



PROCES VERBAL

Bureau Communautaire du Mardi 24 Janvier 2017



Ordre du jour :

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

Etaient présents :

BESNE : Mme Sylvie CAUCHIE

DONGES : M. François CHENEAU

LA CHAPELLE-DES-MARAIS : M. Franck HERVY

PORNICHET : M. Jean-Claude PELLETEUR

SAINT-ANDRE-DES-EAUX : M. Jérôme DHOLLAND

SAINT-NAZAIRE : M. Eric PROVOST, Mme Pascale HAMEAU, M. Alain MANARA, M. Jean-Jacques

LUMEAU, Mme Gaëlle BENIZE, M. David SAMZUN, Mme Lydie MAHE, M. Martin ARNOUT

Absents représentés :

SAINT-JOACHIM : Mme Marie-Anne HALGAND donne pouvoir à Mme Sylvie

SAINT-MALO-DE-GUERSAC : M. Alain MICHELOT donne pouvoir à M. Eric PROVOST

Absents excusés :

MONTOIR-DE-BRETAGNE : Mme Michèle LEMAITRE

TRIGNAC : M. David PELON

Le Président propose que le secrétariat de séance soit tenu par M. Franck HERVY, ce qu'accepte le Bureau Communautaire à l'unanimité.

Le Procès Verbal de la séance du Bureau Communautaire du Mardi 6 décembre 2016 n'appelant aucune observation, il est adopté à l'unanimité.

I – Délibérations

Délibération n°1 – Commission Urbanisme et aménagement durable – Plan d'action foncière – Projet d'aménagement et de développement du secteur Herbins-Grandchamp – Territoire de la commune de Trignac – Acquisition d'une parcelle – Approbation

Éric Provost

L'acquisition de cette parcelle permet de maîtriser un îlot sur le secteur d'Herbins, à Trignac, qui vise à préparer des possibilités de développement qui pourraient voir le jour à court terme dans cette partie qui aujourd'hui, ne fait pas l'objet d'aménagements particuliers.

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

Délibération n°2 – Commission Urbanisme et aménagement durable – Restructuration du boulevard des Apprentis – Co-maîtrise d'ouvrage à intervenir entre la CARENE et le Grand Port maritime – Approbation et autorisation de signer une convention

Éric Provost

Les délibérations n°2 et 3 sont présentées conjointement. Ce sont des délibérations très techniques, puisque cette opération d'aménagement entre dans des phases très opérationnelles. Les délibérations stratégiques d'engagement d'opération, de déclaration d'intérêt communautaire, de signature des marchés de travaux ont déjà été prises.

Par cette délibération, il est demandé au Bureau communautaire de valider la convention de maîtrise d'ouvrage entre le Grand port maritime et la CARENE, qui permet de réaliser les travaux dans des secteurs qui, à terme, resteront dans le domaine portuaire. Sur le plan financier, le Port doit globalement apporter 1,6 M€ à l'opération, dont 1 million notamment pour indemniser des acquisitions et 600 000 € directement affectés aux travaux. Sur cette enveloppe de contribution du Port, la convention prévoit une clause de retour à meilleure fortune : si le Port traite de manière plus efficace ces opérations d'indemnisation, le reliquat éventuel sera reversé à l'opération du boulevard des Apprentis et non pas conservé dans les comptes du Port.

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

Délibération n°3 – Commission Urbanisme et aménagement durable – Restructuration du boulevard des Apprentis – Protocole transactionnel – Approbation et autorisation de signer le protocole entre la CARENE, le Grand Port maritime et la société civile immobilière de Penhoët

Éric Provost

La société civile immobilière de Penhoët gère le patrimoine d'AD Pro.

Michelle Burnet

La CARENE est partie prenante du protocole pour des travaux qu'elle a réalisés à la place de la société AD Pro. Il s'agit de travaux d'enlèvement de la dalle de béton.

Éric Provost

AD Pro démolit son bâtiment et la CARENE interviendra sur la dalle béton. Il est probable que d'autres délibérations de ce type seront à prendre au fil du chantier, parce qu'il s'agit d'une opération complexe, avec de multi-acteurs en co-

maîtrise d'ouvrage, en maîtrise d'œuvre et en propriété. L'essentiel est que cela avance vite et dans les délais souhaités par les industriels.

À titre d'information, la CARENE avait été interpellée par les syndicats du Port sur cette question d'aménagement. Depuis, une réunion s'est tenue dans le cadre du conseil de développement du Grand Port avec le Grand Port, les deux représentants de la CARENE (François Chéneau et Franck Hervy) et les syndicats pour écouter leurs positions et leurs grandes inquiétudes quant à l'aménagement de ce boulevard. Cela a permis d'apaiser un peu la situation et de montrer la volonté de dialogue du Grand Port et de la CARENE. Il ressort de cette réunion une forte attente de la part des syndicats portuaires en termes de concertation et d'information sur la gestion du chantier. Il est prévu les concertations habituelles avec les riverains dans le cadre des travaux mais il faudra peut-être un volet plus développé sur les perturbations que cela pourrait générer pour l'activité économique. Cela devrait répondre aux inquiétudes des syndicats du Port, notamment, sur la manière dont le chantier sera géré. Cette gestion du chantier ne devrait pas donner lieu à des inquiétudes, parce qu'il s'agit de la création d'un nouveau tronçon, et c'est essentiellement ce nouveau tronçon qu'il s'agira de gérer. Il y aura certainement, à quelques moments du chantier, des perturbations sur la voie actuelle du boulevard des Apprentis, mais cela devrait être relativement fluide. Les équipes de la CARENE et toute l'équipe technique qui travaillera sur ce dossier devront être vigilantes sur l'information des riverains et des entreprises au sujet des perturbations éventuelles qui pourraient intervenir, sachant que ce circuit est emprunté pour des trajets quotidiens domicile – travail et pour des mouvements industriels, voire de convois exceptionnels. Il faudra donc caler tout cela, mais la CARENE est capable de faire face à la situation sans aucune difficulté.

Jérôme Dholland

De quels syndicats s'agit-il ? Des syndicats du Port ou des syndicats des entreprises du domaine portuaire ? Ce sont deux choses différentes. Il y a éventuellement les entreprises et les salariés du domaine portuaire, qui méritent d'être informés en tant qu'utilisateurs, à voir de quelle manière. Mais les syndicats du Port, eux, doivent être informés par le Port dans le cadre d'une relation entre employeur et organisations syndicales de l'entité. Ce n'est pas à la CARENE de s'y substituer, parce qu'elle affaiblirait sa situation pour des discussions ultérieures.

Éric Provost

En réunion de Vice-présidents, il y a quelque temps, j'avais indiqué que François Chéneau et moi avions participé à une réunion du conseil de développement et qu'à cette occasion, nous avons été interpellés par les syndicats du Port, en l'occurrence, la CGT des dockers et la CGT du Port, au sujet de cet aménagement, à la fois sur sa finalité et sur la manière dont il serait géré. À la suite de cette interpellation, le conseil de développement a pris l'initiative de réunir un groupe de travail, auquel il a invité les représentants de la CARENE – en l'occurrence, les suppléants, parce qu'ils avaient participé à cette réunion du conseil de développement – à venir partager avec le Port, avec un représentant des entreprises et ces deux représentants syndicaux pour approfondir leur questionnement sur l'aménagement. Cette rencontre a eu lieu juste avant Noël et a permis de lister leurs inquiétudes, de faire tomber un peu la pression. Les représentants syndicaux ont rappelé leur position de principe contre l'aménagement, qui ne leur paraît pas adapté à la situation, compte tenu du fait qu'il ne concerne qu'un tronçon et qu'il ne va pas jusqu'au bout. Ils ont aussi visiblement beaucoup de comptes à régler avec STX, je ne sais pas pourquoi.

De cette réunion, il ressort qu'effectivement, cet aménagement va porter sur un secteur un peu délicat, parce qu'il est très actif sur le plan économique. Il convient donc d'avoir plus de vigilance que sur d'autres secteurs pour ne pas perturber l'activité économique. Cette question ne se pose pas vis-à-vis de ces deux représentants syndicaux, mais vis-à-vis de l'ensemble des activités économiques concernées sur le périmètre : il faut faire en sorte que tout le monde soit bien informé du déroulé des travaux et de la manière dont cela va se passer et éventuellement, des nuisances que cela peut générer à certains moments, par exemple des coupures ou des restrictions de circulation. Mais il n'y a en effet pas de raison d'apporter une réponse particulière aux syndicats du Port. C'est plutôt aux entreprises en général qu'il faut donner la bonne information sur le déroulé du chantier.

Jérôme Dholland

Ou sinon, aux unions locales.

Éric Provost

Mais ce n'est pas une question sociale qui est posée au travers de cet aménagement. C'est une question de trajets entre domicile et travail ou de perturbation des flux. Il n'y a pas d'enjeu social, proprement dit, sur l'aménagement du boulevard.

Le Président

Il s'agit aussi de porter un soin particulier à l'information de l'ensemble des riverains. Il y a eu quelques alertes sur des entreprises qui travailleraient sur des horaires assez larges. Les délais sont extrêmement compressés. Il est nécessaire de conduire ce chantier avec le plus de bienveillance possible.

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

Délibération n°4 – Commission Urbanisme et aménagement durable – Requalification du boulevard de l'Atlantique – Co-maîtrise d'ouvrage à intervenir entre la CARENE et la Ville de Saint-Nazaire – Approbation et autorisation de signer la convention

Éric Provost

Le boulevard de l'Atlantique relie le rond-point de Certé à l'entrée de ville. La CARENE a pour compétence directe et pour responsabilité de travailler sur le réaménagement lourd de la partie qui va jusqu'au pont de la Matte et dans le cadre des échanges qui ont eu lieu avec la Ville de Saint-Nazaire, cette dernière a souhaité améliorer la qualité paysagère et esthétique du tronçon qui va du rond-point de l'entrée de ville de la gare jusqu'au Paquebot. C'est une opération moins lourde financièrement, mais qui a pour vocation d'adoucir cette entrée de ville et de lui donner plus de qualité. C'est dans ce cadre que s'inscrit cette convention, avec bien sûr une prise en charge, par la Ville de Saint-Nazaire, des coûts d'aménagement afférents au tronçon qui lui correspond.

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

Le Président

À titre de parenthèse, des maires et des Vice-présidents m'ont interpellé, soit en direct, soit collectivement, sur la présence ou la non-présence des Vice-présidents et sur leurs indemnités. Il faudrait peut-être faire des propositions, se mettre à trois ou quatre autour d'une table pour définir des critères de non-versement pour partie ou en totalité. Je suis ouvert à toute proposition. Les absences peuvent survenir pour des raisons de divers ordres : maladie, problèmes personnels, congés, autres, et il faut être intelligent et souple à cet égard, mais lorsque c'est un absentéisme permanent, cela crée des difficultés et cela pose un problème d'équité et d'éthique au sein de la collectivité.

Délibération n°5 – Commission Habitat – Réhabilitation / Reconstruction du parc social public – Opération « Plaisance » à Saint-Nazaire – Garantie d'emprunt contracté par Silène auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) – Approbation garantie d'emprunt

Jérôme Dholland

Les délibérations n°5 à 7 sont présentées conjointement. Ce sont des délibérations classiques de Bureau qui concernent des garanties d'emprunt qui portent sur des opérations du partenaire bailleur de la CARENE. Ce sont deux

réhabilitations, l'une à Saint-Nazaire, l'opération Plaisance, et l'autre à Donges, l'opération La Souchais, ainsi que l'opération de construction neuve Les Jardins du Bois de la cour, à Saint-Malo-de-Guersac.

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

Délibération n° 6 – Commission Habitat – Réhabilitation du parc social public – Opération « La Souchais » à Donges – Garantie d'emprunt contracté par Silène auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) – Approbation garantie d'emprunt

Jérôme Dholland

Cette délibération a été présentée conjointement avec la délibération n° 5.

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

Délibération n° 7 – Commission Habitat – Construction du parc social public – Opération « Les Jardins du Bois de la Cour » à Saint-Malo-de-Guersac – Garantie d'emprunt contracté par Silène auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) – Approbation garantie d'emprunt

Jérôme Dholland

Cette délibération a été présentée conjointement avec la délibération n° 5.

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

Délibération n° 8 – Commission Grands services publics – Transports – Pôle d'échanges multimodal de la CARENE – Projet de rénovation modernisation de la gare de Saint-Nazaire – Opération d'aménagements des accès nord et sud de la gare de Saint-Nazaire – Co-maîtrise d'ouvrage – Approbation et autorisation de signer une convention avec la Ville de Saint-Nazaire

Jean-Jacques Lumeau

Par cette convention, la Ville délègue sa maîtrise d'ouvrage à la CARENE.

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

Délibération n° 9 – Commission Grands services publics – Transports – Aménagement de l'arrêt de bus « Marsain » – Approbation et autorisation de signer la convention de gestion entre la CARENE et le Département de Loire-Atlantique

Jean-Jacques Lumeau

Il s'agit de la réalisation d'un arrêt de bus sur la ligne U4. Sachant qu'il est situé sur la RD47, il relève de la compétence du Département en matière de voirie.

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

Délibération n° 10 – Commission Grands services publics – Patrimoine – Aménagement d'un cheminement pour piétons entre le rond-point situé boulevard de Cadréan et la gare de Montoir-de-Bretagne – Autorisation de signer la convention de gestion avec le Département de Loire-Atlantique

Jean-Jacques Lumeau

La CARENE avait validé la création d'un service de bus sur ce trajet, qui avait été proposé sur six mois et qui n'avait pas rendu satisfaction. Le transport public n'ayant pas répondu complètement à la problématique, le cheminement piéton sécurisé est une façon d'y répondre.

Éric Provost

Est-il possible d'emprunter ce cheminement à vélo ou y a-t-il une autre solution pour le vélo ?

Bernard Audric

Le sentier est déjà aménagé. C'est une convention avec le Département pour l'entretien de ce sentier. Il est utilisé à la fois par les piétons et les vélos. À la base, il a été mis en place pour les trajets entre la gare de Montoir et Airbus. Il est également utilisé par les collégiens de Montoir. Un éclairage public a donc été mis en place le long de ce sentier piétonnier. Sachant que c'est une dépendance de la RD47, une convention a été signée avec le Département pour son entretien.

Jean-Jacques Lumeau

Mais il y a peu de déplacements sur ce cheminement.

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

Délibération n° 11 – Commission Grands services publics – Piscines – Construction d'un centre aquatique – Territoire de la commune de Saint-Nazaire – Marchés publics de travaux – Approbation et autorisation de signer les avenants aux marchés publics de travaux

Jean-Jacques Lumeau

Il s'agit d'approuver la liste des avenants validés par la commission d'appels d'offres et son Président, Martin Arnout, pour la réalisation du centre aquatique. Ce sont des suppléments, mais l'épure financière du projet est respectée. Elle pourrait même intégrer de nouveaux avenants, s'il devait y en avoir, hormis le contentieux qui pourrait opposer la CARENE à André BTP, qui porte sur des montants bien supérieurs.

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

Délibération n° 12 – Commission Grands services publics – Gestion des déchets – Mise en place de la collecte enterrée des déchets ménagers sur l'habitat vertical dense Silène : Île du Pé, Orée du Bois, Pertuischaud, Richarderie et Provence – Programme 2016 (début 2017) – Approbation et autorisation de signer la convention tripartite avec Silène et la Ville de Saint-Nazaire

François Chéneau

Les délibérations n° 12 à 15 concernent la mise en place de la collecte enterrée des déchets ménagers pour l'habitat vertical de Silène à Donges et Saint-Nazaire et sont présentées conjointement.

Dans le cadre du développement de la collecte enterrée sur l'habitat vertical dense du patrimoine déjà construit (Île du Pé, Orée du bois, Pertuischaud, Richarderie et Provence), le coût global de l'opération est évalué à 370 000 € TTC.

Dans le cadre du projet de requalification du groupe Plaisance, le coût global de cette opération est évalué à 150 000 € TTC.

La CARENE, Silène et la Ville de Saint-Nazaire prévoient également la mise en place de plusieurs points d'apport volontaire enterrés pour la collecte des déchets ménagers dans le cadre du projet « Vecquerie » de construction de logements locatifs sociaux neufs. Le coût global de cette opération est évalué à 70 000 € TTC.

Dans le cadre du projet de requalification du groupe de la Souchais, à Donges, la CARENE, Silène et la Ville de Donges prévoient la mise en place d'un point d'apport volontaire enterré pour la collecte des déchets ménagers à l'angle de l'avenue des Herlains et de la Rue d'Aquitaine. Le coût global de cette opération est évalué à 30 000 € TTC.

Sur les quatre opérations, la maîtrise d'ouvrage de l'opération d'aménagement est assurée en totalité par Silène. Conformément à la délibération votée par le Conseil communautaire le 31 mars 2015, la CARENE prendra en charge la fourniture et le dépôt sur le site en fond de fouille des colonnes enterrées ainsi que l'entretien mécanique, les réparations et le renouvellement des colonnes. Les modalités techniques et financières de cette mise en place ainsi que les missions et responsabilités de chacune des parties à compter du démarrage de la collecte en enterré sont précisées dans les conventions jointes à chacune des quatre délibérations, d'une durée de dix ans.

Il est demandé d'approuver les quatre conventions et d'autoriser leur signature avec Silène et les communes concernées, c'est-à-dire Donges et Saint-Nazaire.

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

Délibération n° 13 – Commission Grands services publics – Gestion des déchets – Mise en place de la collecte enterrée des déchets ménagers sur l'habitat vertical dense Silène – Groupe Plaisance à Saint-Nazaire – Approbation et autorisation de signer la convention tripartite avec Silène et la Ville de Saint-Nazaire

François Chéneau

Cette délibération a été présentée conjointement avec la délibération n° 12.

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

Délibération n° 14 – Commission Grands services publics – Gestion des déchets – Mise en place de la collecte enterrée des déchets ménagers sur l'habitat vertical dense Silène – Quartier de la Vecquerie à Saint-Nazaire – Approbation et autorisation de signer la convention tripartite avec Silène et la Ville de Saint-Nazaire

François Chéneau

Cette délibération a été présentée conjointement avec la délibération n° 12.

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

Délibération n° 15 – Commission Grands services publics – Gestion des déchets – Mise en place de la collecte enterrée des déchets ménagers – Habitat vertical Silène déjà construit – Quartier de la Souchais à Donges – Approbation et autorisation de signer la convention tripartite avec la ville de Donges et Silène

François Chéneau

Cette délibération a été présentée conjointement avec la délibération n° 12.

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

Délibération n° 16 – Commission Finances – Commande publique – Acquisition de prestations de nettoyage des locaux – Groupement de commandes de prestation de nettoyage entre les Villes de Montoir-de-Bretagne, Saint-Joachim, Saint-André-des-Eaux, Saint-Nazaire et la CARENE – Approbation et autorisation de signer la convention

Martin Arnout

La Ville de Saint-Nazaire coordonnera ce groupement de commandes.

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

Délibération n° 17 – Commission Finances – Commande publique – Groupement de commandes de fournitures de quincaillerie entre les Villes de Montoir-de-Bretagne, Saint-Nazaire et la CARENE – Approbation et autorisation de signer la convention

Martin Arnout

La Ville de Saint-Nazaire coordonnera également ce groupement de commandes

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

Délibération n° 18 – Commission Finances – Commande publique – Constitution d'un groupement de commandes entre la CARENE et Nantes Métropole pour la passation d'un marché d'études – Stratégie de déploiement des ENR : recherche de sites potentiels de production d'énergie hydrolienne sur la Loire – Approbation et autorisation de signer la convention de groupement de commandes

Pascale Hameau

L'objectif d'ENR dans la consommation finale du territoire est de 24 % à l'horizon de 2030. Ce groupement de commandes avec Nantes Métropole vise à la réalisation d'une étude dont le montant serait de 20 000 € TTC, dont 50 % seraient pris en charge par la CARENE et 50 % par Nantes Métropole.

Jean-Claude Pelleteur

Cette délibération m'a interpellé et j'en ai parlé à Antoine Bouvet hier. Du fait de mes anciennes activités, je connais bien le sujet des hydroliennes. Lorsque Alstom s'est installé à Nantes, j'ai beaucoup travaillé avec eux en tant que chef d'entreprise et Président de Néopolia pour voir si les entreprises pouvaient s'intéresser au marché de l'hydrolien. Ils nous ont fait à l'époque une démonstration très brillante sur le fait que les hydroliennes étaient une très bonne solution d'ENR, mais pas dans l'estuaire de la Loire ni dans l'estuaire de la Gironde, dans la mesure où il faut qu'il y ait beaucoup de profondeur et de courant et que la circulation des bateaux ne soit pas gênée. Des études ont été menées. C'est pourquoï je suis étonné par cette commande.

Pascale Hameau

Dans le courrier de réponse, il est dit que cette étude sera basée sur de nouvelles techniques, qui ne remettent pas en question les études réalisées précédemment et prouvant qu'il n'y a pas d'hydrolienne possible dans l'estuaire. Ce seraient de nouvelles techniques qui seraient mises en jeu et qui seraient étudiées dans le cadre de ce nouveau marché.

La délibération n° 18 est adoptée à l'unanimité.

(Jean-Claude Pelleteur ne participe pas au vote pour cause de conflit d'intérêts).

Délibération n° 19 – Commission Finances – Commande publique – Marché public de maîtrise d'œuvre pour le réaménagement paysager du boulevard de l'Atlantique – Lancement de l'opération – Attribution d'une prime pour production d'un ensemble de rendus techniques – Annule et remplace la délibération du Bureau communautaire du 6 décembre 2016

Martin Arnout

Le montant de la prime est de 6 000 €.

Il est proposé de lancer l'opération elle-même et d'autoriser l'engagement des dépenses inhérentes à l'opération.

La délibération n° 19 est adoptée à l'unanimité.

II – Information

1. Appel à candidatures de la SAFER

Éric Provost

Une procédure d'appel à candidatures est en cours. Elle concerne la commune de Donges. Le site se trouve derrière la carrière Charier, après la voie express. C'est une exploitation agricole de 36 hectares avec des vaches allaitantes, qui est l'une des plus belles exploitations de la CARENE, puisqu'elle très bien constituée et que c'est de la belle terre. Il s'agit d'un GAEC dans lequel deux frères sont associés. L'un d'eux part en retraite. Dans ce cadre, le GAEC va être dissout et l'un des frères met en vente la partie qui lui revient. La SAFER lance un appel à candidatures. Il se trouve que le sous-sol est une réserve de minerai qui pourrait faire l'objet d'une extension d'exploitation de la carrière, à trente ou quarante ans, peut-être. C'est donc un secteur à très forts enjeux.

Or le périmètre de l'exploitation agricole est en classé par la commune de Donges en zone pérenne agricole. Compte tenu de la qualité de cette exploitation, il fait partie de la politique agricole de la CARENE de faire en sorte que cette exploitation ait une pérennité à l'échelle de ce qu'est le temps de travail d'un agriculteur pour sa vie professionnelle. Il n'y a pas vraiment de danger, parce que Charier n'a pas de volonté de faire quoi que ce soit sur la zone avant plusieurs dizaines d'années, mais les milieux agricoles ont interpellé la CARENE. J'ai eu des échanges avec David Samzun et la mairie de Donges et il nous semble que sur une telle opération, il est de la responsabilité de la CARENE de se positionner sur l'acquisition de cette exploitation pour assurer dans un premier temps la pérennité agricole. Cela ne préjuge pas de ce qu'il adviendra de ce secteur dans trente ans. Pour la CARENE, la priorité aujourd'hui est qu'il reste en exploitation agricole. Dans trente ans, il sera peut-être beaucoup plus opportun de garantir l'extension de l'exploitation de la carrière, puisque c'est un gisement très riche, mais en tout cas, la CARENE sera au cœur du jeu. Il nous paraît important, sur un foncier aussi stratégique, que soit aujourd'hui, par rapport à la question agricole, soit demain, par rapport à l'exploitation de carrière, que la CARENE puisse avoir son mot à dire, de même que la commune. Nous avons donc décidé de répondre à l'appel à candidatures de la SAFER.

La CARENE a de fortes chances d'être retenue. Le frère agriculteur qui exploite va continuer pendant dix ans. Il recherchera un nouvel associé ou complètera ses effectifs avec une force de travail d'ouvriers agricoles pour exploiter pendant dix ans, ce qui donne une visibilité pour cette exploitation. Dans le même temps, il va sans doute aussi chercher, avec l'aide de la CARENE et de la Chambre d'agriculture, à trouver des repreneurs pour la vingtaine d'années qui suit. L'idée consiste à pérenniser cette exploitation agricole pendant une trentaine d'années. Ensuite, il faudrait examiner si la meilleure stratégie est de conserver l'activité agricole ou au contraire, de laisser la carrière s'étendre de

ce côté de la voie express. J'ai téléphoné à Marc Charier pour le prévenir. Il a compris notre position et il n'y a pas de difficultés. Nous nous sommes même engagés, avec François Chéneau, à rencontrer les deux frères pour évoquer l'avenir et leur préoccupation au sujet de ce secteur. Tout cela se fait en bonne intelligence.

La CARENE se positionne donc sur la procédure en cours et sa candidature devrait être retenue, puisqu'elle sera probablement l'un des seuls postulants à l'acquisition de l'exploitation.

Le Président

Cela me semble être une position qui n'insulte pas l'avenir, d'une part, et qui permet de gérer la situation aujourd'hui, d'autre part, tant pour le monde agricole que pour le développement éventuel de Charier, demain, même si nous ne serons certainement plus là quand la question sera posée. Cela me semble être un bon compromis en termes de décision et de positionnement politique.

Suppression de trains entre Nantes et Saint-Nazaire

Pascale Hameau

Est-il envisagé ou envisageable d'avoir une réaction des élus de la CARENE suite à la suppression des trains entre Nantes et Saint-Nazaire ? Ce sont sept trains par jour qui sont supprimés. Cela appelle une réaction des élus de la CARENE.

Le Président

Je partage cette idée et je la garde dans mes tablettes. J'ai deux informations à vous donner.

J'ai rencontré Yves Métaireau, accompagné des directeurs généraux. Je lui ai demandé des précisions sur la polémique qu'il y avait eu lorsque j'avais été interpellé par *L'Écho de la presqu'île* sur le TGV qui risquait de ne plus aller jusqu'au Croisic ou en tout cas, à Saint-Nazaire, et qui s'arrêterait à Nantes. C'est une polémique apportée par un élu de l'opposition à La Baule. Yves Métaireau me fera suivre le courrier qu'il a reçu de Guillaume Pepy disant que c'était hors de question et que le TGV continuerait à desservir le territoire de la même façon en allant jusqu'au Croisic.

Par ailleurs, il faut distinguer deux choses. Il y a la suppression en cadencement des trains entre Nantes et Saint-Nazaire, dont la presse s'est fait l'écho. Ensuite, il y a aussi un problème de ponctualité de ces trains, toujours pour des questions de motrice. Visiblement dans les trains, on commence à voir des gens qui s'organisent en disant que cela commence à suffire, entre les problèmes du trafic classique de la SNCF, plus les perturbations régulières que l'on connaît. Les gens qui vont dans le même quartier pensent à faire du co-voiturage et s'organisent. C'est contraire à ce qui est prôné aujourd'hui, notamment lorsque l'on est en alerte rouge. Je serais donc assez favorable à ce que nous ayons une communication sur le sujet. J'ai failli le faire en tant que maire, mais je trouve que l'agglomération est aussi un symbole important sur la question des déplacements.

Jean-Jacques Lumeau

Il faut rappeler que ce dossier est certes instruit par la Région, aujourd'hui, avec un changement de majorité, mais qu'il a surtout été travaillé avec l'ancienne majorité. Il correspond sans doute à des contraintes budgétaires et à un redéploiement de l'offre ferroviaire sur tout le territoire de la région. Il y a des trains à développer sur d'autres lignes et certaines lignes en font les frais. Si l'on regarde ce qui est proposé, on peut s'arrêter à la suppression des trains, mais le travail qui a été réalisé amène des idées un peu différentes. Certes, des trains sont supprimés, mais pas forcément à des horaires de grande fréquentation, avec, dans la proposition actuelle, des trous essentiellement dans la matinée et l'après-midi, où il est compliqué d'aller à Nantes ou d'en revenir. Dans une optimisation générale des trains de compétence régionale, principalement les TER, il est proposé d'avoir un cadencement plus optimal, même si l'on supprime des trains – c'est la théorie qui est développée et qui avait été validée entre différents acteurs, à savoir la Région, l'agglomération nantaise et la CARENE, en son temps –, qui soit au bénéfice des usages les plus pratiques. De

mémoire, sachant qu'il y a différents formats de trains, il était proposé qu'il y ait des trains dont les capacités d'accueil soient en accord avec les fréquentations. On peut donc regarder les choses d'un point de vue purement numérique, donc le fait qu'il y a une suppression de trains, mais il faut savoir que la suppression vise à faire bénéficier d'autres lignes de train correspondant aux usages. C'est une forme de péréquation qui est opérée sur l'offre ferroviaire. Mais ce qui est proposé devrait être en meilleure adéquation avec le réseau existant, à travers le cadencement, et l'augmentation du nombre de liaisons directes. Il pourrait y avoir des trains qui feraient Nantes – Savenay en omnibus et ensuite, Savenay – Saint-Nazaire en direct, et des trains qui seraient directs et qui ne seraient omnibus que pour desservir les gares entre Saint-Nazaire et La Baule, donc normalement, des gains en temps de transport entre Saint-Nazaire et Nantes. Le train peut en effet souffrir d'une concurrence de temps quand à certains horaires il n'y a que des omnibus qui font que l'on met plus de temps pour rejoindre la gare de Nantes, hormis les problèmes de retard qui sont connus et même les annulations.

On peut donc avoir une communication un peu hostile, mais il faut reprendre le projet depuis son origine. Nous avons eu une réunion ici même en présence de Gilles Bontemps et de Bertrand Affilé, qui est en charge des transports à Nantes Métropole, et de quelques représentants de la CARENE, pour parler de ce dossier. Sauf à ce qu'il y ait une vraie modification, c'est bien ce qui avait été partagé et validé par les élus de la Région qui étaient à l'époque en responsabilité, dans une cohérence des trains à l'échelle territoriale.

Éric Provost

Il y a certes des améliorations, dans les propositions qui sont faites, mais on ne prend pas assez en considération le fait qu'au même titre que des communes de la périphérie nantaise, les flux entre Nantes et Saint-Nazaire sur le plan professionnel sont très conséquents. Aujourd'hui, quand on habite à Sucé-sur-Erdre, il y a des trains tous les quarts d'heure ou toutes les vingt minutes, le matin. Quand on habite Nantes et que l'on travaille à Saint-Nazaire, il y a un train à 7 h 55 et un autre à 8 h et ensuite, le suivant n'est qu'à 9 h 30. Globalement, c'est un problème. La suppression du dernier train de 21 h 15 me gêne aussi fondamentalement. Il était déjà trop tôt dans la soirée et maintenant, on le supprime. On exclut ainsi toute vie sociale ou culturelle entre Nantes et Saint-Nazaire pour des gens qui voudraient venir à Saint-Nazaire pour un spectacle ou qui ont une réunion à Saint-Nazaire et qui veulent repartir à Nantes. Désormais, il faut repartir au plus tard à 20 h, ou bien il faut prendre sa voiture. Il peut y avoir des solutions alternatives. Ces trains ne sont en effet pas bondés, mais peut-être faudrait-il trouver un système sur le modèle des Ty'bus, qui serait peut-être moins lourd en termes de moyens, et qui garantirait malgré tout une liaison collective entre les deux villes. Des solutions pourraient être recherchées au-delà même de la solution ferroviaire.

François Chéneau

En tant qu'usager de la SNCF, je confirme qu'il y a une dégradation des navettes. Lorsque l'on rentre de Paris par le dernier TGV, il y a une navette à Nantes pour aller à Savenay ou Saint-Nazaire. Autrefois, on pouvait prendre un TGV à 20 h 50 ou 21 h 00 et on arrivait à minuit et quelques, après la navette. Aujourd'hui, cette navette qui partait à 23 h 23 n'existe plus. Il y a bien un TGV qui part à 21 h 20 de Paris et qui va à Nantes, mais quand il arrive à Nantes, c'est terminé. Il n'y a plus du tout de navette. Le dernier train qui a une navette est celui de 19 h 54, pour une arrivée vers 23 h à Saint-Nazaire. C'est une contrainte, lorsque l'on doit se déplacer pour son travail. Les navettes se réduisent et l'interconnexion TGV – TER est de moins en moins bonne. Parfois, il faut partir très tôt le matin pour arriver finalement assez tard à Paris.

Le Président

On développe toutes les politiques de développement durable et l'on ne peut pas rester les bras croisés sur ces sujets, en termes de communication et donc, d'action. J'entends bien ce que dit Jean-Jacques Lumeau et effectivement, des discussions ont eu lieu ici même.

Par ailleurs, la cible est constituée à 80 % par celles et ceux qui font le trajet pour des raisons professionnelles, mais lors des cérémonies de vœux, dans les quartiers, des gens qui allaient partir en vacances ou qui en revenaient ont évoqué la chose. À L'Immaculée, notamment, un couple m'a demandé si je trouvais normal qu'en arrivant à la gare de Nantes en

venant de Paris par le TGV, on leur ait fait savoir que le TGV qu'ils devaient prendre le soir était purement et simplement supprimé. Ils se sont retrouvés dans le hall de la gare de Nantes et cela leur a coûté 150 € pour revenir à Saint-Nazaire, parce qu'ils n'avaient plus d'autre solution. Il faut certes s'occuper des dessertes, mais aussi de la qualité du service. On ne peut pas accepter que des trains soient purement et simplement supprimés.

Jean-Jacques Lumeau

Il faut savoir qu'il y avait plus de suppressions que cela et que normalement, il y a un train qui a été rétabli. Il y avait eu une très forte demande, qui avait été étudiée par la Région et la SNCF, pour permettre aux abonnés de Métrocéane de monter dans les TGV. C'est une vraie difficulté : vous pouvez être sur le quai de la gare, à Nantes, un TGV arrive, mais vous n'avez pas le droit de monter dedans. Il faut attendre le TER suivant. Si en plus, il est supprimé, vous êtes doublement sanctionné. Ce dossier, malheureusement, n'a absolument pas avancé.

Le Président

La CARENE peut s'exprimer sur ce sujet.

Jean-Jacques Lumeau

La SNCF fait valoir des contraintes d'intégration tarifaire, mais on sait le faire dans le transport public au niveau des bus. Avec la billettique, un abonné de la STRAN pourra prendre le tram à Nantes. Pourquoi ces choses que l'on arrive à faire entre collectivités ne seraient-elles pas possibles au sein de la SNCF ? Ce serait aussi une réponse complémentaire sans ajouter des trains, puisque ce n'est pas entre Nantes et Saint-Nazaire que les TGV sont les plus bondés. Cela ne perturberait pas l'offre et l'occupation de ces trains pour des gens qui auraient réservé des places et ce serait une façon d'avoir une offre complémentaire sans qu'elle coûte nécessairement aux uns et aux autres.

Le Président

Pour l'anecdote, lorsque vous montez dans un TGV avec un abonnement de Métrocéane, l'amende est de 75 €. C'est un sujet qu'il faut mettre sur la table.

Antoine Bouvet

La question de la qualité mérite d'être objectivée. Nous écrivons un courrier à ce sujet, que nous soumettrons au Bureau pour validation. Il y a aussi la question du cadencement, qui n'est pas un sujet du précédent mandat. Cela a été vu ici à la fin 2014 ou au début 2015.

Jean-Jacques Lumeau

Je parlais du mandat régional.

Antoine Bouvet

Oui, mais ce n'est pas une décision si ancienne que cela. Un tableau des fréquences avait été réalisé, qui présentait le cadencement actuel et le cadencement futur. Quant à la question de l'intermodalité entre Nantes et Saint-Nazaire et à l'intégration tarifaire, ce serait une bonne chose de permettre aux voyageurs de prendre le TGV avec un billet de TER, au même titre que les abonnés de la STRAN peuvent prendre le TER entre les différentes communes du territoire, et d'avoir aussi une intermodalité en termes de billettique, pour pouvoir passer du bus au train sans avoir à acheter un billet spécifique. Il faudrait inscrire cela dans le PDU et le porter politiquement auprès de la Région.

Le Président

Le DGS préparera cela afin que les élus puissent émettre une expression commune.

2. Ordre du jour du Conseil communautaire du 2 février 2017

Présentation du projet d'ordre du jour du Conseil communautaire

3. Questions diverses

Éric Provost

Au sujet du contrat à propos des déchets, sachant que la CARENE est en discussion sur la Gemapi avec une partie des EPCI concernés et que certaines collectivités, comme Savenay, ont fusionné, il faut espérer qu'il n'y aura pas d'opérations de dernière minute ou de retour en arrière, parce qu'il y a des contraintes de calendrier.

Par ailleurs, pour faire une observation avec une pointe d'humour sur un sujet sérieux, la délibération relative à STX et au boulevard des Apprentis : la CARENE ne devrait-elle pas demander à être payée en actions, ce qui lui permettrait de mettre un pied dans STX ?

Le Président

Éric Provost en plaisante, mais c'est un sujet qui avance. Le ministre Sirugue devrait revenir sur le territoire dans les quinze prochains jours.

Jérôme Dholland

En réunion de DGS, la semaine dernière, il y a eu une rencontre avec les représentants du Conseil départemental, où les projets autour de « feu » le contrat de territoire et la déclinaison territoriale ont été évoqués avec les DGS des communes de la CARENE. Cette déclinaison se fait-elle à la commune par les DGS vers les élus ou est-ce qu'un point sera fait à un moment ou à un autre collectivement, dans le cadre de la CARENE ? Cela pourrait être intéressant.

Le Président

C'est comme vous le souhaitez.

Antoine Bouvet

Il faut avoir conscience que compte tenu des critères qui ont été retenus, il y aura assez peu de projets éligibles, ce qui réduira sans doute très significativement la liste des projets qui avait été élaborée à l'été 2016. Avec les DGS, la semaine dernière, il a été convenu de reprendre la liste établie à l'été, d'appliquer les critères qui viennent d'être définis par le Conseil départemental et qui ont été communiqués la semaine dernière, et de repartager la liste ensemble. Il est prévu une rencontre des DGS fin février, pour repartager cette liste en Bureau une fois qu'elle aura été établie.

Jérôme Dholland

Le PLU de Saint-André-des-Eaux a été présenté aux PPA la semaine dernière. Deux points relativement importants ressortent, qui vont sans doute nécessiter des travaux complémentaires de la part de directions de la CARENE non impliquées, donc pas de la part de la DUAD. En l'occurrence, il y a une zone 2AUe à justifier dans son gabarit et sa vocation, dans le secteur des Tétras. Il faudra donc probablement produire un écrit de la direction du développement

économique. Il semblerait également qu'il y ait un document obligatoire qui accompagne la révision du PLU, à savoir un zonage d'assainissement, qui semble ne pas exister. L'absence de ce document peut affaiblir le PLU. A priori, cela concerne la DGA des grands services publics.

Antoine Bouvet

J'imagine que vous les avez déjà sollicités pour y travailler.

Jérôme Dholland

Je l'ignore. C'est la raison pour laquelle je transmets cette information.

Par ailleurs, la révision du PLU soulève le questionnement de l'accompagnement en conseil architectural du CAUE, qui est tombé, par manque de financements. Comment cela se passe-t-il dans l'ensemble des communes ? La question peut être posée entre DGS, mais sachant que l'ADS est centralisée, j'aimerais savoir comment chacun considère ce sujet, qui, pour un patrimoine un peu ancien, peut être sensible et intéressant.

Jean-Claude Pelleteur

Les Vice-présidents ont été interpellés par un courrier du Gecala, le groupement des commerçants ambulants. Il faudrait répondre par un courrier en commun. Ils demandent des aides. Apparemment, tous les vice-présidents ont reçu ce courrier, à moins que ce ne soient que les maires.

Le Président

Il faudra communiquer cela à Vivien Duthoit.

Autre point : il y a un courrier de la CGT qui circule dans l'ensemble des dix communes, accompagné d'un questionnaire. Je n'ai pas de commentaires à faire à ce sujet. Puisque Sylvie Cauchie gère les ressources humaines à la CARENE et que Lydie Mahé gère les politiques de mutualisation, il serait opportun qu'elles reçoivent cette organisation syndicale pour pouvoir tout simplement échanger.

En tant que Président, je souhaite faire au niveau de l'agglomération ce que j'ai fait au niveau de la Ville. Au courant du printemps ou en tout cas, avant la trêve estivale, j'inviterai l'ensemble des organisations syndicales à une heure d'échanges à bâton rompu et sans ordre du jour spécifique. Au niveau de la Ville, j'ai trouvé ces échanges très intéressants. Je précise toutefois que la CGT ne m'a jamais répondu et que je n'ai donc pas rencontré ses représentants dans ce cadre. Manifestement, elle ne souhaitait pas participer à ce type d'échange. J'espère que ce sera plus positif au niveau de l'agglomération.

Par ailleurs, accompagné d'Antoine Bouvet, de Samuel Soriano et de Guillaume Saupin, j'ai rencontré il y a quinze jours Yves Métaireau, lui-même accompagné de son directeur général des services, d'abord dans le cadre d'une réunion de travail, puis autour d'une table. Cet entretien a été très cordial, ce dont je ne doutais pas, mais aussi très productif, sur l'ensemble des sujets qui ont été traités. Je remercie d'ailleurs les deux DGS, qui avaient travaillé en amont et grâce auxquels le terrain était balisé, ce qui nous a permis d'aller à l'essentiel. Il y a de belles avancées, notamment avec des symboliques possibles assez fortes et assez visibles, au cours de ce mandat, auprès de la population, ce qui est important dans les coopérations entre Cap Atlantique et la CARENE. Ont été évoqués le PNRB, le transport, qui est l'un des sujets les plus visibles, peut-être, qui répond à ce qui a été évoqué précédemment sur les politiques de transport et de transports collectifs, l'eau du barrage d'Arzal. C'était très satisfaisant et efficace, puisque dès le lendemain, il y a eu des échanges de courriers sur ces sujets.

Antoine Bouvet

La question du syndicat mixte des transports de Cap Atlantique a été évoquée. Il a une particularité : des Départements en sont membres, qui vont être remplacés par la Région, au titre du transfert de compétences prévu par la loi NOTRe. Il est proposé de voir dans quelle mesure il serait possible de créer un syndicat mixte commun à l'échelle de Cap Atlantique et de la CARENE, qui aurait la capacité de lever le versement transport, ce qui redonnerait des marges de manœuvre à Cap Atlantique, qui pratique aujourd'hui un taux de VT de 0,6 %, alors que la CARENE, qui a un TCSP, est à 1,5 %. Si Cap Atlantique était en mesure de le porter politiquement, cela lui permettrait d'augmenter son VT de 0,9 points et de récupérer ainsi des marges de manœuvre. Ce serait un moyen de créer un outil commun pour créer un réseau unifié entre les territoires, sachant que l'enquête auprès des ménages montre qu'il y a tout de même 65 000 déplacements quotidiens entre les deux territoires.

Jean-Jacques Lumeau

Le nombre de déplacements entre Cap Atlantique et la CARENE, dans les deux sens, est bien plus important qu'entre Nantes et Saint-Nazaire, tous transports confondus. C'est une vraie révélation de l'enquête. Si l'on avait fait un tour de table, intuitivement, nous aurions sans doute dit que les déplacements étaient plus importants en direction de la métropole.

Antoine Bouvet

Quelques points restent néanmoins à vérifier, en particulier le devenir du versement transport, parce que ce dispositif repose clairement sur le maintien du versement transport. De plus, il faut que Cap Atlantique termine ses négociations avec la Région et le Département dans le cadre du changement de collectivités adhérentes au syndicat mixte, ce qui va leur prendre quelques mois. Il a été convenu qu'une étude détaillée pourrait être engagée entre les deux collectivités avec leurs propres services, sans faire appel à un cabinet extérieur, parce que les compétences en interne existent des deux côtés, de même qu'au sein de la SPL STRAN, pour étudier, à partir de la fin 2017 et du début 2018, dans quelle mesure et sous quel calendrier un syndicat mixte commun pourrait être créé et pourquoi pas, si l'on peut étendre la SPL STRAN à l'échelle du territoire pour avoir une exploitation commune des deux territoires.

Le deuxième point qui a fait l'objet d'échanges est la question de Bretagne Plein Sud et de la gouvernance en matière de tourisme. Il a été acté que les directeurs des trois SPL de Saint-Nazaire Agglomération, de Pornichet et de Bretagne Plein Sud, donc de Cap Atlantique, se réuniraient mensuellement, à partir des prochains mois, pour avancer sur le plan d'actions et la déclinaison de la destination de Bretagne Plein Sud et en référerait aux trois Présidents de SPL, en l'occurrence, le maire de La Turballe, puisque c'est lui présidera la SPL tourisme à Cap Atlantique, Jean-Claude Pelleteur, au titre de Pornichet, et Patrice Bulting au titre de Saint-Nazaire Agglomération, et si nécessaire, selon les sujets, avec les deux Présidents des EPCI. De la sorte, tout ne sera pas traité dans le cadre de la SPL Bretagne Plein Sud, mais cela viendra alimenter le travail de celle-ci, qui traitera aussi de l'office de tourisme intercommunal de Cap Atlantique et pas uniquement de la destination.

Un autre point a été discuté, celui de l'IAV, l'Institut d'aménagement de la Vilaine, institut inter-départemental qui réunit le Morbihan, la Loire-Atlantique et l'Ille-et-Vilaine, qui gère à la fois le SAGE du bassin versant de la Vilaine, l'ouvrage d'Arzal, pour ce qui concerne la protection des populations, pour le port de plaisance situé derrière et pour l'approvisionnement en eau potable. Avec les changements et les réformes en cours, les Départements n'auront plus leur place pour la fourniture d'eau potable. La question qui est posée est celle de savoir si nous souhaitons y entrer, sachant que la CARENE achète plus de 6 millions de mètres cubes d'eau à l'usine de Férel. Il y a donc clairement un intérêt stratégique. En revanche, il faut poser des conditions, parce qu'il ne s'agit pas de mettre le doigt dans un engrenage qui pourrait coûter très cher à la CARENE. Il a été convenu que les réponses se feraient conjointement entre Cap Atlantique et la CARENE, qui s'engageraient de manière coordonnée et non de manière dispersée. Une réunion aura lieu à Saint-Nicolas-de-Redon à la mi-février, en présence du Préfet, pour parler de l'avenir de l'IAV.

L'accueil des gens du voyage a également fait l'objet d'échanges, avec une proposition de mutualisation sur plusieurs thèmes : avoir un marché commun de gestion des aires d'accueil entre les deux territoires, puisque Cap Atlantique a

passé un contrat d'un an, dont l'échéance est fin 2018 et qui est reconductible, et que la CARENE a passé un contrat à l'été 2016, mais qui peut être prolongé de six mois, ce qui permettrait de raccorder les deux. La question est de savoir s'il y a un intérêt à mutualiser la médiation, puisque le poste de Josiane Coquen pourrait être mutualisé, si Cap Atlantique a un besoin en la matière. Cela permettrait aussi aux Vice-présidents de se coordonner au sujet du schéma d'accueil départemental des gens du voyage qui devra être signé à l'été et enfin, d'envisager de mutualiser l'aire de La Baule – Saint-André-des-Eaux. Un courrier a été envoyé au Président de Cap Atlantique ce matin pour déminer le terrain afin qu'il puisse aller voir sa Vice-présidente.

Enfin, il a aussi été question du déploiement du FTTH et de l'idée de signer conjointement une convention avec Orange, sous réserve d'obtenir un calendrier de déploiement avec un nombre de points de déploiement, quitte à ce qu'il soit léger, mais de manière à ce que si Orange ne tient pas un seul de ses engagements, il soit possible de sortir de la contrainte AMII et de faire intervenir d'autres opérateurs.

Jean-Jacques Lumeau

C'est ce que vient de faire Lille Métropole.

Antoine Bouvet

Si Lille vient de le faire, ils risquent de devenir méfiants. En tout cas, c'est l'idée.

Bernard Audric

Pour répondre à Jérôme Dholland sur le schéma d'assainissement, cette question va être traitée. En fin d'année dernière, le programme 2018-2024 d'extension des réseaux d'assainissement a été défini. Les services vont reprendre contact dès ce mois-ci avec les différentes associations avec lesquelles la CARENE a travaillé depuis trois ans pour établir le programme qui a été voté, afin de travailler avec elles sur les limites du schéma d'assainissement dans les dix communes. Il s'agit d'un travail prospectif, puisqu'il appartiendra ensuite aux élus de décider, mais il est important de travailler avec les associations, parce que si elles ne sont pas d'accord, elles peuvent tenter des recours et bloquer le processus. Il vaut donc mieux travailler avec elles en amont. Ceci s'inscrit dans le calendrier du PLU, avec la perspective d'aboutir avant que le PLU soit voté.

Antoine Bouvet

Il y a une petite contrainte d'agenda entre le besoin de production du PLU d'un côté et le besoin de concertation, de l'autre. Il faudra donc regarder dans le détail.

Le président

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.