer la qualité des transports en commun pour les personnes à mobilité réduite. C'était un élément complémentaire du cahier des charges.

Nous voulions aussi poursuivre la politique très volontariste sur la sécurité sur nos lignes de transport. Dans les précédentes délégations de service public, je vous rappelle que nous avons mis en place, avec l'association des transporteurs, une brigade de lutte contre l'insécurité sur nos lignes de transport avec des agents spécifiquement recrutés pour assurer la sécurité et la présence à bord des véhicules, ainsi que des équipes mobiles d'intervention très réactives. Cela a permis d'obtenir une amélioration considérable des conditions de

sécurité sur nos lignes. Nous avons passé ce protocole avec les organisations professionnelles, mais aussi avec les organisations syndicales. Je veux les en remercier, d'autant plus que certains des représentants les plus éminents de ces organisations syndicales sont présents dans les tribunes. Nous avons beaucoup travaillé avec la CGT et nous avons mis en place une discussion importante.

Dans le même esprit de qualité des relations, nous avons souhaité que la renégociation des DSP soit l'occasion d'aller vers une harmonisation des statuts des personnels. Ceux-ci se retrouvaient dans une situation paradoxale, puisque les conventions collectives sur le transport urbain étaient beaucoup plus favorables aux chauffeurs qu'elles ne l'étaient sur les lignes interurbaines. Les DSP seront l'occasion d'avancer également sur ces questions. C'est en effet une partie des éléments qui ont été intégrés dans ces DSP. Je me réjouis aussi de ces avancées.

Ces négociations, conformément à la loi, ont été conduites entre les candidats aux DSP par M. Thierry GUEGUEN qui a été mon mandataire. Je l'en remercie et l'en félicite. Il a accompli un très lourd travail avec un résultat de très grande qualité. Je remercie Robert VELAY qui a réuni sous sa présidence la Commission des Transports et qui a informé les membres de celle-ci des résultats des négociations. Aujourd'hui, je me réjouis que nous soyons parvenus à atteindre les objectifs initiaux qui avaient été fixés.

Je passe immédiatement la parole à Thierry GUEGUEN pour présenter le résultat et l'attribution de ces DSP qui marquent une étape importante dans nos politiques publiques de transport.

1. DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR LE RESEAU DE TRANSPORT DEPARTEMENTAL : CHOIX DES DELEGATAIRES

M. GUEGUEN.- Merci M. le Président. Je vais vous présenter ce rapport unique. Les modalités de transport dans notre département demeurent une préoccupation dont vous avez toujours fait état, et encore à l'instant même, aussi bien pour les aspects socioéconomiques, pour les déplacements domicile-travail, pour les transports scolaires des habitants des Alpes-Maritimes, que pour le développement touristique si important dans notre département.

Je rappelle que le réseau Lignes d'Azur, qui résulte de la mutualisation des deux réseaux du conseil général et de NCA, chacun gardant son identité juridique et financière, accueille environ 80 millions de voyageurs par an. Pour le département, il s'agit de 13 millions de voyageurs par an, avec 65 lignes régulières, 3 Noctambus, et 350 autobus.

Il est bon de rappeler l'impact en termes de fréquentation, soit plus 70 % depuis le passage à 1 € en 2008, comme vous l'avez souligné. En ce qui concerne la DSP pour le réseau départemental, elle a été actée par délibération de l'assemblée départementale du 20 décembre 2010.

Après la genèse de ce dispositif, abordons le déroulement de la procédure.

Le conseil général a lancé un appel à candidatures en prévoyant un long délai de finalisation. En effet, l'ensemble des DSP a été remanié afin d'optimiser le service, d'avoir une comparaison des offres plus rigoureuse et efficace et partant de réaliser des économies pour notre collectivité. Ainsi, 5 secteurs ont été créés en tenant compte de la mise en place de la métropole :

- secteur 1, Ouest bord de mer (Cannes – Nice) ;
- secteur 2, Ouest (Cannes – Grasse) ;
- secteur 3, Nord Ouest (Sophia Antipolis, les Paillons, Valberg) ;
- secteur 4, Nord (Vence, Gattières, moins la partie revenant à la métropole) ;
- secteur 5, Est (Nice – Menton).

Ajoutons à cela un cahier des charges très élaboré et très strict intégrant de nombreux paramètres pour les délégataires comme la reprise du personnel, l'organisation du travail et les options complémentaires.

Cela justifie la date du 1^{er} juillet 2012 pour la mise en œuvre du nouveau dispositif, juillet et août pouvant servir de période de mise au point afin que nous soyons prêts début septembre, avec la reprise du transport scolaire et professionnel.

C'est le 16 novembre 2011 que la commission d'ouverture des plis a constaté l'arrivée de 5 plis, ce qui était une bonne nouvelle en termes de concurrence. Chaque dossier devait correspondre à une offre de base, une option sur l'accessibilité du réseau et une variante pour une véritable amélioration de l'information.

La Commission DSP réunie le 12 décembre 2011 a retenu : le groupement VTAM Veolia ; Michau ; CTM Keolis ; STCAR Keolis. Elle a en revanche écarté UTP qui présentait des incohérences financières. Veolia a répondu sur les 5 secteurs. Keolis a répondu sur les secteurs 1 à 4. Michau a répondu sur les secteurs 1 et 2. Nous connaissons bien Veolia. Keolis est une filiale de la SNCF. Michau est quant à lui un groupe espagnol basé à Perpignan.

A partir de ce moment, le Président a décidé de lancer les négociations. Il m'a chargé d'en assurer le déroulement avec l'ensemble des candidats et évidemment l'appui des services du conseil général. La précaution majeure – et des consignes ont été données à ce sujet – était la stricte confidentialité sur toute information issue des discussions. Rien ne devait filtrer à l'extérieur, et ce fut le cas.

Les trois réunions au cours desquelles nous avons rencontré les groupements se sont tenues dans une équité absolue de composition des équipes, du temps de parole et de délais de remise d'éléments complémentaires, fournis à notre demande. Tout a d'ailleurs été enregistré pour éviter une possible contestation. Une quatrième réunion a été nécessaire avec Veolia pour le secteur 5 sur lequel ils avaient été les seuls à répondre, afin d'aboutir aux propositions les plus conformes à nos objectifs de qualité et d'économie.

Ces négociations ont permis de vérifier le respect par chaque entreprise des termes du contrat prévu pour une durée de 8 ans. En effet, en plus de l'économie réalisée, soit 3,4 M€, l'image du transport sur les lignes du conseil général va faire un bon qualitatif incomparable. Pratiquement tous les véhicules doivent être neufs et la flotte ne devra contractuellement pas dépasser 5 ans de moyenne d'âge. Tous les bus neufs seront accessibles dès 2012 soit par un système de palettes, soit par un système d'ascenseur. Toute la flotte des 250 bus, au regard de la loi, le sera en 2015.

Les candidats ont répondu de manière inégale aux options demandées dans le cahier des charges par le conseil général. Il s'agit notamment de l'information à l'intérieur comme à l'extérieur concernant les horaires, les incidents, les retards, etc. Cette information doit être disponible dans les véhicules mais également, et cela nous a semblé important, au niveau des arrêts. Ce défaut d'information est très pénalisant, notamment pour les personnes mal voyantes ou ayant un handicap. L'information est à la fois sonore et visuelle. Nous avons pensé aussi aux touristes qui auront ainsi plus de facilité à se repérer.

Au titre de la convention existante, tout le personnel sera repris. Le conseil général a demandé à chaque délégataire de signer l'accord prévoyant la compensation salariale entre les chauffeurs de l'urbain et de l'interurbain.

A l'issue de cette négociation, une dernière offre a été remise par chaque groupement pour chaque secteur. L'analyse s'est appuyée sur plusieurs critères chiffrés et non chiffrés. Le premier critère a été le prix, composé du prix de l'offre de base plus l'information et le coût de la prime. Les deux critères suivants étaient la qualité et le développement durable. Nous avons ensuite les options pour l'accessibilité et enfin, la variante.

Dans le cadre de cette DSP, aucune pondération n'est prévue. Vous disposez dans votre brochure de tous les tableaux chiffrés qui vous permettent d'en tirer les conclusions avec une analyse par secteur. Ainsi, Veolia l'emporte sur les secteurs 1, 4 et 5. Keolis l'emporte sur les secteurs 2 et 3. Michau, qui a fourni une trop faible logistique et qui a été particulièrement cher pour le secteur 2, n'a pas été doté d'un secteur.

En conclusion, cette DSP, qui a mis en concurrence trois entreprises, ce qui est aussi exceptionnel qu'apprécié, va amener un plus pour le département au plan qualitatif comme au plan économique. Les discussions qui pourront avoir lieu avec les syndicats ne semblent pas poser de problème au niveau de ces engagements. Les entreprises de transport local, dont nous avons pris soin de nous inquiéter, compte tenu de leur regroupement par Veolia et uniquement par Veolia, vont selon toute logique de terrain reprendre la géographie favorable, notamment sur les transports de retour des bus au dépôt et se tourner logiquement vers Keolis. Chacun y trouvera une vérité économique qui ne se démentira pas pour nos petits transporteurs locaux que nous soutenons d'une manière régulière.

Sur la forme, cette DSP est modélisable tant elle a été précise et rigoureuse, tout ceci étant facteur de bons résultats, voire d'excellents résultats. A ce titre, je remercie l'incomparable efficacité de l'équipe qui a permis d'en arriver là.

Je parle d'équipe, mais c'était en fait une troupe, à l'instar d'une troupe théâtrale avec distribution de rôles et répétition. Le metteur en scène, que je remercie particulièrement, était Christian OLIVERES. Les décors ont été d'Hervé MOREAU, et les costumes d'Yvette LARTIGAU.

J'en ai terminé.

M. Le Président.- Merci beaucoup. Vous avez été vous-même un excellent acteur.

M. GUEGUEN.- Tout juste un petit éclairagiste...

M. Le Président.- M. ALBIN.

M. ALBIN.- M. Le Président, mes chers collègues, je ne sais pas si je vais jouer la même pièce de théâtre que Thierry GUEGUEN.

En premier lieu permettez-moi tout de même de féliciter à mon tour Madame la Directrice et le service transport de notre collectivité pour la qualité du travail réalisé et leur souci de tenter d'organiser le mieux possible une réelle concurrence entre les différents opérateurs. Pour être plus précis, je devrais dire entre une poignée de grands groupes (trois plus précisément) et dont l'un, Veolia en l'occurrence, a présenté une offre en groupement avec des transporteurs locaux.

La répartition, dans les cinq secteurs nouvellement définis, de lignes rentables avec celles qui le sont moins ou qui sont plus difficiles à exploiter, devait contribuer à atteindre cet objectif. Nous ne pouvions que nous en réjouir, puisque nous vivons, soi disant, dans un système économique censé être régi par la concurrence libre et non faussée. Pour autant le résultat de cette mise en concurrence nous laisse quelque peu perplexe. Nous avons le sentiment que le gâteau que constitue le territoire départemental, fait l'objet d'un partage plus ou moins consensuel entre les grandes entreprises déjà implantées.

Si au terme de cette procédure, on constate que des économies substantielles (environ 3,4 M€) semblent avoir été réalisées pour l'instant, il n'en demeure pas moins que les améliorations de l'offre se bornent aujourd'hui à une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, à une information destinée aux usagers qui était jusqu'à présent inexistante et au renouvellement périodique du matériel roulant qui se faisait déjà.

A l'arrivée, nous retrouvons deux mastodontes du transport routier de voyageurs, Veolia environnement au travers de sa branche transport et Keolis. Quant au troisième postulant, il est dans les choux. Ce choix est prioritairement guidé par une vision qui privilégie l'aspect financier. Comme dirait notre actuel Président de la République, c'est le choix de la compétitivité. Mieux encore, il a été impossible de choisir dans un secteur pourtant extrêmement juteux d'un point de vue financier (le secteur 5 : Nice - Monaco – Menton) car il n'y avait qu'un seul postulant : Veolia. S'il ne s'agit pas pour ma part de mettre en cause l'impartialité de nos services et de la commission de DSP, voilà un résultat qui ne manque pas d'être pour le moins surprenant.

La concentration de ces marchés sur deux opérateurs soulève quelques questions.

Tout d'abord sur le plan de l'emploi et de l'économie locale, car on ne sait pas si les petites entreprises qui interviennent actuellement seront associées à ces marchés par le biais de la sous-traitance, alors qu'elles faisaient partie d'un autre groupement. Ces mêmes transporteurs locaux de par leur connaissance parfaite du terrain auraient certainement pu faire des propositions d'amélioration de service au travers de variantes sans que cela n'engendre un coût supplémentaire pour notre collectivité.

Ensuite, un des opérateurs choisis, Veolia, a décidé de vendre ses parts de la branche transport. Selon la rumeur, elles seraient susceptibles d'être rachetées par Natexis, qui est d'abord une institution bancaire et dont il est logique de penser que le premier objectif est de nature financière. Cela n'est pas pour nous rassurer sur la préservation des garanties d'emploi et des conditions de travail des salariés, d'autant plus que les résultats financiers de Natexis soulèvent à l'évidence quelques interrogations.

Aussi, M. le Président, nous souhaiterions, avant d'approuver ce rapport important tant au niveau des finances départementales que de la qualité du service rendu aux usagers et des conditions d'emploi des salariés de ce secteur d'activité, que vous nous donniez quelques garanties.

En premier lieu que nous nous engageons à inciter les prestataires désignés à faire des propositions pour améliorer l'offre au travers de variantes qui intégreront des réflexions portées par les élus locaux, par des associations d'usagers ou par des transporteurs déjà en place.

En second lieu, il nous paraît indispensable que vous nous confirmiez que nous allons peser pour que les petits transporteurs locaux qui ont été écartés de cet appel d'offres en ayant répondu avec un autre prestataire, soient associés à ces marchés par le biais de la sous-traitance dans des conditions satisfaisantes, afin qu'il n'y ait pas de distorsion sur les conditions d'emploi et de travail de tous les salariés concernés.

Enfin, M. le Président, je terminerai mon propos par une question. Pensez-vous, qu'en regard des transferts de charges que l'Etat nous impose de supporter sans que la compensation financière soit totale et loin s'en faut, à l'exemple des routes, du handicap, du RSA etc., pensez-vous donc pouvoir pérenniser le transport à 1 € sur le réseau TAM, mesure qu'avec mes collègues du groupe communiste, nous avons à l'époque ardemment défendue.

Je vous remercie de votre attention.

M. Le Président.- Merci. M. MOTTARD.

M. MOTTARD.- Je serai assez bref, et je resterai dans le monde réel. Il est de tradition dans de tels dossiers de rendre hommage aux services. Cela a été fait, et je le ferai à mon tour. J'irai un peu au-delà de cette tradition, puisque nous avons pu constater que nous étions associés aux différentes phases de la procédure. Nous avons pu voir la qualité de ce travail tourné vers l'objectif de la concurrence. La procédure a selon mon groupe été marquée

par une grande qualité de transparence et une efficacité certaine dans les négociations avec notre collègue Thierry GUEGUEN pour un résultat qui a été souligné sur le plan financier, sur le plan de la qualité même si tout est toujours améliorable, et surtout sur le plan de la concurrence. Même s'il s'agit de mastodontes, le territoire est quand même partagé, et il y a eu ce souci de faire jouer la concurrence. Globalement, nous trouvons que cette opération a plutôt été bien menée, et nous la voterons.

Je voudrais simplement ajouter un élément pour l'avenir. Juridiquement, dans une DSP, nous déléguons le fonctionnement d'un service public, mais non l'organisation ni le cadre général. La collectivité ne doit en aucun cas considérer qu'une fois la délégation acquise, elle pourra renvoyer systématiquement aux délégataires en cas de critique. Je l'ai déjà constaté dans d'autres collectivités. L'interlocuteur doit bien rester le pouvoir politique, c'est-à-dire l'assemblée de la collectivité. Sous cette réserve de bien contrôler, de bien suivre et éventuellement de rectifier certains points en cours de route si nécessaire pour des raisons d'intérêt général et de service public, en tenant compte bien-sûr d'un équilibre financier avec les prestataires, le dossier tel qu'il est nous convient.

M. Le Président.- Je vous remercie M. MOTTARD. Vos propos dépassent les clivages traditionnels. J'avais quelques réticences à organiser une séance plénière à la veille des échéances très proches. Vous démontrez une nouvelle fois votre sens élevé de l'intérêt général, et je vous remercie de ne pas introduire d'autres considérations dans un débat de cette nature. Nous avons réuni cette séance pour que les DSP entrent en application dès le 1^{er} juillet, ce qui nous permettra d'être complètement opérationnels pour la rentrée de septembre. Un changement de délégataires peut en effet entraîner quelques ajustements. Le fait que cette séance se tienne aujourd'hui fait que nous pourrions être opérationnels dans de bonnes conditions le moment venu.

Je vous remercie d'avoir salué la grande qualité de transparence et l'efficacité de la négociation. Je vous remercie aussi d'avoir indiqué que cette opération a été bien menée et que vous la soutiendrez. Votre conclusion est naturellement importante. Nous ne déléguons pas notre responsabilité, même si nous déléguons la mise en œuvre de ce service public. Son organisation et sa définition restent de la compétence de notre assemblée et de notre collectivité. Nous entendons assurer pleinement cette responsabilité, notamment au niveau de l'amélioration de l'offre de service.

Cela me permet de répondre à M. ALBIN. Je ne reviendrai pas sur ses appréciations initiales sur le choix de la compétitivité. Nous faisons en effet ce choix. J'ignore quel choix vous faites. Si un pays ne fait pas le choix de la compétitivité, il fait le choix du chômage. Ou alors nous entrons dans un autre modèle dont nous avons vu les résultats dans les pays qui semblent être vos références.

Je ne reviendrai pas non plus sur vos appréciations concernant l'impartialité. Comme Patrick MOTTARD vient de le souligner, nous avons souhaité dans toutes les étapes de la procédure que la concurrence soit la plus vive possible, cette concurrence étant le gage d'une meilleure qualité. Nous avons eu en permanence ce double objectif dans notre ligne de mire : meilleure qualité du service ; véhicules neufs et moins polluants ; équipements des véhicules

pour faciliter l'accessibilité aux personnes handicapées ; information pour les personnes non-voyantes ; etc. Nous améliorons donc la qualité, avec en même temps un objectif de réduction de coût pour la collectivité et pour le contribuable. J'oublie ce que vous avez dit à ce sujet. C'est tellement caricatural...

Si j'ai bien compris, en contrepartie d'un vote positif de votre groupe, vous souhaitez une amélioration de l'offre. Tout le sens de cette délégation – et cela reste de la compétence absolue de la collectivité – est en effet d'aller vers une amélioration de celle-ci. Nous avons les conditions de cette amélioration dans la relation contractuelle que nous vous proposons d'établir avec ces nouveaux délégataires. Bien entendu, tout le sens de ces DSP est d'améliorer l'offre.

Sur la question importante des transporteurs locaux, qui est une question naturellement forte pour l'emploi, je suis personnellement attaché à ce que ces transporteurs locaux, qui occupent une place importante dans notre département, demeurent présents. La plupart de ces transporteurs locaux ont déposé une offre avec l'un des deux grands candidats, ce qui les privait juridiquement de le faire avec le second. Néanmoins, rien n'empêche désormais les nouveaux délégataires de faire appel à ces transporteurs locaux, même s'ils n'étaient pas dans l'offre initiale. Cela relève de la liberté de choix du délégataire. Bien-sûr, l'évidence conduit à ce que ces nouveaux délégataires fassent appel aux transporteurs locaux. Je n'ai pas d'inquiétude à ce sujet, sachant que, de toute façon, le Code du Travail prévoit des garanties sur la reprise des activités. De ce que nous pouvons savoir, et je peux vous donner toutes les garanties à ce sujet, aucun transporteur local ne sera écarté de ce nouveau paysage.

Quant au transfert de charges, c'est récurrent dans vos propos. Ce n'est pas la réalité. Nous avons eu ce fameux débat sur la suppression de la taxe professionnelle qui a abouti à faire diminuer les charges sur les entreprises de notre département de plus de 120 M€. Il n'y a eu aucun transfert sur les familles. Vous nous aviez dit que cela allait être catastrophique, que la collectivité serait prise à la gorge, etc. Nous avons reçu un panier de ressources de la part de l'Etat sur la fiscalité compensatoire de 430 M€ en 2011, contre 420 M€ en 2010. Contrairement à ce que ce que vous aviez dit, il n'y a aucune diminution des recettes de la collectivité départementale en provenance des choix de fiscalité opérés légitimement – et je m'y suis associé en tant que parlementaire – par cette majorité au profit de la compétitivité. Ce n'est pour nous pas un terme grossier mais au contraire une exigence.

Quant à la tarification à 1 €, c'est nous qui l'avons mise en place en 2008. Je rappelle l'inégalité qui précédait cette situation, avec des disparités très fortes de tarification. Nous l'avons mise en place dès le 1^{er} janvier 2006. Nous entamons la 7^{ème} année sans augmentation de tarification et au contraire avec une baisse forte sur les lignes départementales. Or il ne vous a pas échappé que l'inflation a continué depuis 2008. Cela signifie qu'en euro constant, il y a eu une diminution du prix. Dans un des rapports que nous allons étudier ensuite en commission permanente, nous intégrerons l'augmentation de la TVA sur les transports sans conséquence pour l'utilisateur. Nous n'avons donc pas de leçon à recevoir à ce sujet.

Vous siégez au sein de la majorité régionale, en tous cas avec vos amis du Front de Gauche. J'espère qu'ils feront entendre leur voix avec encore plus de force au sein de cette assemblée. Je vous invite une nouvelle fois à ré-intervenir auprès de vos amis de la majorité régionale – et j'associe à cette démarche le groupe socialiste – pour que ce tarif unique à 1 € entre en vigueur sur les transports express régionaux. Comment concevoir que pour aller à Puget-Théniers avec le train des Pignes, il faille s'acquitter des tickets à 9 €, alors que ce ticket est à 1 € pour le bus : 9 € pour le train socialiste, et 1 € pour le bus UMP... Je vous invite à faire des efforts sur ce point.

Vous voulez favoriser les transports en commun. Vous le dites dans vos discours, mais vous faites l'inverse dans vos choix politiques. Les personnes qui habitent Cannes ou Nice et qui travaillent à Monaco sont soumises à une pression tarifaire de la région totalement inacceptable. J'aimerais que les syndicats ferroviaires, dont vous êtes très proche M. ALBIN, fassent aussi entendre leur voix de façon plus efficace qu'ils ne le font aujourd'hui. Je pense que vous devriez demander aux syndicats ferroviaires de prendre modèle sur les syndicats des transports routiers pour avoir sans doute un peu plus de résultats de la part de la région. C'est ce qu'attendent aujourd'hui nos usagers. Nous reparlerons donc du tarif lorsque vous aurez avancé.

Je vous propose de passer au vote sur ce rapport présenté par M. GUEGUEN.

Le dossier n°1, mis aux voix, est adopté à l'unanimité.

Merci à tous ceux qui ont participé à ce résultat, dont bien entendu les élus en charge de ces questions, en particulier M. GUEGUEN et M. VELAY. Merci également à Mme LARTIGAU et à sa direction mutualisée qui a participé à ce résultat.

Je me réjouis de cette unanimité. Nous avons une belle politique de transport dans les Alpes-Maritimes. Elle a marqué un progrès considérable dans l'offre de transport qui donne aujourd'hui satisfaction. Nous avons évidemment encore des marges de progrès, mais je tiens à souligner la satisfaction des objectifs que nous avons fixés. Nous avons réalisé une économie budgétaire. C'est important et c'est indispensable. Ne vous en déplaise, il faudra que les collectivités dépensent moins. Le triplement des agents du conseil régional, ce n'est plus tolérable ni acceptable. Il faudra y revenir. Nous améliorons l'offre, nous prenons en compte les préoccupations pour les personnes handicapées et les préoccupations sociales pour les agents. Merci encore pour cette belle unanimité.

Avant de lever notre séance, je vous demande d'approuver le procès-verbal de la réunion du 16 décembre 2011.

Aucune observation n'étant formulée, le procès-verbal de la réunion du 16 décembre 2011 est approuvé à l'unanimité.

Je vous remercie. Je lève donc la séance plénière.

La séance est levée à 10 heures 30.