



PROCES VERBAL

Bureau Communautaire du Mardi 26 Janvier 2016



Ordre du jour :

Le Président procède à l'appel des membres et récapitule les pouvoirs :

Etaient présents :

BESNE : Mme Sylvie CAUCHIE (Vice-Présidente)

DONGES : M. François CHENEAU (Vice-Président)

LA CHAPELLE-DES-MARAIS : M. Franck HERVY (Vice-Président)

SAINT-ANDRE-DES-EAUX : M. Jérôme DHOLLAND (Vice-Président)

SAINT-JOACHIM : Mme Marie-Anne HALGAND (Vice-Présidente)

SAINT-NAZAIRE : M. Eric PROVOST (Vice-Président) , M. Alain MANARA (Vice-Président) ,

M. Jean-Jacques LUMEAU (Vice-Président) , Mme Gaëlle BENIZE (Vice-Présidente) , M. David SAMZUN (Président) ,

Mme Lydie MAHE (Vice-Présidente) , M. Martin ARNOUT (Conseiller communautaire)

Absents représentés :

MONTOIR-DE-BRETAGNE : Mme Michèle LEMAITRE donne pouvoir à Mme Sylvie CAUCHIE (Vice-Présidente)

PORNICHET : M. Jean-Claude PELLETEUR donne pouvoir à M. François CHENEAU (Vice-Président)

SAINT-MALO-DE-GUERSAC : M. Alain MICHELOT donne pouvoir à Mme Marie-Anne HALGAND (Vice-Présidente)

Absents excusés :

SAINT-NAZAIRE : Mme Pascale HAMEAU (Vice-Présidente)

TRIGNAC : M. David PELON (Vice-Président)

Le Président propose que le secrétariat de séance soit tenu par Mme Gaëlle BENIZE, ce qu'accepte le Bureau Communautaire à l'unanimité.

Le Procès Verbal de la séance du Bureau Communautaire du Mardi 8 décembre 2015 n'appelant aucune observation, il est adopté à l'unanimité.

I – Délibérations

Délibération n° 1 – Commission Emploi, formation, recherche, innovation, PLIE – Fonds d'aide 2016 – Plan de financement et demande de subvention au titre du Fonds social européen (FSE) – Approbation

Gaëlle Bénizé-Thual

Cette délibération porte sur une demande de subvention au titre du Fonds social européen auprès de l'Ogim (Organisme de gestion inter-PLIE) pour l'action intitulée « Fonds d'aide » à hauteur de 69 113,39 € en coût prévisionnel d'action.

La délibération n° 1 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 2 – Commission Aménagement – Plan d'action foncière – Projet d'extension du parc d'activité de Cadréan la Providence – Territoire de la commune de Montoir-de-Bretagne – Acquisition des terrains AT 33 et 34 – Approbation

Éric Provost

Les délibérations n° 2 et 3 visent l'acquisition de deux terrains dans le cadre du plan d'action foncière. Le premier est un terrain bâti sur lequel les propriétaires auront un droit de jouissance pour gérer leur déménagement de manière correcte. Le deuxième, objet de la délibération n° 3, est un terrain nu.

Ces deux terrains permettent de terminer l'acquisition foncière et donc, d'aménager l'extension de la zone d'activités de Cadréan, qui est assez stratégique puisqu'au cœur du pôle aéronautique et au pied d'Airbus, à Montoir-de-Bretagne.

La délibération n° 2 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 3 – Commission Aménagement – Plan d'action foncier – Projet d'extension du parc d'activité de Cadréan la Providence – Territoire de la commune de Montoir-de-Bretagne – Acquisition des terrains AT 39 – Approbation

Éric Provost

Cette délibération a été présentée conjointement avec la délibération n° 2.

La délibération n° 3 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 4 – Commission Aménagement – ZAC du Centre bourg – Territoire de la commune Saint-André-des-Eaux – Approbation dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) et dossier d'enquête parcellaire – Sollicitation du Préfet pour l'ouverture d'enquêtes conjointes

Éric Provost

Ce dossier a une histoire assez longue, ce qui ne l'empêche pas de progresser. La ZAC du Centre bourg a été lancée en 2009. C'était un projet ambitieux de renouvellement urbain, au cœur du bourg de Saint-André-des-Eaux. La CARENE a dû faire face à un recours relatif à une procédure d'expropriation. La ZAC a ensuite été transférée à la SONADEV dans le cadre de la SPL. Par ailleurs, la nouvelle équipe avait souhaité réengager le dialogue et retravailler sur les périmètres et sur un certain nombre d'aménagements.

Aujourd'hui, il reste des riverains propriétaires qui ne sont pas en phase avec le projet de la ville et le projet urbain. Il convient donc de relancer un dossier d'enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique et d'enquête parcellaire, avec sans doute la perspective, à terme, de devoir lancer des procédures d'expropriation.

C'est ce dossier qui est aujourd'hui soumis au Bureau pour approbation, ce qui permettra de saisir le Préfet pour engager la procédure visant à obtenir un nouvel arrêté de déclaration d'utilité publique et un arrêté de cessibilité.

Jérôme Dholland

Puisqu'une demande de déclaration d'utilité publique va être lancée, il faut espérer qu'il n'y aura pas d'erreur de publicité, cette fois, parce que beaucoup de temps a été perdu en raison de la précédente procédure. Le projet reste délicat à plusieurs titres et en premier lieu sur les limites parcellaires, avec un certain nombre de riverains. De nombreuses grosses difficultés se présentent aussi aujourd'hui sur la notion de prix qu'ont la plupart des gens concernés à terme : leurs référentiels de prix ne sont pas les mêmes que ceux sur lesquels la commune base ses négociations, qu'elle a pourtant consolidées. Enfin, un travail est mené sur le pilotage du projet, qui est largement engagé, avec un suivi nécessaire, dans lequel la commune s'impliquera, mais en demandant l'avis de tous les services concernés pour mener à bien ce projet. Ceci se fera avec des éléments de concertation, une vraie négociation et en respectant toutes les étapes qui conviennent pour aller jusqu'à son terme. L'objectif est de 380 logements, dont 30 % de logements sociaux, ce qui représente une grande part des logements sociaux prévus dans le projet actuel de construction de logements sociaux de la commune. Le fait de différer la production retarde la ZAC et c'est préjudiciable, sur un foncier pour partie maîtrisé et sur ce qui reste à maîtriser aujourd'hui.

Il s'agit donc d'un gros dossier, qui demeure difficile et qu'il faut travailler ensemble. Le vote de cette délibération constitue une étape et il est demandé aux membres du Bureau de la voter tous ensemble.

La délibération n° 4 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 5 – Commission Aménagement – ZAC des Six-Croix 2 – Territoire de la commune de Donges – Attribution de la concession d'aménagement

Éric Provost

Il s'agit de l'extension de la première ZAC des Six-Croix. La création et l'extension de ce nouveau parc d'activité à l'est de l'agglomération sont stratégiques pour le développement économique. C'est dans ce cadre que le 8 décembre 2015, le Bureau communautaire a approuvé la création de la ZAC « Six-Croix 2 » sur le territoire, définissant à la fois le projet, son impact global, les surfaces cessibles et le cadre de réalisation par la procédure de ZAC.

Aujourd'hui, il paraît opportun que l'aménagement et la commercialisation de cette nouvelle zone d'activité soient réalisés au travers d'une concession d'aménagement que la CARENE envisage de confier à la SPL Sonadev Territoires publics. Cette dernière devra notamment engager les travaux de fouilles archéologiques qui ont été prescrits et les travaux de viabilisation, proposer un dossier de réalisation de la ZAC, finaliser la maîtrise foncière par voie de DUP, si nécessaire, et par l'acquisition de terrains auprès de la commune de Donges et de la CARENE, dans l'objectif de mettre les premiers terrains à la disposition des entreprises à compter du début de l'année 2017 afin de répondre notamment aux besoins des entreprises impactées par le projet de déviation de voie ferrée de Donges et qui souhaiteraient se réinstaller sur ce nouveau parc d'activité.

Il est proposé d'approuver la désignation de la SPL Sonadev Territoires publics comme concessionnaire de la ZAC, d'approuver le traité de concession, le bilan prévisionnel, le détail de la rémunération de l'aménageur, d'autoriser la signature de la concession d'aménagement avec la SPL Sonadev Territoires publics et d'autoriser la mobilisation par l'aménageur des subventions sur ce projet.

François Chéneau

La ville de Donges se réjouit de l'avancement de ce dossier. Il s'agit de la phase logique d'attribution de la concession à la Sonadev. C'est un enjeu pour le développement économique à l'est de la CARENE parce qu'il s'agit du seul site identifié où il est possible d'aménager des terrains destinés à des activités économiques à la porte est de la CARENE.

Le lieu est bien situé. C'est d'autant plus important que nous devons réfléchir à relocaliser un certain nombre d'entreprises situées près de la raffinerie et qui devront déménager en raison de la réalisation du contournement ferroviaire. Ces entreprises, dans leur majorité, souhaitent rester le plus près possible de la raffinerie, à Donges. Si la ZAC est aménagée lorsque les travaux de contournement commenceront, ce sera une solution intéressante pour un certain nombre d'entre elles qui ont besoin de rester à proximité de la raffinerie. Il s'agit donc d'un enjeu à la fois pour l'arrivée d'entreprises nouvelles mais aussi pour le maintien des entreprises qui doivent retrouver du foncier aménagé. Des entreprises intéressées par la future extension de la ZAC des Six-Croix se manifestent déjà auprès de nous. C'est pourquoi il y a lieu de se réjouir de l'avancement de cette procédure.

Éric Provost

Le fait d'avoir une procédure formalisée serait une bonne chose pour voir comment l'on gère cette forme de réservation des terrains, même si sur un plan légal, il n'est pas possible de mettre par écrit que l'on privilégie la réimplantation des entreprises. Une analyse des besoins et des souhaits de relocalisation des entreprises a sans doute déjà été réalisée, mais il faut bien gérer cela dans le temps pour qu'il n'y ait pas de mauvaises surprises à la fin. Il ne faudrait pas qu'une entreprise concernée par les relocalisations soit au titre de la raffinerie, soit au titre du développement de la voie ferrée se trouve dans une situation difficile. Il convient de gérer cela au plus près entre les entreprises, la Sonadev, les équipes du développement économique de la CARENE et la commune.

Antoine Bouvet

Dès le lendemain de la dernière réunion publique qui a eu lieu à Donges avec l'ensemble des entreprises de Bonne Nouvelle et de Jouy impactées par le tracé. Tout de suite après, rendez-vous a été pris avec SNCF Réseau, la CARENE et la CCI, qui venait en accompagnement à ces rendez-vous, afin d'identifier l'impact réel sur les entreprises et de savoir quel était leur besoin d'implantation. Les transporteurs, notamment, ont besoin d'être à proximité immédiate du site, d'autres entreprises demandent une proximité moindre sur le site des Six-Croix et certaines n'ont même pas le besoin impératif d'être localisées dans la zone des Six-Croix. Ce travail d'accompagnement a été réalisé de façon bilatérale avec chaque entreprise concernée. Une carte d'identité a été réalisée pour chacune d'elle. L'objectif de replacer en priorité les entreprises qui le souhaitent sur le site des Six-Croix 2. Dans le protocole signé par la CARENE, les autres collectivités territoriales, l'État et Total, c'est l'engagement que la CARENE a pris et auquel elle s'est déjà attelée.

La délibération n° 5 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 6 – Commission Aménagement – Parc d'activité Pornichet Atlantique – Territoire de la commune de Pornichet – Approbation des modalités de la mise à disposition de l'étude d'impact dans le cadre du projet de modification de la zone d'aménagement concerté

Éric Provost

Une partie des terrains initialement destinés à des activités économiques vont s'orienter plutôt vers du logement. Il est donc nécessaire de relancer une étude d'impact dans le cadre du projet de modification de la zone d'aménagement concerté. Cette délibération vise à informer le Bureau sur la manière dont cette procédure doit être proposée.

Il est demandé de valider les mesures d'information et de mise à disposition du public de cette étude d'impact : les publications habituelles dans la presse, la mise à disposition des documents en mairie et dès ce soir, une réunion publique à Pornichet dans le cadre de cette concertation réglementaire.

La délibération n° 6 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 7 – Commission Habitat – Financement de logement social – Construction neuve – Opération « l'Estran » à Pornichet – Subvention à Espace Domicile – Approbation et autorisation de signer une convention financière avec Espace Domicile – Garantie d'emprunts – Principe

Jérôme Dholland

Les délibérations n° 7 à 9 sont présentées conjointement. L'opération l'Estran, à Pornichet, s'inscrit dans le cadre d'un lotissement communal, avec la production de 17 logements locatifs sociaux dans un programme comprenant 14 collectifs (6 T2, 6 T3, 2 T4) et 3 maisons de type 4. Il s'agit d'un projet RT 2012 -10 % pour lequel un permis de construire a été finalisé le 5 novembre 2015, avec un démarrage de travaux imminent et donc, une subvention de la CARENE de 282 386 €. Il s'agit d'un terrain communal.

La délibération n° 7 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 8 – Commission Habitat – Financement de logement social – Construction neuve – Vente en l'état futur d'achèvement – Opération « Avenue Bonne Source » à Pornichet – Attribution de subvention à Espace Domicile – Approbation et autorisation de signer une convention financière avec Espace Domicile – Garantie d'emprunts – Principe

Jérôme Dholland

Il s'agit de 5 logements locatifs sociaux réalisés par Bâti Nantes vendus en VEFA à Espace Domicile dans le cadre d'une opération de 25 logements au total consistant dans la production globale de deux bâtiments de logements collectifs en R+2 et en R+1 pour les bâtiments B et C, et un en R+2. Les logements sociaux se verraient réunis autour d'une seule et même cage d'escalier, chaque logement bénéficiant d'un balcon terrasse, d'un parking souterrain et d'un local de rangement privatif.

Trois des cinq logements sociaux sont en PLUS et deux sont en PLAI. La subvention de la CARENE est de 57 319 €.

La délibération n° 8 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 9 – Commission Habitat – Financement de logement social – Construction neuve – Vente en l'état futur d'achèvement – Opération « Rond-point du Dauphin » à Pornichet – Attribution de subvention à Espace Domicile – Approbation et autorisation de signer une convention financière avec Espace Domicile – Garantie d'emprunt – Principe

Jérôme Dholland

La construction est confiée à Lamotte Constructeur. Cinq des neuf logements sont en PLUS et quatre en PLAI. Les bâtiments sont situés place du Maréchal Foch à Pornichet et sont répartis en R+1, R+2 et R+3. Le permis de construire a été obtenu le 29 décembre 2015. La livraison est prévue en 2018. La subvention proposée s'élève à 107 504 €.

Le Président

Il s'agit du rond-point où se trouvait le Dauphin.

La délibération n° 9 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 10 – Commission Habitat – Financement de logement social – Opération « Tricastel » à Saint-Nazaire – Garantie d'emprunt contracté par Silène auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) – Approbation de garantie d'emprunt

Jérôme Dholland

Cette délibération porte sur l'approbation d'une garantie d'emprunt contracté par Silène auprès de la Caisse des dépôts et consignations.

La délibération n° 10 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 11 – Commission Finances – Commande publique – Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la révision du Plan de déplacements urbains de la CARENE – Accord transactionnel tripartite avec les sociétés titulaires en groupement Inddigo et Terra 21 – Approbation et autorisation de signature

Martin Arnout

Il s'agit d'autoriser la signature d'un protocole d'accord entre la CARENE et les sociétés Inddigo et Terra 21 concernant le PDU, puisque ces sociétés avaient une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour ce plan de déplacement urbain. Apparemment, il y a eu des difficultés entre la maîtrise d'ouvrage et l'assistance à maîtrise d'ouvrage. Ce protocole d'accord vise à faire consentir à la CARENE de mettre fin à la mission du groupement et de payer 33 % du montant du marché global. En contrepartie, les deux sociétés s'engagent à renoncer à exécuter le reste de la mission et à transmettre l'ensemble des travaux qui ont été réalisés depuis le début.

La délibération n° 11 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 12 – Commission Personnel – Personnel – Création d'un poste de chargé de mission transition énergétique / plan climat air énergie territorial (PCAET)

Sylvie Cauchie

Les missions de ce poste seront notamment de finaliser, mettre en œuvre et animer la stratégie de développement des énergies renouvelables, d'assurer le suivi administratif du PCAET, de conduire et de réaliser des études et projets et d'effectuer des recherches de financement et de participer aux commissions « Transition énergétique et écologique ».

Ce poste fera l'objet d'un co-financement de la part de l'Ademe, qui le financera quasiment à 100 %.

La délibération n° 12 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 13 – Commission Personnel – Personnel – Création d'un poste de chargé de mission emploi-insertion

Sylvie Cauchie

Cette fonction était déjà assurée depuis le 1^{er} février 2015 par un agent non titulaire qui avait été recruté en CDD. Par cette délibération, il s'agit de créer un poste de chargé de mission sur trois ans de manière à pouvoir assumer les missions suivantes : la coordination territoriale de la relation entre les structures d'insertion et les employeurs, l'animation du partenariat économique local et le développement de coopérations avec les acteurs économiques, la mise en œuvre de la stratégie de la CARENE dans le champ de l'insertion par l'activité économique et le pilotage de la plateforme mobilité.

Ce poste sera rémunéré sur la base de la grille des attachés territoriaux et pourra bénéficier du régime indemnitaire applicable à ce grade.

La délibération n° 13 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 14 – Commission Personnel – Personnel – Création d'un poste de coordonnateur de projet culturel de territoire

Sylvie Cauchie

Il bénéficie également de financements du conseil départemental et des communes qui participent à la mise en œuvre de ce projet culturel de territoire (PCT).

La délibération n° 14 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 15 – Commission Personnel – Personnel – Participation de l'employeur au dispositif de prévoyance sociale complémentaire – Approbation des nouvelles tranches

Sylvie Cauchie

Depuis 2013, la CARENE a affirmé son souhait de participer au financement des contrats au titre du volet complémentaire santé dans le cadre de la procédure de labellisation et a fixé sa participation à hauteur de 15 € bruts par mois par agent. Depuis ce municipale, le Comité technique a régulièrement interpellé l'administration sur la mise en place d'une participation par tranche.

Il est proposé de fixer le montant de la participation selon 3 tranches de revenus :

- pour les revenus inférieurs 22 850 € : 21 € bruts ;
- pour les revenus entre 22 851 et 30 000 € : 18 € bruts ;
- pour les revenus supérieurs à 30 001 € : 15 € bruts.

Ce mécanisme a recueilli un avis favorable du Comité technique le 10 décembre 2015.

La délibération n° 15 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 16 – Commission Personnel – Personnel – Dispositions relatives aux ratios de promotion

Sylvie Cauchie

Pour 2016, qui est une année transitoire, il est proposé de fixer les ratios d'avancement à 100 % pour les agents de catégorie C. Les agents de catégorie B ne sont pas concernés, puisqu'il n'y avait pas d'avancement possible en 2016 du fait des règles statutaires. Pour les agents de catégorie A, les ratios sont fixés à 100 % sous réserve de la cohérence entre le grade et les fonctions (grade de directeur et d'ingénieur en chef ouverts aux collaborateurs ayant des responsabilités de directeur de service). L'application des ratios de 100 % ne sera pas automatique. Une appréciation du supérieur favorable à l'avancement de grade sera nécessaire. Il faudra également justifier d'une présence d'au moins six mois dans la collectivité.

Si le nombre d'avancements est limité par des règles statutaires, la sélection entre les différents collaborateurs se fera sur la base de la réussite à l'examen professionnel.

La liste définitive des agents proposés à l'avancement de grade sera arrêtée en Comité de direction élargi.

La délibération n° 16 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 17 – Commission Personnel – Personnel – Tableau des effectifs – Modification

Sylvie Cauchie

Le tableau des effectifs est modifié pour mettre les postes en concordance avec ces évolutions de carrière ou ces créations de poste.

La délibération n° 17 est adoptée à l'unanimité.

II – Informations

1. Recyclerie

Bernard Audric

En 2015, a été présentée au Bureau la possibilité de lancer une recyclerie. Une réflexion avait été menée pour déterminer s'il fallait lancer un appel à projets ou travailler avec les associations ou d'autres personnes qui avaient sollicité la CARENE, avec un dispositif privé d'insertion.

Les élus ont choisi l'appel à projets. Celui-ci sera lancé à la fin du mois de janvier. Il durera près de six semaines. Il est proposé de choisir soit une entreprise, soit une association, pour conventionner avec eux par délibération lors de la réunion du Conseil communautaire du 28 juin. Cela permettrait ensuite à l'association ou à l'entreprise privée retenue de travailler sur le sujet. Actuellement, l'activité de recyclerie n'existe pas sur le territoire de la CARENE. Depuis plusieurs années, la direction de la gestion des déchets avait à l'esprit qu'il y avait un manque sur le territoire. Il sera comblé avec cette recyclerie.

2. Informations diverses

Le Président

La Ville de Saint-Nazaire, les services de l'État, Jean-Luc Vercoutère et le maire de Saint-Nazaire ont accueilli 43 réfugiés le 1^{er} février, conformément à la volonté politique de la Ville de Saint-Nazaire et des trois associations qui ont été soutenues et validées auprès du ministère de l'Intérieur. La prochaine réunion du Conseil communautaire risque d'être animée sur le sujet, puisque la présence de M. Gauthier Bouchet, membre du Front national se sert toujours des instances publiques en présence de la presse pour s'en servir comme vitrine. Il est très probable qu'il fera une intervention à la CARENE sur le sujet des réfugiés ou de la laïcité...

Marie-Anne Halgand évoque une probabilité d'une manifestation de la CGPME au sujet de la CFE. Une réunion se tiendra le 26 janvier au soir. Elle en communiquera le contenu aux membres du Bureau par messagerie. Des échanges ont lieu à propos d'exemples précis et fournissent des arguments. C'est le cadre législatif qui fixe les seuils. Cela ne relève donc pas de la CARENE. Par conséquent, même s'il y a manifestation, tous les éléments sont disponibles pour permettre des réponses sérieuses et faire valoir la détermination ferme de la CARENE.

3. Présentation du projet de schéma directeur de co-voiturage

Jean-Jacques Lumeau

Martin Arnout a évoqué la dénonciation du marché relatif à l'accompagnement en matière de PDU, ce qui occasionne un retard sur une lecture globale. Il reste néanmoins que toutes les orientations d'un plan de déplacements urbains visent à favoriser tous les modes alternatifs à la voiture en termes de déplacements, qu'il s'agisse des déplacements pour les loisirs ou des déplacements professionnels. Même si le PDU prend un peu de retard, rien n'empêche de s'intéresser à des dispositifs tels que des plans de déplacements d'entreprise ou un schéma directeur de co-voiturage.

Le plan de déplacements d'entreprise a pour objet d'accompagner les entreprises du territoire à mieux organiser le transport de leurs salariés. Pour donner des leçons sur la manière dont on devrait utiliser au mieux un mode déplacements, il faut d'abord montrer l'exemple. À la CARENE, des démarches sont engagées. Mais aller vanter l'intérêt de ces démarches devant les entreprises sans que la collectivité porte elle-même un projet ambitieux pour son personnel ne serait pas très cohérent. La direction des ressources humaines, la Ville de Saint-Nazaire et éventuellement, les autres communes sont sollicitées pour mettre au point un tel projet, même si pour les autres communes, les problématiques sont différentes.

Nolwen Biche

➤ Contexte et objectifs

Contexte

En termes réglementaires, la loi de transition énergétique pour la croissance verte, votée en août 2015, impose la réalisation d'un schéma directeur des aires de co-voiturage. La CARENE ne souhaite pas s'en tenir à cela. Elle veut aller plus loin avec un schéma qui serait une sorte de feuille de route en matière de co-voiturage. Le co-voiturage en longue distance est déjà mis en place par un certain nombre de modèles économiques. Il n'est donc pas nécessaire que la CARENE développe le sujet. En revanche, elle peut jouer un rôle intéressant pour les trajets de courte distance, en particulier ceux du domicile au lieu de travail.

Aujourd'hui, sur le territoire de l'agglomération, sept aires sont labellisées. La labellisation de quatre autres aires est en cours, dont celle de Leclerc, qui vient d'être labellisée. Il existe un site Internet à l'échelle départementale, regroupé avec Nantes Métropole. La CARENE, Nantes Métropole et le département ont en effet choisi de fusionner leurs bases de données. Des animations en entreprise et auprès du grand public sont organisées avec un prestataire extérieur. La part du budget annexe des transports allouée au co-voiturage s'élève aujourd'hui à 60 000 €.

La CARENE a une convention de financement avec l'Ademe sur une durée de trois ans, avec un maximum de 147 000 €, répartis sur deux postes pour la promotion des modes actifs. Ces sujets doivent être travaillés de manière approfondie et un certain nombre d'actions sont financées.

La CARENE travaille également en partenariat avec Nantes Métropole et le département dans le cadre de comités techniques et de pilotage et de rencontres régulières.

Objectifs de développement du co-voiturage

Quatre leviers ont été identifiés, avec sept actions :

Levier 1 – poursuivre les aménagements de parkings de co-voiturage, à travers :

- action 1 : labellisation des aires (action phare) ;
- action 2 : signalement des emplacements réservés sur des parkings privés, en lien avec les plans de déplacements d'entreprise et qui peut donner lieu à des subventions de l'Ademe.

Levier 2 – poursuivre la sensibilisation :

- action 3 : communiquer lors de manifestation grand public, comme dans le cadre de la journée de la mobilité ;
- action 4 : communiquer /sensibiliser les entreprises et les salariés, en lien avec les plans de déplacements d'entreprise.

Ces deux actions sont financées par l'Ademe.

Levier 3 – encourager la mise en relation à travers le portail Loire-Atlantique, base de données unique, même si Nantes Métropole a aussi son propre portail. La CARENE a choisi de ne pas conventionner avec la métropole. Cela ne lui coûte

donc rien. Il s'agit de s'appuyer sur ce site Internet pour créer des communautés et le faire au maximum. C'est compliqué parce qu'aujourd'hui, de nombreux petits sites se développent partout. Il faut donc essayer de se concentrer au maximum pour avoir la base de données la plus large possible.

Levier 4 – assurer le suivi et l'évaluation :

- action 6 : connaissance de la pratique, ce qui n'est pas le cas actuellement. Il est envisagé de réaliser des enquêtes sur les aires de co-voiturage, mais aussi à partir de la base de données des inscrits sur le site Internet ;
- action 7 : veille et expérimentation. Le département, en particulier, est très moteur pour mener des expérimentations.

Pour ce qui concerne la première action, depuis 2008 - 2009, sept aires sont labellisées : parc d'activités de Brais, Intermarché et Perrière à La Chapelle-des-Marais, Pont Neuf et Giratoire de l'Angle à Besné, Pommeraye et Six-Croix à Donges. Quatre aires sont en cours de labellisation : celles de Leclerc (panneaux posés à Noël), du Théâtre et du Pré Hembert à Saint-Nazaire et de Gron, Air bleu, à Montoir-de-Bretagne.

Il est prévu de poursuivre la labellisation d'autres projets. Des discussions seront engagées avec les communes sur d'autres sites qu'elles pourraient avoir identifiés. Certains endroits sont déjà des lieux spontanément retenus par les co-voitureurs, qui pourraient être officialisés et sécurisés, puisque la sécurisation des sites est également un enjeu.

Pour la labellisation, on signale un parking de co-voiturage, qui peut d'ailleurs ne pas être entièrement dédié au co-voiturage. Des conventions prévoient que l'entretien courant reste à la charge du gestionnaire, en particulier de la commune, et que la fourniture et l'entretien de la signalétique sont à 50 % à la charge de la CARENE et du département, respectivement. Ces conventions sont reconductibles tacitement pour une durée d'un an.

Aujourd'hui, les conventions ne prévoient pas l'aménagement physique des parkings. Seuls des panneaux sont posés. Le schéma directeur pourrait permettre d'aller plus loin à travers le financement et le subventionnement de l'aménagement de parkings. Les modalités de financement restent à approfondir, mais cela permettrait d'inciter chaque commune à localiser différentes aires.

À ce jour, c'est le département qui a posé tous les panneaux sur les aires de la CARENE, qui n'avait pas de marché de signalisation. Il lui appartient maintenant de poser les panneaux via le marché à bons de commande de signalisation verticale et horizontale.

La liste des aires devra être validée dans le schéma directeur. Cela permettrait également de valider les parkings susceptibles d'être aménagés et subventionnés. Si de nouvelles aires sont à inscrire, un échange formel devra valider leur inscription et l'aménagement de parkings qui éventuellement y seraient liés.

En termes d'entretien courant, le nettoyage de la signalétique est à la charge de la commune et du gestionnaire des espaces publics et des panneaux du service des transports et du patrimoine.

Pour ce qui concerne le financement, la signalisation a un coût très variable en fonction de l'aire. Sur le parking du Théâtre, à Saint-Nazaire, elle a coûté par exemple quelques centaines d'euros. À l'inverse, sur le parking du Pré Hembert, qui doit être identifié comme un véritable parking relais, la fourniture de panneaux est beaucoup plus importante.

Le fonds de concours pour l'aménagement de parkings est éligible pour les parkings publics, inscrits au schéma directeur. Il est projeté de financer 20 % du coût des investissements avec un maximum de 50 000 € et un minimum de 10 000 €, plafonnés à 50 % du total du projet. Le plafond peut être révisé en fonction du nombre de projets, sachant que la CARENE n'est pas en mesure de financer énormément de projets sur une année.

Le calendrier du schéma directeur des aires de co-voiturage est en forte interaction avec la démarche de plans de déplacements d'entreprise. Après cette présentation au Bureau communautaire, le projet sera présenté en réunion des

DGS le 4 février, puis en commission des grands services publics, le 23 février. Une réunion spécifique avec chaque commune sera organisée entre les mois de mars et de mai, pour une proposition de délibération en Conseil communautaire à la fin du mois de juin.

Eric Provost

La proximité des arrêts de bus ne pourrait-elle pas être prise en compte comme critère de choix des sites où implanter des aires de co-voiturage ? Les passagers prennent souvent le bus pour aller rejoindre leur co-voitureur.

Nolwen Biche

Cela fait partie des réflexions qui sont menées en particulier sur le territoire de Nantes Métropole. Ils l'ont déjà mis en place mais cela a été un échec. Personne n'arrivait avec les transports en commun. Ce sont en général des personnes qui viennent d'un endroit assez éloigné, qui n'est pas forcément desservi par les transports en commun, et qui prennent leur voiture pour rejoindre le co-voitureur. Dans certaines configurations, comme à l'entrée de Montoir, avec l'arrêt Albert-Schweitzer, il pourrait y avoir un lien entre l'usage des transports en commun et du co-voiturage. Mais cela dépend beaucoup du contexte de chaque aire de co-voiturage.

Jean-Jacques Lumeau

On les appelle d'ailleurs plutôt des parkings-relais.

Si les communes ont d'autres propositions à faire, elles seront écoutées, mais il faudra néanmoins définir un schéma. Il y a une contrainte sur l'accompagnement financier de la CARENE et les demandes ne peuvent pas être trop nombreuses. En effet, cette solution est différente de la pratique précédente, où la CARENE ne finançait quasiment rien, sauf la signalétique, ce qui représentait une somme assez dérisoire par rapport à l'investissement lié à ce type d'équipements. Aujourd'hui, la CARENE apportera davantage de financements dans la voirie, dans le cadre d'une démarche de portage plus intercommunal. Il faut aussi observer les habitudes, parce que certaines aires de co-voiturage se sont mises en place à l'initiative des automobilistes. Il ne faudrait sans doute pas les supprimer, mais les organiser et les conforter. Mais il ne faudrait pas que compte tenu du fait que la CARENE accompagne les travaux de voirie sur des parkings destinés au co-voiturage, les communes soient tentées de dire que tous les parkings sont des aires de co-voiturage !

François Chéneau

La presse faisait état récemment du parking d'un commerce situé dans la communauté de communes Loire et Sillon qui avait été répertorié comme aire de co-voiturage officielle et où le commerçant a décidé de poser des barrières pour empêcher l'accès en dehors des heures d'ouverture du magasin. Il s'agit de l'Intermarché de Savenay. C'est un parking privé. C'est dommage, parce que l'endroit est intéressant : il est proche de la gare et de la voie express. Il serait bien de négocier avec les propriétaires privés. Des comportements comme celui de ce commerçant sont regrettables.

Sylvie Cauchie

Mais il ne resterait que peu de places pour les clients. Lorsque l'on voit combien les aires de stationnement sont remplies du fait de la proximité de la gare, à Savenay, et que les voitures se garent de plus en plus loin, on peut s'interroger sur la disponibilité des places pour les clients. Il y a peut-être des compromis à trouver : on pourrait définir un certain nombre de places.

Le Président

On peut comprendre ce type de comportement. Le Super U situé dans le quartier du Petit Caporal, dans l'hyper centre de Saint-Nazaire, a été lui aussi obligé d'installer des barrières parce que le lundi matin, il y avait une quarantaine de

voitures qui y avaient stationné tout le week-end. Pourtant, ce n'est pas près de la gare. De même, la cité sanitaire se pose sérieusement la question d'une réglementation de son parking, quelle qu'elle soit et pas nécessairement sous forme payante. C'est un parking relais qui ne porte pas son nom, le long de la ligne d'hélicoptère. Ce sont des comportements qui sont compliqués à gérer.

La question se pose aussi sur le site du nouveau Burger King.

Nolwen Biche

Une aire vient précisément d'y être labellisée, en partenariat avec Leclerc, qui était même moteur dans l'affaire, puisqu'il y voyait son intérêt.

Le Président

En effet, parce que c'était un parking relais qui ne portait pas son nom, tout le long du rond-point.

Nolwen Biche

De plus, cela permettait à Leclerc d'orienter l'endroit où il voulait faire stationner les co-voitureurs. C'est aussi une question d'image, qui est relayée positivement auprès du public.

Le problème de l'Intermarché de Savenay se pose aussi à Pornichet. L'Intermarché de Pornichet est un site très intéressant pour l'implantation d'une aire de co-voiturage, mais en période estivale, cela risque d'être problématique. Le gérant d'Intermarché y serait a priori très favorable, mais la question de la pertinence de cette position se pose.

Il est important de prendre en compte l'ensemble de ces considérations dans les échanges avec les communes et de valider conjointement les choix, pour qu'elles orientent aussi le service de la CARENE vers les personnes à rencontrer.

4. Présentation de la démarche de plan de déplacements d'entreprise

Nolwen Biche

Des actions ont déjà été conduites au préalable dans ce cadre. Une convention a ainsi été passée avec la STRAN, qui permettait une gratuité d'un mois. Quelques entreprises en ont bénéficié à l'échelle de la CARENE. Il s'agit aujourd'hui de relancer la démarche et d'étoffer l'accompagnement des entreprises dans la démarche de plan de déplacements typique, mais aussi en termes d'aides qui leur sont proposées.

Le plan de déplacements d'entreprise vise les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et a pour objectif d'optimiser les déplacements, les déplacements liés à l'activité professionnelle mais aussi les déplacements des fournisseurs et des visiteurs de l'entreprise.

La loi relative à la transition énergétique et à la croissance verte prévoit la publication, en janvier 2018, d'un décret obligeant les entreprises de plus de 100 salariés à réaliser un plan de mobilité. Pour l'instant, il n'y a pas eu de décret. Si la CARENE devait accompagner des entreprises sur le secteur, elle reverrait sa manière de faire. Pour l'instant, elle se concentre sur des entreprises volontaires et sur celles avec lesquelles elle a déjà commencé à travailler.

Elle s'appuie pour cela sur un certain nombre de documents locaux : le PDU, en cours de révision, mais aussi le plan « climat – énergie » territorial, qui valorise l'accompagnement des acteurs économiques dans les démarches durables, la démarche d'écologie industrielle, dans laquelle la mobilité, aujourd'hui, n'est pas intégrée, mais à laquelle les entreprises semblent s'intéresser, et le plan de protection de l'atmosphère. La CARENE est aussi liée par convention à l'Ademe sur la même enveloppe financière que pour le co-voiturage.

Le conseil en mobilité consiste à accompagner les entreprises dans la démarche. Il s'agit bien d'accompagner et non d'agir à leur place, ceci avec un appui méthodologique et technique pour les aider à constituer un groupe de travail PDE, à réaliser du diagnostic, avec la géolocalisation des salariés et l'identification du potentiel par mode de transport et à réaliser une enquête en leur fournissant des outils de diagnostic. Le diagnostic est une phase lourde pour les entreprises dans un plan de déplacements. Il ne faut donc pas alourdir cette démarche et leur proposer des outils qui leur permettent de ne pas y passer trop de temps et d'en venir rapidement à la mise en place d'actions. Le service les aidera aussi dans la définition et le suivi des actions, puis le suivi et l'évaluation de la démarche. Ceci n'avait pas été fait auparavant. Il est difficile d'opérer un suivi et il est important, pour la collectivité, d'avoir un retour sur ce qui a été engagé, donc que les entreprises puissent transmettre des indicateurs par la suite. L'objectif est de labelliser les entreprises qui ont une démarche de mobilité durable. La CARENE met à leur disposition des outils et des moyens : aides financières éco-mobiles, « bons plans », supports de communication, puisque certaines entreprises ne sont pas équipées pour communiquer auprès de leurs salariés, animation et sensibilisation auprès des salariés ainsi que formation et animation des référents mobilité. En effet, il importe d'avoir un référent qui suive la démarche. Il faut donc d'abord l'y former. La CARENE réfléchit actuellement à une possibilité de mutualiser les formations avec d'autres agglomérations, comme La Roche-sur-Yon.

Des partenariats ont été conclus avec l'Ademe, qui a mis en place un groupe de travail, le département de Loire-Atlantique et Nantes Métropole. Nantes Métropole est un appui parce que cette collectivité a beaucoup d'expérience et qu'elle est prête à fournir à la CARENE tous les outils dont elle dispose. La CARENE souhaiterait aussi s'appuyer sur le tissu local existant pour des démarches éco-mobiles telles que le développement du vélo avec Place au vélo, avec Sport pour tous et d'autres associations.

Jean-Jacques Lumeau

Il y a aussi un partenariat avec la CCI, qui est un relais important dans le monde de l'entreprise. Dans un plan de déplacements d'une entreprise de l'intercommunalité de Grenoble, par exemple, la CCI avait en quelque sorte joué le rôle de fer de lance en expliquant que les chefs d'entreprise ne sont pas des philanthropes et qu'il faut leur montrer que le plan de déplacements d'entreprise présente un intérêt pour eux. Parmi les arguments utilisés, la valorisation foncière générée à terme par la libération des places de stationnement. Avec cet argument, la CCI avait reçu de la part des entreprises une écoute plus qu'attentive.

Nolwen Biche

Pour ce qui concerne les cibles, il importe que les entreprises soient volontaires et prêtes à s'engager. Sachant qu'elles conventionnent avec la CARENE, elles doivent aller au bout de la démarche. Un travail conjoint est effectué avec la direction de l'action économique pour impliquer la CCI dans le dispositif, avec l'organisation d'une première réunion du groupe de travail afin de présenter et de lancer la démarche à l'échelle de la CARENE. Il faut aussi procéder à une sensibilisation dans le cadre du plan « climat – énergie » territorial sur les parcs d'activité de Brais, Cadréan et des Six-Croix, en relançant ce qui a déjà été amorcé, dans la zone industrialo-portuaire, via les démarches d'écologie industrielle, et dans certaines entreprises à fort potentiel comme la cité sanitaire, où il convient de relancer les actions déjà engagées. Enfin, il faut sensibiliser les entreprises qui ont des contraintes de stationnement, sur lesquelles il serait possible de s'appuyer pour mettre en place des solutions innovantes.

La démarche passe par quatre étapes : lancement, diagnostic, plan d'actions, suivi et évaluation. En termes de boîte à outils, la CARENE souhaite proposer aux entreprises des « bons plans » de PDE et une labellisation « mobilité durable ».

Les « bons plans » sont des réductions tarifaires pour la promotion de modes éco-mobiles, la mise à disposition d'outils de sensibilisation ou de communication et des prestations d'animation. Pour en bénéficier, l'entreprise doit conventionner avec la CARENE. Ces mesures seront financées par le budget annexe des transports.

En matière de co-voiturage, la CARENE proposera aux entreprises des panneaux indiquant les places réservées pour les co-voitureurs. Elle envisage aussi de leur proposer des animations, avec la création d'une communauté pour leurs salariés sur le site Internet et pour mettre les salariés en relation, ainsi que des outils de communication.

En termes de transports en commun, une offre d'essai d'un mois sur le réseau de la STRAN permettra au salarié de tester la formule gratuitement. L'entreprise prendra obligatoirement 50 % à sa charge et la CARENE se substituera à elle pour prendre en charge les 50 % restant. Cette mesure s'applique uniquement aux nouveaux abonnés. Le bilan est donc plutôt positif pour la CARENE, parce que cela ne lui coûte pas beaucoup d'argent. Par ailleurs, le réseau TER des Pays-de-la-Loire propose une semaine de trajets gratuite prise en charge à 100 % par la SNCF. Il convient d'en faire la promotion parce que ce n'est pas très connu et de mettre à disposition des outils de sensibilisation.

En ce qui concerne les modes actifs, c'est-à-dire le vélo et la marche à pied, la démarche de PDE sera intégrée dans la politique en faveur du vélo et le schéma directeur qui sont en cours, pour proposer des mesures intéressantes pour les entreprises.

L'idée de labellisation « mobilité durable » consiste à valoriser les entreprises sous forme de challenge ou dès lors qu'elles répondent à certains critères. L'agglomération rennaise a mis ce dispositif en place, qui a beaucoup de succès. Une fois que les entreprises ont obtenu le label, elles veulent absolument le conserver et sont donc très motivées pour mener des actions d'une année sur l'autre. La labellisation présente plusieurs avantages : elle dynamise la démarche de PDE et la mise en œuvre d'actions et pour la CARENE, elle maintient aussi le suivi et la démarche dans le temps. L'attribution d'avantages supplémentaires pour les entreprises labellisées est envisagée, sous forme de cadeaux, de défis entre entreprises pour distinguer les meilleures d'entre elles. Il convient pour cela de définir des critères, sachant que les entreprises sont implantées sur des territoires très différents. Il s'agit de valoriser les entreprises qui ont peu de moyens de valoriser leurs déplacements, mais qui lancent néanmoins des actions alors qu'elles ne sont pas desservies par les transports en commun, par exemple. La date de lancement de la labellisation, le processus et les modalités de communication font l'objet d'une réflexion.

S'agissant de l'impact financier des PDE pour la CARENE, des outils de communication au lancement doivent être créés. Cela fait partie de la communication habituelle des transports. Les panneaux « co-voiturage » coûtent moins de 200 € par panneau. Les prestations d'animation s'élèvent à 500 € par demi-journée. L'offre STRAN a un impact plutôt positif sur les recettes de la CARENE, puisqu'elle générera de nouveaux abonnés. Le coût de l'aide aux entreprises pour les vélos n'est pas encore connu. Enfin, il faudra financer quelques formations par an pour les référents mobilité. L'investissement financier est donc minime et est déjà intégré au budget annexe des transports de 2016.

Le calendrier est établi en forte interaction avec celui du schéma directeur de co-voiturage. La démarche de PDE serait présentée le 8 mars à la commission des grands services publics, le 16 mars, à la commission développement économique, puisque le dispositif est très lié aux actions économiques de la CARENE, et de soumettre une délibération au Conseil communautaire le 29 mars.

Jean-Jacques Lumeau

La période de gratuité de l'offre STRAN pour les entreprises qui entreront dans le dispositif est d'un mois. Est-ce qu'en un mois, on peut vraiment juger de la pertinence d'un mode de déplacement ? La période de gratuité ne devrait-elle pas être allongée, de manière à permettre aux salariés de se rendre compte de l'économie de carburant qu'ils peuvent faire ? L'extension de la période ne représente pas de coût et peut au contraire donner la possibilité de capter de nouveaux clients et usagers de la STRAN. Lors de l'ouverture de la cité sanitaire, un mois de gratuité avait été offert, mais cela n'a pas produit les effets escomptés. Il n'est pas certain que ce soit dû à la durée du dispositif, mais un mois peut paraître un peu court pour se rendre compte de ses répercussions sur le budget d'une famille en termes d'économies de carburant et des avantages de l'utilisation d'un réseau de transports collectifs.

Le Président

La proposition de Jean-Jacques Lumeau est d'étendre la durée du dispositif à trois mois, ce qui aurait pour conséquence une perte de recettes.

Jean-Jacques Lumeau

Pas vraiment, puisque les salariés qui en bénéficieraient ne sont pas des clients de la STRAN, aujourd'hui, et ne le deviendraient certainement pas demain s'ils ne faisaient pas l'objet d'une démarche incitative. Pour la STRAN, c'est donc une opportunité d'avoir de nouveaux clients.

Le Président

Antoine Bouvet indique que l'enjeu financier ne constitue pas un critère important, compte tenu de sa modicité.

Martin Arnout

La durée d'un mois est peut-être trop courte pour observer des incidences, mais il n'est pas certain que trois mois suffisent pour voir les effets. Par ailleurs, cela pose une question d'équité. Le fait que certaines personnes aient un abonnement gratuit pendant trois mois n'est pas négligeable. On peut comprendre que pour habituer les gens, il faut leur proposer une mesure incitative, mais en l'occurrence, elle serait un peu grosse.

Nolwen Biche

Pour les précédentes conventions, il a été constaté qu'à l'issue de la période de gratuité, plus de 50 % des personnes qui avait testé les transports en commun pendant un mois restaient abonnées dans les trois mois qui suivaient et six mois après, le nombre était encore le même. Il est difficile de savoir si le fait d'étendre la période de test permettrait de mieux capter les gens. La CARENE ne dispose ni des données ni des outils nécessaires pour le déterminer.

Sylvie Cauchie

La question est de savoir si un mois suffit pour prendre l'habitude de s'installer dans un fonctionnement. Mais on peut aussi se demander si une offre de gratuité pendant trois mois n'est pas trop généreuse.

Le Président

Pour couper la poire en deux, il est proposé d'annoncer une durée de deux mois gratuits, à l'issue desquels un bilan pourra être tiré. Le Bureau approuve cette proposition.

Alain Manara

Les entreprises de la zone industrialo-portuaire ont-elles été contactées ? Il y a un gros potentiel. Avec le surcroît de travail actuel, aux Chantiers, il n'y a plus de places pour se garer, le matin.

Antoine Bouvet

STX a fait l'objet de nombreuses interventions, avant le lancement d'hélYce, puis juste après et même un an après. Il y aura encore des interventions. Cela se faisait essentiellement dans les restaurants d'entreprise, à midi.

Alain Manara

La question portait davantage sur le co-voiturage. Les heures d'embauche sont variables. Le matin, elles s'étalent de 6h30 à 9h30 et l'après-midi, les sorties ont lieu de 15h30 à 18h30. Il existe des aires de co-voiturage à l'extérieur, mais il serait bon de prévoir une ou plusieurs aires dans la zone industrialo-portuaire pour permettre aux co-voitureurs de

trouver une place de parking. Le parking d'Aerolia, qui est pourtant fermé, est saturé. Beaucoup de gens se garent à l'extérieur. Dédier un parking au co-voiturage pourrait favoriser cette pratique. Il y a aussi un défaut de communication dans les entreprises à ce sujet. Certains collègues font du co-voiturage, mais de leur propre initiative, avec les collègues qu'ils connaissent et qui habitent à proximité de chez eux, alors que d'autres collègues, qui sont plus isolés, pourraient aussi en bénéficier.

Éric Provost

Il est vrai que le potentiel est énorme dans les entreprises industrielles. Dans neuf véhicules sur dix, il n'y a qu'une seule personne. Au-delà de la sensibilisation des entreprises, il serait bien d'étudier également les blocages sur le plan sociologique. Ce ne sont pas les gens qui doivent aller chercher les enfants à l'école en sortant du travail qui gênent. Il y a sans doute des freins à identifier pour progresser dans la solution.

Nolwen Biche

Dans la zone industrialo-portuaire, la démarche PDE sera lancée à travers une grande animation sur le co-voiturage pour favoriser la mise en relation des différentes entreprises. Le prestataire d'animations de co-voiturage est assez doué pour lever les freins et communiquer sur les avantages que cela peut représenter pour les salariés. L'idée consiste à se joindre à un café de l'écologie industrielle, qui regroupe un certain nombre d'acteurs, pour pouvoir présenter cette démarche et mettre en place des animations dans les entreprises, en associant cela à des places réservées pour le co-voiturage dans les entreprises afin de favoriser les co-voitureurs.

Jean-Jacques Lumeau

À cet égard, l'implication de la CCI est importante, parce qu'il s'agit de foncier qui est dédié à l'automobile. Si des employés venaient en co-voiturage, cela limiterait le nombre de places utilisées et à terme, cela permettrait de valoriser un foncier rendu disponible. La CARENE doit être force de proposition dans ce sens. Lors de la mise en place du stationnement réglementé à Saint-Nazaire, la Ville souhaitait être plus volontariste sur l'accès du parking par les employés de la mairie. Le contexte a fait qu'il n'a pas été possible d'aller très loin. Mais la question qui était soumise à l'époque était de savoir si les places ou une partie des places de ce parking ne devaient pas être réservées à ceux qui pratiquent le co-voiturage, quelle que soit l'heure à laquelle ils arrivent, sachant qu'aujourd'hui, c'est le premier arrivé qui gagne, sachant qu'il y a moins de places que d'employés à la mairie. Pour que ces mesures incitatives soient portées au sein de l'entreprise, il faut avant tout convaincre le responsable de l'entreprise, quel que soit son grade, de l'intérêt de la démarche de PDE pour lui. C'est en cela que le soutien du monde économique est nécessaire, sinon les collectivités locales seront les seules à parler de pratiques plus vertueuses que l'utilisation des automobiles par des individus seuls. Il faut un accompagnement parce que cette dynamique doit se mettre en place à différents niveaux pour être vraiment opérante.

5. Point sur la tarification solidaire

Jean-Jacques Lumeau

1 383 dossiers de demande de tarification solidaire ont été signalés par le directeur général de la STRAN. Ce chiffre paraît faible par rapport à ceux qui prévalaient sur la seule ville de Saint-Nazaire. En réalité, « dossier » ne veut pas dire « utilisateur ». Le dossier est déposé pour une famille entière et la moyenne des demandes par famille est de 2,36 personnes. Le nombre d'abonnés à la tarification solidaire est donc de plus de 3 700, dont 60 % se trouvent dans la tranche 2 et le reste est réparti de façon équivalente entre la tranche 1 et la tranche 3. La majorité des bénéficiaires se situe donc dans le revenu médian de la tarification solidaire. Les habitants de Saint-Nazaire en représentent une forte proportion, mais les autres communes sont bénéficiaires du dispositif, même si le démarrage a été plus lent. Ce n'est qu'à Saint-André-des-Eaux et à Besné qu'aucune demande n'a encore été enregistrée.

6. Finances : présentation du budget primitif 2016

Michèle Combelles

Cette présentation du BP est préalable à celle qui sera faite au Conseil communautaire à la fin du mois de mars. Au stade actuel, il s'agit d'un projet de budget, même si la démarche de préparation est très largement avancée. Elle a débuté au mois de septembre, avec la formulation des demandes des différents directeurs, en lien avec les élus en charge de leurs politiques. S'en sont suivis un certain nombre d'échanges et d'arbitrages pour en arriver au résultat objet de cette présentation. Ce n'est donc qu'un projet, qui est extrêmement avancé mais toujours amendable.

Hervé Gavou

La présentation se décline en trois parties : les budgets consolidés au stade du budget primitif, le budget principal et les principaux budgets annexes.

➤ Budgets consolidés

La structure du budget de la CARENE est très éclatée, avec neuf budgets, mais qui mobilisent plus de 214 M€, au stade du budget primitif, au profit du territoire. Les cinq principaux budgets sont le budget principal, celui des transports et déplacements, celui de l'assainissement collectif, celui de l'eau et celui de la collecte et du traitement des déchets.

➤ Budget principal

La structure du budget principal est inchangée par rapport à l'année 2015. Les dépenses réelles de fonctionnement s'élèvent à plus de 82 M€, dont 70 % sont des reversements de fiscalité au bénéfice des communes et la péréquation avec le FPIC.

Par rapport au budget de 2015, les dépenses réelles augmentent de plus de 4 M€. L'évolution la plus importante est celle de la contribution à la péréquation, à la fois dans la composante de versement du FPIC à l'État et dans sa composante de solidarité envers les communes. Le deuxième poste d'évolution est celui des subventions aux aménagements de la ZAC des Écotais et la concession du centre-ville de Saint-Nazaire. Les autres variations représentent 1,7 M€. La variation totale est de 2,22 %.

Éric Provost

À quel moment le calcul du FPIC sera-t-il révisé, une fois que le premier dispositif atteindra le niveau maximum de contribution ? Les situations ne sont pas figées, mais la richesse ou la pauvreté des villes peut évoluer dans le temps.

Michèle Combelles

S'agissant du dispositif au niveau national, le calcul des contributions des différents territoires est réalisé chaque année en fonction des critères qui sont pris en compte et de la valeur des critères à l'année considérée. Mais sachant que cette année, la carte intercommunale sera modifiée, en particulier en région parisienne et à Marseille, il peut se produire un effet d'augmentation.

Martin Arnout

En son temps, Olivier Richard était monté au créneau sur le sujet, mais en vain. Il faudrait trouver le moyen d'exprimer le mécontentement des élus devant ce FPIC, qui est complètement injuste et qui risque de l'être de plus en plus. Un palier va être atteint, certes, et l'augmentation devrait cesser, mais cela représente tout de même des montants assez conséquents pour les communes et la CARENE.

Le Président

Une communication pourrait être présentée lors du Conseil communautaire et relayée aux parlementaires, en interpellant le gouvernement.

Martin Arnout

Une autre approche est possible. La DGF doit être revue et on peut imaginer que le FPIC le soit également. Il faudrait d'abord avoir de l'information sur ce qui va se faire, sur les marges de manœuvre de modification que le ministère des Finances imagine lui-même puisque techniquement, cela dépend plus de Bercy, aujourd'hui. Cela peut aussi passer par le réseau des collectivités locales. Une autre possibilité est de profiter des contacts qui vont avoir lieu entre le Président de la CARENE et certains ministres.

Présenter une communication aux parlementaires et au gouvernement est un risque, parce qu'il est probable qu'elle ne sera suivie d'aucun effet, comme cela s'est produit précédemment : Marylise Lebranchu n'avait rien voulu savoir. Il y a un risque de blocage. Pour être efficace, il vaudrait mieux essayer de jouer sur d'éventuelles modifications, s'il en est prévu, et de faire entendre que les collectivités locales qui, comme la CARENE, sont industrialisées, ont été lourdement pénalisées. Des regroupements vont s'opérer dans le Sud, qui sortiront peut-être de ce dispositif et dès lors, les autres paieront davantage. Il y a peut-être lieu d'établir une stratégie.

Le Président

Les réseaux professionnels de DGS ou de DGA peuvent être mobilisés pour rechercher des informations à Bercy, mais on peut peut-être jouer sur les deux tableaux. La CARENE peut tout à fait procéder à une communication interne, devant la presse, pour faire état de l'inquiétude de la collectivité dans la gestion sereine de ses besoins, et en même temps, approcher le ministère des Finances, même s'il semble compliqué d'apporter des modifications.

Martin Arnout

On pressent que les dotations de l'État vont diminuer pour la CARENE. Pour les communes, la DGF sera modifiée dans une moindre mesure et parfois, de façon positive. Mais mettre l'accent sur le FPIC pourrait permettre à la CARENE de mieux se faire entendre, dans la prévision d'une diminution des dotations de l'État.

Éric Provost

La CARENE a depuis longtemps fait des efforts de regroupement de communes. Certaines communes ne perdront pas en richesse ou gagner en pauvreté, mais devoir payer davantage par le jeu d'un simple palier administratif est assez incroyable. Il faudrait profiter de cette opportunité pour relancer le débat et éventuellement, déplacer le curseur sur d'autres sujets.

Marie-Anne Halgand

À chaque vote de budget, la commune de Saint-Joachim s'exprime dans ce sens, au sujet de la DGF comme au sujet du FPIC. Cela a atténué les effets dévastateurs pour les communes par rapport à la compensation de solidarité, certes. On peut interpellier les parlementaires et prendre rendez-vous à Paris, mais il faut sans arrêt marteler, dire et redire encore

que ce dispositif est complètement injuste pour la CARENE sous prétexte que l'activité industrialo-portuaire génère une certaine richesse sur le territoire.

Le Président

Martin Arnout et Marie-Anne Halgand pourront faire une intervention politique pendant la séance du Conseil communautaire, qui pourra être relayée auprès du cabinet du ministre et aux deux parlementaires qui représentent le territoire. Il existe également une autre fenêtre de tir, même si un remaniement ministériel est annoncé.

Hervé Gavou

Au-delà de ces deux importantes variations issues du projet d'agglomération, notamment en ce qui concerne la concession du centre-ville, les autres variations représentent un peu plus de 1,7 M€. Ce sont normalement 790 000 € de variation, avec une économie sur l'étude d'optimisation de la Tascom qui avait été présentée au budget de 2015 mais qui n'a pas été payée. Il s'agit d'une rémunération au pourcentage du produit supplémentaire obtenu. Cette évaluation est en forte diminution. La dépense a donc également été ajustée. Diverses autres petites actions n'ont pas été renouvelées.

Les nouvelles compétences de la CARENE génèrent des dépenses supplémentaires, parmi lesquelles les études sur le PLUI et le remboursement des études sur les PLU des communes, évaluées à 310 000 €, et les actions du projet culture de territoire, évaluées à 145 000 €.

Les autres dépenses supplémentaires sont les études sur le projet social urbain de territoire du PRIR, pour 384 000 €, la formation des collaborateurs, pour 49 000 € et des éléments sur le développement durable (rendez-vous annuel et élaboration du PCAET), pour 26 000 €.

Michèle Combelles

Les études sur le projet social urbain du PRIR devraient être subventionnées à 80 % par le conseil départemental.

Hervé Gavou

Les charges diverses de gestion courante sont essentiellement les subventions versées aux partenaires de la CARENE. Elles sont en augmentation de 184 000 €, soit 3,24 %. Les charges qui augmentent sont l'enveloppe pour le soutien au plan de lutte contre les espèces invasives, la subvention pour l'accompagnement de l'amélioration de l'habitat, la subvention du déficit du budget annexe Immobilier d'entreprises, la subvention au VIP, qui est liée à la mécanique du contrat lui-même, et les subventions au développement économique pour les projets innovants. Les diminutions de charges sont liées aux efforts de gestion qui ont été demandés au Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, qui débouchent sur une diminution de la subvention de 42 000 €, et à un ajustement des frais de mission des élus pour 4 000 €.

Les charges de personnel en brut évoluent de 662 000 €, soit plus de 7 %. En termes de masse salariale, l'évolution nette, avec les mutualisations et l'effort de recherche de financements, est l'élément marquant des deux derniers exercices, avec, cette année une prévision de +386 000 €, soit un peu plus de 5 %. Si l'on raisonne à périmètre constant et uniquement sur le net, la variation est de 95 000 €. Les effets des recrutements décidés en 2015 représentent 79 € en net. Les nouvelles compétences et mutualisations représentent 83 000 €, avec les instructeurs de l'ADS, l'assistant de projet de PLUI et la coordinatrice pour le projet culturel de territoire.

Le coût global net des besoins nouveaux en termes de personnel s'élève à 101 000 €, comprenant un chef de projet « infrastructures », une assistante « habitat » pour la plateforme Écorénove et le Spanc, une chargée d'animation du PLIE. Par ailleurs, le chargé de mission « randonnée », le chargé de mission « énergie » et un acheteur sont intégralement couverts soit par des subventions, soit par une refacturation. Une ligne est prévue pour les renforts et remplacements de longue durée, pour 28 000 €.

En ce qui concerne les recettes, le budget de la CARENE, comme celui des communes, est marqué par une diminution des dotations de l'État de 3,7 %, soit près de 4 %, qui est équilibrée par la dynamique des recettes fiscales, qui amène globalement à une stabilité des recettes. Dans le détail, la cotisation foncière des entreprises reste très dynamique sur le territoire, avec +3,4 %. Il s'agit d'une évaluation sur la base des plus gros contributeurs du territoire, à ce stade, puisqu'il n'y a pas eu de notification. La cotisation à la valeur ajoutée des entreprises est évaluée à 10,207 M€, selon la notification de l'État. L'imposition forfaitaire sur les entreprises est à 3,8 M€. Le produit de la taxe d'habitation était de 16,152 M€ en 2015, ce qui était étonnant. La prévision pour 2016 a été évaluée avec prudence, en se fondant sur la dynamique des bases et l'augmentation forfaitaire.

Les soldes d'épargne diminuent en conséquence, avec une épargne de gestion de 16,231 M€. Les intérêts de la dette diminuent également, de même que le capital, dans la mesure où il n'y a pas eu d'endettement supplémentaire sur le budget principal. L'épargne nette s'élève à 13 M€.

En termes d'investissements, les dépenses d'équipement représentent près de 28 M€ du budget primitif de 2016, principalement pour la construction du centre aquatique, à hauteur de 10 M€, et pour les travaux d'entretien des piscines du territoire, à raison de plus de 200 000 € pour celle de Montoir-de-Bretagne, d'un peu moins de 200 000 € pour celle de Saint-André-des-Eaux, de 85 000 € pour celle de Donges, de 54 000 € pour celle de la Bouletterie et de 24 000 € pour un simple maintien en condition la piscine Léo-Lagrange.

Pour l'habitat, qui reste une politique importante de la CARENE, 6,962 € sont prévus en dépenses, dont 250 000 € d'aides à l'accession à la propriété et 195 000 € en faveur des copropriétés du centre-ville.

L'aménagement opérationnel est dominé par l'aménagement du quartier du Moulin du Pé, avec 3,225 M€, qui comprennent la démolition de l'ancien hôpital, des aménagements des bâtiments qui seront conservés et des aménagements paysagers, compte tenu de la durée du projet. L'action foncière reste un poste important pour la CARENE et mobilisera un peu plus d'1 M€. Les études pour l'élaboration du PLUI sont évaluées à 255 000 €. 232 000 € sont prévus pour diverses études préalables à l'ouverture à l'urbanisation et 194 000 € pour des études sur les équipements et l'infrastructure.

S'agissant du patrimoine, 400 000 € sont mobilisés au profit de la valorisation du littoral pour l'aménagement du sentier, 170 000 € pour des travaux sur les voiries des zones d'activités économiques intégrées au patrimoine de la CARENE, 300 000 € pour des travaux de démolition et entretien du foncier, 100 000 € pour des travaux de couverture du bâtiment « APIE ». D'autres investissements sont prévus pour des travaux sur les bâtiments communautaires et le renouvellement du parc automobile.

L'aménagement numérique mobilise 1 M€. En matière d'action économique, il est prévu des participations aux investissements portuaires pour 1,1 M€, le soutien aux travaux d'installation de l'usine Alstom pour 300 000 € – travaux déjà largement engagés –, une mobilisation de 237 000 € en faveur de l'enseignement supérieur et de la recherche, un montant de 112 000 € pour le développement de la desserte ferroviaire du port qui avait déjà été voté et qui devrait être payé cette année, une participation au syndicat mixte aéroportuaire du Grand Ouest évaluée à 100 000 € pour l'année 2016, 80 000 € pour la refonte du site Internet Audacity, 45 000 € pour le soutien au commerce et 50 000 € en faveur du tourisme.

➤ Budgets annexes

Budget annexe de l'eau potable

La variation la plus importante provient des taxes qui sont reversées à l'agence de l'eau, dont le produit augmente de 400 000 € mais qui génèrent également une dépense de 400 000 €.

Le budget supplémentaire de 2015 a amené une grosse évolution avec les 6,4 M€ qui ont été provisionnés pour être versés à Nantes Métropole pour son tronçon de canalisation du schéma directeur de l'eau potable.

Les soldes d'épargne du budget de l'eau potable restent extrêmement bons, avec des produits en progression de 4 %, notamment sous l'effet du reversement des taxes au profit de l'agence de l'eau. L'épargne de gestion connaît une légère diminution de 41 000 €. Les intérêts de la dette augmentent, essentiellement en raison de l'emprunt toxique auprès de Dexia, qui reste toujours dans les comptes et sur lequel un contentieux subsiste. Le remboursement du capital de la dette augmente, puisque la CARENE commence à rembourser des avances à taux zéro de l'agence de l'eau. L'épargne nette s'établit ainsi à près de 4,2 M€.

18 M€ de dépenses d'équipement sont prévues pour 2016. Les principaux investissements portent sur la partie de conduite entre Vigneux et Campbon, pour 11 M€, le début de la conduite entre La Baule et Trignac, pour 1 M€, et des travaux habituels : travaux de renforcement de réseaux, réhabilitation d'un réservoir, déviation du Temple, dans le cadre syndicat mixte aéroportuaire, aménagement des locaux du Plessis et équipement d'un forage.

Budget annexe de l'assainissement collectif

La variation la plus importante provient des intérêts d'emprunt liés à l'emprunt toxique qui fait toujours l'objet d'un contentieux avec Dexia. Son impact est visible dès le prévu 2015, puisqu'il avait été intégré dans le cadre du budget supplémentaire.

Les produits de fonctionnement et les charges de fonctionnement évoluent parallèlement en pourcentages, ce qui aboutit à des fondamentaux extrêmement sains, avec une épargne nette en progression à près de 3 M€.

Les principales dépenses d'équipement représentent 5,671 M€. Le premier poste est celui des extensions de réseaux, pour 2,650 M€, les réhabilitations, pour 1,252 M€, les restes du schéma directeur, pour 525 000 € et le renouvellement des installations, pour 484 000 €.

Budget annexe de la gestion des déchets

Les dépenses réelles de fonctionnement diminuent pour s'ajuster au réalisé des années précédentes. Certains volumes diminuent, notamment en matière d'encombrants, ce qui permet d'ajuster le budget primitif à la baisse. Ceci conduit à des soldes d'épargne extrêmement bons. L'épargne de gestion progresse de 488 000 €. Sachant qu'il n'y a aucun emprunt sur ce budget, l'épargne nette est en progression de 494 000 €, soit 21 %.

En termes d'investissements, les principales opérations sont l'acquisition de bennes classiques et d'une benne pour les colonnes enterrées, pour un total de 682 000 €, la mise en œuvre du schéma de déploiement des colonnes enterrées pour 415 000 €, des travaux sur le site de post-exploitation à Cuneix pour 203 000 €, les études et la maîtrise d'œuvre de la réhabilitation de la station de transfert qui est prévue au projet d'agglomération, le gros entretien des déchetteries, l'acquisition de matériels de pré-collecte, essentiellement des bacs. Une provision pour les projets futurs de près de 1,2 M€ est prévue au stade du budget primitif.

Budget annexe des transports et déplacements

Les dépenses évoluent à la baisse, avec un ajustement des prévisions de versement transport, qui avaient connu une augmentation en 2014, suite à la demande d'Airbus de procéder à d'importants versements. Avec deux exercices de recul, il est aujourd'hui possible de mieux ajuster les prévisions du budget primitif, ce qui explique l'essentiel des variations sur les dépenses réelles globales. Les soldes d'épargne sont également bons, avec une légère diminution des produits de fonctionnement, sachant qu'ils sont impactés par la tarification solidaire. Ils diminuent seulement de 123 000 €, soit 1 %, alors que c'est en 2016 que le projet est mis en œuvre en année pleine. Les charges évoluent également à la baisse. L'épargne de gestion ne diminue que de 11 300 €. Il n'a aucun endettement supplémentaire sur ce budget cette année, ce qui permet d'avoir une épargne nette en progression de 258 000 €, soit 9 %.

Les principales opérations sont le renouvellement du parc de bus pour 1,5 M€, la billettique, pour 900 000 €, la poursuite du schéma directeur d'accessibilité, pour 600 000 €, la maintenance et l'amélioration des aménagements pour 500 000 €, la maîtrise d'œuvre pour le projet de la gare pour 500 000 € et la révision du plan de déplacements urbains pour 74 000 €.

➤ Conclusion

En ce qui concerne les faits marquants de ce budget primitif 2016, il faut noter le contexte général marqué par la baisse continue des concours financiers de l'État, comme en 2015. Malgré cette forte contrainte, il faut souligner l'affirmation d'un projet d'agglomération ambitieux que l'on a déjà vu se dessiner dans ce budget pour 2016 et qui est assis sur des fondamentaux financiers extrêmement sains.

Le Président

Il s'agit d'un budget extrêmement sérieux, qui est la traduction exacte des engagements pris en début de mandat. Il faut souligner que la collectivité n'utilise pas la pression fiscale, conformément à ce qui avait été dit pendant la campagne électorale. De même, le poste des ressources humaines est tenu, même si facialement, il peut apparaître en augmentation parce que beaucoup de compétences sont mutualisées et passent des communes à la CARENE, à l'instar du PLUI. La masse salariale ne représente que 11 %, ce qui n'a rien à voir avec un budget municipal.

L'équipe communautaire de ce mandat a hérité d'une situation financière extrêmement maîtrisée. Ce budget n'insulte pas l'avenir et les prochains mandats. Il y a tout lieu d'être sereins. La CARENE n'a pas grand-chose à risquer et par comparaison avec d'autres EPCI, il vaut mieux être Saint-Nazaire Agglomération.

Jérôme Dholland

Il faut faire attention aux chiffres qui paraissent sur la CFE, qui pourraient être détournés. Ils augmentent du fait de l'activité et non parce que la CARENE s'est créé des ressources supplémentaires. Il convient de faire un exercice justifié d'équilibrisme pour que les chiffres ne soient pas mal interprétés ou contournés par des gens mal intentionnés.

Marie-Anne Halgand

Ce sont aussi les gros contributeurs et la part de l'État qui influent sur ces chiffres. Il a été demandé à Hervé Gavou d'indiquer le pourcentage de CFE des gros contributeurs par rapport à celui des petites entreprises.

Martin Arnout

Cette augmentation de 3,4 % est en effet due à l'augmentation de la base. Il serait peut-être judicieux d'éviter de dire que tout va bien et que la CARENE fait des envieux. L'agglomération s'en sort correctement malgré la baisse des dotations de l'État et l'augmentation du FPIC parce que la dynamique fiscale joue en sa faveur. Les détracteurs potentiels de la politique menée par la CARENE pourraient dire que la situation est excellente, qu'il faudrait moins investir, réduire les dépenses de fonctionnement pour réduire le taux de la CFE. Il convient de faire attention au discours que portent les élus publiquement. La situation est effectivement saine et cela permet de faire des projets, mais il ne faudrait pas se vanter de pouvoir faire des choses qui pourraient être considérées comme non indispensables.

Marie-Anne Halgand

La CARENE a un projet d'agglomération ambitieux. Il n'est pas malsain de dire que le budget de la CARENE est confortable mais que des dotations plus importantes de l'État seraient bienvenues.

Le Président

En tout cas, il ne faudrait pas laisser apparaître un décalage en termes de communication, quelle que soit la couleur politique des élus, c'est-à-dire, d'un côté, reprocher à l'État son désengagement et de l'autre côté, afficher que tout va bien sans même avoir besoin d'augmenter les impôts. Il y a également un enjeu de solidarité. Quoi que l'on en pense et quelle que soit la grille de lecture que l'on en a, la France est foncièrement endettée et les collectivités doivent participer à résoudre ses déficits. En même temps, les investissements de la CARENE servent à gérer le quotidien et à préparer l'avenir. C'est la même mécanique que dans les villes. Il aurait pu y avoir des postures politiques différentes, certes, comme celle d'annoncer des baisses d'impôts et de réduire la voilure en termes de réalisations.

Sylvie Cauchie

C'est aussi le résultat de la politique qui est menée, qui favorise la création de richesse et le dynamisme.

Le Président

En effet, cela ne vient pas tout seul. Ce n'est pas une question de chance. La situation de la métropole Nantes / Saint-Nazaire n'est pas le fruit du hasard.

Point d'information – Contentieux Dexia

Michèle Combelles

En avril 2015, la CARENE a déposé une demande de fonds de soutien auprès des services de la Préfecture. En parallèle, les échanges avec la SFIL se sont poursuivis, avec une proposition de réaménagement de la dette qui a été présentée au cours de l'été. Cette proposition a été soumise à un cabinet expert en finances locales et en produits financiers afin qu'il l'étudie et qu'il confirme l'analyse rapide des services de la CARENE. Le cabinet a confirmé que la SFIL ne faisait aucun effort. Toutes les propositions qui avaient été formulées par la SFIL étaient d'un coût équivalent à un choix de la CARENE qui aurait été de continuer avec l'emprunt toxique jusqu'à son terme, c'est-à-dire sur les sept à huit années qui restent à courir.

En même temps, la notification du fonds de soutien a été repoussée à plusieurs reprises. Elle avait été annoncée pour l'été 2015. Au mois d'octobre, ne voyant rien venir, les services ont interrogé le gestionnaire du fonds de soutien, qui a répondu que la réponse serait donnée en début d'année 2016. Elle n'est toujours pas connue.

Au vu de l'ensemble de ces éléments, il a été décidé de décliner les propositions de la SFIL, d'une part, et d'autre part, compte tenu de l'argumentaire du TGI de Nanterre, qui fait traîner l'instruction du dossier de la CARENE au motif qu'il attend la notification du fonds de soutien, d'écrire au Préfet pour lui indiquer que la CARENE retirait la demande de fonds de soutien. Il était très peu probable qu'elle obtienne un fonds de soutien assez élevé pour rétablir un équilibre favorable par rapport aux propositions de la SFIL. Par ailleurs, cette demande de fonds de soutien était préjudiciable dans le déroulé du contentieux.

Le courrier à la SFIL et le courrier à la Préfecture signifiant ces décisions ont été envoyés au mois de décembre.

Le président

La séance est levée.

