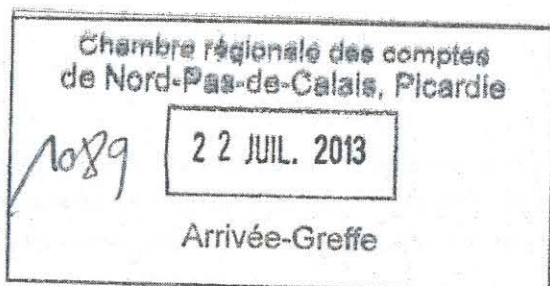


Jean-Jacques DELILLE

363 rue de St AMAND

59500 DOUAI

"En application des dispositions du code de procédure pénale et notamment de son article 11 et de l'article 41 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse, la chambre a estimé nécessaire de retirer deux paragraphes de la réponse ci-dessous reprise"



Le 19 Juillet 2013,

Monsieur le Président,

Je vous prie de trouver ci-joint ma réaction aux observations définitives que vous avez émises dans le cadre de votre examen de la gestion du Syndicat Mixte des Transports du Douaisis.

Je vous transmets ce jour par mail les éléments de ma réponse.

Vous souhaitant bonne réception des présentes, veuillez agréer Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Jean-Jacques DELILLE

**Remarques aux observations définitives de la Chambre Régionale des comptes du Nord-Pas-de-Calais
sur l'examen de la gestion du SMTD de 2006 à 2011**

Remarque liminaire : Mon intervention concerne les observations que vous formulez dans votre rapport définitif pour la période de janvier 2006 à mars 2008, date de mon départ du SMTD. Elle ne s'appuie que sur ma mémoire faute d'avoir en ma possession les différents documents du SMTD de l'époque, ce qui complique ma défense.

II-.Les budgets et les comptes.

Je comprends vos remarques et y adhère. Elles posent cependant la question du rôle de l'administration syndicale, des services comptables de l'Etat chargés d'accompagner et de vérifier la véracité des comptes du SMTD ainsi que leur légalité.

A aucun moment, que ce soit les fonctionnaires du SMTD, les différents receveurs municipaux qui se sont succédés ainsi que les services de la sous-préfecture de Douai n'ont attiré mon attention sur vos remarques. Un élu doit-il avoir une spécialisation en comptabilité publique pour être candidat ? Vos observations vont beaucoup plus loin que les simples remarques comptables, elles jettent le trouble sur l'intention des élus et posent la question de la spécialisation de la démocratie. Je ne l'avais pas compris ainsi, nous verrons que cette question se pose tout au long de votre document. Je précise en outre qu'en aucun cas, il n'a été dans mon intention d'amalgamer les différents comptes.

J'ai, d'ailleurs, toujours agi durant ma présidence avec une grande transparence vis-à-vis du comité syndical.

- 3 L'insincérité des inscriptions en restes à réaliser :

- o **a) des charges à étaler injustifiées :** Je revendique avoir demandé à la fois à l'administration du SMTD ainsi qu'aux services de la comptabilité publique de rechercher une solution comptable, qui nous permette d'éviter les provisions pour renouvellement (amortissement) des parties de travaux qui concernaient les domaines communaux et/ou départementaux. Il me semblait absurde bien que légal de devoir amortir des travaux que nous ne garderions pas dans notre patrimoine... Cette demande a fait l'objet de plusieurs rencontres avec les receveurs successifs et ce sont eux qui ont préconisé cette solution. Elle a fait l'objet de plusieurs déclarations publiques. Les travaux concernés ne sont pas des travaux réalisés par le SMTD **pour le compte des communes**, comme vous l'indiquez **mais bien la conséquence de la création du site propre qui a entraîné une modification des différentes emprises de chaussée et trottoirs. La reconstruction de ces dernières s'imposait à nous.**
- o Les communes n'ont rien demandé ce qui aurait été le cas dans le cadre d'un mandat. Toute autre affirmation est un travestissement de ce qui s'est passé lors de l'élaboration du projet. Il

ne peut être question de réclamer une somme à quelqu'un qui n'a rien commandé et dont vous avez, par contre, détruit ou modifié son patrimoine. Il m'est apparu, mais comme tous les projets de TCSP, qu'une remise en état était obligatoire à nos frais même si celle-ci était lourde. C'était d'ailleurs bien ma volonté de ne pas amortir ces sommes qui les mettent en exergue !

Dans votre rapport d'observations définitives, vous affirmez que : *« des ouvrages d'art tels que ponts, giratoires, réfection de voiries, aménagements paysagers, éclairage ou encore changement total du profil de la voirie, pistes cyclables et parkings ont été réalisés pour le compte des communes »*. **Je ne peux accepter une telle affirmation.**

En effet :

- concernant les **ponts** : deux ont été construits, ils ne sont affectés qu'à la circulation des véhicules du SMTD, à l'exception des véhicules de secours. En aucun cas, ils ne sont destinés à la circulation automobiles des dites communes !

- Les **giratoires**, eux n'ont été pour leur grande majorité, que des reconstructions d'ouvrages existants, l'exception notable est ceux du pont d'Esquerchin. Cette nouvelle construction a été rendue nécessaire pour garantir une fluidité de la circulation automobile, que l'utilisation d'un des deux ponts existants par le SMTD, aurait rendue très pénalisante si le système pré-existant de carrefours à feux avait été maintenu.

- Les **voiries** n'ont été reconstruites que parce que la réalisation du TCSP a nécessité une destruction totale des profils de voiries existantes. Dès que cela a été possible (rue Martin du Nord, et Boulevard de la République Douai) aucune intervention n'a été réalisée.

- Les **poches de parking**, ont-elles aussi été nécessaires par la suppression d'emplacements de stationnements sur voiries, et ce à cause de l'insertion du TCSP. Les parkings du centre-ville de Douai, l'ont été dans le cadre de la compétence stationnement en ouvrage du SMTD.

- L'éclairage** n'a lui été pris en charge par le SMTD qu'au niveau d'une remise en état, après destruction de l'ancien par la réalisation de la voirie dédiée au TCSP. L'enfouissement des réseaux ainsi que le surcoût esthétique a été pris en charge par la Communauté d'Agglomération du Douaisis dans le cadre de sa politique d'entrée de ville.

- Le **changement total de profil des voiries** a été obligatoire, comme dans le cadre de tous les TCSP, par la création d'une voirie dédiée de plus de 6 mètres... Sauf à construire un réseau en lévitation, je ne vois pas comment il aurait pu en être autrement... Je ne comprends pas comment les communes et le département auraient dû prendre en charge la reconstruction d'ouvrages que nous aurions détruit.

- Espaces verts**, je vous accorde qu'effectivement il s'agit là de travaux d'améliorations par rapport à la simple reconstruction de l'existant détruit. Leurs coûts est cependant faible par rapport à l'ensemble des dépenses.

Je ne puis, en outre, être responsable de décisions ultérieures à ma Présidence qui ont entraîné des négociations, à mon avis malheureuses avec notamment EDF ou avec la commune de Douai dans le cadre de la rétrocession gratuite de deux parkings en ouvrage (Carnot et De Gaulle). Rétrocession qui a entraîné une perte injustifiée pour le SMTD.

III – LA SITUATION FINANCIERE

A – Retraitement des résultats 2009 et 2010 :

Au-delà de ma Présidence.

B – Evolution des charges et produits :

Je note que vous relevez que l'effet de ciseaux est plus marqué après 2008. La gestion financière après cette date ne me concerne pas.

1 – Le dynamisme des charges :

Si l'on reprend les budgets 2006, 2007 et 2008 qui sont de ma responsabilité la masse salariale représente successivement 43%, 38% et 41% de l'ensemble des dépenses bien loin des 55% annoncés sur la période d'examen. Si la période 2008 a entraîné l'embauche de personnels nouveaux liée directement aux contrôles renforcés rendus nécessaires par le TCSP, l'année 2007 avait anticipé une baisse des charges de personnel, afin que cette augmentation soit acceptable.

2 – L'évolution des produits :

Les recettes se sont maintenues, malgré une période de travaux difficile, aux alentours de 5 Millions d'euros, durant ma présidence.

VI – L'exploitation du réseau de transports urbains

B) Une insuffisance grave : un directeur de l'exploitation ne disposant pas des habilitations requises.

Je note que l'insuffisance grave n'est pas à imputer à ma Présidence. En effet, sous celle-ci, l'exploitation a toujours bénéficié d'un responsable titulaire d'une capacité transport.

VII – L'opération de transport en commun en site propre

B) Un projet sans pilotage

2) Un objectif de maîtrise des dépenses non atteint

Je me vois dans l'obligation de rectifier votre affirmation suivant laquelle le projet de tramways sur pneu guidé par rail central a été abandonné du fait de son coût. Si je ne le faisais pas, cela reviendrait à reconnaître que nous avons espéré un modèle que nous savions de ne pas pouvoir nous payer.

Je vous rappelle que nous avons retenu dans le cadre d'un appel d'offre la société Translohr et que l'abandon de ce **projet à mon grand regret n'est dû qu'au fait que le gouvernement de l'époque a modifié de manière brutale et incompréhensible sa politique de soutien aux TCSP**. Je note d'ailleurs que vous avez repris cette situation de fait, dans votre rapport définitif. Je conteste cependant votre affirmation par laquelle nous avons abandonné le projet de tramway sur pneus guidé par rail central au regard de son coût élevé, **seul le désengagement de l'Etat l'a motivé**.

Je rappelle qu'alors le projet d'infrastructure était bien avancé en étude et que l'emprise de la voie dédiée ainsi que la position des stations étaient arrêtées.

Notre seule solution alors, sauf à abandonner totalement le projet de TCSP, est de se replier sur un système de transport guidé immatériel. Ce choix plutôt que celui d'un simple TCSP par bus (comme à Nantes par exemple) n'est retenu qu'en fonction de la faible largeur de nos routes qui nous oblige à une emprise inférieure aux 7 mètres des voies bus en double sens et à l'obligation toujours pour les mêmes problèmes de configuration de voie à des stations centrales en certains points.

A l'époque et après des visites d'une grande partie des TCSP français seule une société (rencontrée par hasard lors d'une réunion des transports publics à Nantes) offre cette possibilité. La société, alors concurrente (IRIS BUS associée à SIEMENS) ne permet qu'un guidage optique (par ligne de peinture) en accostage stations et sans ouverture des portes à gauche. **A l'époque l'estimation des coûts de réalisation est sincère, je ne peux admettre une autre affirmation.**

a) L'évaluation du coût de la ligne A

Au moment de la décision du comité syndicale, prise à l'unanimité le 25 juin 2004, il ne s'agit pas de revoir notre projet mais de l'adapter au niveau des véhicules, son coût à l'époque est bien évidemment moindre puisque l'infrastructure ne comporte plus de rails.

Le coût de la première ligne est bien celui des travaux entre Guesnain et Douai à l'exception des parcs relais et parking qui dépendent de la politique stationnement en ouvrage ainsi que du pont de Lille qui a été réalisé par anticipation à une future ligne.

Le budget total de la phase 1 a toujours été estimé à 130 millions d'euros, (travaux, acquisitions, honoraires diverses, frais d'enquête...) ce qui est conforme avec la délibération présentée au Conseil Régional. A mon

départ, mais tous les comptes de travaux n'étaient pas terminés, nous étions en ce qui concerne ceux-ci, dans le budget initial.

Sur votre estimation globale, je note que le coût du kilomètre est de 10, 88 million d'euros ce qui justifie totalement le choix du système et du matériel puisque tout autre, aurait été bien au-delà de cela (y compris le système tranlohr) et hors de portée de notre agglomération.

Je rappelle qu'un TRAM sur pneu guidé fer correspond à un budget d'environ 15 à 16M du kilomètre et qu'un TRAM guidé fer coûte entre 20 à 25 M du kilomètre

Le choix opéré était donc le seul possible

C – Un pari technologique : le choix d'un prototype

Je note avec satisfaction que vous avez supprimé l'affirmation, de votre rapport provisoire, dans lequel vous indiquiez, que le procédé de la société APTS avait été choisi à l'origine.

Il est cependant vrai que suite à l'abandon du procédé de guidage par rail central nous étions coincés entre la **volonté politique commune** de mettre en œuvre le principal élément du PDU, l'interdiction au regard de nos capacités financières de mettre en œuvre un tram classique guidé par des rails et l'impossibilité de réaliser un tcsp voie bus compte tenu de l'étroitesse de nos voies.

C'est une visite à une réunion des transports publics de Nantes qui nous fit découvrir le projet APTS. Celui-ci répondait à nos attentes, il n'était pas du tout un bus dans sa conception puisqu'il avait un plancher bas intégral, des vitres d'une hauteur équivalente à un tram fer, une climatisation, un mode de propulsion hybride, la possibilité de le construire en trois corps. L'ensemble des constructeurs Européens étaient présents à cette manifestation, aucun à l'époque n'offrait de telles possibilités.

Bien évidemment avant toute procédure d'appel d'offre, je me suis rendu en délégation à Eindhoven pour voir en fonctionnement ce véhicule et nous avons constaté que sur un site dédié mais public, il fonctionnait en mode guidé tant en vitesse qu'en direction. Nous savions à l'époque qu'il n'était pas en exploitation à cause, selon APTS, de problèmes de formation avec la société d'exploitation. Peut-être avons-nous été alors bernés. Je m'étais aussi rendu à Rouen, où fonctionne le système développé par Iris-Bus(THEOR).

Malgré une quasi exclusivité qui pouvait être démontré, et qui nous aurait permis de lancer une procédure négociée, **j'ai décidé à l'époque de lancer un appel d'offre ouvert afin d'ouvrir à d'autres la possibilité de répondre.**

1 – Une procédure qui privilégie le groupement APTS

a) Le marché attribué au groupement APTS

Vous notez dans votre rapport définitif que nous n'avons pas eu recours à une assistance à maîtrise d'ouvrage pour lancer la nouvelle consultation en décembre 2004. Ceci est juste, cependant vous ne relevez pas que tel était déjà le cas lors du premier appel d'offre véhicules qui avait été lancé au début de l'année 2004, sans que cela ne pose problème à quiconque. Les élus

avaient à l'époque, totalement confiance dans la capacité professionnelle des services du SMTD à organiser de telles consultations.

Il n'y a eu de ma part, aucune volonté, de conclure avec le groupement APTS au mépris des principes régissant la commande publique. Pour cela, il aura fallu que l'on me présente de tels manquements et que, malgré tout, je donne mon accord pour poursuivre et choisir, tel n'a pas été le cas.

Je note dans le cadre de votre rapport définitif que vous reprenez le rapport de la commission d'appel d'offres qui justifie le choix d'APTS *sur la base d'un écart de prix de délais et d'esthétique du matériel. Le même rapport révèle la résolution des difficultés liées aux ouvertures des portes des véhicules à gauche d'une des offres. Il mentionne également l'absence d'homologation du guidage immatériel sur la totalité du parcours de toutes les offres.*

Par la même vous relevez que le choix alors fait par la commission d'appel d'offre, **dont je n'étais pas membre**, porte bien sur des différences affirmées dans les réponses entre les deux sociétés. Quant au prix, rien ne nous indiquait à l'époque que le choix de la commission d'appel d'offres, entraînerait des surcoûts aussi importants que ceux acceptés par le SMTD plus tard.

C'est donc, en conscience qu'il s'agissait du meilleur choix, que j'ai présenté au comité syndical, la délibération correspondante au choix de la commission d'appel d'offre, lequel comité l'a voté à l'unanimité des membres présents.

b) La méconnaissance du principe d'égalité des candidats

Sur la décision du tribunal administratif je ne peux que regretter les erreurs de rédaction au niveau notamment de la pondération des critères, qu'a subi cet appel d'offre. Mais, vous voudrez bien admettre qu'il ne peut appartenir à un Président de syndicat mixte de transport d'élaborer ni de mener en détail l'analyse des offres. **En aucun cas, en ce qui me concerne je n'ai souhaité privilégier tel ou tel.**

J'ai fait confiance comme il se doit aux fonctionnaires et aux élus qui ont participé à l'analyse et à la commission d'appel. L'offre d'APTS m'a été présenté comme répondant à nos demandes au contraire de celle d'IRIS-BUS.

D'une manière plus générale, voilà près d'une vingtaine d'années que dans le cadre de mes mandats électifs passés ou de mes activités professionnelles j'organise des appels offres, à aucun moment je n'ai été suspecté d'avoir organisé ceux-ci, bien au contraire et pourtant les pressions ont été parfois très fortes !

2 – Une commande qui porte en réalité sur un quasi- prototype

a – Présentation du tramway sur pneus « Philéas »

Je note que vous maintenez dans votre rapport définitif que APTS développe une technologie innovante et unique ce qui aurait pu nous conduire, comme je l'affirme plus avant, à nous passer d'un appel d'offres ouvert.

Je relève avec satisfaction que vous avez supprimé dans votre rapport définitif que *l'impact de la sous-estimation avait été caché*, pour le remplacer par « *n'a pas été exposé à l'assemblée* » et pour cause car je n'ai pas, jusqu'en mars 2008, perçu les difficultés de cette homologation. Mes services étaient, à l'époque, confiants et rassurants, sur son obtention dans un terme relativement court.

Si vous avez raison sur le terme sous-estimé notamment au moment de l'appel d'offre, c'est bien son côté innovant et surtout l'absence de réglementation spécifique au transport guidé immatériel qui nous a conduit suite à des nombreuses réunions avec les services de l'Etat à retenir un niveau SIL 4.

b - Une commande qui ne définit pas le niveau de sécurité pourtant identifié

C'est en effet le caractère innovant de cette technologie qui a contraint le SMTD à consulter les deux candidats sur le niveau de sécurité requis. Les sociétés se sont toutes deux positionnées sur un niveau de sécurité SIL III et c'est finalement le SMTD lui-même avec l'Etat, qui se positionnent, par le biais de la commission d'appel d'offres, sur le niveau de sécurité le plus élevé SIL IV afin de ne pas sous-estimer les exigences du Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés.

Il n'y a eu, aucune volonté cachée, de ne pas porter à la connaissance des candidats le niveau souhaité, ni même de privilégier l'un sur l'autre. D'ailleurs, ce point ne les départageait pas.

APTS a d'ailleurs, bien après son choix, confirmé son optimisme à obtenir une telle homologation, réitérant, son obligation de résultat dans le cadre du protocole qui a été signé

c - Le protocole secret en marge de la procédure de marchés publics

Sur le caractère secret, je confirme **que cette mention manuscrite n'est en aucun cas mon écriture, afin que celle-ci ne me soit pas imputée.**



Je réaffirme avoir refusé de signer un premier protocole qui indiquait la prise en charge à parité des coûts supplémentaires d'homologation, ce refus entraîna ma lettre du 1^{er} Juillet 2005 qui reprenait la possibilité d'une telle prise en charge avec des conditions précises que vous avez repris.

A la suite de ce courrier, mon DGS est revenu devant moi, pour me proposer une nouvelle rédaction qui n'indiquait que le terme « partage » sans répartition. J'ai, par agacement, signé en pensant à l'époque que ce simple terme de partage ne nous engageait pas puisque ni le montant ni la quotité n'étaient fixés et que

nous n'étions que dans le principe, APTS confirmant son engagement d'obtenir l'homologation à la fin de la phase 2 soit en 2007, ce qui confirmait son obligation de résultat.

Sur le fond, ce protocole, n'engage en rien le SMTD financièrement sauf sur un principe de prise en charge partielle que tout tribunal aurait reconnu, d'un travail supplémentaire.

Pour autant, comme l'homologation n'a pas été obtenue à la phase II, ledit protocole n'a pas été respecté par APTS et a perdu toute valeur au cours de l'année 2008.


Vous indiquez que comme l'homologation n'était pas préalablement obtenue il s'agissait d'un prototype. Peut-être, mais il en était de même pour le concurrent IRIS-BUS. Les marchés publics obligent-ils à ne retenir que des véhicules homologués, je ne le crois pas.

Par ailleurs, la signature de ce document ne saurait être la manifestation d'une quelconque prépondérance dans la mesure où elle intervient postérieurement à la signature du marché

Enfin, j'insiste sur le fait que les conséquences financières supportées par le SMTD ne tiennent nullement à la signature de ce protocole mais bien à celle du protocole signé en 2009 par mes successeurs qui eux, se sont engagés sur un montant et une quotité précise ainsi que sur l'abandon de l'obligation de résultat relative à l'homologation

d – Un protocole transactionnel déséquilibré

Ce document a été élaboré en dehors de la période de ma présidence.

C'est ce document qui engage financièrement le SMTD comme je viens de le rappeler précédemment

Le protocole transactionnel a validé un accord (celui repris dans le protocole dit « secret ») qui n'était plus applicable faute pour APTS d'avoir rempli ses obligations.

La signature de ce second protocole n'est nullement de ma responsabilité

D – La gestion tardive et imprudente de l'homologation

Vous avez raison de noter que nous avons lancés les travaux avant d'avoir eu l'approbation du DPS. Ceci s'explique pour l'essentiel par les exigences de délais que nous avions dans le cadre du dossier de subventions européennes ainsi que par la proximité des élections municipales de mars 2008. La pression a alors été très forte (trop peut-être) pour recevoir des subventions dont nous avons obtenus les accords de principe par l'Etat Français ainsi que pour les travaux soient terminés en décembre 2007, ce qui fut le cas.

CONCLUSION :

Voici donc les différentes remarques que je souhaitais faire, à votre rapport définitif. Elles n'ont pour but que de convaincre que j'ai agi, en tant qu'élu, à la mise en œuvre d'un beau projet qui a eu pour but de changer l'image de notre arrondissement et de concourir aux obligations de la loi sur l'air.

Je l'ai fait avec conviction, probité et toute l'énergie nécessaire, alors même que j'étais pendant une période toujours en activité professionnelle, adjoint au maire de Douai et Président de la régie Gayant-expo, puis Président de la Communauté d'Agglomération du Douaisis

JJ DELILLE