angers loire métropole
communauté urbaine

CONSEIL DE COMMUNAUTE
SEANCE DU LUNDI 11 MARS 2019

*****

PROCES VERBAL

SOMMAIRE

N°	DOSSIERS	pages
	Pilotage mutualisé des politiques publiques	
1	Budget primitif 2019 - DEL-2019-17	*4*
2	Taxes Foncières, Cotisation Foncière des Entreprises (CFE) et Taxe d'Habitation - Fixation des taux pour 2019. - DEL-2019-18	*47*
3	TEOM - Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères pour l'année 2019 - Fixation des taux. - DEL-2019-19	*49*
4	Taxe de séjour - Approbation des tarifs - DEL-2019-20	*51*
	Projet Territoire Intelligent – Point d'étape	*53*
	Voirie et espaces publics	
5	Tarifs de voirie - Redevances d'occupation du domaine public - Maintien des tarifs des communes - DEL-2019-21	*58*
6	Tramway lignes B et C - Opérations de travaux de dévoiement des réseaux et d'aménagement - Avenue Patton, rue Saint-Jacques (section Marius Briant/Sévigné), place Victor Vigan - Exonération des droits de voirie pour les commerces. - DEL-2019-22	*59*
	Déplacements	
7	Concession - Transports urbains et suburbains de voyageurs, transport de personnes en situation de handicap - Attribution de la Délégation de Service public 2019-2025 - DEL-2019-23	*60*
8	Tramway lignes B et C - Marchés d'ingénierie et de travaux - Avenants - Approbation - DEL-2019-24	*96*
9	Tramway lignes B et C - Mission de contrôle extérieur - Attribution des marchés - DEL-2019-25	*102*
10	Tramway lignes B et C - Construction des locaux techniques et des sous-stations des futures lignes - Marché de travaux - DEL-2019-26	*104*
	Pilotage mutualisé des politiques publiques – Commande Publique	
11	Contribution au recyclage des papiers - Eco-contribution CITEO 2019 pour les tonnages émis en 2018. - DEL-2019-27	*106*
	Urbanisme, logement et aménagement urbain	
12	PLUi - Plan Local d'Urbanisme intercommunal - Modification n° 2 - Approbation - DEL-2019-28	*108*
13	Angers - Site Patrimonial Remarquable - Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) -	*111*

	DEL-2019-29	
14	NPNRU - Quartiers Monplaisir et Belle-Beille - Convention pluri annuelle ANRU - Approbation - DEL-2019-30	*113*
	Cycle de l'eau	
15	Eau et Assainissement : Révision des redevances et des tarifs au 1er avril 2019. - DEL-2019-31	*117*
16	Eau : Usine de production d'eau potable - Renouvellement et installation des membranes d'ultrafiltration - Marché de travaux. - DEL-2019-32	*128*
17	Eaux Pluviales - Les Ponts-de-Cé - Dispositif de collecte et de gestion des eaux pluviales - Réalisation d'un Dossier d'Autorisation Environnementale - Lancement d'une enquête publique. - DEL-2019-33	*130*
	Propreté urbaine	
18	Société Publique Locale " Centre de tri Biopole " - Modification des statuts - Approbation - DEL-2019-34	*132*
19	Prestations de sensibilisation au tri en habitat collectif - Régie de Quartiers d'Angers - Convention - Approbation - DEL-2019-35	*133*
	Politiques éducatives, enfance famille, formation	
20	Projet de réhabilitation et/ou d'extension des équipements scolaires - Dispositif d'aide aux communes de moins de 8 000 habitants - Longuenée-en-Anjou - Modificatif - DEL-2019-36	*135*
21	Loire Authion - Commune déléguée de Corné - Construction d'un nouveau groupe scolaire - Marché de maitrise d'œuvre - Approbation - DEL-2019-37	*136*
	Accueil des gens du voyage	
22	Gestion des aires d'accueil des gens du voyage - Allocation Logement Temporaire 2 (ALT2) - Convention - Approbation. - DEL-2019-38	*138*
	Urbanisme, logement et aménagement urbain	
23	Très Haut Débit en France - Avenant n°1 à la convention de programmation et de suivi de déploiements de la fibre jusqu'à l'abonné (FTTH) avec la Préfecture de Région, la Région des Pays-de-la-Loire, le Département de Maine-et-Loire, Orange - Approbation - DEL-2019-39	*140*
	Pilotage mutualisé des politiques publiques – Ressources Humaines	
24	Mise à jour du tableau des emplois 2019 - DEL-2019-40	*142*

	Pilotage mutualisé des politiques publiques	
25	Angers Loire Télévision - Contrat d'objectifs et de moyens 2019-2021 - Approbation - DEL-2019-41	*143*
26	Constitution d'une SCI Multiprojets avec la SEM Régionale des Pays-de-la-Loire - Portage de l'opération immobilière Alfi Technologies - Prise de participation d'ALTER Eco - Approbation - DEL-2019-42	*145*
	Liste des Décisions de la Commission Permanente du 4 mars 2019	*147*
	Liste des arrêtés Prise en vertu de l'article L.5211-10 du Code Général des Collectivités Territoriales	*151*
	Liste des marchés à procédure adaptée	*153*
	Questions diverses	

CONSEIL DE COMMUNAUTE
ANGERS LOIRE METROPOLE
Séance du lundi 11 mars 2019

L'an deux mille dix-neuf le lundi onze mars à 18 heures 00, le Conseil de Communauté convoqué par lettre et à domicile le 5 mars 2019, s'est réuni à l'Hôtel de communauté d'Angers Loire Métropole, salle du Conseil, à Angers, sous la présidence de M. Christophe BECHU, Président, assisté de Mme Roselyne BIENVENU, M. Marc LAFFINEUR (départ après la DEL-2019-23), M. Marc GOUA (départ après la DEL-2019-23), M. Jean-Pierre BERNHEIM, M. Daniel DIMICOLI, M. Laurent DAMOUR, Mme Véronique MAILLET, M. Didier ROISNE, M. Jean-Louis DEMOIS, M. Michel BASLÉ, M. Dominique BREJEON, M. Franck POQUIN, M. Benoit PILET, Vice-Présidents.

ETAIENT PRESENTS : M. Philippe ABELLARD, M. Alain AUGELLE, M. Frédéric BEATSE, Mme Jeanne BEHRE-ROBINSON (départ après la DEL-2019-22), Mme Christine BLIN, M. Sébastien BODUSSEAU, Mme Jacqueline BRECHET, M. Marc CAILLEAU, Mme Silvia CAMARA-TOMBINI, Mme Rachel CAPRON, M. Emmanuel CAPUS (arrivée après la DEL-2019-22), Mme Catherine CARRE, M. Jean CHAUSSERET, Mme Véronique CHAUVEAU, M. Denis CHIMIER, Mme Maryse CHRÉTIEN, M. Camille CHUPIN, M. Daniel CLEMENT, M. Benoît COCHET, M. Damien COIFFARD, M. Michel COLAS, Mme Dominique DAILLEUX ROMAGON (départ après la DEL-2019-23), Mme Karine ENGEL, Mme Caroline FEL (départ après la DEL-2019-17), Mme Pascale GALÉA, M. François GERNIGON, M. Bruno GOUA, Mme Catherine GOXE (départ après la DEL-2019-23), M. Gilles GROUSSARD, M. Claude GUÉRIN, M. Maxence HENRY, M. Philippe HOULGARD (départ après la DEL-2019-31), M. François JAUNAIT, Mme Isabelle LE MANIO, Mme Sophie LEBEAUPIN, Mme Nathalie LEMAIRE (départ après la DEL-2019-33), Mme Estelle LEMOINE-MAULNY (arrivée après la DEL-2019-22), Madame Huguette MACÉ, M. André MARCHAND, M. Jean-Pierre MIGNOT, Mme Pascale MITONNEAU, Mme Constance NEBBULA, M. Stéphane PABRITZ, M. Alain PAGANO (départ après la DEL-2019-22), M. Jean-Paul PAVILLON (départ après la DEL-2019-28), M. Pierre PICHERIT, M. Didier PINON, M. Jean-Charles PRONO (départ après la DEL-2019-22), M. Daniel RAVERDY, Mme Marie-France RENOU, M. Philippe RETAILLEAU, M. Bruno RICHOU, Mme Véronique ROLLO, M. Gilles SAMSON (départ après la DEL-2019-23), M. Florian SANTINHO, Mme Marie-Cécile SAUVAGEOT, M. Jean-Paul TAGLIONI (départ après la DEL-2019-22), M. Antony TAILLEFAIT, M. Roger TCHATO, Mme Astou THIAM, Mme Agnès TINCHON (départ après la DEL-2019-30), M. Jean-Marc VERCHERE, M. Pierre VERNOT, Mme Rose-Marie VERON

ETAIENT EXCUSES : M. Bernard DUPRE, Mme Chadia ARAB, M. Joël BIGOT, M. Grégory BLANC, M. Roch BRANCOUR, M. David COLIN, Mme Annie DARSONVAL, M. Ahmed EL BAHRI, M. Alain FOUQUET, M. Gabriel FREULON, M. Jérémy GIRAULT, M. Jean-Pierre HÉBÉ, Mme Montaine HUTEAU, Mme Catherine JAMIL, Mme Ozlem KILIC, M. Gilles MAHE, Mme Michelle MOREAU, Mme Isabelle RAIMBAULT, M. Jean-François RAIMBAULT, Mme Alima TAHIRI

ETAIENT ABSENTS : M. Gino BOISMORIN, Mme Christine COURRILLAUD, Mme Chantal RENAUDINEAU.

Les Vice-Présidents et les Délégués dont les noms suivent ont donné à des collègues de leur choix, pouvoir écrit de voter en leur nom par application des dispositions de l'article L.2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales.
M. Marc GOUA a donné pouvoir à M. Didier ROISNE (à partir de la DEL-2019-24)
M. Bernard DUPRE a donné pouvoir à M. Jean-Pierre BERNHEIM
Mme Chadia ARAB a donné pouvoir à M. Antony TAILLEFAIT
Mme Jeanne BEHRE-ROBINSON a donné pouvoir à M. Jean-Marc VERCHERE (à partir de la DEL-2019-23)
M. Joël BIGOT a donné pouvoir à M. Jean-Paul PAVILLON
M. Grégory BLANC a donné pouvoir à M. Marc GOUA (jusqu'à la DEL-2019-24)
M. Roch BRANCOUR a donné pouvoir à M. Daniel DIMICOLI
M. Emmanuel CAPUS a donné pouvoir à Mme Christine BLIN (jusqu'à la DEL-2019-22)
M. David COLIN a donné pouvoir à Mme Jeanne BEHRE-ROBINSON (jusqu'à la DEL-2019-23)
Mme Annie DARSONVAL a donné pouvoir à M. Philippe HOULGARD (jusqu'à la DEL-2019-31)

M. Ahmed EL BAHRI a donné pouvoir à M. Maxence HENRY
Mme Caroline FEL a donné pouvoir à M. Benoît PILET (à partir de la DEL-2019-18)
M. Alain FOUQUET a donné pouvoir à M. Michel BASLÉ
M. Gabriel FREULON a donné pouvoir à M. Camille CHUPIN
M. Jérémy GIRAULT a donné pouvoir à M. Bruno RICHOU
Mme Catherine GOXE a donné pouvoir à Mme Christine BLIN (à partir de la DEL-2019-24)
M. Jean-Pierre HÉBÉ a donné pouvoir à M. Claude GUÉRIN
Mme Montaine HUTEAU a donné pouvoir à Mme Constance NEBBULA
Mme Catherine JAMIL a donné pouvoir à Mme Silvia CAMARA-TOMBINI
Mme Ozlem KILIC a donné pouvoir à Mme Dominique DAILLEUX-ROMAGON (jusqu'à la DEL-2019-23)
Mme Estelle LEMOINE-MAULNY a donné pouvoir à Mme Rachel CAPRON (jusqu'à la DEL-2019-22)
M. Gilles MAHE a donné pouvoir à Mme Rose-Marie VERON
Mme Michelle MOREAU a donné pouvoir à Mme Roselyne BIENVENU
M. Alain PAGANO a donné pouvoir à M. Bruno GOUA (à partir de la DEL-2019-23)
Mme Isabelle RAIMBAULT a donné pouvoir à Mme Agnès TINCHON (jusqu'à la DEL 2019-31)
M. Jean-François RAIMBAULT a donné pouvoir à M. Jean-Louis DEMOIS
M. Jean-Paul TAGLIONI a donné pouvoir à M. Gilles SAMSON (pour la DEL-2019-23)
Mme Alima TAHIRI a donné pouvoir à Mme Sophie LEBEAUPIN

Le Conseil de Communauté a désigné Mme Marie-France RENOU Déléguée, en qualité de secrétaire de séance. Le compte rendu de la séance a été affiché à la porte de l'Hôtel de communauté le 12 mars 2019.

***

Monsieur le Président : Je vais vous proposer d'entamer ce Conseil de communauté. Je vous indique que Bernard DUPRÉ a donné pouvoir à Jean-Pierre BERNHEIM ; Chadia ARAB à Antony TAILLEFAIT ; Joël BIGOT à Jean-Paul PAVILLON ; Roch BRANCOUR à Daniel DIMICOLI ; Ahmed EL BAHRI à Maxence HENRY ; Alain FOUQUET à Michel BASLÉ ; Jean-Pierre HÉBÉ à Claude GUÉRIN ; Montaine HUTEAU à Constance NEBBULA ; Catherine JAMIL à Silvia CAMARA-TOMBINI ; Gilles MAHÉ à Rose-Marie VÉRON ; Michelle MOREAU à Roselyne BIENVENU ; Isabelle RAIMBAULT à Agnès TINCHON ; Jean-François RAIMBAULT à Jean-Louis DEMOIS ; Alima TAHIRI à Sophie LEBEAUPIN et Gabriel FREULON à Camille CHUPIN.
Tant qu'il n'est pas arrivé, Pierre PICHERIT laisse son pouvoir à Alain AUGELLE. Jusqu'à son arrivée, Rachel CAPRON porte le pouvoir d'Estelle LEMOINE-MAULNY ;
Dans deux heures, Marc GOUA donnera son pouvoir à Didier ROISNE ; Jeanne BEHRE-ROBINSON laissera son pouvoir à Jean-Marc VERCHÈRE. Caroline FEL donne son pouvoir à Benoît PILET.
Jean-Paul TAGLIONI laissera son pouvoir à Gilles SAMSON.
Dans trois heures, Catherine GOXE laissera également son pouvoir à Christine BLIN. J'ai oublié Jérémy GIRAULT, qui a donné pouvoir à Bruno RICHOU.
Voilà, mes chers collègues.

***

SECRETAIRE DE SEANCE - DESIGNATION

Marie-France RENOU sera ce soir notre secrétaire de séance, avec un ordre du jour conséquent.

***

Monsieur le Président : Puisque nous sommes au mois de mars, et dans la continuité du Débat d'Orientations Budgétaires, le premier rapport pour cette séance de communauté est bien entendu la présentation de notre Budget Primitif 2019. Je laisse la parole à notre Vice-Président chargé des Finances, Marc LAFFINEUR, pour la présentation de ce Budget Primitif 2019.

Dossier N° 1

Délibération n°: DEL-2019-17

PILOTAGE MUTUALISE DES POLITIQUES PUBLIQUES - Finances

Budget primitif 2019

Rapporteur : Marc LAFFINEUR

EXPOSE

Le débat d'orientation budgétaire du 11 février dernier a permis de présenter les grands équilibres financiers de notre collectivité pour les prochaines années à travers le plan pluriannuel d'investissement 2019-2021 et un examen des orientations stratégiques dans le domaine des ressources humaines. Ces éléments ont été complétés par une présentation détaillée de la structure de la dette et de la stratégie de sécurisation engagée sur ce mandat.

Ce projet de budget primitif décline pour l'exercice 2019 cette stratégie pluriannuelle. Il aboutit à des chiffres très proches des différents montants annoncés lors du DOB.

→ Les principaux axes du budget primitif 2019

Le rapport du débat d'orientation budgétaire présenté le mois dernier concluait à une amélioration des fondamentaux financiers pour ce projet de budget 2019 et ce dans la continuité des résultats constatés ces 4 dernières années. Gage de sérénité pour maintenir la capacité d'action de notre collectivité dans les années à venir, ces améliorations se traduisent notamment par :

- **Un budget de fonctionnement rigoureux et contraint avec** :
  - **Des taux de fiscalité stables,**
  - **Une augmentation des recettes de fonctionnement de + 1,6 %** notamment du fait d'une amélioration attendue de la fiscalité des entreprises,
  - **Une hausse des charges de fonctionnement contenue à + 0,2 %** avec des efforts de gestion significatifs et des dépenses de personnel stabilisées,
  - **Une amélioration significative de l'épargne nette de + 4,7 %.** Les 55 M€ d'autofinancement nous serviront ainsi à financer nos investissements 2019 et à limiter le recours à l'emprunt.

- **Un budget d'investissement responsable avec :**
  - **Un niveau d'investissement en progression de 17 M€ pour un total de 151,7 M€** qui permet de structurer et de dynamiser notre territoire,
  - **Un encours de dette sous contrôle** (-30 M€ depuis 2014, hors tramway) avec la poursuite de notre stratégie de sécurisation des prêts à risque.

→ La balance générale du budget 2019

♦ Présentation détaillée du budget consolidé à périmètre constant

Cette présentation du BP 2019 consolidée permet de faire apparaître les grandes évolutions entre le BP 2018 et le BP2019 :

Fonctionnement

Recettes	BP 2018	BP 2019	Ecart 2018/2019	Evol. %
Versement transport	53 050	55 000	1 950	3,7%
Fiscalité ménages	44 263	45 845	1 582	3,6%
Fiscalité des entreprises	50 050	51 274	1 224	2,4%
Produits Eau /Asst	49 489	50 144	655	1,3%
Dotations, subventions, participations	41 088	40 322	-766	-1,9%
TEOM / REOM	29 501	30 036	535	1,8%
Particip. du Budget principal aux budgets annexes	12 042	11 892	-150	-1,2%
Produits d'exploitation/produits divers	31 405	31 418	13	0,0%
Sous total	*310 888*	*315 931*	*5 043*	*1,6%*

Dépenses	BP 2018	BP 2019	Ecart 2018/2019	Evol. %
Personnel	43 051	42 748	-303	-0,7%
DSP / contrats d'exploitation	61 810	62 666	856	1,4%
Dotations	30 233	30 486	253	0,8%
Restitution de fiscalité	8 262	7 099	-1 163	-14,1%
SDIS	13 596	13 910	314	2,3%
Subvention de fonctionnement	12 847	13 130	283	2,2%
Particip. du Budget principal aux budgets annexes	12 042	11 892	-150	-1,2%
Fonctionnement des services	45 603	45 908	305	0,7%
Sous total	*227 444*	*227 839*	*395*	*0,2%*
Epargne de gestion	83 444	88 092	4 648	5,6%
Intérêts	10 937	11 277	340	3,1%
Epargne brute	72 507	76 815	4 308	5,9%
Capital	*19 803*	*21 654*	*1 851*	*9,3%*
Epargne nette	52 704	55 161	2 457	4,7%

Investissement

Recettes	BP 2018	BP 2019	Ecart 2018/2019	Evol. %
Epargne nette	52 704	55 161	2 457	4,7%
Dotations fonds divers et autres	7 088	7 250	162	2,3%
Subventions et autres	17 625	16 354	-1 271	-7,2%
Avances ZAC	16 488	5 668	-10 820	-65,6%
Cessions	9 318	9 323	5	0,1%
Emprunts provisoires	31 187	51 451	20 264	65,0%
Reprise except. résultats / Rec. Équilibre	4 976	9 663	4 687	94,2%
Total	*139 386*	*154 870*	*15 484*	*11,1%*

Dépenses	BP 2018	BP 2019	Ecart 2018/2019	Evol. %
Dépenses d'équipement	105 287	132 912	27 625	26,2%
dont budget principal	*59 559*	*66 890*	*7 331*	*12,3%*
dont budgets annexes	*45 729*	*66 022*	*20 293*	*44,4%*
Rachat de parts sociales	1 737	962	-775	-44,6%
Avances de trésorerie (Zac)	27 982	17 817	-10 165	-36,3%
Total	*135 006*	*151 691*	*16 685*	*12,4%*

Vous trouverez, ci-après, la balance générale qui détaille ces principaux indicateurs par budget :

Fonctionnement *(en milliers d'Euros)*

	Principal	Eau	Assainisst	Déchets	Aéroport	Transports	Réseaux de chaleur	Total BP 2019	Total BP 2018	Ecart en €	Ecart en %
Recettes	156 420	28 022	24 045	35 819	989	69 276	1 361	315 932	310 888	*5 044*	*1,6%*
Dépenses	117 675	19 047	14 246	26 908	889	48 774	301	227 840	227 444	*396*	*0,2%*
Epargne de gestion	38 745	8 975	9 799	8 911	100	20 502	1 060	88 092	83 444	*4 648*	*5,6%*
Annuité (C + I)	12 607	2 550	1 563	1 790	0	13 630	791	32 931	30 740	*2 191*	*7,1%*
Epargne nette	26 138	6 425	8 236	7 121	100	6 872	269	55 161	52 704	*2 457*	*4,7%*
Investissement											
Dépenses Equipement	85 657	10 740	14 500	3 977	100	36 448	269	151 691	135 006	*16 685*	*12,4%*
TOTAL DEPENSES	85 657	10 740	14 500	3 977	100	36 448	269	151 691	135 006	*16 685*	*12,4%*
Recettes d'investissement	31 444	4 315	6 264	35	0	6 200	0	48 258	55 495	*-7 237*	*-13,0%*
Emprunts	28 075	0	0	0	0	23 376	0	51 451	31 187	*20 264*	*65,0%*
Epargne nette	26 138	6 425	8 236	7 121	100	6 872	269	55 161	52 704	*2 457*	*4,7%*
TOTAL RECETTES	85 657	10 740	14 500	7 156	100	36 448	269	154 870	139 386	*15 484*	*11,1%*

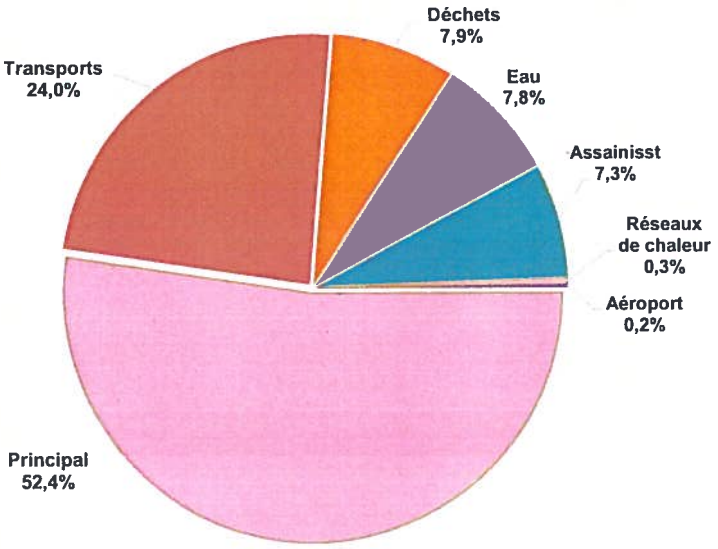
NB : Balance générale hors budget annexe lotissements économiques

On notera qu'hormis le budget principal et le budget transport (avec les travaux de la 2eme ligne de tramway), **tous les budgets annexes autofinancent leurs investissements sans recours à l'emprunt.**

Par ailleurs, **les deux montants d'emprunts qui figurent sur ce tableau sont provisoires dans la mesure où il n'est pas tenu compte des résultats budgétaires 2018 qui s'élèveraient à près de 28 M€.**

♦ Répartition des volumes financiers par budget

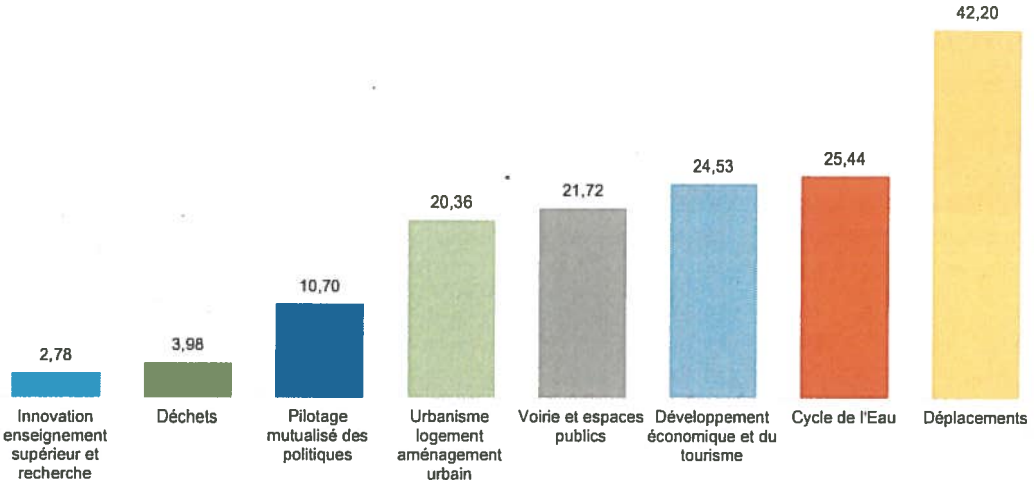
Présenté sous une autre forme, le graphique ci-dessous permet de mesurer le poids de chaque budget dans la présentation consolidée avec notamment **le budget principal et le budget transports qui représentent à eux seuls 76 % en 2019** (77% en 2018) du total des dépenses (fonctionnement, dette, investissement) :



→ Investissement global par politique sectorielle *(hors dette)*

L'investissement global de la collectivité pour 2019 est affiché à plus de **151,7 M€** avec la gestion déléguée de la voirie (17,1 M€ sous forme d'avances aux communes). Ce montant se répartit comme suit :

Investissement par politique sectorielle
en millions d'€



En volume financier, les politiques publiques qui portent les principales dépenses d'investissement sont :

- les déplacements avec 42,2 M€ d'investissement dont 32 M€ pour la seconde ligne de Tramway et 4,5 M€ pour les transports urbains,
- la politique cycle de l'eau, portée par les budgets annexes Eau et Assainissement, avec 25,4 M€, qui se décomposent en 10,7 M€ pour la partie eau et 14,7 M€ pour la partie assainissement
- le développement économique et le tourisme avec les versements aux Zones d'Aménagement Concerté pour 11,9 M€, les participations pour les équipements à rayonnement communautaire pour 6 M€, la Loire à Vélo pour 1 M€,
- la politique Voirie et espaces publics avec 21,7 M€ dont 17,1 M€ sous forme d'avances aux communes,
- le pilotage mutualisé des politiques comprend entre autres 2,1 M€ de crédits pour les moyens informatiques de la collectivité, 2,8 M€ de crédits pour des reversements divers vers les communes concernées (amendes de police et la taxe d'aménagement).

La suite du rapport s'attachera à présenter de manière synthétique le budget principal puis les budgets annexes en reprenant à chaque fois :

- Un tableau chiffré présentant l'équilibre réel,
- Un commentaire autour des principales recettes et dépenses de fonctionnement,
- Les conséquences de ces éléments sur les niveaux d'épargne et d'emprunt,
- Les principaux projets d'investissement associés à l'exercice 2019.

→ BUDGET PRINCIPAL

Les fondamentaux du budget principal sont tous en amélioration et peuvent se résumer de la manière suivante :

- Des **recettes de fonctionnement en hausse à + 0,5 %** (soit + 0,8 M€) sous l'impulsion de la bonne santé économique du territoire,

- Des **dépenses de fonctionnement** qui sont en baisse **à - 0,2 %** (soit - 0,27 M€) grâce aux efforts de gestion des services. Cette évolution est conforme aux engagements du contrat prévu avec l'Etat.
- Une **épargne nette qui s'améliore de + 0,3 M€** (soit +1,1%) pour atteindre 26,1 M€,
- Des **investissements en forte hausse à 85,7 M€** financés par un maximum de 28 M€ d'emprunts.

FONCTIONNEMENT

RECETTES	BP 2018 *	BP 2019	Montant	% 2018 / 2019
Impôts et taxes	**101 476**	**104 094**	**2 618**	**2,6%**
Fiscalité Ménages	44 263	45 845	1 582	3.6%
TH	*36 500*	*38 060*	*1 560*	*4.3%*
TFPB	*7 215*	*7 200*	*15*	*-0.2%*
TFPNB	*548*	*585*	*37*	*6.8%*
Fiscalité Entreprises	50 050	51 274	1 224	2.4%
CFE	*24 770*	*25 727*	*957*	*3.9%*
CVAE	*19 400*	*20 612*	*1 212*	*6.2%*
Autres (IFER+TASCOM)	*5 880*	*4 935*	*- 945*	*-16,1%*
FPIC	2 800	2 682	- 118	-4.2%
Taxe de séjour	680	700	20	2,9%
Autres taxes	3 683	3 593	- 90	-2.4%
Dotations subventions et Participations	**39 124**	**38 258**	**- 866**	**-2,2%**
Dont DGF	*34 328*	*33 600*	*- 728*	*-2.1%*
Produits des services	**12 202**	**10 705**	**- 1 497**	**-12.3%**
Dont refacturation DSIN	*4 610*	*2 735*	*- 1 875*	*-40.7%*
Dont frais de structure	*1 470*	*1 470*	-	0.0%
Produits financiers	**360**	**445**	**85**	**23,6%**
Produits exceptionnels	**32**	**56**	**24**	**75,0%**
Autres recettes	**2 412**	**2 862**	**450**	**18,7%**
Total	**155 606**	**156 420**	**814**	**0,5%**

DEPENSES	BP 2018 *	BP 2019	Montant 2018 / 2019	% 2018 / 2019
Personnel	**25 079**	**24 279**	**- 800**	**-3,2%**
Ressources Humaines	*14 176*	*14 066*	*- 110*	*-0.8%*
Mutualisation/Frais de personnel voiries	*10 903*	*10 213*	*- 690*	*-6.3%*
Autres charges de gestion courante	**37 910**	**38 494**	**584**	**1,5%**
Dont SDIS	*13 596*	*13 910*	*314*	*2.3%*
Dont autres subventions	*10 217*	*10 650*	*433*	*4.2%*
Dont part. budget Transports et Aéroport	*12 042*	*11 892*	*- 150*	*-1.2%*
Atténuations de produits	**30 233**	**30 486**	**253**	**0,8%**
Dont FNGIR	*5 676*	*5 649*	*- 27*	*-0.5%*
Dont Attribution de Compensation	*13 207*	*13 137*	*- 70*	*-0.5%*
Dont Dotation de solidarité	*10 800*	*11 000*	*200*	*1.9%*
Dont taxe de séjour	*500*	*680*	*180*	*36.0%*
Autres dépenses de fonctionnement	**20 514**	**20 490**	**- 24**	**-0,1%**
Charges exceptionnelles	**4 210**	**3 926**	**- 284**	**-6,7%**
Total	**117 946**	**117 675**	**- 271**	**-0,2%**
Epargne de gestion	**37 660**	**38 745**	**1 085**	**2,9%**
Intérêts de la dette	3 050	3 050	-	0.0%
Epargne Brute	**34 610**	**35 695**	**1 085**	**3,1%**
Capital de la dette	8 767	9 557	790	9.0%
Epargne Nette	**25 843**	**26 138**	**295**	**1.1%**

INVESTISSEMENT

RECETTES	BP 2018 *	BP 2019	Montant 2018 / 2019	% 2018 / 2019
Epargne Nette	**25 843**	**26 138**	**295**	**1,1%**
Dotations, fonds divers et autre	**5 773**	**6 250**	**477**	**8,3%**
Dont FCTVA	*3 500*	*3 500*	-	0.0%
Dont Taxe d'aménagement	*2 273*	*2 750*	*477*	21.0%
Subventions et autres	**12 540**	**10 203**	**- 2 337**	**-18,6%**
Dont Fonds de concours Voirie Eclairage	*3 650*	*4 169*	*519*	14.2%
Dont Amendes de police	*2 700*	*1 000*	*- 1 700*	-63.0%
Avances - ZAC et autres	**16 488**	**5 668**	**- 10 820**	**-65,6%**
Cessions	**9 318**	**9 323**	**5**	**0,1%**
Emprunt	**19 304**	**28 075**	**8 771**	**45%**
Reprise anticipée des résultats	-		-	
Total	**89 266**	**85 657**	**- 3 609**	**-4,0%**

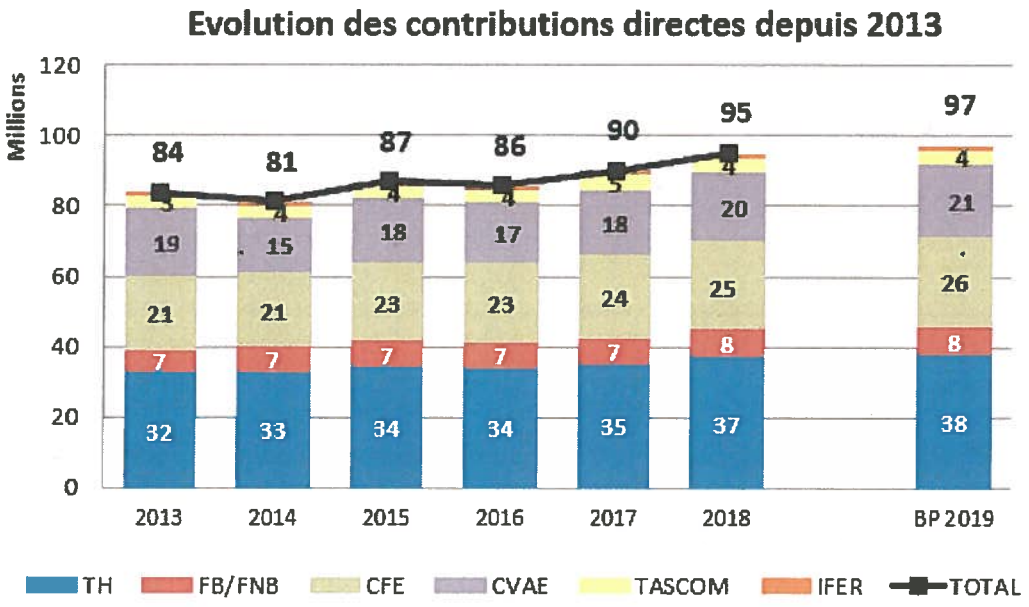
DEPENSES	BP 2018 *	BP 2019	Montant 2018 / 2019	% 2018 / 2019
Dépenses et subventions d'Equipement	**59 559**	**66 890**	**7 331**	**12,3%**
Dont Reversement Amendes de police	*2 700*	*1 000*	*- 1 700*	*-63.0%*
Dont Reversement taxe d'aménagement	*1 472*	*1 772*	*300*	*20,4%*
Parts sociales	**1 725**	**950**	**- 775**	**-44,9%**
Avances - ZAC et autres	**27 982**	**17 817**	**- 10 165**	**-36,3%**
Total	**89 266**	**85 657**	**- 3 609**	**-4,0%**

♦ Les recettes de fonctionnement

La hausse des recettes de fonctionnement de + 0,8 M€ (de 155,6 M€ à 156,4 M€) est essentiellement liée à une évolution favorable des prévisions de la fiscalité des entreprises (produit de Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises) et de la fiscalité ménages (+ 1,5 M€). Les produits des services diminuent sous l'effet des nouveaux mécanismes comptables de refacturation entre la Ville d'Angers et ALM (mais sont compensées par une baisse de dépense de fonctionnement).

• Les contributions directes : la fiscalité ménages et entreprises

Le produit fiscal représente presque 40% des recettes de la collectivité pour 2019. Globalement, les **contributions directes** passent **de 94,3 M€ prévus au BP 2018 à 97,1 M€** en 2019. Le compte administratif provisoire fait apparaître un niveau global de réalisation 2018 de 95 M€.



Ce graphique amène les commentaires suivants :

- La prévision 2019 de **fiscalité "ménages" est de 45,8 M€.** La taxe d'habitation représente l'essentiel de ce produit prévisionnel avec un niveau attendu de 38,1 M€ et la taxe sur le foncier bâti de 7,7 M€.
  Ce bloc fiscal progresse de BP à BP de + 3,6% et de + 1,8% de CA 2018 à BP 2019. L'estimation du produit fiscal 2019 est réalisée sur les bases 2018 notifiées, augmentées de manière prudente de + 1,8 %. Conformément à nos engagements, il n'y aura aucune augmentation des taux sur le mandat.
  Par ailleurs et pour mémoire, la loi de finances pour 2018 a instauré un **dégrèvement de la taxe d'habitation** due pour les résidences principales. Progressivement depuis 2018, celui-ci doit permettre en 3 ans de dispenser, sous condition de revenus, environ 80 % des foyers du paiement de cette taxe. La suppression de la taxe d'habitation fait l'objet d'un dégrèvement, aux taux respectifs sur les années 2018, 2019 et 2020 de 30 %, 65 % et 100 %, sur la base des taux et des abattements appliqués en 2017. **Ce dispositif va permettre la compensation financière pour la collectivité en 2019.**

- La prévision 2019 de **fiscalité "entreprises" est de 51,2 M€.** Elle se répartit entre la Cotisation Foncière des Entreprises estimée à 25,7 M€ et une prévision de Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises, basée sur la dernière notification des services fiscaux, à 20,6 M€ pour 2019.
  Le reste de la prévision est liée à la taxe sur les surfaces commerciales (TASCOM de 3,8 M€) et aux impositions forfaitaires sur les entreprises de réseaux (IFER de 1,1 M€) qui ont été projetés au BP 2019 sur la base des réalisations 2018.
  On remarque la variabilité de la CVAE d'une année sur l'autre (entre 1 et 4 M€ de variation chaque année depuis 2012) qui influe fortement sur l'évolution de produit fiscal des entreprises.

En €	BP 2018	BP 2019	Ecart 2018/2019	%
Taxe d'habitation	36 500 000	37 960 000	1 460 000	4,0%
Taxe Foncier Bâti et Non Bâti	7 763 000	7 885 000	122 000	1,6%
Sous total fiscalité ménages	***44 263 000***	***45 845 000***	***1 582 000***	***3,6%***
Cotisation Foncière des Entreprises	24 770 000	25 727 000	957 000	3,9%
Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises	19 373 214	20 612 594	1 239 380	6,4%
Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux	1 120 000	1 135 000	15 000	1,3%
Taxe sur les surfaces commerciales	4 760 000	3 800 000	-960 000	-20,2%
Sous total fiscalité entreprises	***50 023 214***	***51 274 594***	***1 251 380***	***2,5%***
TOTAL	**94 286 214**	**97 119 594**	**2 833 380**	**3,0%**

- **Les dotations, subventions et participations**

Ce poste budgétaire qui représente 38,2 M€ soit 25% des recettes de fonctionnement de la collectivité est en baisse (- 2,2%). Il se compose de la manière suivante :

En €	BP 2018	BP 2019	Ecart BP 2018 - BP 2019	% d'évolution
DGF	34 327 687	33 600 000	-727 687	-2,1%
FCTVA fonctionnement	250 000	300 000	50 000	20,0%
Participations	2 263 733	1 813 212	-450 521	-19,9%
Allocations compensatrices	2 282 200	2 544 337	262 137	11,5%
TOTAL	**39 123 620**	**38 257 549**	**-866 071**	**-2,2%**

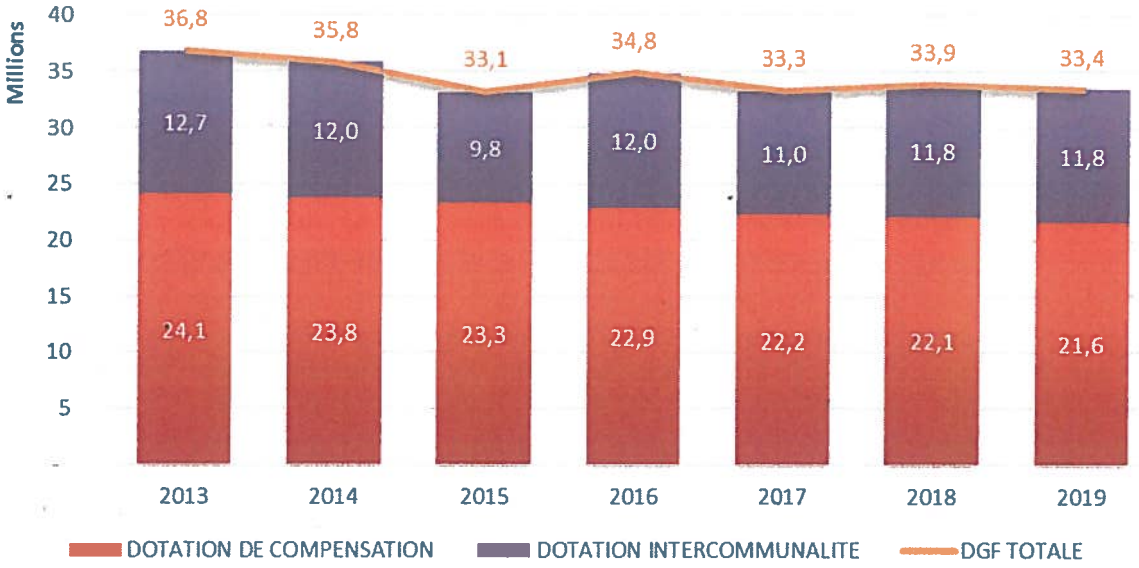
Si on constate une baisse (-19,9 %) des niveaux de participations (financement européen, financement ANRU, ...), les allocations compensatrices sont en hausse de 11,5 % (2,2 M€ sur les 2,5 M€ sont des compensations au titre des exonérations de taxe d'habitation). Il faut également noter l'inscription pour la deuxième année de FCTVA en fonctionnement (0,3 M€) liés aux dépenses d'entretien des bâtiments et de la voirie. Pour ce qui est de la DGF, qui représente près de 90% du total, les éléments suivants peuvent être apportés.

- **La Dotation Globale de Fonctionnement**

La DGF, principale dotation des collectivités locales, est depuis 2013 ponctionnée du montant de la Contribution au Redressement des Finances Publiques. Même si la loi de Finances pour 2019 ne prévoit pas une nouvelle augmentation de cette contribution, le prélèvement cumulé de 21 M€ entre 2014 et 2017 va continuer de peser sur notre DGF.

Par ailleurs et compte tenu des dernières modifications techniques apportées par la Loi de finances pour 2019, ce BP 2019 reprend de manière prudente le montant de la dotation notifiée en 2018 ajustée à la baisse du fait de la traditionnelle diminution au niveau national de la dotation de compensation.

Composition et évolution de la DGF depuis 2013



- **Les autres produits (produits des services, produits financiers,..)**

Ces autres produits sont en baisse de 0,9 M€ (soit - 6%). Cette variation s'explique essentiellement par l'effet des refacturations des services mutualisés (-1,8 M€). Ce paramètre retraité, les autres recettes sont en réalité en hausse de 0,9 M€ (soit + 9 %).

Les dépenses de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement sont en baisse de - 0,2 %. Cette variation recouvre des situations différentes selon les principaux postes de dépense:

- **les dépenses de personnel** sont en baisse de - 0,8 M€. La politique Ressources Humaines mise en œuvre a ainsi permis en 2018 d'atteindre l'objectif de maîtrise de la masse salariale, malgré l'impact des décisions réglementaires et du protocole d'accord relatif aux Parcours Professionnels Carrières et Rémunérations (estimé à +1,4 % en moyenne sur l'ensemble des budgets) qui est neutralisé par les efforts de gestion des services et les nouveaux mécanismes comptables de refacturation entre la Ville d'Angers et ALM.
- **les autres charges de gestion courante :**
  - **la participation au Service Départemental d'Incendie et de Secours progresse de + 2,3 % pour atteindre 13,9 M€,**
  - **les subventions de fonctionnement** augmentent de + 4,2 % notamment du fait du financement du Pôle Métropolitain au titre du Conseil de Développement (+0,2 M€) et des subventions dans le secteur du tourisme,
  - **les participations aux budgets annexes et SPIC** sont en baisse de -1,2 %. La participation versée au budget annexe transports reste stable à 11,4 M€ par rapport au BP 2018, celle au budget annexe aéroport diminue de -0,15 M€.
- **les crédits de fonctionnement des services** baissent légèrement de - 0,1 %. ils comprennent l'ensemble des charges courantes (fluides, maintenance, assurances, taxes foncières...) de la collectivité.

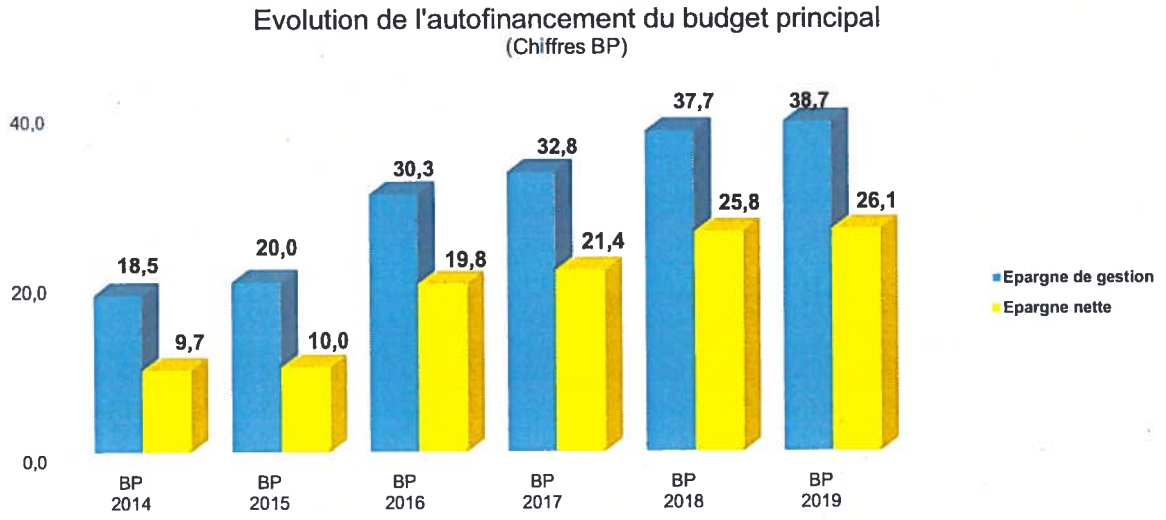
- **Atténuation de produits :**

  Ce poste comprend à la fois la dotation de solidarité communautaire et l'attribution de compensation. La première progresse de + 0,2 M€ de BP à BP pour atteindre 11 M€ suite à l'intégration de Loire Authion (pour autant l'enveloppe reste stable par rapport au projet de CA 2018) et l'enveloppe de la seconde reste identique à 2018 à 13,1 M€.

♦ Epargne de gestion et épargne nette

Pour 2019, la hausse des recettes (+ 0,5%) conjuguée à la maîtrise de nos charges de fonctionnement (- 0,2%) nous permet d'améliorer notre épargne de gestion de +1,1 M€ pour se situer à 38,7 M€. Après soustraction de l'annuité de la dette de 12,6 M€ (en hausse prévisionnelle de + 0,8 M€ en 2019), l'épargne nette atteint près de **26,1 M€ qui financeront les investissements de l'année (soit une hausse de 1,1%)**.

En termes de dynamique, les niveaux de l'épargne nette ont eu une progression constante entre le BP 2014 et ce projet de BP 2019. **Au final, le niveau 2019 de 26,1 M€ de cet indicateur représente plus du double de celui prévu en 2014.** Le graphique suivant illustre ces différents niveaux de lecture:



♦ Les dépenses d'investissement du budget principal

Les dépenses d'investissement 2018 sont de **85,6 M€**, ce montant est en baisse de - 4 % par rapport au BP 2018. Voici les principales opérations d'investissement de ce BP 2019 :

Libellé secteur d'intervention	Projet BP 2019
Voirie et Eaux Pluviales (Avances aux communes)	17 127 000
ZAC d'Intérêt Communautaire	11 907 184
NPRU (dont concessions Belle-Beille et Monplaisir)	5 350 000
Logements Locatifs Sociaux neufs et réhabilitation	4 031 093
Accompagnement voirie pour le Tramway	3 800 000
Terrains d'Accueil des Gens du Voyage	3 568 500
Participation Centre des Congrès	3 240 000
Participation patinoire	2 500 000
Echangeur des trois paroisses	2 500 000
Aide à la pierre de l'état	2 200 000
Eclairage Public	2 140 000
Echangeur Moulin Marcille	1 790 000
Constructions scolaires	1 746 500
Loire à Vélo	982 000
Total	**62 882 277**
% (hors dette)	**73,41%**
Autres opérations	**22 774 869**
Total investissement (hors dette)	**85 657 146**

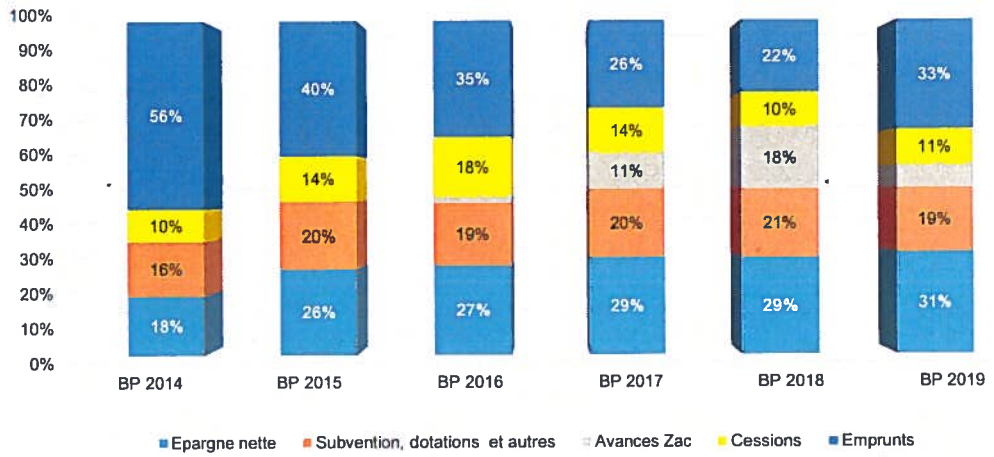
Les recettes d'investissement et l'emprunt d'équilibre du budget principal

Le tableau suivant reprend les principales recettes d'investissement pour ce BP 2019 :

En K€	BP 2014	BP 2015	BP 2016	BP 2017	BP 2018	BP 2019	Ecart BP 2018 / BP 2019	%
Epargne nette	9 681	10 012	19 789	21 361	25 843	26 138	295	1,1%
Dotations, fonds divers et autre	1 000	1 800	3 000	3 900	5 773	6 250	477	8,3%
Subventions et autres	7 872	6 091	10 903	11 071	12 540	10 203	-2 337	-18,6%
Avances - ZAC	0	0	1 230	7 800	16 488	5 668	-10 820	-65,6%
Cessions	5 300	5 300	13 410	10 000	9 318	9 323	5	0,1%
Emprunts	30 670	15 745	25 761	19 244	19 304	28 075	8 771	45,4%
Total	**54 523**	**38 948**	**74 093**	**73 376**	**89 266**	**85 657**	**-3 609**	**-4,0%**

Présenté sous une autre forme, vous trouverez ci-dessous l'évolution de la structure prévisionnelle du financement de nos investissements entre le BP 2014 et le BP 2019. **Il convient de signaler la progression continue et significative de l'autofinancement qui passe de 18 % en 2014 à 31 % en 2019.**

Mode de financement des investissements



→ BUDGET EAU

Fonctionnement

RECETTES

	BP 2018	BP 2019	Ecart 2018/2019	%
Prod Exploitation	21 400	21 955	555	2,6%
Dont vente d'eau aux abonnés	*17 564*	*17 984*	*420*	*2,4%*
Dont location compteurs	*3 816*	*3 816*	*0*	*0,0%*
Autres	1 715	1 828	113	6,6%
Redevance pollution	4 238	4 238	0	0,0%
Sous total	*27 353*	*28 021*	*668*	*2,4%*

DEPENSES

	BP 2018	BP 2019	Ecart 2018/2019	%
Personnel	5 966	5 966	0	0,0%
Fonct. du service	8 843	8 843	0	0,0%
Dont rémunération exploitants	*410*	*278*	*-132*	*-32,2%*
Dont coût réinternalisation		*70*	*70*	
Revers. Redevance Pollution	4 238	4 238	0	0,0%
Sous total	*19 047*	*19 047*	0	0,0%
Epargne de gestion	*8 306*	*8 974*	668	8,0%
Intérêts	1 078	950	-128	-11,9%
Epargne brute	*7 228*	*8 024*	796	11,0%
capital	1 600	1 600	0	0,0%
Epargne nette	*5 628*	*6 424*	796	14,1%

Investissement

FINANCEMENT

	BP 2018	BP 2019	Ecart 2018/2019	%
Epargne nette	5 628	6 424	796	14,1%
Subventions	680	24	-656	-96,5%
Recettes d'équilibre (emprunt provisoire ou reprise des résultats)	1758	4 262	2 504	142,4%
Autres	30	30	0	0,0%
Total	*8 096*	*10 740*	*2 644*	*32,7%*

DEPENSES

	BP 2018	BP 2019	Ecart 2018/2019	%
Dépenses d'équipement	8 096	10 740	2 644	32,7%
dont restructuration Bât. rue Chèvre	*1 555*	*2 480*	*925*	*59,5%*
dont travaux entretien et renouvell du réseau	*3 984*	*5 360*	*1 376*	*34,5%*
dont travaux Usine Production Eau Potable	*671*	*1 484*	*813*	*121,2%*
Total	*8 096*	*10 740*	2 644	*32,7%*

♦ Exploitation

Les prévisions de recettes de fonctionnement évoluent de +2,4 % pour atteindre 28 M€ sous l'effet conjugué de l'évolution des volumes vendus et de la redevance eau.

Concernant les dépenses de fonctionnement, elles sont maintenues à 19 M€ entre le BP 2018 et le BP 2019 :

- La masse salariale du budget de l'Eau est de nouveau contenue et n'évoluera pas en 2019. Le niveau des crédits inscrits est ainsi quasiment le même que le résultat constaté au compte administratif de 2018,
- Cette maîtrise se fait qui plus est dans un contexte de ré-internalisation des prestations d'exploitation de quelques communes aujourd'hui confiées au secteur privé. Des frais

d'exploitation directe sont envisagées (+ 70 K€), mais largement compensés par la cessation de la rémunération des exploitants (- 132 K€),

♦ Epargnes et annuités de dette

Sous l'effet combiné d'une stabilisation des charges de fonctionnement et d'une évolution sensible des produits d'exploitation, l'épargne nette progresse mécaniquement de + 0,8 M€ (+ 14 %). Cette épargne permet de renforcer les capacités de financement du programme d'investissement qui monte en puissance en 2019 (+33% d'investissement) et laisse apparaître des besoins de financement importants à moyen terme sans qu'il soit nécessaire de recourir à l'emprunt.

Les annuités de dette restent stables et la collectivité poursuit la baisse de l'encours de la dette sur le budget Eau.

♦ Investissement

Les dépenses d'investissement poursuivent leur progression et s'affichent à hauteur de 10,7 M€. L'effort sera porté notamment en 2019 sur le renouvellement des réseaux et sur les travaux d'accompagnement de la mise en œuvre de la ligne B et C du tramway (5,36 M€), sur le programme d'entretien sur les équipements de production et de stockage d'eau (1,5 M€, dont 0,6 M€ de renouvellement des membranes d'ultrafiltration), la poursuite des travaux de construction du nouveau bâtiment des services sur le site de la rue Chèvre à Angers (2,5 M€) et les changements de compteurs pour 0,6 M€.

→ BUDGET ASSAINISSEMENT

Fonctionnement

(en milliers d'Euros)

RECETTES

	BP 2018	BP 2019	Ecart	%
Prod. Exploitation	18 500	18 611	111	0,6%
dont Redevance assainis. collectif	*17 423*	*17 423*	*0*	*0,0%*
dont branchements	*660*	*750*	*90*	*13,6%*
Station Baumette	1 071	1 060	-11	-1,0%
dont Remboursement charges d'exploitation biogaz	*921*	*910*	*-11*	*-1,2%*
Participation PRE/PFAC	1 800	1 800	0	0,0%
Redevance Mod réseaux	2 480	2 480	0	0,0%
			0	
Autres	107	94	-13	-12,1%
Sous total	***23 958***	***24 045***	***87***	0,4%

DEPENSES

	BP 2018	BP 2019	Ecart	%
Personnel	3 701	3 701	0	0,0%
Station Baumette	5 100	4 445	-655	-12,8%
Dont gestion des boues	*560*	*555*	*-5*	*-0,9%*
Fonct. du service	3 619	3 619	0	0,0%
Dont branchements	*660*	*750*	*90*	*13,6%*
Dont rémunération exploitants	*230*	*55*	*-175*	*-76,1%*
Coût réinternalisation		*133*	133	
Redevance Mod réseaux	2 480	2 480	0	0,0%
Sous total	***14 900***	***14 245***	***-655***	-4,4%
Epargne de gestion	***9 058***	***9 800***	***742***	8,2%
Intérêts	639	543	-96	-15,0%
Epargne brute	***8 419***	***9 257***	***838***	10,0%
capital	1 145	1 020	-125	-10,9%
Epargne nette	***7 274***	***8 237***	***963***	13,2%

Investissement

FINANCEMENT

	BP 2018	BP 2019	Ecart	%
Autofinancement	7 274	8 237	963	13,2%
Subventions	97	504	407	419,6%
Recette d'équilibre (emprunt provisoire ou reprise des résultats)	*2 764*	5 401	*2 637*	95,4%
Autres	*365*	358	*-7*	-1,9%
Total	***10 500***	***14 500***	***4 000***	38,1%

DEPENSES

	BP 2018	BP 2019	Ecart	%
Dépenses d'équipement	10 500	14 500	4 000	38,1%
dont STEP	*1 015*	*990*	*-25*	*-2,5%*
dont travaux entretien et renouvell. du réseau	*5 693*	*5 850*	*157*	*2,8%*
dont travaux Baumette	*2 580*	*6 100*	*3 520*	*136,4%*
Total	***10 500***	***14 500***	***4 000***	38,1%

Exploitation

Au global, les recettes progressent (+ 0,4 %) tandis que les dépenses diminuent (- 4,4%) permettant d'améliorer significativement l'épargne brute (+ 10 %).

Concernant les recettes de fonctionnement, les produits d'exploitation dépendent essentiellement de la redevance assainissement. Les recettes liées à l'exploitation de la Baumette (en plus de celles liées aux produits de vidange) sont constituées du remboursement sur une année pleine des charges d'exploitation et d'amortissement de l'unité d'injection du biogaz dans le réseau de gaz naturel et des équipements concourant à la production du biogaz.

Les produits de la PFAC (Participation pour le Financement de l'Assainissement Collectif) sont surtout issus du secteur industriel et commercial à l'origine de surfaces de plancher nouvellement créées et restent stables.

Concernant les dépenses de fonctionnement, les charges de fonctionnement des services connaissent pour 2019 une baisse de 4,4 % pour s'établir à hauteur de 14,25 M€. La négociation du nouveau marché d'exploitation de la station de dépollution de la Baumette et la forme de procédure choisie (contrat global de performance) ont permis une optimisation importante des coûts d'exploitation de cet équipement (- 0,65 M€). Le coût d'exploitation des autres services restent maintenus à leur niveau de 2018.

Epargnes et annuités de dette

Dans un contexte d'annuités attendues à la baisse en 2019, l'épargne nette progresse sensiblement (+ 0,96 M€) grâce à la contraction des dépenses d'exploitation. Associé aux résultats des exercices antérieurs, ce niveau d'épargne va permettre de financer sans emprunts l'important programme d'investissement de 2019 tout en préservant les marges de manœuvre nécessaires à l'engagement des chantiers à conduire après 2020.

Investissement

Les dépenses d'investissement atteignent 14,5 M€ et progressent de 38 %, avec un effort toujours axé sur le renouvellement et l'entretien des réseaux avec 5,8 M€, le programme de renouvellement des stations de dépollution de proximité (0,99 M€), les travaux d'amélioration de la station de dépollution de la Baumette (+ 6,1 M€ dont 1,2 M€ pour l'optimisation de l'unité de valorisation du biogaz).

→ BUDGET DECHETS

Fonctionnement

(en milliers d'Euros)

RECETTES	BP 2018	BP 2019	Evol. €	%
Prod. Exploitation	5 784	5 783	-1	0,0%
dont recettes collecte selective	*4 200*	*4 200*	*0*	*0,0%*
dont recettes déchèteries	*1 300*	*1 300*	*0*	*0,0%*
T.E.O.M	28 540	29 050	510	1,8%
R.E.O.M Loire Authion	961	986	25	2,6%
Sous total	*35 285*	*35 819*	*534*	*1,5%*

DEPENSES	BP 2018	BP 2019	Evol. €	%
Personnel	7 710	8 040	330	4,3%
Contrat exploitation	12 246	13 162	916	7,5%
dont prestation Biopole centre valorisation	*5 530*	*5 775*	*245*	*4,4%*
dont prestation collecte selective	*2 994*	*3 094*	*100*	*3,3%*
dont prestation collecte des OM	*2 625*	*2 755*	*130*	*5,0%*
Fonctionnement du service	4 516	4 720	204	4,5%
Reversement R.E.O.M Loire Authion	966	986	20	2,1%
Sous total	*25 438*	*26 908*	*1 470*	*5,8%*
Epargne de gestion	*9 847*	*8 911*	*-936*	*-9,5%*
Intérêts	911	740	-171	-18,8%
Epargne brute	*8 936*	*8 171*	*-765*	*-8,6%*
capital	1 457	1 050	-407	-27,9%
Epargne nette	*7 479*	*7 121*	*-358*	*-4,8%*

Investissement

FINANCEMENT	BP 2018	BP 2019	Evol. €	%
Autofinancement	7 479	7 121	-358	-4,8%
Subventions / cessions	28	35	7	26,6%
FCTVA	200		-200	-100,0%
Total	*7 707*	*7 156*	*-550*	*-7,1%*

DEPENSES	BP 2018	BP 2019	Evol. €	%
Dépenses d'équipement	3 316	3 965	649	19,6%
dont réhabilitation site de la Baumette		*500*	*500*	
Prise de participations	12	12	0	0,0%
Total	*3 328*	*3 977*	*649*	*19,5%*

♦ Exploitation

- Concernant les recettes de fonctionnement :

Le produit de la Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères est prévue à 29,05 M€. Ce montant correspond au niveau constaté de produit encaissé en 2017 (28,5 M€) majoré de notre hypothèse d'évolution des bases de TEOM. A noter un niveau de REOM de 0,98 M€ positionné en dépenses et en recettes dans cette rubrique dans le cadre de l'intégration de Loire Authion.

- Concernant les dépenses de fonctionnement :

Concernant les contrats d'exploitation, la hausse des dépenses résulte de l'actualisation des prix des différents marchés d'exploitation indexée sur l'énergie et les carburants (+0,34 M€), la mise en place de nouveaux marchés d'insertion (+0,13 M€) et des dépenses exceptionnelles (prestation d'évacuation des déchets de la Baumette pour 0,1 M€).

Pour les frais de fonctionnement des services, les 204 k€ de plus qu'au BP 2018 sont consacrés essentiellement au renforcement des actions de prévention.

Les dépenses de personnel sont en augmentation (+ 4,3 %) en raison d'une remise à niveau des moyens nécessaires, tenant compte des efforts de réorganisation en 2018 liés au passage à la collecte en bras latéral.

♦ Epargnes et annuités de dette

L'épargne nette de 7,1 M€ permet à ce budget annexe d'autofinancer ses investissements courants. Pour ce qui concerne la partie dette, la sortie par le haut du dossier Biopôle nous permettra d'envisager pour 2019 une nouvelle réduction de la dette associée à cet équipement.

Investissement

Les dépenses d'investissement de 3,9 M€ intègrent notamment le renouvellement de bennes pour 1 M€, l'acquisition de conteneurs pour 1 M€ et les travaux de réaménagement du site de la Baumette (0,5 M€).

→ BUDGET TRANSPORTS

Fonctionnement

(en milliers d'Euros)

RECETTES	BP 2018	BP 2019	Evol. €	%
Versement Transports	53 050	55 000	1 950	3,7%
DGD Transp. Scolaires	1 964	2 064	100	5,1%
Participation ALM	11 442	11 442	0	0,0%
Reversement fiscalité et autres	5	770	765	
Sous Total	66 461	69 276	2 815	4,2%

DEPENSES		BP 2018	BP 2019	Evol. €	%
DSP Kéolis Angers - Fonct.		42 000	43 000	1 000	2,4%
DSP Kéolis Angers - Equip.		625	600	-25	-4,0%
DSP Kéolis Val de Maine		1 020	600	-420	-41,2%
Restitution de Fiscalité		3 058	1 875	-1 183	-38,7%
Fonct. Services / Autres		2 401	2 699	298	12,4%
dont personnel chap 012		*467*	*622*	*155*	*33,2%*
dont quai bus		*400*	*500*	*100*	*25,0%*
Sous Total		49 104	48 774	-330	-0,7%
Epargne de gestion		***17 357***	***20 502***	***3 145***	***0,0%***
	Intérêts	4 999	5 684	685	13,7%
Epargne brute		***12 358***	***14 818***	***2 460***	***0,0%***
	capital	6 364	7 946	1 582	24,9%
Epargne nette		***5 994***	***6 872***	***878***	***14,6%***

Investissement

FINANCEMENT	BP 2018	BP 2019	Evol. €	%
Autofinancement	5 994	6 872	878	14,6%
Remboursement TVA	1 000	1 000	0	0,0%
Subventions	3 885	5 200	1 315	33,8%
Recette d'équilibre / Emprunt provisoire	11 882	23 376	11 494	96,7%
Total	*22 761*	*36 448*	*13 687*	*0,0%*

DEPENSES	BP 2018	BP 2019	Evol. €	%
Transports URBAINS	4 518	4 448	-70	-1,5%
Tramway	18 244	32 000	13 757	75,4%
Total	*22 761*	*36 448*	*13 687*	*60,1%*

Exploitation

- Concernant les recettes de fonctionnement :

En matière de versement transports, le projet de compte administratif 2018 fait apparaître un niveau de recettes proche des 54,5 M€ et nous amène donc à relever notre projection de produit 2019 à 55 M€, soit une hausse projetée de + 3,7% par rapport au BP 2018 (53 M€).

- Concernant les dépenses de fonctionnement :

L'année 2019 sera marquée par le renouvellement de la Délégation de Service Public de transports urbains. Ce nouveau contrat prendra effet en juillet 2019. **Dans ce contexte, les prévisions du BP 2019 seront donc amenées à évoluer en cours d'année une fois le contrat définitivement arrêté.**
Pour ce budget primitif, les prévisions ont donc été réalisées sur les bases de celles de 2018 avec les ajustements suivants:

- + 1 M€ dus à l'indexation à la hausse du contrat sur la base des derniers indices connus et à la prise en charge en 2019 des frais de préexploitation de la ligne B du tramway.
- - 1,1 M de remboursement de taxes (CFE et CVAE) au délégataire. Le régime fiscal de la future DSP 2019-2025 intégrera cet élément.

A noter également une évolution des dépenses de personnel (+0,15 M€) en raison de l'impact des postes de médiateurs tramway.

♦ Epargnes et annuités de dette

L'épargne nette augmente de + 14,6 %. Ce niveau de 6,87 M€ permet d'autofinancer la totalité des investissements liés aux transports urbains et une partie de l'investissement du tramway pour 2019.

♦ Investissement

Le montant des investissements du budget transport, en hausse, intègre les dépenses liées à la seconde ligne de tramway pour 32 M€ (2,3 M€ pour le pont, 25,5 M€ pour les travaux sur la ligne, 3,5 M€ pour la conduite de projet et 1,2 M€ d'opérations foncières) et les dépenses d'investissement récurrentes des transports urbains pour 4,5 M€, notamment pour le démarrage de deux nouvelles opérations : le renouvellement du système radio (1,3 M€) et la transition énergétique des bus vers le gaz (1,7 M€).

→ BUDGET AEROPORT

Fonctionnement

(en milliers d'Euros)

RECETTES	BP 2018	BP 2019	Evol. €	%
Produit d'exploitation	0	0	0	
Participation ALM	600	450	-150	-25,0%
Reversement FIATA (Fin de DSP)		389	389	
Rep. Except. Résultat / Rec. Équilibre	266	150	-116	-43,6%
Sous total	*866*	*989*	*123*	*14,2%*

DEPENSES	BP 2018	BP 2019	Evol. €	%
Contrat d'exploitation	409	699	290	70,9%
Subv. d'investissement	120	0	-120	-100,0%
Subv. Except. Fct (ligne)	30	0	-30	-100,0%
Fonct. Service / Autres	196	190	-6	-3,1%
	755	*889*	*134*	*17,7%*
Epargne de gestion	***111***	***100***	***-11***	***-10%***
Intérêts	0	0	0	
Epargne brute	***111***	***100***	***-11***	***-10%***
Capital	0	0	0	
Epargne nette	***111***	***100***	***-11***	***-10%***

Investissement

FINANCEMENT	BP 2018	BP 2019		%
Autofinancement	111	100	-11	-9,9%
Rembt T.V.A.	20	0	-20	-100,0%
Total	*131*	*100*		*-23,7%*

DEPENSES	BP 2018	BP 2019		%
Dépenses d'équipement	131	100	-31	-23,7%
Total	*131*	*100*	*-31*	*-23,7%*

L'exercice 2019 est une année particulière pour le budget aéroport compte tenu de la mise en place de la nouvelle délégation de service public avec EDEIS et du portage de quelques opérations financières liées à la fin du contrat précédent.

Ce budget affiche ainsi une hausse de ses dépenses de fonctionnement (+ 0,13 M€) largement compensée par un reversement de 0,4 M€ du Fonds d'Intervention pour les Aéroports et le Transport Aérien (FIATA).

Compte tenu de ces éléments, la contribution du budget principal au budget annexe aéroport pour 2019 a pu être diminuée de 0,15 M€.

→ BUDGET RESEAUX DE CHALEUR

Fonctionnement

(en milliers d'Euros)

RECETTES	BP 2018	BP 2019	Evol. €	%
Produits	1 361	1 361	0	0,0%
dont redevances	*1 074*	*1 103*	*29*	*2,7%*
Sous Total	1 361	1 361	0	0,0%

DEPENSES	BP 2018	BP 2019	Evol. €	%
Charges à caractère général	109	160	51	46,8%
Dépenses de personnel	128	140	12	9,4%
Divers	17	1	-16	-94,1%
Sous Total	254	301	47	18,5%
Epargne de gestion	***1 107***	***1 060***	***-47***	***-4,2%***
Intérêts	260	310	50	19,2%
Epargne brute	***847***	***750***	***-97***	***-11,5%***
capital	470	481	11	2,3%
Epargne nette	***377***	***269***	***-108***	***-28,6%***

Investissement

FINANCEMENT	BP 2018	BP 2019	Evol. €	%
Autofinancement	377	269	-108	-28,6%
Subventions / Rembt TVA	95	0	-95	-100,0%
Recettes d'équilibre	453	0	-453	-100,0%
Total	*925*	*269*	*-656*	*36,0%*

DEPENSES	BP 2018	BP 2019	Evol. €	%
Dépenses d'équipement	925	269	-656	-70,9%
Total	*925*	*269*	*-656*	*36,0%*

Le budget 2019 a été construit dans le contexte de la mise en œuvre opérationnelle du schéma directeur pour le développement des réseaux de chaleur sur le territoire de la Collectivité.

Concernant les recettes de fonctionnement, l'évolution des indices de révision génèrent une faible hausse des redevances des délégations et de la centrale Biowatts (+ 0,03 M€).

Les dépenses de fonctionnement progressent compte tenu de dépenses d'étude stratégique et juridique et du versement d'un loyer à notre concessionnaire pour des travaux sur le réseau de la Roseraie.

Des dépenses d'investissement sont programmées pour cet exercice 2019, à hauteur de 0,3 M€, portant entre autre sur les traversées de la ligne du Tramway et la réalisation de travaux d'optimisation et de fiabilisation du réseau Roseraie.

→ BUDGET LOTISSEMENTS ECONOMIQUES

Le budget Lotissements économiques est un budget spécifique en ce sens qu'il ne comporte quasiment aucune écriture réelle en section d'investissement et fait l'objet d'une comptabilité de stock.

En complément des inscriptions courantes, ce budget 2019 a également prévu les écritures comptables équilibrées qui seront nécessaires pour acter le transfert de propriété des zones des communes concernées vers Angers Loire Métropole conformément aux actes notariés en cours de signature.

→ LA DETTE

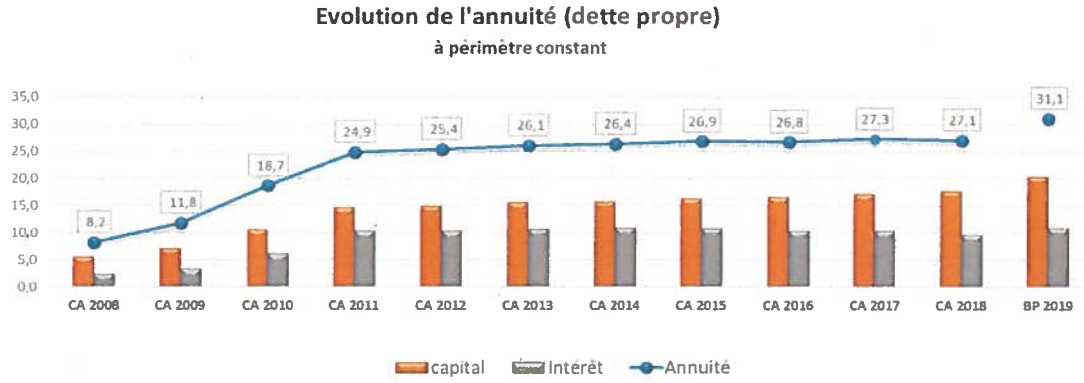
Compte tenu de la production du rapport complet dédié à la dette lors du débat d'orientation budgétaire, les éléments sur cette partie seront plus synthétiques.

♦ Montants des emprunts inscrits au BP 2019 et projet de résultats 2018

Le résultat global de clôture 2018 est estimé à plus de 27,7 M€ (financement des restes à réaliser déduit). Ces premières estimations seront confirmées dans les prochaines semaines et validées lors du compte administratif en juin 2019. Il peut d'ores et déjà être précisé que les résultats 2018 permettront de limiter significativement le recours à l'emprunt sur 2019.

♦ Les annuités

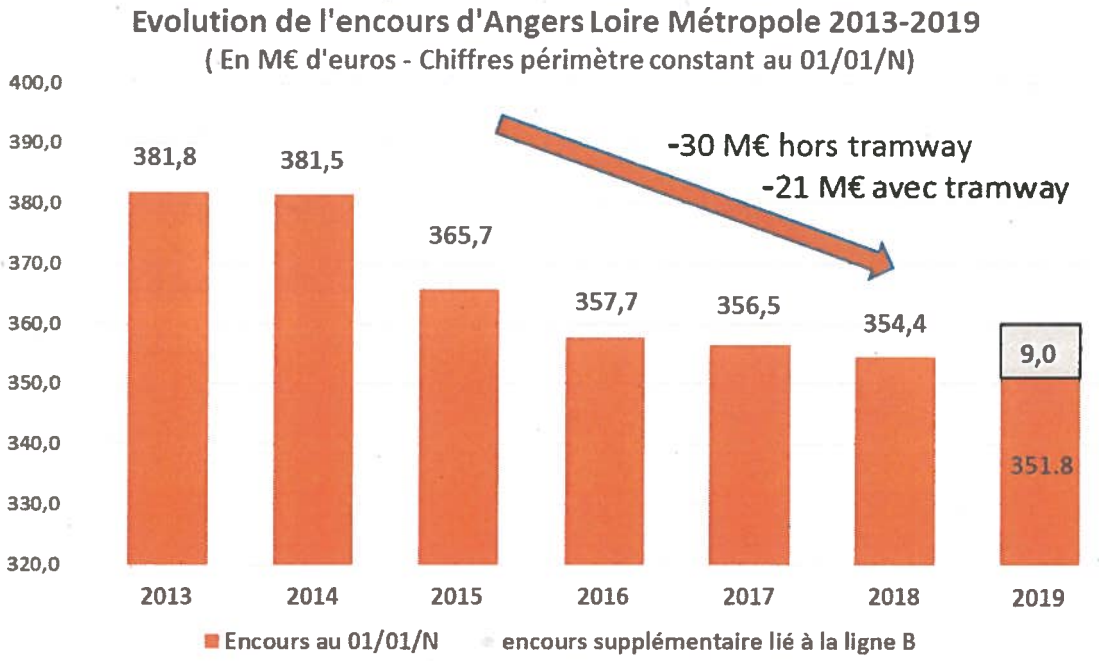
Les annuités de la dette ont faiblement progressé sur ces dernières années (environ 1,1% en moyenne depuis 2014). On remarquera la baisse des frais financiers sur la période (10.8 M€ en 2014 et 9.5 M€ en 2018). Hors budget transports, cette maîtrise devrait être encore plus marquée sur les prochaines années compte tenu des efforts de désendettement.



La prévision des annuités de l'exercice 2019 s'établit sur une projection prudente sur l'année à venir de l'évolution des taux d'intérêt. Les estimations 2019 ont été réalisées sur la base de deux nouveaux emprunts de 20 M€ au taux de 2 % et 2.5 % sur des durées de 20 et 25 ans.

♦ L'encours de dette

Avec **351,8 M€ au 1er janvier 2019 (hors emprunt tramway)**, le niveau de l'encours 2019 traduit les efforts entrepris depuis le début du mandat qui ont permis **en 4 ans de diminuer la dette de 30 M€ hors tramway, ou de 21 M€ avec le tramway**.



La capacité de désendettement prévisionnelle

Le rapport entre le stock de dette et l'épargne brute (appelé capacité de désendettement) permet de mesurer le nombre d'année nécessaire pour rembourser l'encours de dette en y consacrant la totalité de l'épargne brute.

Pour le **budget principal**, la capacité de désendettement est la suivante :

	BP 2014	BP 2015	BP 2016	BP 2017	BP 2018	BP 2019
Stock de dette au 1er janvier N en M€	92,4	87,2	96,7	105,6	121,7	132,3
Epargne brute en M€	15,5	16,9	27,2	29,6	34,6	35,7
Capacité de désendettement en nb d'année	**5,2**	**5,2**	**3,6**	**3,6**	**3,5**	**3,7**

La présentation en **budget consolidé** se présente comme suit :

	BP 2014	BP 2015	BP 2016	BP 2017	BP 2018	BP 2019
Stock de dette au 1er janvier N en M€	381,5	365,7	357,8	356,5	354,4	360,8
Epargne brute en M€	42,5	45,9	55,4	63,2	72,5	76,8
Capacité de désendettement en nb d'année	**9**	**8**	**6,5**	**5,6**	**4,9**	**4,7**

L'amélioration globale des épargnes brutes des différents budgets associée à une maîtrise de notre dette permet ainsi d'améliorer depuis 2015 cet indicateur financier central à un très bon niveau tant pour le budget général que pour le budget principal.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019

DELIBERE

Adopte les budgets (principal et annexes) pour l'exercice 2019 par chapitres budgétaires tels que présentés dans les maquettes budgétaires.

***

BUDGET PRIMITIF 2019

CONSEIL DE COMMUNAUTÉ DU 11 MARS 2019

ANGERS LOIRE MÉTROPOLE
Direction des Finances
83 rue du Mail - BP 80011 - 49020 ANGERS Cedex 02 - Tél 02
www.angersloiremetropole.fr

Marc LAFFINEUR : Il n'y a pas de changement par rapport aux orientations budgétaires que je vous ai présentées le mois dernier.

Budget Général - principaux axes de ce BP 2019

- Un budget de fonctionnement rigoureux et contraint :
  - * Des taux de fiscalité stables
  - * Une augmentation des recettes de fonctionnement de + 1,6 %
    - grâce à l'amélioration attendue de la fiscalité des entreprises
  - * Une hausse des charges de fonctionnement contenue à + 0,2 %
    - avec des dépenses de personnel stabilisées
  - * Une amélioration de + 4,7 % de l'épargne nette (qui atteint 55 M€)
- Un budget d'investissement responsable :
  - * Niveau d'investissement en progression de 17 M€ pour 151,7 M€
  - * Un encours de dette sous contrôle (- 30 M€ depuis 2014 hors tramway) avec poursuite de la stratégie de sécurisation

Nous avons donc un budget de fonctionnement rigoureux, mais contraint, avec des taux de fiscalité qui vont rester stables. Nous avons une augmentation des recettes de fonctionnement de 1,6 % et une hausse des charges au fonctionnement qui sera seulement de + 0,2 %, avec des dépenses de personnel stabilisées. Tout cela entraîne évidemment une amélioration de notre épargne nette qui va atteindre 55 millions d'euros. Je vous rappelle qu'elle aura plus que doublé pendant ce mandat.

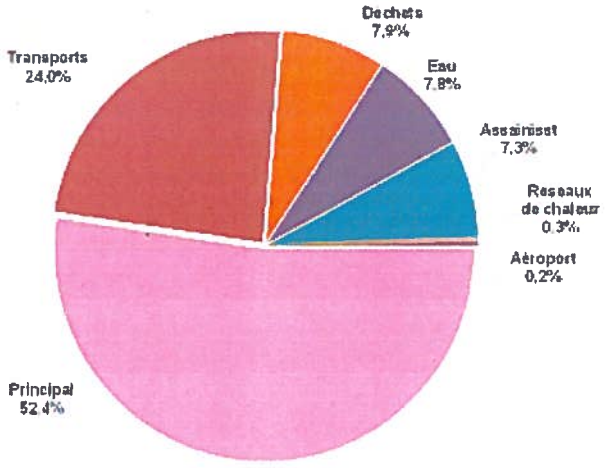
Nous avons un budget d'investissement en progression à 151 millions d'euros ; un encours de dette en diminution depuis 2014, avec moins 30 millions d'euros. C'est évidemment à mettre en avant.

Balance générale du budget 2019

	BP 2018		BP 2019		Evolutions BP 2018 / BP 2019	
	Recettes	Dépenses	Recettes	Dépenses	Rec.	Dép.
Fonctionnement	310,89	227,44	315,93	227,84	1,6%	0,2%
Intérêts de la dette		10,94		11,28		3,1%
Epargne brute	72,51		76,82		5,9%	
Capital de la dette		19,80		21,65		9,3%
Epargne nette	52,70		55,16		4,7%	
	Recettes	Dépenses	Recettes	Dépenses	Rec.	Dép.
Investissement		135,01		151,69		12,4%
Emprunt	31,19		51,45		65,0%	
Recettes	55,50		48,28		13,0%	

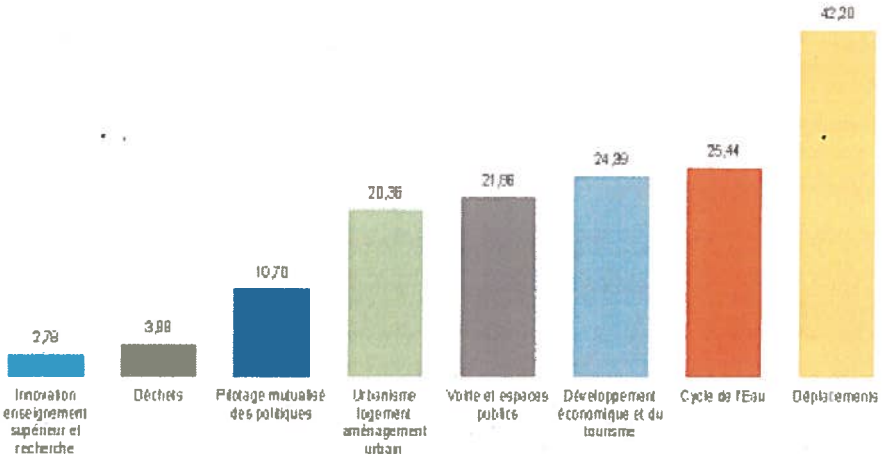
Sur le tableau suivant, c'est la balance générale. Vous avez les recettes au BP (Budget Principal) 2018 et 2019, avec une augmentation de 1,6 % et des dépenses qui augmentent de 0,2 %. Pour les investissements, nous allons réaliser cette année 32 millions d'euros. Ils sont prévus pour le tramway. L'année dernière, nous n'avions réalisé que 18,2 millions d'euros. Nous avons quand même une augmentation de 17 millions d'euros d'investissements cette année.

Répartition des volumes financiers par budget



Pour la répartition des volumes financiers par budget : vous voyez que le Budget Principal représente plus de 50 %, le transport représente 24 %. Les autres budgets sont autour de 8 %, sauf pour les Réseaux Chaleur et l'Aéroport qui sont évidemment beaucoup plus faibles.

Investissement par politique sectorielle du budget général 2019 (en M€)



Concernant les investissements par politique, vous voyez 42 millions d'euros pour les déplacements. Il y a aussi beaucoup d'investissements pour l'eau et l'assainissement. Nous l'avions prévu, mais cela augmente quand même fortement d'année en année. Nous avons aussi les budgets pour le développement économique ; la voirie qui reste autour de 20 millions d'euros ; l'urbanisme et le logement qui sont aussi autour de 20 millions d'euros.

Présentation détaillée des Budgets

Budget Principal 2019

- Des recettes de fonctionnement de 156,4 M€ **en hausse** de + 0,5 % sous l'impulsion de la bonne santé économique du territoire.
- Des dépenses de fonctionnement de 117,6 M€ **stabilisées** à - 0,2 % grâce aux efforts de gestion (de CA à CA à moins de 1,05 % conformément aux engagements du contrat prévu avec l'Etat)
- Une épargne nette qui s'améliore de + 0,3 % pour atteindre 26,1 M€
- 85,7 M€ d'investissements financés par un maximum de **28 M€ d'emprunts**

FONCTIONNEMENT

RECETTES	BP 2018 *	BP 2019	Ecart 2018 / 2019	% 2018 / 2019
Total	155 606	156 420	814	0,5%

DEPENSES	BP 2018 *	BP 2019	Ecart 2018 / 2019	% 2018 / 2019
Total	117 946	117 675	- 271	-0,2%

INVESTISSEMENT

RECETTES	BP 2018 *	BP 2019	Ecart 2018 / 2019	% 2018 / 2019
Total	89 266	85 657	- 3 609	-4,0%

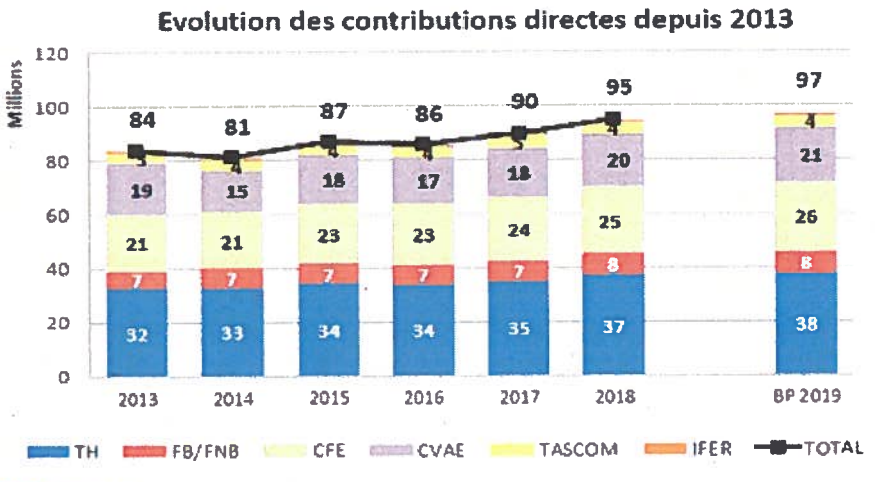
DEPENSES	BP 2018 *	BP 2019	Ecart 2018 / 2019	% 2018 / 2019
Total	89 266	85 657	- 3 609	-4,0%

6

Nous passons aux présentations par budget.

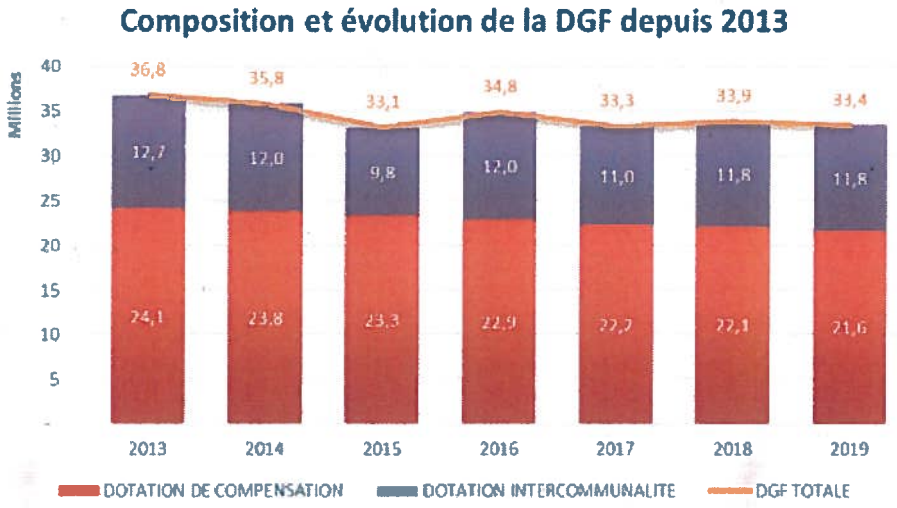
Pour le Budget Principal, nous avons des recettes de fonctionnement qui augmentent de 0,5 % et des dépenses de fonctionnement qui diminuent de 0,2 %. Nous avons donc une épargne nette qui s'améliore de 0,3 % pour atteindre 26 millions d'euros. Nous avons aussi des investissements financés à 28 millions d'euros d'emprunts. Je veux vous dire dès maintenant que ce que l'on nous annonce sur le compte administratif devrait pouvoir nous permettre de diminuer de 8 millions d'euros les emprunts sur le Budget Principal.

Les recettes de fonctionnement 2019



7

Vous voyez ensuite l'évolution des contributions directes depuis 2013. Vous voyez bien l'évolution qu'il y a pu y avoir, aussi bien sur le foncier bâti que sur la fiscalité économique. Elle est assez



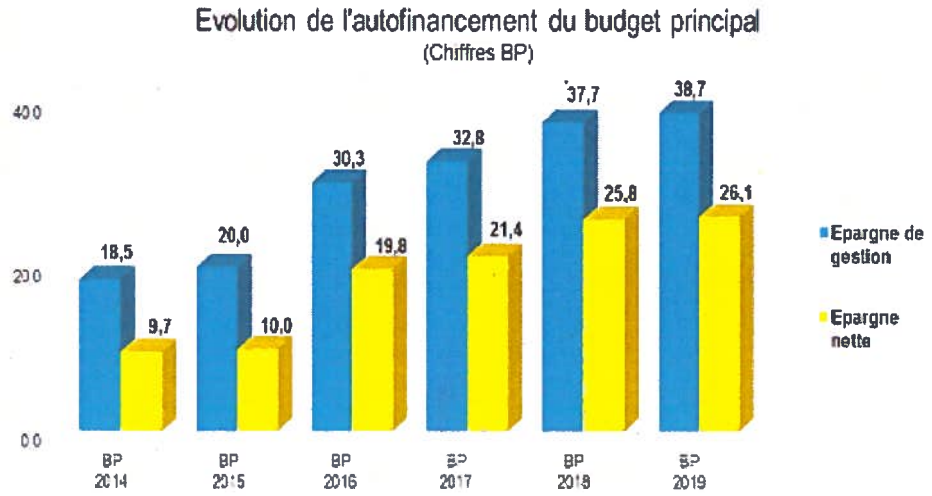
Vous avez aussi ensuite la composition et l'évolution de la DGF (Dotation Globale de Fonctionnement) depuis 2013 avec une diminution de 3 millions d'euros par an, malgré le passage en Communauté urbaine. Cela a été un facteur d'augmentation de notre DGF.

Les dépenses de fonctionnement 2019

- **Les dépenses de personnel** baissent de **- 0,8 M€**
- **Les autres charges de gestion courante :**
  - **la participation du SDIS augmente de + 2,3 %**
  - **les subventions de fonctionnement augmentent de + 4,2 %** (financement du Pôle Métropolitain au titre du Conseil de Développement et subventions du secteur tourisme)
  - **la participation aux budgets annexes diminue de - 1,2%**
- **Les crédits de fonctionnement des services** baissent de **- 0,1 %**
- **Atténuation de produits** : Dotation de solidarité communautaire impactée de **+ 0,2 M€** (intégration de Loire Authion)

Nous passons aux dépenses de fonctionnement pour 2019. Nous avons les dépenses de personnel qui sont en légère baisse et les autres charges de gestion courante. Il y a le SDIS (Service Départemental d'Incendie et de Sécurité) qui augmente, mais nous n'y pouvons rien. Les subventions de fonctionnement augmentent aussi, mais c'est pour le Pôle Métropolitain et le Conseil de Développement, ainsi que les subventions pour le tourisme. C'est aussi la participation aux Budgets Annexes, qui diminue un peu, ainsi que les crédits le fonctionnement des services qui baissent de

0,1%. Voilà pour les dépenses de fonctionnement. Vous voyez qu'ils sont contraints. Nous respectons très largement le contrat que nous avons passé avec l'État, puisque nous ne pouvons pas augmenter de plus de 1,05 %. Vous voyez que nous sommes en dessous.

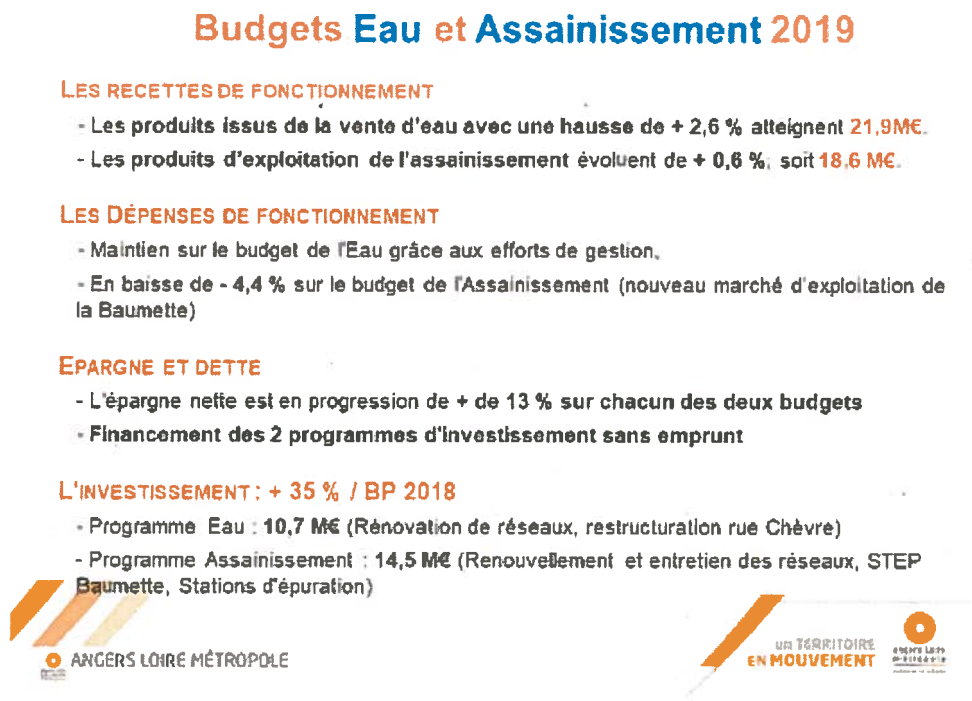


Concernant l'évolution de l'autofinancement du Budget Principal : vous voyez qu'en 2014, nous étions à 9,7 millions d'euros pour l'épargne nette. Nous sommes à 26 millions d'euros cette année. Nous avons donc multiplié par 3 notre épargne nette pendant ce mandat, en augmentant également notre épargne de gestion. C'est évidemment une satisfaction.

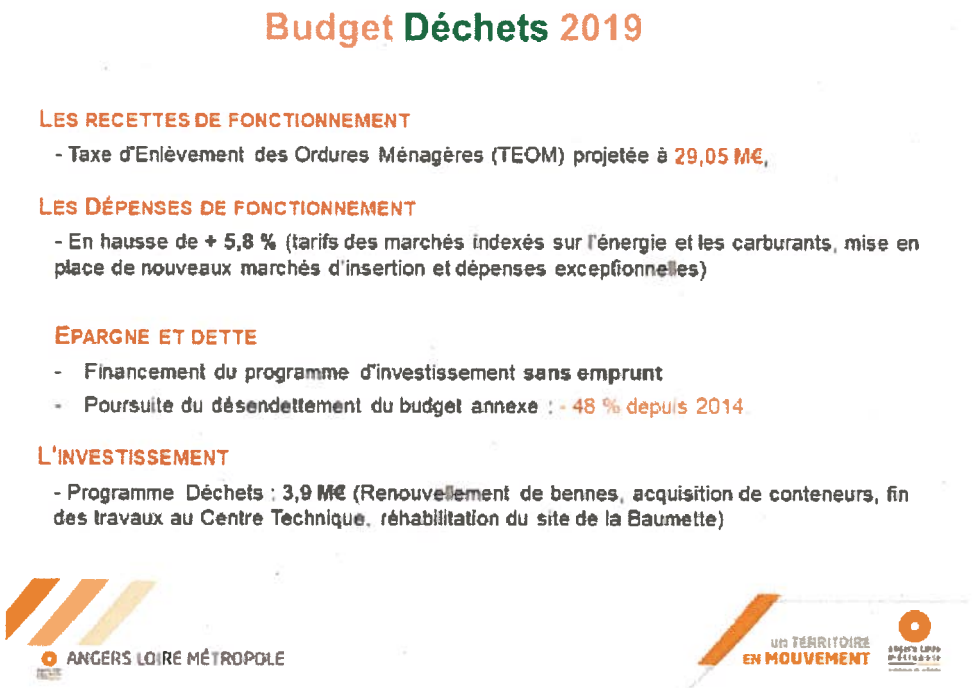
Principales opérations d'investissement du budget principal

Libellé secteur d'intervention	Projet BP 2019
Voirie et Eaux Pluviales (Avances aux communes)	17 127 000
ZAC d'Intérêt Communautaire	11 907 184
NPRU (dont concessions Belle-Beille et Monplaisir)	5 350 000
Logements Locatifs Sociaux neufs et réhabilitation	4 031 093
Accompagnement voirie pour le Tramway	3 800 000
Terrains d'Accueil des Gens du Voyage	3 568 500
Participation Centre des Congrès	3 240 000
Participation patinoire	2 500 000
Echangeur des trois paroisses	2 500 000
Axe à la pierre de l'Etat	2 200 000
Eclairage Public	2 140 000
Echangeur Moulin Marcille	1 790 000
Constructions scolaires	1 746 500
Loire à Vélo	982 000
Total	62 882 277
% (hors dette)	73,41%
Autres opérations	22 774 869
Total investissement (hors dette)	85 657 146

Nous passons aux principales opérations d'investissements du Budget Principal. Vous voyez que la voirie et l'eau pluviale étaient en tête avec les ZAC d'intérêt communautaire. Puis, vous voyez l'urbanisme, ainsi que près de 4 millions d'euros de travaux directs pour le tramway.

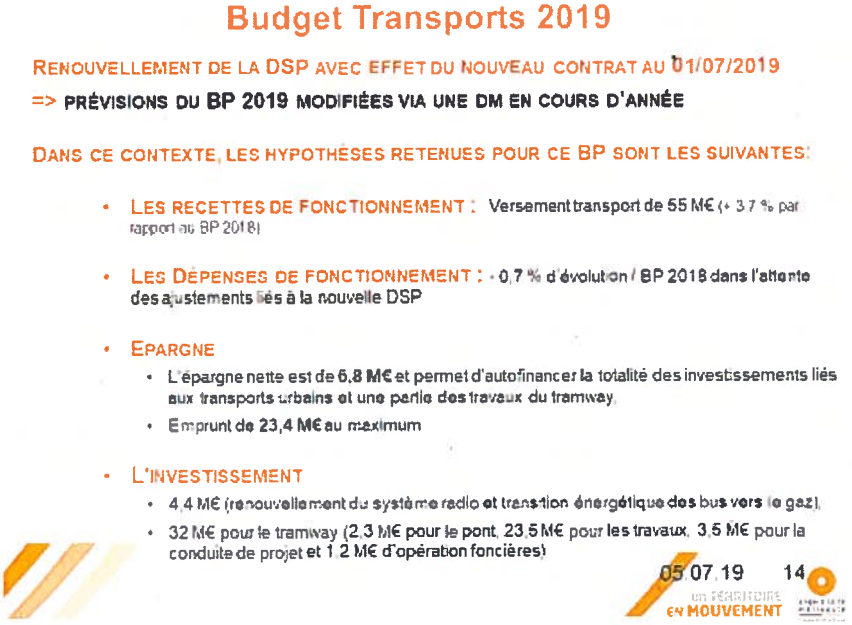


Pour le Budget Eau et Assainissement, nous constatons une légère hausse des produits du fait d'une hausse de l'eau, mais aussi de la consommation. Les produits d'exploitation d'assainissement évoluent un peu moins et les dépenses de fonctionnement sont très contenues. Nous avons une épargne qui augmente, ainsi que l'investissement, mais avec aucun emprunt pour réaliser ces investissements dont nous aurons besoin. Vous voyez quand même + 35 % d'investissements sur l'eau et l'assainissement.

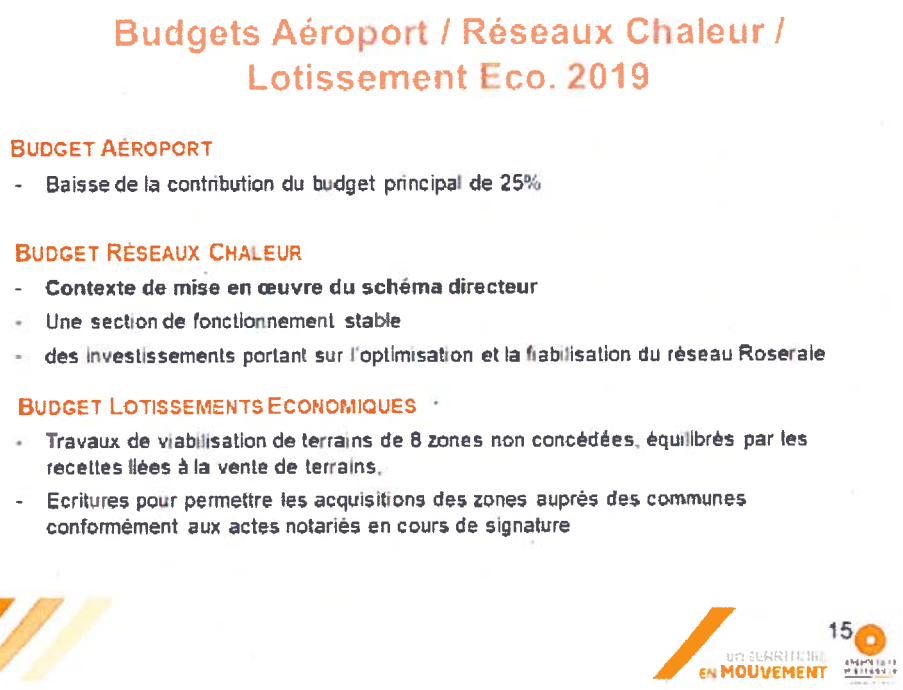


Concernant les déchets, nous projetons la taxe à 29 millions d'euros, mais les dépenses de fonctionnement augmentent davantage que d'habitude. C'est dû au fait que les tarifs des marchés

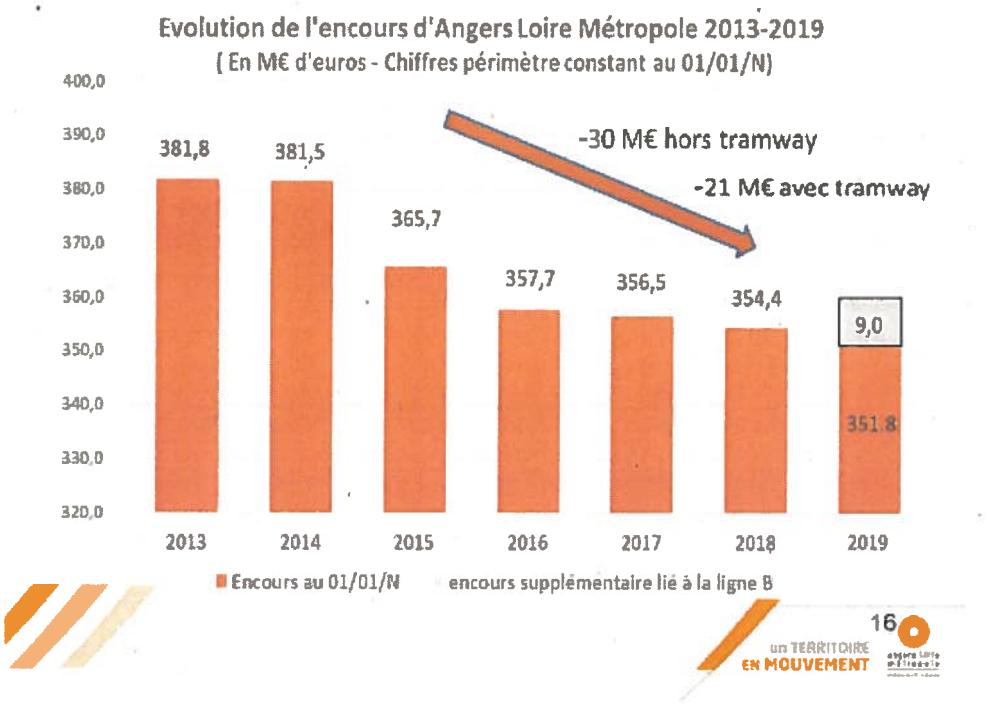
étaient indexés sur l'énergie et les carburants et qu'il y a eu une augmentation assez importante. Nous avons aussi la mise en place de nouveaux marchés d'insertion, ainsi que des dépenses exceptionnelles, notamment à cause d'une canalisation qui a cassé à la Baumette. C'est situé sur des déchets, et il faut pouvoir retirer tous ces déchets. C'est une dépense que nous n'avions pas prévue. En tout cas, le financement du programme d'investissements se fait sans aucun emprunt, du fait de la bonne tenue du budget. Nous avons aussi un désendettement constant sur ce budget.



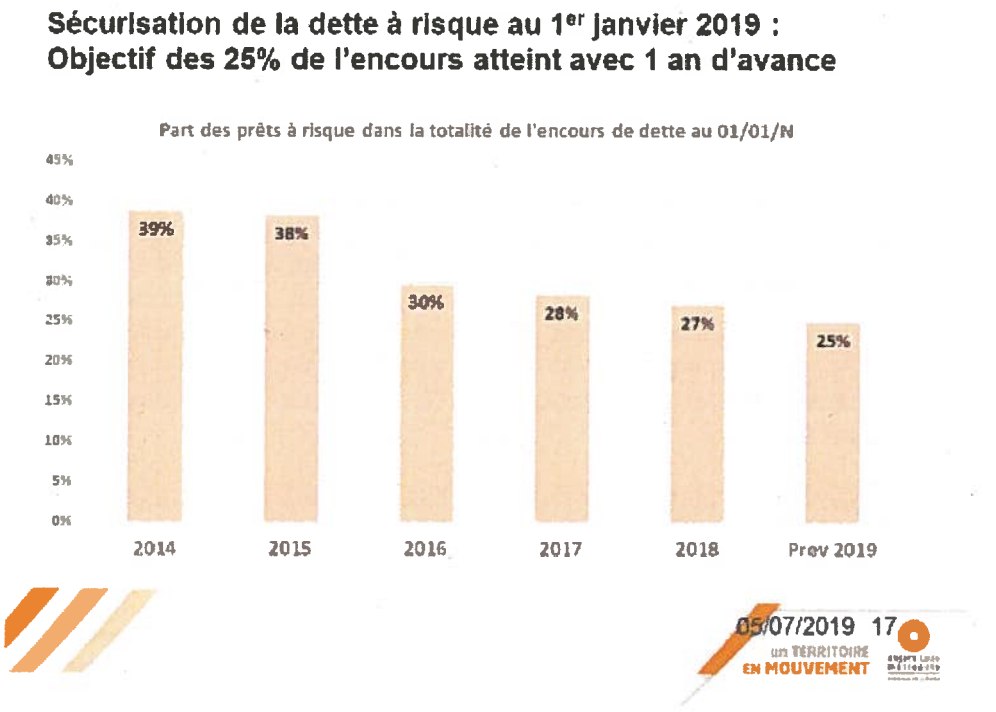
Sur le Budget Transport, nous avons mis les hypothèses de budget avec la délégation, comme nous l'avions actuellement. Nous aurons donc une petite amélioration à avoir lors d'une DM (Décision Modificative). Nous avons des recettes de fonctionnement qui augmentent de 3,7 %, des dépenses de fonctionnement qui diminuent de 0,7 % et une épargne nette de 6,8 millions d'euros. Cela permet d'autofinancer une partie des investissements aux transports urbains et même une petite partie du tramway. Nous avons donc ici un emprunt de 23,4 millions d'euros qui devrait être lui aussi un peu diminué lors de la DM. Dans l'investissement, nous n'avons prévu que 32 millions d'euros pour le tramway.



Pour les Budgets Aéroport et Réseaux de Chaleur, ils sont évidemment beaucoup plus petits. Nous avons une baisse de contributions du Budget Principal pour l'Aéroport.
Sur les Réseaux de Chaleur, nous avons une section de fonctionnement stable et des investissements portant sur l'optimisation et la fiabilisation du réseau.
Et pour les Budgets Lotissement Économique, nous avons des travaux de viabilisation équilibrés par des recettes liées à la vente des terrains.



Nous avons ici l'évolution de l'encours de la dette d'Angers Loire Métropole. Je vous rappelle que nous étions à 381 millions d'euros en 2014. Nous tombons ici à 351 millions d'euros, auxquels nous ajoutons les 9 millions d'euros pour le tramway en 2019.



Concernant la sécurisation de la dette : vous vous souvenez que nous avions pris l'objectif de faire 25 % pour 2020. Nous faisons 25 % dès 2019, avec une diminution de la dette. C'est-à-dire que si nous avions augmenté fortement la dette, nous aurions eu une dilution, et donc une diminution artificielle du pourcentage. Nous avons ici une diminution à 25 %, mais avec en même temps une diminution de la dette. Je crois qu'il faut aussi le faire remarquer.

La capacité de désendettement 2019

Le budget principal

	BP 2014	BP 2015	BP 2016	BP 2017	BP 2018	BP 2019
Stock de dette au 1er janvier N en M€	92,4	87,2	95,7	105,6	121,7	132,3
Epargne brute en M€	15,5	16,9	27,2	29,6	34,6	35,7
Capacité de désendettement en nb d'année	5,2	5,2	3,6	3,6	3,5	3,7

Le budget consolidé

	BP 2014	BP 2015	BP 2016	BP 2017	BP 2018	BP 2019
Stock de dette au 1er janvier N en M€	381,5	365,7	357,8	356,5	354,4	360,8
Epargne brute en M€	42,5	45,9	55,4	63,2	72,5	76,8
Capacité de désendettement en nb d'année	9	8	6,5	5,6	4,9	4,7

La capacité de désendettement pour le Budget Principal est de 3,7 années. Pour le budget consolidé, elle est à 4,7 ans. Je crois que c'est très positif. Nous pouvons être raisonnablement fiers de ce budget. Nous faisons davantage d'investissements, avec une fiscalité sans augmentation et une diminution de la dette. Tous les feux sont au vert.

Monsieur le Président : Merci pour cette présentation synthétique, Monsieur le Vice-Président. Je vais maintenant passer la parole à ceux qui le souhaitent pour des questions ou pour des réactions. La parole est à Frédéric BÉATSE.

Frédéric BÉATSE : Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président, chers collègues, je serai bref. Ce budget 2019 s'inscrit dans la droite ligne des orientations budgétaires qui ont été présentées ici même le mois dernier. Ce budget est le dernier de ce mandat en année pleine. Il s'inscrit dans la continuité des précédentes, ce qui est cohérent. Vous comprendrez que nous ferons nous aussi preuve de cohérence. Vos choix ne sont pas ceux sur lesquels nous nous étions engagés en 2014, nous avons notamment une divergence majeure sur la question de la réalisation et des délais de réalisation de la seconde ligne de tramway.

Ce budget montre que nous aurions pu la réaliser pendant ce mandat, nous aurions pu la réaliser d'un point de vue financier. Les finances de la Communauté urbaine le permettent et les taux d'intérêt sont aujourd'hui très bas pour la nécessité des emprunts.

Par ailleurs, la délibération n°8 (*cf : Tramway lignes B et C - Marchés d'ingénierie et de travaux - Avenants - Approbation*) nous fait perdre 5,3 millions d'euros de surcoûts. Ils sont d'ores et déjà comptabilisés. Nous aurions dû la réaliser pour répondre au moins à 3 enjeux. Je vais le répéter, même

si nous aurons l'occasion d'en débattre :

- D'abord, l'enjeu climatique impose d'avancer rapidement.
- Il y a ensuite l'enjeu économique local. Vous le savez bien, les travaux à rallonge vont fragiliser davantage le tissu commercial. Pour cette seconde ligne, nous allons avoir une durée très importante.
- Le troisième est l'enjeu politique des transports sur Angers Loire Métropole, pour finaliser au plus vite avec le nouvel opérateur qui sera choisi ce soir. Cela est à croiser avec les enjeux d'aménagement du territoire dont nous avons d'ores et déjà pu discuter.

Sur ce dernier point, Monsieur le Vice-Président en a parlé, je note que vous n'intégrez pas les économies attendues par la délibération que vous nous proposez plus loin pour le choix de la DSP (Délégation de Service Public) Transport. Nous n'avons donc pas d'indication, à ce stade.
Comment se partageront les 900 000 € annuels d'économies attendues ? Vers l'amélioration du réseau ? Vers les finances du Budget Général d'Angers Loire Métropole ? Vers les usagers, en réduisant les tarifs ? À cet égard, j'ai lu dans la presse avec attention qu'un rapport nous sera bientôt présenté sur l'impact de la gratuité des transports. Je m'en réjouis, puisque je l'avais demandé ici. Vous savez que je n'ai aucun dogme sur ce sujet, et il y a urgence à imaginer des solutions incitatives et un modèle de transport soutenable. La réflexion sera donc certainement lancée ici.
Plus globalement, nous devons nous interroger. Je pense que c'est une problématique plus large qui revêt d'autant plus d'importance avec l'annonce éventuelle de la suppression totale de la taxe d'habitation. Je pense aussi à la problématique de ce qui doit être financé par les usagers des services publics eux-mêmes et ce qui doit être financé par l'impôt. Je crois que c'est un sujet qui remonte, nationalement et globalement. Il y a une aspiration à avoir davantage de services publics et payer moins d'impôts. C'est une vraie difficulté, mais c'est la preuve qu'un débat doit avoir lieu sur ce sujet.

Il s'agit aujourd'hui d'un enjeu démocratique considérable qui nécessite un vrai débat public local. Cela interroge bien évidemment les politiques de redistribution, la place de l'impôt, l'accès aux services publics, et la responsabilité des usagers, notamment par la tarification. Nous aurions beau jeu de nous glorifier d'une stabilité des taux d'imposition si tous les tarifs augmentaient par ailleurs. Il en est d'ailleurs de même de l'impact des économies sur le Budget Déchets, par exemple sur la taxe d'enlèvement des ordures ménagères. Un certain nombre de droits sont à la redevance, d'autres sont à la taxe. Nous avons déjà eu ce type de débat, mais je pense que toutes ces questions sont, aujourd'hui ou demain, encore davantage d'actualité.

Dans un second temps, je voudrais aussi insister et revenir sur le fait que des nuages semblent noircir la conjoncture économique, notamment au niveau de la zone euro, par les prévisions de l'OCDE (Organisation de coopération et développement économique) et de la BCE (Banque Centrale Européenne), avec un ralentissement de la croissance. À mon sens, et sous l'angle du développement économique, de l'enseignement supérieur et de la recherche, il est particulièrement urgent d'aller plus loin et d'anticiper les difficultés qui seraient aujourd'hui devant nous. Il s'agit d'investir vers de nouvelles filières et de nouveaux enjeux.

La situation de l'emploi nous interroge également. Effectivement, les créations d'emplois sont à la hausse, c'est une bonne chose, sur Angers comme dans le pays, mais nos performances sont moindres. Ainsi, la note de conjoncture d'ALDEV de janvier dernier indiquait que le taux de chômage de la zone d'emploi d'Angers était, au troisième trimestre 2018, supérieur de 0,4 point à celui de la France, alors qu'il était inférieur de 0,1 point au troisième trimestre 2013. Il est donc nécessaire de renforcer la politique de dynamisation des entreprises et de soutien aux nouvelles filières économiques. Au-delà des campagnes de communication, nous n'en voyons pas la traduction dans ce budget 2019.

Par ailleurs, dans ces chiffres-clés du bassin d'emploi, Pôle Emploi annonce une hausse de 3,7 % des demandeurs d'emploi de longue durée de décembre 2017 à décembre 2018. Je voudrais revenir ici sur le débat que nous avions déjà eu au mois d'avril dernier sur le nécessaire soutien aux structures d'insertion et aux acteurs qui se mobilisent pour ces personnes éloignées de l'emploi. Ces personnes peuvent être isolées par leur situation, nous savons bien les difficultés qui existent pour un certain

nombre de territoires, et notamment certains quartiers. Je veux rappeler qu'à cette époque, nous avions pris acte du fait que le budget avait baissé de 12 % entre 2014 et 2018 sur ce soutien aux structures d'insertion, hors impact du transfert de la subvention d'ASEA (Association pour la Sauvegarde de l'Enfant et de l'Adolescent) à Angers Loire Métropole. Il est réellement indispensable de renforcer nos politiques d'emploi et d'insertion, notamment dans les secteurs les plus en difficulté de nos territoires. Merci de votre attention.

Monsieur le Président : Merci pour votre intervention M. BÉATSE. Y a-t-il d'autres demandes de prise de parole ? Je passe la parole à Alain PAGANO.

Alain PAGANO : Bonsoir Monsieur le Président. M. LAFFINEUR, vous venez de nous dire : « *Tous les signaux sont au vert* ». Nous ne pouvons pas dire cela. Vous nous avez dit que la dette a baissé. C'est factuellement faux. Je sais qu'il faut essayer de tenir un discours pour faire croire que tout va bien, que tout est parfait et que tout est bien géré. J'aimerais entendre un peu plus de sincérité dans le discours.

Je pense que vous avez un certain nombre de points dont nous pouvons dire s'ils sont positifs ou négatifs, mais je souhaite ici me concentrer sur la présentation budgétaire de la dette. Je ne parle pas de la présentation budgétaire dans son ensemble, qui est une violence faite à l'intelligence. Vous avez montré un graphique. Je ne sais pas si nous pourrions le revoir, mais vous avez ôté les dettes de transport de l'ensemble des dettes. Nous nous demandons bien pourquoi. Et puis, vous faites des comparaisons à géométrie variable : quelquefois vous allez jusqu'en 2008, d'autres fois en 2013. Cela tient davantage de la prestidigitation que de l'analyse sérieuse.

Le document nous explique que la dette a baissé, mais en regardant dans les petites lignes, nous avons compris que la dette va augmenter à nouveau en 2019. Nous avons 359,8 millions d'euros contre 354,4 millions d'euros l'an dernier. Ce n'est pas la peine de maquiller les chiffres, car c'est bien normal.
Je ne critique pas le fait que la dette augmente. C'est bien normal, compte tenu des investissements à venir sur le tramway. Je dis juste la vérité telle qu'elle est. Le problème, c'est que cela renvoie à de plus justes proportions le discours qui laisse à penser que nous avons le meilleur budget du siècle, ainsi que toutes les autocongratulations qui vont avec sur la bonne gestion supposée. Cela en prend un petit coup de crédibilité.

J'ajoute à cela le fait qu'il n'y aura pas de tramway dans le mandat, comme initialement promis. C'est un engagement non tenu, pour répondre à la campagne de communication que j'ai vue fleurir sur Angers. Au passage, cela a été dit par Frédéric BÉATSE, cela nous coûtera environ 5 millions d'euros supplémentaires. C'est le sens de la délibération 8, avec le coût du renoncement à tenir les délais promis pour 2020. Si j'ajoute enfin le fait que les fonctionnaires territoriaux sont malmenés par la politique de ressources humaines trop rigoureuse de votre exécutif, voilà au moins 3 raisons bien suffisantes de voter contre ce budget. Merci.

Monsieur le Président : Y a-t-il d'autres demandes d'intervention ? Le moment est venu de répondre. Monsieur le Vice-Président.

Marc LAFFINEUR : Je suis certain que le Monsieur le Président souhaitera évidemment répondre sur ce qui vient d'être dit. Je voudrais d'abord dire à Frédéric BÉATSE que je le remercie d'abord de dire qu'il y a une cohérence dans notre budget. Oui, il y a une cohérence, puisque nous avons dit dès le départ que nous allions diminuer la dette. Je reviendrai sur ce sujet tout à l'heure pour bien montrer que cette dette a diminué. Nous avions dit que nous n'augmenterions pas la fiscalité et que nous continuerions à investir fortement. C'est ce que nous faisons dans ce budget.

C'est de bonne guerre, mais je suis ici pour le rappeler, vous oubliez que si vous aviez prévu de réaliser la deuxième ligne, c'était avec une augmentation de 25 % de la fiscalité. Je ne vous entends pas le dire, mais c'est ce qui était prévu. C'était dans les simulations que vous aviez préparées il y a 6 ans. Il s'agissait de 25 % d'augmentation de la fiscalité d'Angers Loire Métropole. J'étais favorable à ce que nous puissions le repousser, parce que je crois que ce qui est important, c'est aussi de pouvoir maîtriser cette fiscalité. Quand vous dites, et Alain PAGANO disait la même chose, que ce retard va entraîner des surcoûts, il y aurait de toute façon eu une réévaluation d'année en année. Il y aurait eu un surcoût bien supérieur puisque nous aurions dû emprunter beaucoup plus que ce que nous le ferons. Il y aurait eu un coût sur cet emprunt. Vous oubliez toujours cela. Il y a effectivement une revalorisation, mais prendre 50, 60 ou 70 millions d'euros d'emprunts supplémentaires, cela a un coût bien supérieur à cela. Je crois qu'il fallait aussi le dire.

Ensuite, concernant les déchets, je crois que nous avons dû gérer le Biopôle. Je crois que nous nous en sommes plutôt pas mal sorti. Cela nous a permis à la fin de pouvoir faire des économies. Je crois que nous ne pouvons que nous en réjouir.

Concernant les nuages sur la zone euro, je crois que nous pourrions surtout parler de cela à l'Assemblée nationale. Je pense quand même que notre agglomération est plutôt bien lotie sur ce point.

Pour répondre à Alain PAGANO, nous sommes bien à 351 millions d'euros, hors tramway, pour 2019. Nous avons justement mis les 9 millions d'euros de dette supplémentaires dus au tramway. Nous avons donc bien ici la vérité et nous avons bien une diminution de notre endettement.

Tous les engagements que nous avions pris au début du mandat consistaient à dire : « *Hors tramway, nous n'augmenterons pas la dette* ». Non seulement nous ne l'avons pas augmentée, mais hors tramway, nous avons diminué la dette de près de 30 millions d'euros sur ce mandat.

Quant à la gratuité, c'est très simple : sur un mandat, cela représente 130 millions d'euros de dette supplémentaires. Voilà la réalité. La gratuité, cela représente près de 22 millions d'euros de recettes par an. Vous multipliez par 6, cela représente 130 millions d'euros de dette supplémentaires. Je sais bien que pour vous, la dette n'est pas un problème, mais il faut toujours payer la dette.

Monsieur le Président : J'apporterai quelques éléments de réponse. Je vais commencer par un point que m'a laissé Marc LAFFINEUR et qui concerne la situation du chômage et de l'insertion. Vous avez cité le troisième trimestre 2013. Je vais citer le quatrième trimestre 2013, puisque c'est le dernier mandat plein où vous étiez en responsabilité : le taux de chômage était de 9,7%. Il est à comparer avec le taux de 9% auquel nous sommes aujourd'hui, dans un contexte et une conjoncture certes différente, mais nous sommes sur - 0,7% pour cette période, si nous ne prenons pas en compte le troisième trimestre de 2013 et en choisissant le trimestre de 2018 comme référence.

Honnêtement, je pense que ce n'est pas tout à fait le niveau de la discussion et du débat que nous méritons d'avoir, d'autant que la réalité n'est pas des taux de chômage. Ce sont bien sûr des hommes et des femmes qui sont derrière. De ce point de vue, les 1 600 emplois que nous avons signés en termes de promesses d'arrivées l'année dernière commencent à produire seulement maintenant des fruits. Sur le premier trimestre, nous serons à un peu moins de 300 embauches au 31 mars sur ces 1 600 promesses d'emplois. Bien entendu, cela va se déployer au fur et à mesure du temps. Le plein effet de ces bonnes nouvelles ne sera qu'à l'issue de l'arrivée d'Action à la fin du premier trimestre de l'année qui arrive.

Il y a une deuxième chose. Ce n'est pas exactement la même chose de comparer le taux de chômage d'une population qui baisse avec le taux de chômage d'une population qui augmente. Je me réjouis que la croissance démographique sur la ville-centre et à l'échelle de la Communauté urbaine soit également sur un niveau de progression et de rythme plus élevé. Cela suppose que les efforts que nous fassions en termes d'emplois soient eux-mêmes plus vigoureux que ceux que nous avons pu faire par le passé.

Le mois prochain, je demanderai à Jean-Pierre BERNHEIM de zoomer sur l'insertion, mais je veux vous donner un chiffre ce soir : 13 %. C'est l'augmentation du nombre d'heures d'insertion en 2018. Après le record absolu de l'année 2017 où nous avions atteint les 200 000 heures d'insertion liées à nos marchés publics, nous avons dépassé les 226 000 heures dans le courant de l'année 2018. Je suis absolument certain que cette nouvelle réjouisse tout le monde. Les efforts réalisés par les équipes d'ALDEV pour arriver à ce résultat et l'ensemble des entreprises qui travaillent sur nos chantiers seront éyidemment saluées par chacun ici, quel que soit son positionnement sur ces bancs. Monsieur le Vice-président, il serait utile que vous puissiez nous présenter ces chiffres le mois prochain, tout en indiquant que le début des chantiers de l'ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine) nous permettra de continuer à franchir des paliers significatifs en termes de soutien à l'insertion et à l'activité économique au sens large.

Ensuite, nous avons plusieurs éléments. D'abord, sur la réflexion philosophique ou en tout cas théorique sur ce qui doit relever de l'usager et ce qui doit relever du contribuable, je partage complètement l'idée que ce point est sans doute plus actuel qu'il ne l'a jamais été. M. BÉATSE, je ne peux que vous donner rendez-vous sur ces sujets pour que nous puissions approfondir cette réflexion. La question du juste niveau se pose. Il y en a d'autres. Il y a aussi le fait de savoir à quoi correspondent les impôts que nous payons. Cela renvoie y compris à des sujets à l'intérieur de notre Communauté urbaine, parfois sur le partage des charges de centralité et sur le fait qu'il arrive de trouver des taux de fiscalité élevés sur certaines communes. C'est le cas à Angers, mais avec des services et une offre. Il y a donc parfois des disparités de tarifs selon que l'on habite à Angers ou que l'on n'y habite pas. C'est lié à ces écarts de fiscalité. Nous ne pouvons pas avoir un simple débat sur le niveau de fiscalité ou sur le niveau de services si nous ne corrélons pas au niveau de recettes publiques. Ici, c'est la quadrature, non pas du cercle, mais des ronds-points.

Si nous demandons un surplus de services, il faut se poser la question de savoir comment il est financé, avec des disparités fiscales considérables à l'échelle du territoire sur la somme payée à la fin de l'année, en fiscalité, par les différents ménages. Il y a parfois des écarts de tarifs qui ne reflètent pas les différentiels d'efforts demandés aux populations sur ces territoires. Vous avez ensuite insisté, et c'est de bonne guerre, sur le fait que nous aurions un désaccord en ce qui concerne la réalisation du tramway et sur son calendrier.

Je ne vais pas revenir sur la délibération n°8, puisque nous aurons l'occasion de le faire dans quelques minutes. Je commence d'abord par un point de détail. Vous nous faites le reproche, ou en tout cas la remarque, parce que c'était plutôt le sens de la tonalité que vous avez utilisée, que nous n'avions pas intégré les résultats de la nouvelle DSP dans le Budget Primitif qui vous est présenté. Nous ne l'avons pas fait pour 3 raisons :

- La première est purement factuelle : le Budget Primitif est le dossier n°1. L'attribution de la DSP est le rapport n°7. D'un point de vue démocratique, nous n'avons pas préjugé du vote qui interviendrait sur le rapport n°7.
- Deuxièmement, cela tient plutôt à une question de délai. Comme de nombreuses personnes ici, vous savez très bien qu'au moment où vous faites un budget, le délai que vous avez pour intégrer des éléments nouveaux et pour en tirer l'ensemble des conséquences ne se mesure pas en quelques jours. La fin de l'analyse des offres, le Conseil privé qui s'est tenu y a quelques jours, la poursuite des discussions ne nous a pas permis d'intégrer dans l'intervalle une modification substantielle de ce Budget Annexe, puisque nous n'avions pas ces chiffres au moment du DOB (Débat d'Orientations Budgétaires).
- De surcroît, ce sera transparent, puisque nous avons une économie sur un Budget Annexe. Cela fera l'objet d'une décision modificative sur ce même Budget Annexe. Ce sera l'occasion d'aller intégrer des éléments nouveaux à ce moment-là.

Concernant la non-réalisation du tramway pendant le mandat, il est vrai qu'il faut faire un choix. Il faut choisir de dire que la dette avait baissé de 30 millions d'euros, qu'elle remonte de 9 millions d'euros à cause d'un effet tramway, et elle n'a donc baissé que de 21 millions d'euros. Ce n'est pas ici de la

violence, c'est la vérité des chiffres à la minute où nous parlons. Ou alors, il faut choisir le fait de dire : « *Quel dommage que nous n'ayons pas 150 millions d'euros de dette tout de suite, parce que ces 150 millions auraient été le moyen de financer la promesse de réalisation du tramway* ». Vous avez l'ensemble des éléments. Si nous avions dépensé 245 millions d'euros à fin 2020 au lieu de 80 millions d'euros, nous aurions bien un écart qui serait d'un peu plus de 150 millions d'euros. Vous avez vu les recettes fiscales que nous avions tirées. À cette date, l'intégralité du delta de financement serait en emprunts. À la minute où nous parlons, nous aurions donc une dette de plus de 500 millions d'euros si nous avions décidé de lancer le tramway et de le réaliser sur ce mandat.

Ensuite, nous avons eu le plaisir de trouver ici dans les cartons le document qui avait été commandé par l'exécutif sortant. C'était la commande, ou plus exactement le rapport d'expertise juridique, économique et financier obligatoire pour bénéficier d'une subvention dans le cadre de la réalisation d'une deuxième ligne de tramway. Que disait ce rapport du Ministère de l'Économie et des Finances ? Il disait que le seul moyen de financer l'ensemble du dispositif nécessiterait de recourir à un produit de fiscalité supplémentaire de 8 millions d'euros, c'est-à-dire 25 % d'augmentation de la fiscalité ménages à l'échelle de la Communauté urbaine. Ce n'est pas nous qui le disons, c'est ce qui était écrit par les experts du Ministère de l'Économie et des Finances.

Sur la base de ce rapport, qui n'avait pas fait l'objet d'une publicité excessive avant les dernières élections, quand nous nous sommes réunis ici avec l'ensemble des Maires et que nous avons posé le problème, nous avons collectivement et à l'unanimité considéré que nous ne n'augmenterions pas de 25 % les impôts des habitants de l'agglomération.
Pour ne pas augmenter la fiscalité, ce qui était un engagement de campagne, nous avons convenu d'allonger les délais de réalisation du tramway pour augmenter la part mobilisée au titre de l'autofinancement. Je note que vous regrettez que nous ayons préféré minorer l'emprunt pour ne pas augmenter les impôts, mais la cohérence dont vous parliez tout à l'heure suppose que vous exprimiez le regret que nous n'ayons pas augmenté la fiscalité pendant le mandat, pour faire en sorte que le tramway roule à partir de l'année prochaine.

Si nous parlons de cohérence, il faut choisir entre les deux. Soit nous déplorons que le tramway ne roule pas et que nous n'ayons pas augmenté les impôts de 25 %, soit nous nous réjouissons que la fiscalité soit restée stable et nous comprenons qu'il ait fallu allonger les délais.

Ce rapport est particulièrement intéressant. Je le tiens évidemment à la disposition de ceux qui le souhaitent. C'est assez instructif. Une fois que nous avons dit cela, cela change évidemment la manière de voir les choses.

Vous avez évoqué 3 séries d'enjeux : les enjeux climatiques, économiques et de politique de transports. De ce point de vue, nous nous rejoignons. J'émets une première considération : si nous pouvions arrêter collectivement dans ce pays, y compris ici, de lier protection de l'environnement et enjeux climatiques à l'augmentation de la fiscalité, je pense que nous servirions la cause du climat.

Laisser penser que le seul moyen de se préoccuper des enjeux climatiques est d'augmenter les impôts alimente aussi une part de la colère dans ce pays. Dire que nous pouvons être capables de lutter pour les deux en même temps, c'est exactement l'ambition que nous avons.

Vous verrez un peu plus tard, à l'occasion de la délibération sur la nouvelle DSP, que nous choisissons le mieux-disant d'un point de vue écologique et le moins-disant d'un point de vue budgétaire. C'est-à-dire celui pour lequel nous aurons la plus forte progression du nombre de passages, et donc la diminution la plus grande de la part modale de la voiture, tout en faisant des économies plus importantes que ce qui nous était proposé ailleurs.

Sur les enjeux économiques locaux, je ne partage pas votre sentiment. Le paradoxe, c'est que l'allongement de la durée du tramway permet à des entreprises locales de s'insérer sur des marchés qui auraient réservé certains lots à des majors nationaux si nous étions restés sur un calendrier de

réalisation court. L'allotissement choisi, en faisant en sorte de diviser les travaux en plusieurs phases, ainsi que la durée qui permet de faire face à des enjeux de formation de personnel pour tenir sur la durée, permet d'avoir recours à des entreprises locales de manière beaucoup plus forte que s'il avait fallu donner un énorme coup de reins sur un temps limité.

Enfin, en ce qui concerne les enjeux sur la politique des transports, je me réjouis d'une progression record en 2018 du nombre de voyageurs sur notre réseau de transport en commun. Nous atteignons quasiment les 40 millions de passages, ce qui est évidemment une vraie satisfaction et la preuve que malgré le fait que nous n'ayons pas de tramway avec une deuxième et une troisième ligne qui roulent dès l'année prochaine, l'amorce de cette volonté et de cette ambition sont déjà en mouvement.

Autre chose : Je ne peux pas laisser M. PAGANO parler de souffrance insupportable au travail. Ici aussi, je ne sais plus quels étaient les termes exacts que vous avez utilisés, mais la corrélation entre le niveau budgétaire et le bien-être des salariés est une fausse corrélation. Je veux dire qu'elle n'est pas automatique. D'autres éléments entrent en ligne de compte. Il y a la pénibilité, l'accompagnement, la formation, et pas uniquement le niveau budgétaire.
Si les choses étaient à ce point liées, il faudrait peut-être s'étonner qu'il y ait eu par le passé des mandats avec des jours de grève. Mais nous fera peut-être le bilan à un moment ou à un autre. Il y a eu des mandats nettement plus importants contre les décisions de l'exécutif local, alors même que les budgets ressources humaines atteignaient parfois des progressions insoutenables sur le moyen ou le long terme. Quelque chose me dit que nous en reparlerons.

Enfin, M. BÉATSE, je ne vais pas dire que je vis pour vous faire plaisir. Ce serait excessif et cela se saurait. Ce serait suspect. En revanche, vous avez plaidé ici pour que nous puissions peut-être objectiver les choses en ce qui concerne la gratuité des transports. J'ai bien noté que vous n'aviez pas de dogme à ce sujet, parce que le Frédéric BÉATSE que j'appréciais, celui du début de l'année 2014, disait que la gratuité n'était pas une solution réaliste et qu'elle était démagogique. Le Frédéric BÉATSE de 2018 disait qu'il était sans doute souhaitable de s'interroger sur le fait de savoir si ce n'était pas pertinent. Vous n'avez pas été complètement récompensé de cette capacité à douter de vos propres certitudes, puisque j'ai vu qu'une section locale d'un parti politique pointait le manque d'ardeur de certains de ses amis et de ses alliés. Comme quoi, on est parfois davantage aidé par ceux qui sont des adversaires politiques que par des amis.

Nous aurons effectivement l'occasion de bénéficier d'un rapport qui permettra de regarder ce que sont ces conséquences. J'entends le sujet. Je ne vais pas le réinviter aujourd'hui. Notre Vice-Président chargé des Finances a une approche que je qualifierais d'analytique et de financière assez abrupte. Il y a d'autres éléments qui seront aussi à regarder : quel impact d'un report modal en fonction de ce que nous faisons ? Quelle est la conséquence ? Quels sont les endroits dans lesquels tout cela s'est passé ? Et puis, il y a la question que vous souleviez vous-même au début de votre intervention : qu'est-ce qui relève de l'usager ? Qu'est-ce qui relève du contribuable ? Quelle est la situation ailleurs ? Quel est notre objectif ? Est-ce d'abord une ambition climatique, avec un report modal qui soit le plus élevé ? Est-ce d'abord une ambition budgétaire, avec le moindre reste à payer pour les familles ? Les deux sont-ils compatibles ? Observons-nous des corrélations ? Je vous donne rendez-vous dans quelques semaines quand nous disposerons d'un document présentable. Ce sera peut-être le mois prochain, ou au plus tard le mois suivant. Nous aurons dans l'intervalle une présentation du document en Commission Transport, ce qui permettra aussi de découvrir le document. Voilà ce que je pouvais vous indiquer.

VOTE

DU BUDGET PRIMITIF

2019

Nous allons maintenant passer au vote de ce Budget Primitif. Nous le votons par budget.

BUDGET PRINCIPAL
VOTE DU BUDGET PRIMITIF 2019

DEPENSES

	FONCTIONNEMENT	Total
011	Charges à caractère général	26 490 467,00
012	Charges de personnel et frais assimilés	24 276 721,00
014	Atténuation de produits	30 485 847,00
65	Autres charges de gestion courante	38 423 713,00
66	Charges financières	3 050 000,00
67	Charges exceptionnelles	3 826 290,00
023	Virement à la section d'investissement	19 194 826,00
042	Opération d'ordre transfert entre sections	19 600 000,00
	Dépenses de fonctionnement - Total	169 519 871,00

RECETTES

	FONCTIONNEMENT	Total
013	Atténuation de charges	436 000,00
70	Produits des services, du domaine et ventes diverses	10 705 100,00
73	Impôts et taxes	104 094 122,00
74	Subventions d'exploitations	38 257 549,00
75	Autres produits de gestion courante	2 376 000,00
76	Produits financiers	445 000,00
77	Produits exceptionnels	55 600,00
042	Opération ordre transfert entre sections	3 100 000,00
	Recettes de fonctionnement - Total	159 519 871,00

	INVESTISSEMENT	Total
16	Emprunts et dettes assimilées (hors16S)	17 557 176,00
20	Immobilisations incorporelles (sauf 204)	5 530 300,00
204	Subventions d'équipement versées	22 234 652,00
21	Immobilisations corporelles	7 850 500,00
23	Immobilisations en cours	31 274 503,00
26	Participation et créances rattachées	950 000,00
27	Autres immobilisations financières	17 817 184,00
040	Opération ordre de transfert entre sections	3 100 000,00
041	Opérations patrimoniales	3 000 000,00
	Dépenses d'investissement - Total	169 314 322,00

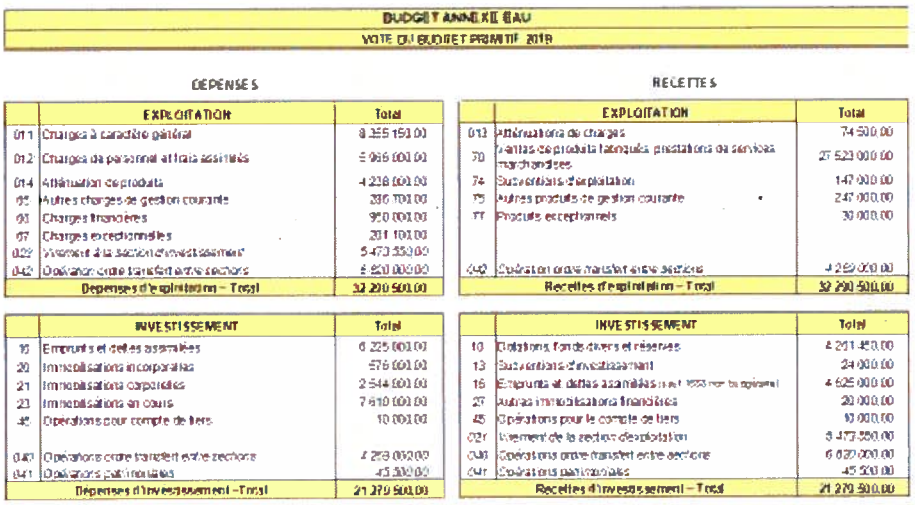
	INVESTISSEMENT	Total
10	Dotations, fonds divers et réserves (sauf 1068)	6 250 000,00
13	Subventions d'investissement (hors 138)	10 127 758,00
16	Emprunts et dettes assimilées (hors 165)	36 075 089,00
138	Autres subventions invest. Non transf.	75 000,00
26	Participation et créances rattachées	100 000,00
27	Autres immobilisations financières	5 588 469,00
024	Produits des cessions d'immobilisations	8 323 180,00
021	Virement de la section d'exploitation	19 194 826,00
040	Opérations ordre de transfert entre sections	19 600 000,00
041	Opérations patrimoniales	3 000 000,00
	Recettes d'investissement - Total	169 314 322,00

Nous passons aux voix pour le Budget Principal.

Quels sont ceux qui votent contre ? Quels sont ceux qui s'abstiennent ? Je vous remercie.

Le conseil adopte à la majorité

Contre: 10, Mme Chadia ARAB, M. Frédéric BEATSE, Mme Silvia CAMARA-TOMBINI, Mme Rachel CAPRON, M. Bruno GOUA, Mme Estelle LEMOINE-MAULNY, M. Gilles MAHE, M. Alain PAGANO, M. Antony TAILLEFAIT, Mme Rose-Marie VERON.



BUDGET ANNEXE EAU
VOTE DU BUDGET PRIMITIF 2019

DEPENSES

	EXPLOITATION	Total
011	Charges à caractère général	8 355 150.00
012	Charges de personnel et frais assimilés	5 966 000.00
014	Atténuation de produits	4 238 000.00
65	Autres charges de gestion courante	286 700.00
66	Charges financières	900 000.00
67	Charges exceptionnelles	201 100.00
022	Virement à la section d'investissement	5 473 550.00
042	Opération ordre transfert entre sections	6 920 000.00
	Dépenses d'exploitation – Total	32 290 500.00

	INVESTISSEMENT	Total
16	Emprunts et dettes assimilées	6 225 000.00
20	Immobilisations incorporelles	576 000.00
21	Immobilisations corporelles	2 544 000.00
23	Immobilisations en cours	7 610 000.00
45	Opérations pour compte de tiers	10 000.00
040	Opérations ordre transfert entre sections	4 293 000.00
041	Opérations patrimoniales	45 500.00
	Dépenses d'investissement – Total	21 279 500.00

RECETTES

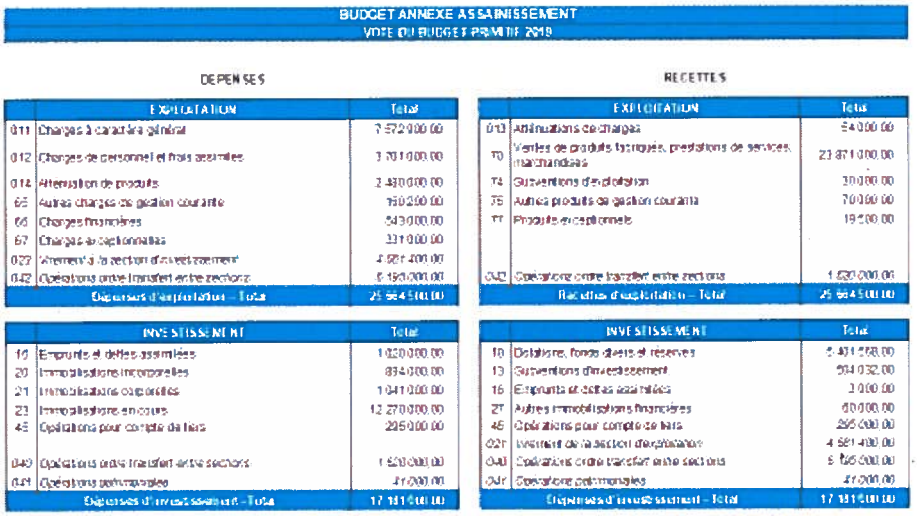
	EXPLOITATION	Total
013	Atténuations de charges	74 500.00
70	Ventes de produits fabriqués, prestations de services, marchandises	27 523 000.00
74	Subventions d'exploitation	147 000.00
75	Autres produits de gestion courante	247 000.00
77	Produits exceptionnels	30 000.00
042	Opération ordre transfert entre sections	4 269 000.00
	Recettes d'exploitation – Total	32 290 500.00

	INVESTISSEMENT	Total
10	Dotations, fonds divers et réserves	4 201 450.00
13	Subventions d'investissement	24 000.00
16	Emprunts et dettes assimilées (sauf 1688 non budgétaire)	4 625 000.00
27	Autres immobilisations financières	20 000.00
45	Opérations pour le compte de tiers	10 000.00
021	Virement de la section d'exploitation	5 473 550.00
040	Opérations ordre transfert entre sections	6 920 000.00
041	Opérations patrimoniales	45 500.00
	Recettes d'investissement – Total	21 279 500.00

Nous passons au Budget Annexe de l'Eau. Quels sont ceux qui votent contre ? J'avais le sentiment que nous étions plutôt sur l'unanimité pendant les années précédentes sur ce budget, mais cela peut varier au gré des années. Qui s'abstient sur le Budget de l'Eau ? Merci.

Le conseil adopte à la majorité

Contre: 10, Mme Chadia ARAB, M. Frédéric BEATSE, Mme Silvia CAMARA-TOMBINI, Mme Rachel CAPRON, M. Bruno GOUA, Mme Estelle LEMOINE-MAULNY, M. Gilles MAHE, M. Alain PAGANO, M. Antony TAILLEFAIT, Mme Rose-Marie VERON.



BUDGET ANNEXE ASSAINISSEMENT
VOTE DU BUDGET PRIMITIF 2019

DEPENSES

	EXPLOITATION	Total
011	Charges à caractère général	7 572 000.00
012	Charges de personnel et frais assimilés	3 701 000.00
014	Atténuation de produits	2 430 000.00
65	Autres charges de gestion courante	150 200.00
66	Charges financières	540 000.00
67	Charges exceptionnelles	331 000.00
022	Virement à la section d'investissement	4 921 400.00
042	Opérations ordre transfert entre sections	5 150 000.00
	Dépenses d'exploitation – Total	25 564 500.00

	INVESTISSEMENT	Total
16	Emprunts et dettes assimilées	1 020 000.00
20	Immobilisations incorporelles	834 000.00
21	Immobilisations corporelles	1 041 000.00
23	Immobilisations en cours	12 270 000.00
45	Opérations pour compte de tiers	295 000.00
040	Opérations ordre transfert entre sections	1 520 000.00
041	Opérations patrimoniales	21 000.00
	Dépenses d'investissement – Total	17 181 000.00

RECETTES

	EXPLOITATION	Total
013	Atténuations de charges	84 000.00
70	Ventes de produits fabriqués, prestations de services, marchandises	23 871 000.00
74	Subventions d'exploitation	30 000.00
75	Autres produits de gestion courante	70 000.00
77	Produits exceptionnels	19 500.00
042	Opérations ordre transfert entre sections	1 520 000.00
	Recettes d'exploitation – Total	25 564 500.00

	INVESTISSEMENT	Total
10	Dotations, fonds divers et réserves	5 401 968.00
13	Subventions d'investissement	504 032.00
16	Emprunts et dettes assimilées	3 000.00
27	Autres immobilisations financières	60 000.00
45	Opérations pour compte de tiers	295 000.00
021	Virement de la section d'exploitation	4 921 400.00
040	Opérations ordre transfert entre sections	5 150 000.00
041	Opérations patrimoniales	21 000.00
	Dépenses d'investissement – Total	17 181 000.00

Nous passons au Budget Assainissement. Qui vote contre ? Nous n'avons pas de vote contre. Pas d'opposition. Pas d'abstention.

Le conseil adopte à l'unanimité.

BUDGET ANNEXE GESTION DES DECHETS
VOTE DU BUDGET PRIMITIF 2019

DEPENSES

	FONCTIONNEMENT	TOTAL
011	Charges à caractère général	18 283 130,00
012	Charges de personnel et frais assimilés	8 040 294,00
65	Autres charges de gestion courante	574 460,00
66	Charges financières	740 000,00
67	Charges exceptionnelles	10 000,00
023	Virement à la section d'investissement	5 996 316,00
042	Opérations ordre transfert entre sections	2 200 000,00
	Dépenses de fonctionnement - Total	15 844 210,00

	INVESTISSEMENT	TOTAL
16	Emprunts et dettes assimilées	7 752 412,00
20	Immobilisations incorporelles (sauf 204)	50 500,00
21	Immobilisations corporelles	2 083 500,00
23	Immobilisations en cours	1 845 300,00
26	Participation et créances rattachées	12 000,00
040	Opérations ordre transfert entre sections	25 000,00
041	Opérations patrimoniales	710 000,00
	Dépenses d'investissement - Total	12 504 712,00

RECETTES

	FONCTIONNEMENT	TOTAL
013	Atténuation de charges	103 000,00
70	Produits services, domaine et ventes diverses	3 050 700,00
73	Impôts et taxes	29 050 000,00
74	Dotations, subventions et participations	3 420 000,00
75	Autres produits de gestion courante	46 500,00
77	Produits exceptionnels	149 000,00
042	Opérations ordre transfert entre sections	25 000,00
	Recettes de fonctionnement - Total	35 844 210,00

	INVESTISSEMENT	TOTAL
13	Subventions d'investissement (hors 138)	31 200,00
16	Emprunts et dettes assimilées (sauf 1688 en budgétaire)	3 563 196,00
024	Produits des cessions d'immobilisations	4 000,00
021	Virement de la section de fonctionnement	5 996 316,00
040	Opérations ordre transfert entre sections	2 200 000,00
041	Opérations patrimoniales	710 000,00
	Recettes d'investissement - Total	12 504 712,00

Nous passons au Budget Déchets. Y a-t-il des votes contre ? Pas de vote contre. Pas d'abstention. Je vous remercie.

Le conseil adopte à l'unanimité.

BUDGET ANNEXE AEROPORT ANGERS MARCE
VOTE DU BUDGET PRIMITIF 2019

DEPENSES

	EXPLOITATION	TOTAL
011	Charges à caractère général	252 020,00
65	Autres charges de gestion courante	656 653,00
042	Opérations ordre transfert entre sections	245 000,00
	Dépenses d'exploitation - Total	1 133 673,00

	INVESTISSEMENT	TOTAL
23	Immobilisations en cours	100 000,00
020	Dépenses imprévues	327,00
040	Opérations ordre transfert entre sections	144 673,00
	Dépenses d'investissement - Total	245 000,00

RECETTES

	EXPLOITATION	TOTAL
74	Subventions d'exploitations	450 000,00
75	Autres produits de gestion courante	369 000,00
77	Produits exceptionnels	150 000,00
042	Opérations ordre transfert entre sections	144 673,00
	Recettes d'exploitation - Total	1 133 673,00

	INVESTISSEMENT	TOTAL
040	Opérations ordre transfert entre sections	245 000,00
	Recettes d'investissement - Total	245 000,00

Nous passons au Budget Aéroport. Avons-nous une unanimité ? Pas d'opposition. Pas d'abstention.

Le conseil adopte à l'unanimité.

BUDGET ANNEXE TRANSPORTS
VOTE DU BUDGET PRIMITIF 2019

DEPENSES

	EXPLOITATION	TOTAL
011	Charges à caractère général	2 881 905,00
012	Charges de personnel et frais assimilés	622 455,00
014	Atténuation de produits	50 000,00
65	Autres charges de gestion courante	45 120 000,00
66	Charges financières	5 684 000,00
67	Charges exceptionnelles	100 000,00
023	Virement à la section d'investissement	3 603 140,00
042	Opérations ordre transfert entre sections	12 350 000,00
	Dépenses d'exploitation - Total	**70 411 500,00**

	INVESTISSEMENT	TOTAL
16	Emprunts et dettes assimilées	7 946 667,00
20	Immobilisations incorporelles	224 000,00
21	Immobilisations corporelles	5 189 500,00
23	Immobilisations en cours	31 034 500,00
040	Opérations ordre transfert entre sections	1 135 600,00
041	Opérations patrimoniales	40 200 000,00
	Dépenses d'investissement - Total	**85 730 267,00**

RECETTES

	EXPLOITATION	TOTAL
013	Atténuations de charges	5 200,00
70	Ventes de produits fabriqués prestations de services marchandises	65 000,00
73	Produits issus de la fiscalité	54 450 000,00
74	Subventions d'exploitations	11 505 700,00
75	Autres produits de gestion courante	550 000,00
77	Produits exceptionnels	700 000,00
042	Opération ordre transfert entre sections	1 135 600,00
	Recettes d'exploitation - Total	**70 411 500,00**

	INVESTISSEMENT	TOTAL
13	Subventions d'investissement	5 200 000,00
16	Emprunts et dettes assimilées	21 377 127,00
27	Autres immobilisations financières	1 000 000,00
021	Virement de la section d'exploitation	3 603 140,00
040	Opérations ordre transfert entre sections	40 200 000,00
041	Opérations patrimoniales	12 350 000,00
	Recettes d'investissement - Total	**85 730 267,00**

Nous passons au Budget Transport. Y a-t-il des votes contre ? Cette fois-ci, il y en a. Très bien. Parfait. Pas d'abstention ? Je vous remercie.

Le conseil adopte à la majorité

Contre: 10, Mme Chadia ARAB, M. Frédéric BEATSE, Mme Silvia CAMARA-TOMBINI, Mme Rachel CAPRON, M. Bruno GOUA, Mme Estelle LEMOINE-MAULNY, M. Gilles MAHE, M. Alain PAGANO, M. Antony TAILLEFAIT, Mme Rose-Marie VERON.

BUDGET RESEAUX DE CHALEUR
VOTE DU BUDGET PRIMITIF 2019

DEPENSES

	FONCTIONNEMENT	TOTAL
011	Charges à caractère général	160 000,00
012	Charges de personnel et frais assimilés	140 000,00
65	Autres charges de gestion courante	5,00
66	Charges financières	310 000,00
67	Charges exceptionnelles	1 000,00
042	Opération ordre transfert entre sections	915 000,00
	Dépenses de fonctionnement - Total	**1 526 005,00**

	INVESTISSEMENT	TOTAL
16	Emprunts et dettes assimilées	461 265,00
20	Immobilisations incorporelles (sauf 204)	10 000,00
21	Immobilisations corporelles	200 000,00
23	Immobilisations en cours	43 000,00
26	Participations et créances rattachées	15 000,00
040	Opération ordre de transfert entre sections	164 735,00
	Dépenses d'investissement - Total	**915 000,00**

RECETTES

	FONCTIONNEMENT	TOTAL
75	Autres produits de gestion courante	1 273 270,00
77	Produits exceptionnels	48 000,00
042	Opération ordre transfert entre sections	164 735,00
	Recettes de fonctionnement - Total	**1 526 005,00**

	INVESTISSEMENT	TOTAL
040	Opération ordre de transfert entre sections	915 000,00
	Recettes d'investissement - Total	**915 000,00**

Nous passons au Budget des Réseaux de Chaleur. Pas d'opposition. Pas d'abstention.

Le conseil adopte à l'unanimité.

BUDGET LOTISSEMENTS ECONOMIQUES
VOTE DU BUDGET PRIMITIF 2019

DEPENSES

	FONCTIONNEMENT	TOTAL
011	Charges à caractère général	3 240 000,00
65	Autres charges de gestion courante	5,00
	Dépenses de fonctionnement - Total	**3 240 005,00**

	INVESTISSEMENT	TOTAL
16	Emprunts et dettes assimilées (hors 165)	3 000 000,00
27	Autres immobilisations financières	1 800 000,00
	Dépenses d'investissement - Total	**4 800 000,00**

RECETTES

	FONCTIONNEMENT	TOTAL
70	Produits des services, du domaine et ventes diverses	3 240 000,00
77	Produits exceptionnels	5,00
	Recettes de fonctionnement - Total	**3 240 005,00**

	INVESTISSEMENT	TOTAL
16	Emprunts et dettes assimilées (hors 165)	3 000 000,00
27	Autres immobilisations financières	1 800 000,00
	Recettes d'investissement - Total	**4 800 000,00**

Nous passons au Budget des Lotissements Économiques. Pas d'opposition. Pas d'abstention.

Le conseil adopte à l'unanimité.

***

Dossier N° 2

Délibération n°: DEL-2019-18

PILOTAGE MUTUALISE DES POLITIQUES PUBLIQUES - Finances

Taxes Foncières, Cotisation Foncière des Entreprises (CFE) et Taxe d'Habitation - Fixation des taux pour 2019.

Rapporteur : Marc LAFFINEUR

EXPOSE

Comme chaque année, il convient de fixer les taux d'imposition pour l'exercice en cours.

Il est proposé de ne pas augmenter les taux et de reconduire ceux de 2018 :

1- Les taux « Ménages » (TH, TFPB, TFPNB) :

Taxe d'habitation (TH)	9,74%
Taxe Foncière sur les propriétés bâties (TFPB)	2,18%
Taxe Foncière sur les propriétés non bâties (TFPNB)	5,48%

2- Les taux « Entreprises » (CFE) :

Cotisation Foncière des Entreprises (CFE)	25,22%

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,
Vu le Code Général des Impôts, articles 1636B sexies et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019

DELIBERE

Fixe pour 2019 les taux suivants :

Taxe d'habitation (TH)	9,74%
Taxe Foncière sur les propriétés bâties (TFPB)	2,18%
Taxe Foncière sur les propriétés non bâties (TFPNB)	5,48%
Cotisation Foncière des Entreprises (CFE)	25,22%

Impute les recettes au budget concerné de l'exercice 2019 et suivants.

***

Marc LAFFINEUR : Je passe la délibération suivante concernant la taxe foncière, la Cotisation Foncière des Entreprises et la taxe d'habitation. Il s'agit de conserver le même taux pour la 5ème année consécutive. Il n'y a pas d'augmentation des taux de fiscalité ménages et entreprises.

Monsieur le Président : Je pense que ce rapport ne soulève aucune opposition et aucune abstention.

La parole est à Damien COIFFARD.

Damien COIFFARD : Je vais voter pour, mais puisque nous parlons de fiscalité, je vais quand même noter que cela représente 40 % de nos recettes dans le budget. Cela représente 30 millions d'euros pour la TH (Taxe d'Habitation), et si nous cumulons les deux, nous arrivons à 97 millions d'euros.

Dans l'analyse du budget qui a été faite précédemment, je pense qu'il faut être conscient que nous avons une fiscalité particulièrement dynamique. Nous le montrons à travers les aspects démographiques, mais aussi à travers les aspects économiques. Je crois qu'il faut penser aux nombreuses entreprises qui contribuent à la vitalité de notre territoire. Je salue donc le fait de maintenir une politique de non-augmentation de l'impôt, puisque cela aurait pu être la solution de facilité, mais je pense qu'il faut se dire que nous sommes dans un contexte où les choses ont complètement changé.

Il s'agit de revoir l'étalement des investissements. C'est le cas des tramways. Je pense que nos concitoyens et les contribuables sur notre territoire sauront comprendre cette mesure de sagesse puisque, dans ce qui nous a été exposé dans le rapport, je pense que cela aurait été insupportable et tout à fait incompréhensible de gérer l'impôt de cette manière. Je pense que c'est une fiscalité qui correspond à ce que nos concitoyens attendent aujourd'hui. Je voudrais faire un petit parallèle avec le fait que nous nous trouvons dans un contexte où nous avons peu de visibilité sur la manière dont nous allons pouvoir continuer à prélever cette fiscalité locale. Nous savons que la taxe d'habitation risque de disparaître des radars.

Je le disais tout à l'heure, cela représente 38 millions d'euros. Je pense qu'en votant ces taux ainsi que le budget, il faut le faire avec le souci de nous dire qu'il faut absolument conserver cette capacité à maintenir le lien fiscal avec notre population. C'est un enjeu majeur. Dans le cadre de ces réflexions, il faut que nous puissions demander qu'une réforme fiscale globale puisse se déclencher. C'est l'occasion qui nous est offerte dans le Grand Débat National, mais je tiens à le dire ce soir. Il faut le dire fortement, nous voyons bien que le dynamisme de notre Communauté urbaine ne serait pas ce qu'il est sans tous ces impôts locaux. Il faut en être conscient. Je pense que nos contribuables en sont tout à fait conscients. Renvoyons-leur un message fort en leur disant qu'il faut absolument avoir une réforme fiscale d'ensemble qui maintienne un impôt communal et territorial à la hauteur des enjeux actuels. Voilà ce que je voulais ajouter.

Monsieur le Président : Je passe la parole à Marc GOUA.

Marc GOUA : Je me félicite qu'il n'y ait pas de hausse. Ceci étant, il y a quand même une hausse de 2,20 % à cause de la loi de finances. Nous comparons cela à l'inflation. J'appelle aussi de mes vœux une réforme fiscale. Qui sont les plus gros contributeurs d'Angers Loire Métropole ?

En nombre, c'est Angers, mais ce sont ceux qui ont des bases fortes, puisque le taux est sur les bases. C'est-à-dire qu'il y a un certain nombre de collectivités dont les bases sont extrêmement faibles, dont les taux sont d'ailleurs aussi extrêmement faibles. Ils contribuent beaucoup moins à la collectivité. Paradoxalement, ce sont les villes où il y a beaucoup de logements sociaux où les gens paient plus que les autres. C'est pour cela que j'appelle de mes vœux cette réforme fiscale. Une partie sera payée par l'État à la suite de la taxe d'habitation, mais j'attire votre attention. Dans l'euphorie actuelle, il est bon de le rappeler.

Monsieur le Président : Je passe la parole à Frédéric BÉATSE.

Frédéric BÉATSE : J'apporterai peut-être un élément par rapport à ce que vous avez dit tout à l'heure sur le tramway, au sujet des 25 % de recettes fiscales supplémentaires attendues pour le financer. Avec les éléments du budget, je note que nous en sommes à 15,5 % depuis 2013.

Marc LAFFINEUR : Non. Je crois qu'il faut être très clair. C'était l'augmentation des taux de 25 %. C'est ce qui était prévu. Ce n'est pas une augmentation des bases. C'est 25 % d'augmentation des taux. C'est exactement ce qui était prévu et c'est bien sur ce point que nous avons bien fait de reporter un peu ces investissements. Cela a permis justement de le faire sans augmentation de la pression fiscale. J'ai toujours parlé de pression fiscale. Je n'ai jamais dit qu'il y avait pas d'augmentation sur la feuille d'impôt. Il n'y a pas d'augmentation des taux d'imposition.

Monsieur le Président : Y a-t-il d'autres demandes d'intervention ? Je passe la parole à Véronique MAILLET.

Véronique MAILLET : Comme Damien COIFFARD, je trouve qu'à une époque et à un moment où nos concitoyens expriment un ras-le-bol de la fiscalité, je crois que c'est la voie de la sagesse de ne pas augmenter ces taux. Je crois que le levier de la fiscalité qui a été très utilisé n'est plus d'actualité. Nous devons vraiment changer de paradigme. Je suis donc tout à fait satisfaite de voir que nous n'augmentons pas les impôts et que nous répondons à nos concitoyens.

Monsieur le Président : Y a-t-il d'autres demandes d'intervention ? Mes chers collègues, je n'aurais pas parié sur le fait que nous aurions un long débat sur une proposition de non-augmentation des taux. J'observe que la plupart des interventions qui ont eu lieu ne sont sans doute pas faites pour remettre en cause l'orientation qui vous est proposée de ne pas augmenter le taux de pression fiscale.

Je réponds 2 choses à Damien COIFFARD. D'abord, je partage évidemment son intervention, y compris sur l'idée qu'il faut maintenir un lien fiscal. C'est le lien de responsabilité, et je pense qu'il y a une continuité de ce point de vue, y compris dans l'intervention de Frédéric BÉATSE tout à l'heure. Il y a la question de ce qui relève du contribuable et la question de ce qui relève de l'usager. Il y a aussi la question de ce qui relève de la responsabilité des élus locaux pour que le débat démocratique ne soit pas seulement un débat sur les dépenses. Il doit aussi être un débat en responsabilité sur les moyens de financer les politiques, les orientations et les priorités que nous avons.

Je dis à Marc GOUA que je partage pleinement le constat qui fait que plus nous avons de logements sociaux, plus nous nous retrouvons indirectement avec une forme de fiscalité élevée. Je remets une pièce dans la machine du débat précédent en disant qu'une augmentation de 25 % aurait d'autant plus touché ceux qui sont déjà les plus fortement contributeurs. Ce n'est pas une somme forfaitaire pour tout le monde, c'est une augmentation de 25 % sur des bases qui dépendent de la situation dans laquelle vous vous trouvez. Cela accroît donc les inégalités, au lieu de les diminuer et de les résorber.

Enfin, j'ai bien entendu l'intervention de Véronique MAILLET qui s'inscrit dans la droite ligne de ce que nous nous apprêtons à faire en responsabilité, malgré la revalorisation décidée par l'État. En ce qui nous concerne, à notre échelle, avec notre responsabilité, il s'agit de faire en sorte de ne pas augmenter les taux de fiscalité locale. C'est ce à quoi je vous invite, celles et ceux qui souhaitent ne pas augmenter les taux de fiscalité étant invités à lever la ou les mains. Y a-t-il des abstentions ? Y a-t-il des votes contre ? Il n'y en a pas.

DEL-2019-18: Le conseil adopte à l'unanimité

***

Dossier N° 3

Délibération n°: DEL-2019-19

PILOTAGE MUTUALISE DES POLITIQUES PUBLIQUES - Finances

TEOM - Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères pour l'année 2019 - Fixation des taux.

Rapporteur : Marc LAFFINEUR

EXPOSE

Le produit de la TEOM (Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères) permet de financer la collecte des ordures ménagères et le tri sélectif mais également le traitement des déchets collectés ainsi que les déchèteries et les points d'apports volontaires.

Par la délibération du 8 octobre 2018, le zonage des communes d'Angers Loire Métropole a évolué pour prendre en compte les communes nouvelles. Chacune de ses quatre zones correspond à des modalités de collecte différentes et donc a un coût de service et un taux d'imposition propres.

Par exception, la commune nouvelle de Loire-Authion reste sous le régime de la redevance car le service est assuré par deux syndicats, dans l'attente de définir de nouvelles modalités d'organisation à la suite de son intégration au sein de la Communauté urbaine en 2018.

Pour l'année 2019, il est proposé de reconduire les taux de TEOM 2018.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,
Vu le Code Général des Impôts, article 1636B undecies et suivants,
Vu la délibération DEL-2018-234 du 8 octobre 2018 approuvant l'évolution du zonage des communes d'Angers Loire Métropole,

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019

DELIBERE

Fixe comme suit les taux de TEOM applicable en 2019 :

Zone 1	Angers	9,23 %
Zone 2	Avrillé Beaucouzé Bouchemaine Ecouflant Murs-Erigné Les-Ponts-De-Cé Saint-Barthélemy-d'Anjou Sainte-Gemmes-Sur-Loire Saint-Léger-de-Linières Trelazé Verrières-en-Anjou	7,79 %
Zone 3	Briollay Cantenay-Epinard Ecuillé Le-Plessis-Grammoire Montreuil-Juigné Rives-Du-Loir-en-Anjou Sarrigné Soulaire-et-Bourg	12,36 %
Zone 4	Béhuard Feneu Longuenée-en-Anjou Saint-Clément-de-la-Place Saint-Lambert-la-Potherie Saint-Martin-du-Fouilloux Savennières Soulaines-sur-Aubance	12,45 %

Impute les recettes au budget concerné de l'exercice 2019 et suivants.

***

Marc LAFFINEUR : Sur la taxe d'enlèvement des ordures ménagères, nous n'avons pas de modification des taux.

Monsieur le Président : Mes chers collègues, avez-vous des questions ? Je n'en vois pas. Je passe au vote. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? Il en est ainsi décidé.

DEL-2019-19 : Le conseil adopte à l'unanimité

***

Dossier N° 4

Délibération n°: DEL-2019-20

PILOTAGE MUTUALISE DES POLITIQUES PUBLIQUES - Finances

Taxe de séjour - Approbation des tarifs

Rapporteur : Marc LAFFINEUR

EXPOSE

Angers Loire Métropole a institué la taxe de séjour en 1994 sur l'ensemble de ses communes membres.

A la suite de la loi de Finances 2017, lors du Conseil de communauté du 10 septembre 2018, le taux de taxation proportionnelle pour les hébergements non classés ou en cours de classement a été fixé à 5% (plafonné à 1,50 € par personne et par nuit).

Il convient de compléter cette délibération en confirmant les tarifs pour les autres catégories d'hébergement et en ajustant les types d'hébergement par catégorie.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L2333-26 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,
Vu la délibération DEL-2012-395 du Conseil de communauté du 13 décembre 2012 ajustant la grille des tarifs pour la taxe de séjour,
Vu la délibération DEL-2018-222 du Conseil de communauté du 10 septembre 2018 mettant en place la taxation proportionnelle pour les établissements non classés,

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019

DELIBERE

Arrête, à compter du 1er janvier 2019, sur l'ensemble du territoire d'Angers Loire Métropole les tarifs de la taxe de séjour suivants pour les hébergements classés et non classés (ou en cours de classement) :

CATEGORIES D'HEBERGEMENT		TARIFS
	HEBERGEMENTS CLASSES	
	Hôtels de tourisme 5 étoiles Résidences de tourisme 5 étoiles Meublés de tourisme 5 étoiles	**1,50 €**
	Hôtels de tourisme 4 étoiles Résidences de tourisme 4 étoiles Meublés de tourisme 4 étoiles	**1,50 €**
	Hôtels de tourisme 3 étoiles Résidences de tourisme 3 étoiles Meublés de tourisme 3 étoiles	**1,00 €**
	Hôtels de tourisme 2 étoiles Résidences de tourisme 2 étoiles Meublés de tourisme 2 étoiles Villages de vacances 4 étoiles et 5 étoiles	**0,90 €**
	Hôtels de tourisme 1 étoile Résidences de tourisme 1 étoile Meublés de tourisme 1 étoile Villages de vacances 1, 2 et 3 étoiles Chambres d'hôtes	**0,75 €**
PLEIN AIR	Terrains de camping et terrains de caravanage classés en 3, 4 et 5 étoiles Autres terrains d'hébergement de plein air de caractéristiques équivalentes Emplacements dans des aires de camping-cars et des parcs de stationnement touristique par tranche de 24h	**0,55 €**
	Terrains de camping et terrains de caravanage classés en 1 et 2 étoiles Autres terrains d'hébergement de plein air de caractéristiques équivalentes Ports de plaisance	**0,20 €**
	HEBERGEMENTS NON CLASSES OU EN ATTENTE DE CLASSEMENT	
	Hôtels de tourisme Résidences de tourisme Meublés de tourisme Villages de vacances	**5% du coût de la nuitée par adulte plafonné à 1,50€**

Impute les recettes sur le budget concerné de l'exercice 2019 et suivants.

***

Marc LAFFINEUR : Sur les taxes de séjour, c'est la même chose. Nous avons passé une délibération en septembre 2018, mais il faut ici la compléter en confirmant les tarifs pour les autres catégories. Il n'y a donc pas non plus de modification sur ces taux.

Monsieur le Président : Mes chers collègues, avez-vous des questions ? Pas de questions particulières ? Pas d'oppositions ? Il n'y a pas d'augmentation sur les montants qui vous seront transmis. C'est simplement l'intégration de la décision que nous avons prise sur Airbnb. Il faut que nous la replacions dans la grille de tous les tarifs, alors que nous n'avions passé que le taux de Airbnb, sans délibérer à nouveau sur les tarifs de la taxe de séjour dans les autres établissements. Dans ces conditions, je vois qu'il n'y a ni opposition ni abstention. Il en est ainsi décidé.

DEL-2019-20: Le conseil adopte à l'unanimité

***

PROJET TERRITOIRE INTELLIGENT

Conseil de communauté du 11 mars 2019

Monsieur le Président : Je marque une toute petite pause pour vous donner une information qui reste à l'échelle du Budget Principal, avant que nous entrions dans la question de la voirie et que nous commencions les transports. Ce point, c'est juste une information sur le Projet Territoire Intelligent et sur la clôture de la première phase qui vient de se terminer. La fin du mois de janvier était la date limite de dépôt des candidatures pour les groupements qui souhaitaient répondre et participer au marché global de performance, ainsi qu'au dialogue compétitif que nous avions lancé. Les règles, c'était qu'il y aurait un maximum de 4 groupements avec lesquels nous pourrions discuter. Il se trouve que nous avons reçu 4 offres.

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 11 MARS

Le 29 janvier, 4 groupements ont déposé leur candidature

Mandataire	Co-traitants
EDF West	/ Citelum / Veolia Eau / Veolia Propreté
Vinci Energie France	/ Cegelec IBDL / Orange / Saur
Inéo	/ Suez, / La Poste / Vyv
Bouygues Energie et Services	/ Aximum

- Après **analyse des dossiers de candidature**, la **CAO s'est réunie le 25 février.**
- Elle a jugé que l'**ensemble des dossiers répondait aux exigences attendues** sur le plan des capacités professionnelles, techniques et économiques, et a décidé de **convier l'ensemble des groupements au dialogue compétitif.**
- Une **première version du programme fonctionnel** et de ses annexes a été **envoyée le 26/02 aux candidats.**
- Les candidats devront remettre leur **offre V1 le 2 avril** au plus tard.

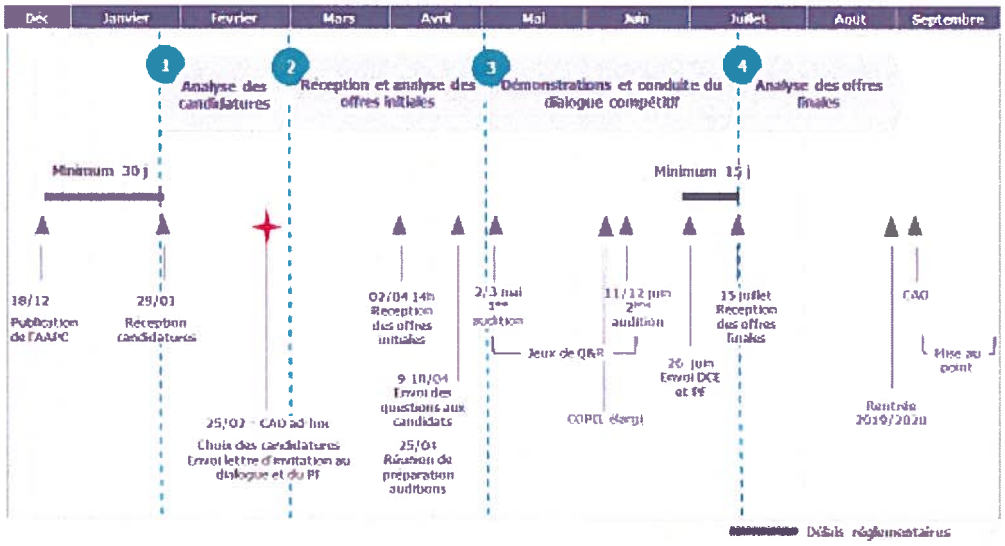
Parmi ces 4 offres, des gens se sont regroupés. Nous aurions pu éventuellement les voir candidater de manière dispersée. Vous avez sous les yeux ces 4 offres. Je les cite par ordre d'arrivée. Ce n'est pas ni un classement, ni quoi que ce soit de ce type :

- Vous avez, EDF en mandataire, qui répond en particulier avec Citelum qui est sa filiale spécialisée dans les solutions d'éclairage intelligent. Veolia fait également partie de ce groupement, à la fois pour l'eau et pour la propreté.
- Le deuxième mandataire, c'est Vinci. Il répond avec Orange, avec Cegelec, et avec la Saur.
- Le troisième groupement est constitué d'Ineo Engie, avec Suez, La Poste et VYV.
- Enfin, Bouygues Énergies Services répond avec Colas et avec Aximum.

Nous avons donc analysé ces dossiers de candidature lors de la Commission d'Appel d'Offres qui s'est tenue il y a quelques jours, à la toute fin du mois de février, en présence des titulaires et des suppléants.

Comme je l'ai dit, mon souhait est de pouvoir associer titulaires et suppléants à cette démarche pour que le niveau d'information du plus grand nombre soit possible. Nous avons jugé que l'ensemble des dossiers répondait aux exigences attendues, aussi bien sur le plan des capacités professionnelles, techniques et économiques. Nous convions donc les 4 groupements au dialogue compétitif. Ce jour-là, nous leur avons envoyé une première version du programme fonctionnel et nous attendons pour début avril la première formulation de leur offre sur la réponse à cette démarche de Territoire Intelligent.

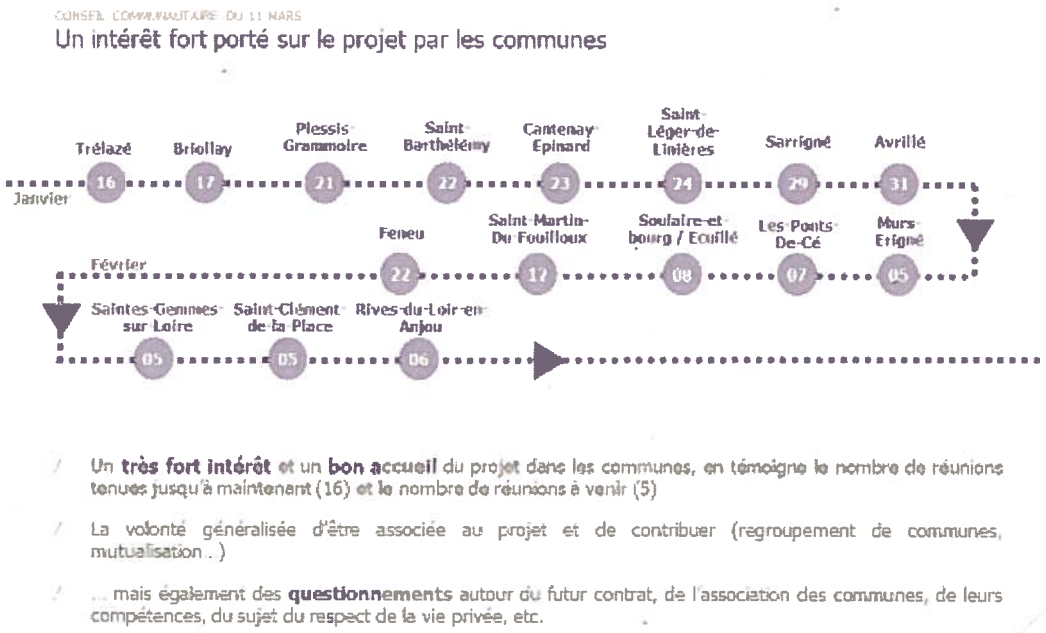
Le dialogue compétitif mène à une attribution du marché en Octobre



Je vous rappelle que ce dialogue compétitif fait l'objet d'un calendrier serré, puisque l'enjeu est d'attribuer en septembre. Ce calendrier relate les différents sujets, avec les envois des questionnaires, les réunions de préparation et deux auditions qui sont prévues. La première sera les 2 et 3 mai. En tout cas, les membres de la Commission d'Appel d'Offres sont prévenus que nous comptions sur eux à ce moment-là.

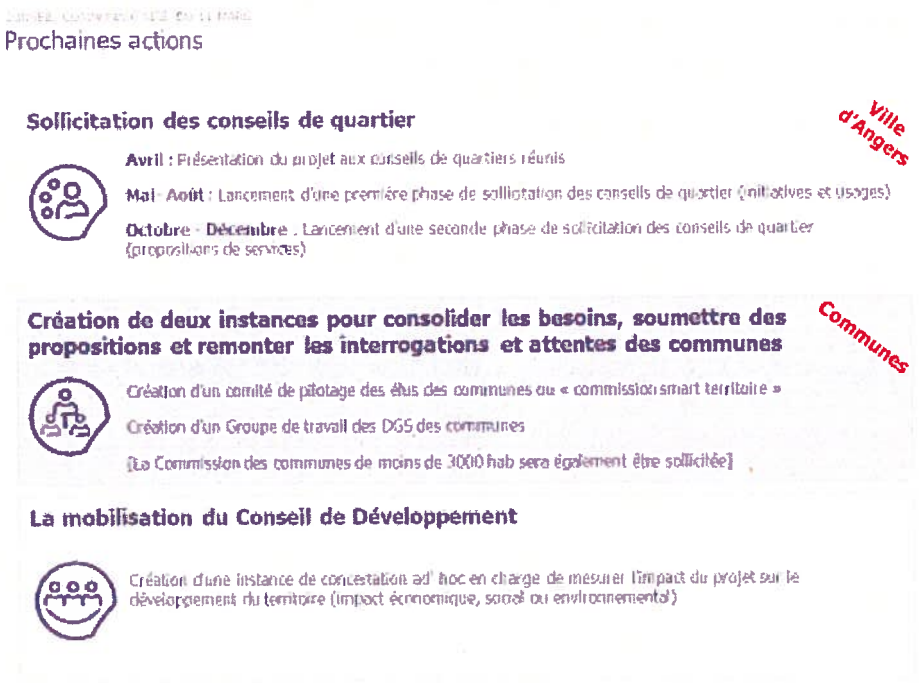
Puis, nous aurons une deuxième phase d'audition qui aura lieu au milieu du mois de juin, pour avoir des offres définitives qui feront l'objet d'un examen au moment du mois de juillet. Je voudrais avoir un remerciement particulier.

C'est la présentation, au niveau des communes, de la démarche de territoire intelligent. Je voudrais remercier Constance NEBBULA, Franck POQUIN et Jean-Marc VERCHÈRE.



Ils ont assuré à eux trois toutes les réunions que vous voyez sous vos yeux, en allant à la rencontre des Conseils municipaux qui en ont en fait la demande, pour présenter le sens de la démarche et la nature des enjeux. Partout, il y a eu un bon accueil. Partout, il y a eu un très fort intérêt en termes de présence. 16 réunions se sont déjà tenues, 5 sont programmées. Il y a une volonté générale d'être associé à la fois au projet et à sa mise en œuvre, ainsi qu'un certain nombre de questions. « *Quelle association des communes ?* », « *Quelles compétences ?* », « *Quel respect de la vie privée ?* ». Ce sont les questions qui sont les plus revenues et sur lesquelles nous avons déjà eu l'occasion de répondre en séance publique. Ce sont les questions spontanées des élus municipaux, certaines ayant déjà fait l'objet de réponses à travers les lignes rouges que nous avons posées dans le dossier. D'autres doivent faire l'objet d'analyses au stade de l'examen des offres.

Le deuxième point d'information de ce soir est que cette association prendra la forme de ce qui est derrière moi. Au moment du lancement, j'avais dit que nous n'attendrions pas d'avoir un titulaire pour associer les habitants du territoire aux usages qui pourraient être mis en place. Notre appel d'offres porte sur les infrastructures. De ce point de vue, la concertation sur les infrastructures n'est pas évidente sur la nature de ce qu'il faut investir. En revanche, l'ensemble de ces usages seraient à décliner avec les citoyens et avec les habitants.



Nous allons donc solliciter les conseils de quartier à l'échelle de la Ville d'Angers à compter du mois d'avril, puis lancer une première phase de sollicitations de ces conseils de quartier pour suggérer des initiatives et des usages. Enfin, nous aurons une seconde phase qui se fera avec le titulaire du marché. La proposition qui est faite est de faire en sorte qu'un comité de pilotage des élus des communes puisse voir le jour. Ce serait une « Commission Territoire Intelligent ». Avec les élus intéressés, cela permettrait de nous lancer dans une réflexion qui pourrait être irriguée par le lien avec vos propres habitants ou se faire à l'échelle de vos élus municipaux.

Les Directeurs Généraux des Services de toutes nos communes vont également créer un groupe spécifique. Au fur et à mesure que nous aurons des réponses avec des propositions techniques, nous pourrons regarder ce que seraient les conséquences en termes d'usages par rapport à nos habitants. Il s'agit de faire en sorte que nous soyons capables, sans délai, de « plugger ». Le terme va faire bondir mon élu chargé de la francophonie, je vais donc éviter ce terme. Il s'agit donc de connecter, d'insérer ou d'implémenter nos procédures avec les technologies qui nous seront proposées par la société qui répondra.

Enfin, le Conseil de Développement sera lui aussi associé à cette réflexion pour que la réflexion pour que cela puisse nous conduire à la fois à vérifier qu'il n'y a pas d'angle mort sur notre réflexion, et que les éventuels atouts que nous pourrions avoir ou les bonnes idées ne soient pas oubliés en chemin. Voilà le petit point d'information que je souhaitais vous donner. L'information principale est qu'il y a 4 groupements. Je viens d'indiquer leurs noms. Le calendrier est un rappel. La phase de concertation est la déclinaison de l'avant-dernière diapositive de la présentation en séance publique le jour du vote, il y a quelques mois. Nous reprenons l'ordre du jour de ce Conseil, sauf s'il y a des questions. M. TAILLEFAIT.

Antony TAILLEFAIT : Je n'avais pas repéré que nous allions aborder cette question aujourd'hui, je n'ai donc pas regardé ce dossier à nouveau. J'ai simplement une remarque. Je suis une nouvelle fois un peu surpris que nous ayons uniquement des groupes français qui répondent.

Je le dis parce qu'une ville comme Venise par exemple, qui a un projet encore plus important en *smart cities*, a des groupes italiens et des groupes néerlandais. Je le dis au passage, parce qu'il n'est pas bien certain qu'en France, nous soyons les plus avancés du point de vue technologique. C'est donc ma remarque. Je suis toujours un peu surpris que nous ayons seulement des groupes à dominante de

capitaux français, alors qu'Ineo a répondu pour Venise.

Monsieur le Président : Comme quoi, la tentation de Venise n'est pas qu'une expression.. Pour être très clair, je ne m'explique pas le fait que nous n'ayons pas eu de réponse externe. Compte tenu des marchés, nous avons évidemment respecté toutes les règles de procédure européenne, à ceci près que nous sommes assez axés sur des énergéticiens, compte tenu de l'intensité de la partie éclairage public sur le global. Je ne suis donc pas persuadé que les groupes internationaux aient la capacité de pouvoir répondre sur ce sujet avec la même pertinence.

Je ne dirai pas que c'est troublant, mais il est assez significatif que les 4 groupements aient tous des pôles d'expertise très forts sur les énergies. Au-delà de leur nationalité, c'est le lien que je vois dans la typologie de ceux qui nous ont répondu. Mes chers collègues, je vous propose de revenir à des sujets un peu plus terre à terre.

***

Dossier N° 5

Délibération n°: DEL-2019-21

VOIRIE ET ESPACES PUBLICS - Pilotage de la politique

Tarifs de voirie - Redevances d'occupation du domaine public - Maintien des tarifs des communes

Rapporteur : Marc LAFFINEUR

EXPOSE

Depuis le 1er janvier 2016, Angers Loire Métropole a été transformée en Communauté urbaine avec de nouvelles compétences. Dans ce cadre, les permissions de voirie relèvent désormais de sa compétence et à ce titre, elle perçoit les redevances d'occupation du domaine public.

Pour 2018, il avait été décidé de maintenir, les tarifs adoptés par chaque commune, pendant une période transitoire correspondant à la durée des conventions de gestion et permettant ainsi aux communes d'agir pour le compte d'Angers Loire Métropole.

Il est proposé de maintenir ces modalités en 2019, dans l'attente de la mise en place de tarifs de voirie communautaires.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,
Vu la délibération DEL-2017-251 du Conseil de communauté du 11 décembre 2017 approuvant le maintien des tarifs adoptés par chaque commune pour l'année 2018,

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019
Considérant l'avis de la commission Transports - Déplacements - Mobilités du 20 février 2019

DELIBERE

Approuve le maintien de l'application des tarifs adoptés par chaque commune d'Angers Loire Métropole, jusqu'à l'adoption des tarifs de voirie communautaires pour l'année 2019.

Impute les recettes sur le budget concerné de l'exercice 2019 et suivants.

***

Marc LAFFINEUR : Je vous propose de maintenir les tarifs de redevances d'occupation du domaine public des communes.

Monsieur le Président : Parfait. Avez-vous des questions ? Pas de question. Pas d'opposition. Pas d'abstention.

DEL-2019-21: Le conseil adopte à l'unanimité

***

Dossier N° 6

Délibération n°: DEL-2019-22

VOIRIE ET ESPACES PUBLICS - Pilotage de la politique

Tramway lignes B et C - Opérations de travaux de dévoiement des réseaux et d'aménagement - Avenue Patton, rue Saint-Jacques (section Marius Briant/Sévigné), place Victor Vigan - Exonération des droits de voirie pour les commerces.

Rapporteur : Marc LAFFINEUR

EXPOSE

Dans le cadre de la mise en œuvre des lignes B et C de tramway, lors des travaux de dévoiement des réseaux et d'aménagement de la ligne de tramway un accompagnement de proximité des riverains est réalisé.

S'agissant de travaux de grande ampleur, s'appuyant sur la jurisprudence actuelle et dans le but de soutenir économiquement les commerces de ces voies, Angers Loire Métropole accorde, une exonération des droits de voirie (enseigne, terrasse couverte), pour 8/12ème au titre de l'année 2019 aux titulaires d'autorisation d'occupation du domaine public situés :

- Avenue Patton,
- Rue Saint-Jacques (section Marius Briant / Sévigné),
- Place Victor Vigan.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019
Considérant l'avis de la commission Transports - Déplacements - Mobilités du 20 février 2019

DELIBERE

Accorde une exonération partielle de 8/12ème des droits de voirie du 1er janvier au 31 décembre 2019 aux titulaires d'autorisation d'occupation du domaine public (enseignes, terrasses couvertes) situés avenue Patton, rue Saint Jacques (section Marius Briant/Sévigné), place Victor Vigan.

***

Marc LAFFINEUR : Il s'agit de l'opération des travaux de dévoiement des réseaux. C'est pour une exonération des droits de voirie pour les commerces de l'avenue Patton, de la rue Saint-Jacques, de la place Victor Vigan et pour 8/12èmes, entre le 1er janvier et le 31 décembre 2019.

Monsieur le Président : Mes chers collègues, avez-vous des questions ? Je n'en vois pas. Je soumets ce rapport à votre suffrage. Je constate qu'il n'y a ni opposition, ni abstention.

DEL-2019-22 : Le conseil adopte à l'unanimité

***

Dossier N° 7

Délibération n°: DEL-2019-23

DEPLACEMENTS - Transports urbains

Concession - Transports urbains et suburbains de voyageurs, transport de personnes en situation de handicap - Attribution de la Délégation de Service public 2019-2025

Rapporteur : Christophe BÉCHU

EXPOSE

Le Conseil de communauté, lors de sa séance du 13 novembre 2017, s'est prononcé favorablement sur le principe de la Délégation de Service Public pour la gestion et l'exploitation du réseau de transport urbain et suburbain et du service Irigo Handicap Transports d'Angers Loire Métropole, et a décidé de procéder aux formalités de lancement de la procédure.

Après avis d'appel public à la concurrence, trois sociétés (Marfina SL, Keolis SA, RATP DEV) ont remis leurs candidatures, déclarées recevables par la Commission des délégations de service public du 12 février 2018.

Deux sociétés ont finalement remis une offre : Keolis SA et RATP DEV. La Commission des délégations de service public a émis un avis favorable à l'ouverture des négociations avec les deux candidats le 24 septembre 2018.

A l'issue des 4 réunions de négociation (26 septembre, 17 octobre, 21 novembre, 19 décembre 2018), il est proposé d'approuver la convention de concession annexée à la présente délibération avec la société RATP DEV.

La durée du contrat est prévue pour 6 ans, du 1er juillet 2019 jusqu'au 30 juin 2025.

RATP DEV est une filiale à 100% de la RATP avec un chiffre d'affaires de 1.1 milliard d'euros et 16 000 collaborateurs. Hormis le réseau parisien géré par la RATP, RATP DEV a l'expérience de nombreux réseaux en France (Lorient, Vannes, Bourges, Valenciennes...) et à l'étranger (Londres, Riyad...)

RATP DEV va créer une société dédiée à la gestion et l'exploitation de ce service public.

Sur le plan de l'offre technique, la proposition RATP DEV est robuste et pertinente avec un réseau équilibré entre lignes structurantes et lignes locales. L'entreprise propose des solutions innovantes intéressantes (logiciels big data, open payment avec des valideurs compatibles avec la carte Atout ...), une bonne adaptation du nombre et du type de véhicules au regard des besoins, une meilleure optimisation des kilomètres non-productifs, un bon taux d'encadrement des conducteurs, une optimisation de la gestion du patrimoine.

RATP DEV propose une Charte Cristal qui allie qualité du service public et transparence avec un accès déporté aux outils de reporting par le délégant. Sa proposition de sous-traitance auprès de Titi Floris (avec la création d'une SA SCOP dédiée) en ce qui concerne le service Irigo Handicap Transport est un gage de qualité et de performance, notamment pour faire face à l'affluence des demandes durant les heures de pointe.

Sur le plan de l'offre financière, le niveau des dépenses est maitrisé (57,2 millions d'euros en moyenne par an (valeur fin 2018)) avec une augmentation continue des recettes tout au long du contrat (soit 19,3 millions d'euros en moyenne par an), avec un partage des gains de productivité intéressant pour Angers Loire Métropole, un montant des coûts du Plan Prévisionnel d'Investissement à hauteur de 18,7 millions d'euros et une contribution annuelle d'équipement de 4,53 millions d'euros sur la durée de la Délégation de Service Public. Le montant de la contribution d'Angers Loire Métropole s'élève donc à 37,9 millions d'euros en moyenne annuelle sur la durée du contrat.

Les tarifs proposés sont annexés à la convention avec le niveau des recettes. A partir du 1er juillet 2019, le tarif unitaire pour les usagers du réseau Irigo Handicap Transport sera aligné sur le tarif d'Irigo soit 1.50 €/voyage au lieu de 3,40 € aujourd'hui. L'abonnement fréquence passe à 43,50€ au lieu de 69,90 € par mois aujourd'hui.

Une note de synthèse valant rapport final d'analyse des offres est annexée à la présente délibération.

Enfin, comme il est d'usage dans le cadre des procédures de DSP Transport qui nécessitent un investissement important des candidats, il est proposé d'octroyer la somme de 100 000 € au candidat non retenu.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,
Vu le Code Général des collectivités territoriales, articles L 1411-1 et suivants et l'ordonnance du 29 janvier et son décret d'application du 1er février 2016 relative aux contrats de concession,
Vu le Code des Transports,
Vu la loi 82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019
Considérant l'avis de la commission Transports, Déplacements, Mobilités du 6 mars 2019

DELIBERE

Approuve le contrat de concession et ses annexes pour la gestion et l'exploitation du réseau d'Angers Loire Métropole de transports urbains et suburbains et du transport de personnes en situation de handicap avec la société RATP DEV.

Autorise le Président ou le Vice-Président délégué à le signer.

Approuve les tarifs proposés.

Approuve le versement de 100 000 € au candidat non retenu, la SA Keolis.

Impute les dépenses et les recettes au budget de l'exercice 2019 et suivants.

***

Conseil de Communauté

Séance du 11 mars 2019

DELEGATION DE SERVICE PUBLIC TRANSPORTS URBAINS ET SUBURBAINS DE VOYAGEURS TRANSPORT DE PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

Monsieur le Président : Nous voilà maintenant arrivés à ce dossier n°7 qui est le plus important puisque, à la différence du budget qui revient tous les ans, cette Délégation de Service Public ne revient que tous les 6 ans. Elle représente un volume financier global conséquent comme vous le savez.

Les candidats ayant déposé une offre

- KEOLIS
  - Filiale à 70 % de SNCF Mobilités, 30 % détenus par la Caisse de dépôts et placements du Québec
  - Chiffre d'affaires : 5,4 milliards d'euros en 2017, dont 55 % en France
  - 63 000 collaborateurs dont 36 500 en France
  - Exploitant de très nombreux réseaux urbains (Lyon, Lille, Bordeaux, Rennes, Tours, Orléans, Dijon ...) interurbains en France et à l'étranger

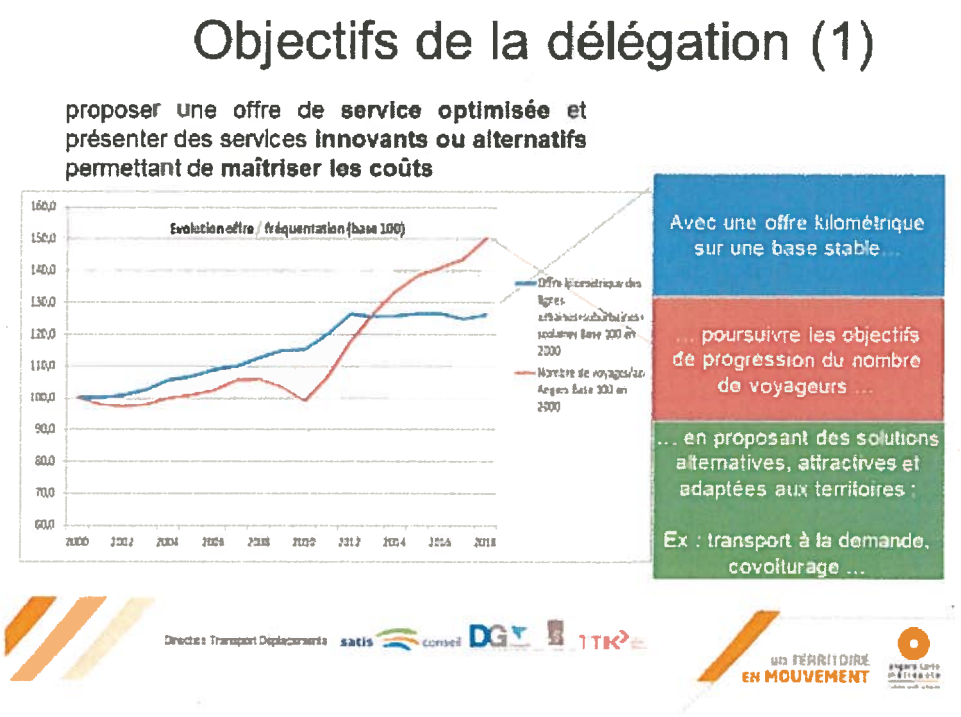
- RATP Dev
  - Filiale à 100 % de la RATP
  - Chiffre d'affaires : 1,1 milliard d'euros, présence dans 14 pays
  - 16 000 collaborateurs
  - Exploitant de réseaux en France dans des villes moyennes ou grandes (une vingtaine de villes en France : Lorient, Vannes, Bourges, Valenciennes ...) et de nombreux réseaux à l'étranger : Riyad, Londres (1 177 véhicules et 3 335 employés)...

Nous avons une Délégation de Service Public (DSP) qui se termine au 1er juillet 2019. Dans ce contexte, nous avons lancé une procédure, et 2 sociétés ont déposé une offre :

- En premier lieu : la société Keolis, filiale de SNCF Mobilités et de la Caisse de Dépôts et de Placements du Québec, dont chacun connaît l'excellence. Elle dispose à la fois d'une présence en France, avec plus de 36 000 collaborateurs, un chiffre d'affaires réalisé pour un peu plus de la moitié en France, et qui exploite de très nombreux réseaux urbains en France, mais

également à l'étranger.

- Face à cette filiale de la SNCF, titulaire de cette Délégation de Service Public depuis 1979 à Angers, nous avions une filiale de la RATP. Il s'agit de RATP Dev, qui est une filiale à 100 % de la RATP. Elle est présente dans 14 pays, avec un chiffre d'affaires sensiblement plus faible que celui de Keolis, mais avec aussi une jeunesse. Il y a une quinzaine d'années, ce groupe ne pesait qu'une centaine de millions d'euros. Ils ont eu une stratégie de déploiement au cours de ces dernières années, avec 16 000 collaborateurs et exploitants des réseaux en France et à l'étranger. Ici aussi, un certain nombre de chiffres et d'indications vous sont donnés.



Quels étaient les objectifs de cette délégation ? Sur la base d'une offre kilométrique stable pour que nous puissions comparer les offres, l'objectif de la délégation était de nous présenter des perspectives écologiques de progression du nombre de voyageurs sur la nouvelle DSP. Il y avait un attendu qui était le nombre de passagers supplémentaires que nous pouvions espérer à terminaisons, compte tenu de la mise en service des lignes B et C du tramway pendant la DSP. Il s'agit de nous proposer des solutions alternatives, attractives et adaptées, par exemple sur le plan technologique. Le modèle avec des tramways et des bus pouvait également être interrogé, en ajoutant des navettes, des bus à la demande, d'autres solutions de mobilité, et des solutions technologiques permettant d'augmenter la potentialité du trafic en ce qui concerne les voyageurs, avec une maîtrise des coûts.

Objectifs de la délégation (2)

Recettes calculées sur les tarifs 2018 qui évoluent chaque année sur décision d'ALM

Commande politique :

Baisse des tarifs sur le service pour les personnes en situation de handicap à partir du 1er juillet 2019 :

- tarif unitaire aligné sur le tarif d'IRIGO
  soit 1.50€/voyage au lieu de 3,40€ aujourd'hui

- abonnement fréquence
  à 43,50€ au lieu de 69,90€ par mois aujourd'hui

Ensuite, sur les objectifs de cette délégation, la question tarifaire s'invitait, mais avec une commande politique très claire qui consistait à baisser les tarifs pour les personnes en situation de handicap. Cela ne faisait pas l'objet d'une possible différence dans les réponses des candidats, puisque nous avons posé comme un principe le fait que nous étions prêts à dépenser davantage et à utiliser une partie de nos économies pour arrêter la situation injuste vis-à-vis des personnes en situation de handicap.
En effet, il a été constaté que les personnes en situation de handicap ont en quelque sorte la double peine de payer significativement plus cher, mais avec un service dont la saturation rend parfois complexe l'accès. La commande politique était donc à la fois d'aligner le tarif unitaire sur le tarif du réseau de transport normal à 1,50 €. Je vous rappelle qu'aujourd'hui, c'est 3,40 € le voyage. Il s'agit donc de faire en sorte que l'abonnement soit au même tarif pour les personnes en situation de handicap que pour les personnes valides.
Cette situation qui perdure sur notre territoire depuis des dizaines d'années concerne 2 366 usagers réguliers, dont 1 000 sont en fauteuil roulant. À l'issue du vote de ce soir, cet alignement tarifaire sera une réalité à compter du 1er juillet, quel que soit l'exploitant que nous choisissons.

Critères de jugement des offres

article 47 de l'ordonnance du 29/01/2016 : « le contrat de concession est attribué au soumissionnaire qui a présenté la meilleure offre au regard de l'avantage économique global pour l'autorité concédante sur la base de plusieurs critères »

Règlement de la consultation :

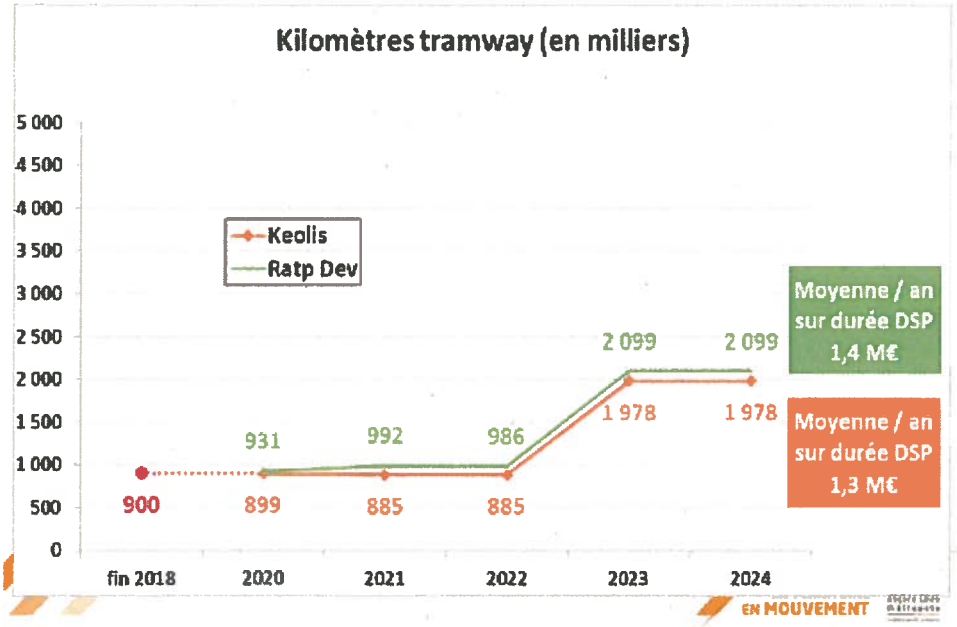
- Garanties et moyens mis en œuvre par le candidat pour assurer au mieux l'exploitation du service, appréciés au regard des éléments descriptifs et justificatifs de l'offre (qualité des propositions d'évolution du réseau, mobilisation de l'ets dans le cadre de la deuxième ligne de tramway ...)

- Qualité, cohérence et fiabilité de l'offre financière appréciées au regard des annexes de décomposition des coûts et recettes

Évidemment, qui parle de Délégation de Service Public parle de critères de jugement des offres. C'est sur la base de ces critères que les offres ont été examinées et qu'elles ont été classées. Pour résumer, il y a 2 critères : un critère technique et un critère financier, chacun d'eux faisant l'objet de sous-critères pour être capables de préciser comment ils étaient évalués.

Vous allez avoir maintenant quelques graphiques où vous verrez apparaître RATP Dev en vert et Keolis en orange.

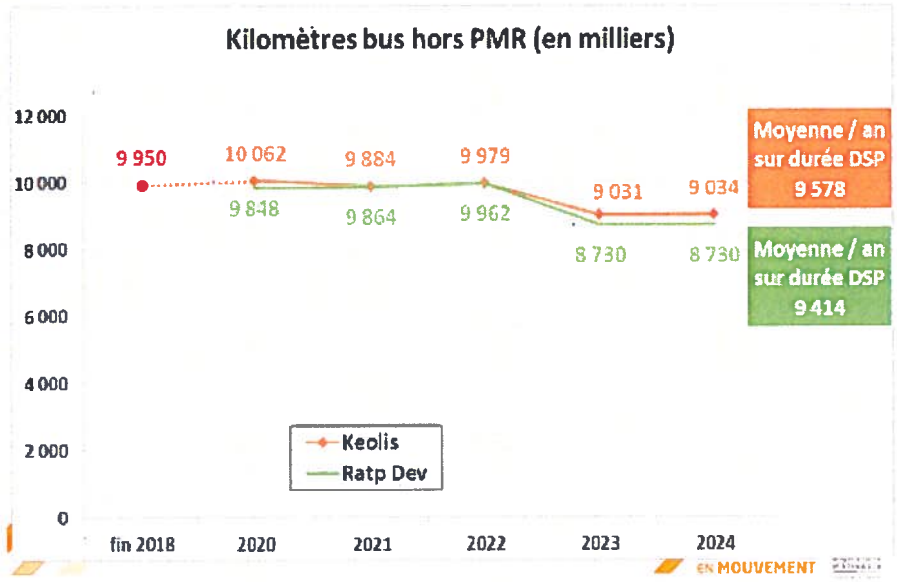
Prise en compte de l'extension du tramway



La première simulation concerne l'offre de tramway mise en service par les 2 concurrents dans le cadre de cette réponse à la DSP.
Aujourd'hui, l'offre existante au titre de l'année 2018 représente 900 000 km de tramway. Vous voyez que ce chiffre faisait l'objet d'une relative proximité entre les 2 répondants, même s'il y a un écart de stratégie entre la RATP qui proposait de passer à 2 100 000 KM et Keolis qui restait un peu en dessous

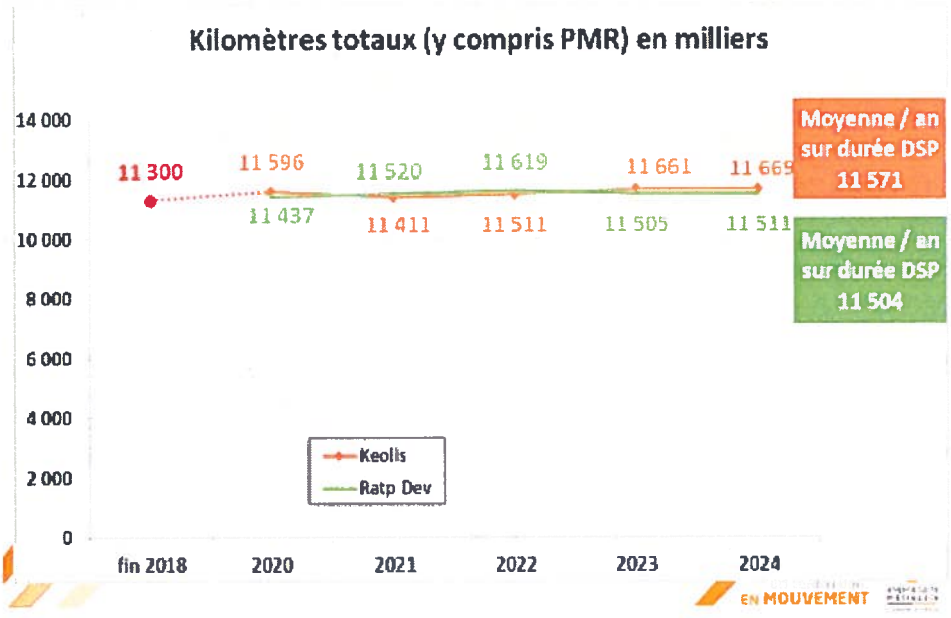
des 2 millions. Pourquoi ? Dans sa réponse, la stratégie de RATP Dev était d'augmenter la fréquence des tramways de manière à majorer le nombre de personnes utilisant cette infrastructure et cette dorsale, avec le pari d'avoir davantage de report modal de gens utilisant le bus pour ensuite utiliser le tramway en deuxième temps. Cela se retrouve dans la progression du nombre de voyages.

Une offre bus adaptée en conséquence



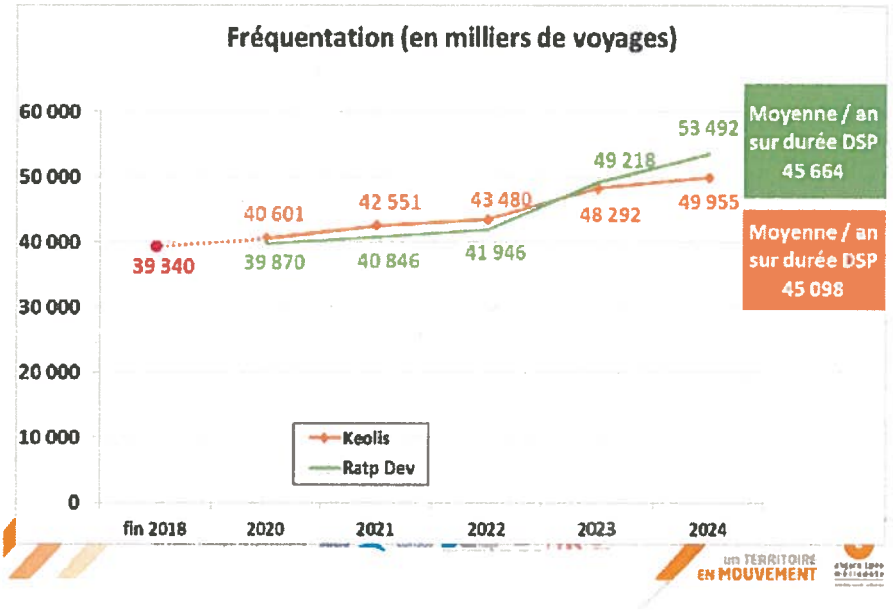
En corollaire, puisque le sujet est la stabilité des kilomètres, de manière à pouvoir comparer les offres, nous partons d'une situation où nous avions 9 950 000 km de bus en 2018. Ce chiffre évolue tous les ans, sur la base des discussions que nous avons avec les communes. Ce chiffre a été revu à la hausse presque tous les ans pendant le mandat, avec une stratégie à terminaisons dans laquelle Keolis proposait moins de bus qu'aujourd'hui, mais davantage que la RATP. La RATP diminue davantage le nombre de kilomètres bus en s'appuyant davantage sur la dorsale du tramway.

Une offre globale stabilisée



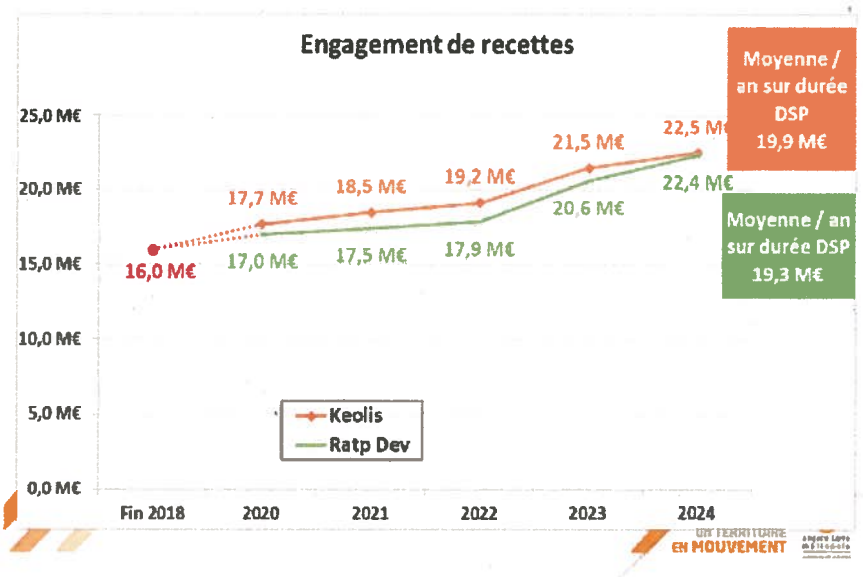
Quand nous additionnons ces chiffres, vous voyez que la somme du tramway et des bus correspond globalement à la commande. Nous partons à 11 300 000 km additionnels et nous terminons sur un chiffre qui varie entre 11,5 millions et 11,6 millions d'euros, en fonction des deux répondants. Il y a donc un écart de 67 000 km en moyenne. Un kilomètre de bus représente 4,70 €, si nous voulons le rajouter dans l'offre. C'est pour vous donner un ordre de grandeur. Ce prix unitaire est extrêmement proche entre les 2 répondants, puisqu'il y a un centime d'euro d'écart pour le calcul du coût au kilomètre entre RATP Dev et Keolis.

Une véritable ambition sur la fréquentation



Concernant la fréquentation, je vous indiquais que l'actuelle DSP qui se termine le 1er juillet prochain nous a conduits à avoir une progression de 8 millions de voyages. Nous sommes passés d'un peu plus de 31 à un peu plus de 39. L'ambition sur la DSP qui arrive est de faire davantage, puisqu'elle consiste à espérer gagner au moins 10 millions de voyages, si nous retenons l'offre de Keolis, et jusqu'à 14 millions de voyages si nous retenons l'offre de RATP Dev.

Un réel engagement sur les recettes



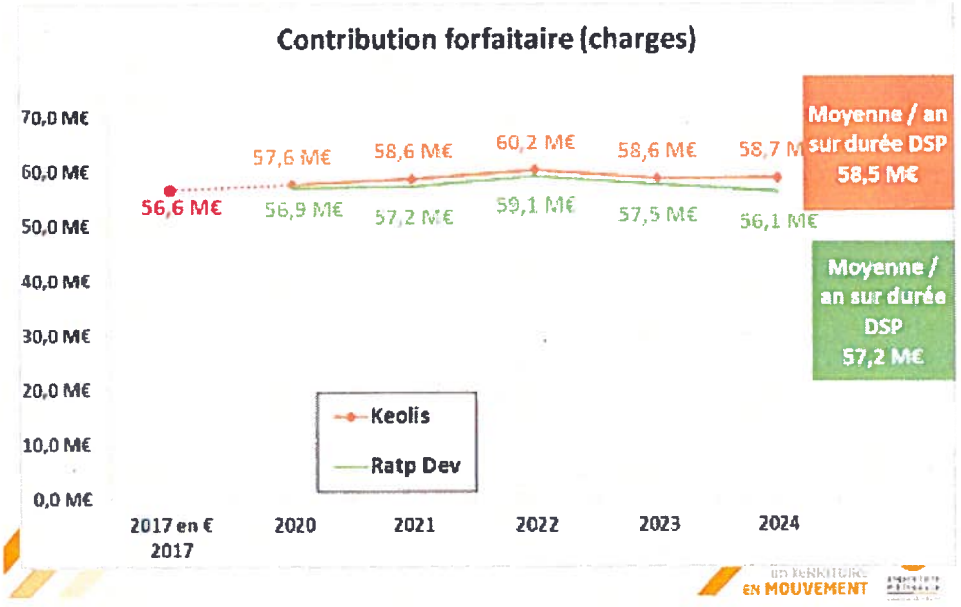
Ce point est extrêmement important, puisque le financement de notre réseau de transport repose sur une somme à verser, déduction faite des recettes engagées par l'exploitant du réseau, ou plus exactement, déduction faite du montant sur lequel le répondant s'engage en répondant à la DSP. Les chiffres que vous avez sous les yeux sont donc des engagements de recettes de la part des exploitants potentiels :

- S'ils font moins que ce chiffre, le risque est pour eux.
- À l'inverse, s'ils font davantage, des systèmes de partage du surplus sont prévus.

Vous voyez que nous sommes sur une situation où Keolis était plus optimiste, plus ambitieuse et assumait une prise de risque plus forte pendant la plupart des années de la Délégation de Service Public.
À l'inverse, RATP est un peu plus modeste sur les premières années, mais au moment de la fin de la DSP, elle termine sur le même niveau que celui projeté par Keolis.

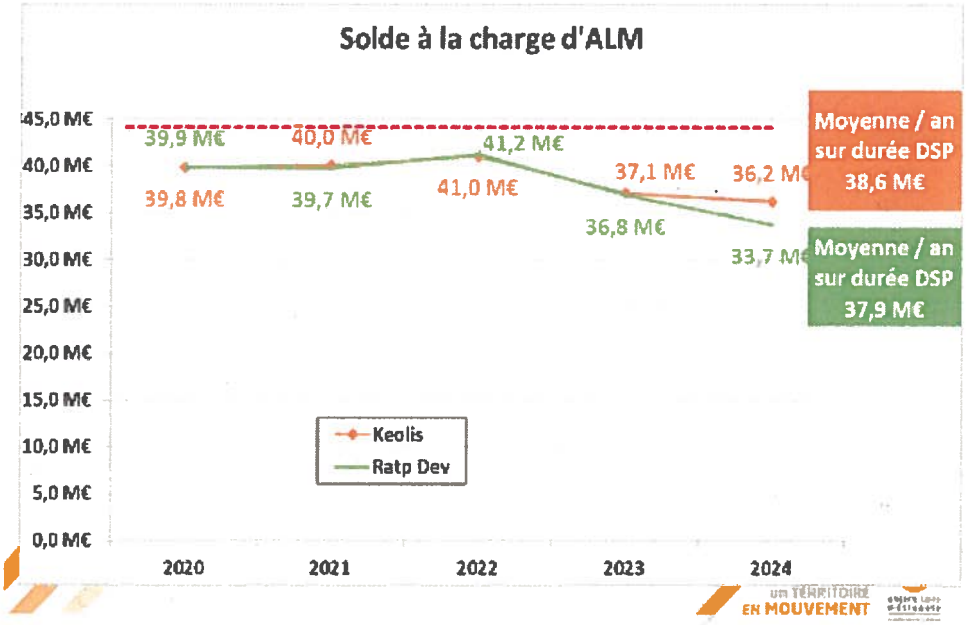
Ces chiffres sont importants, d'abord parce qu'ils témoignent du niveau de risque que les groupes consentent et donc de leur « foi » dans le développement du réseau. Indirectement, ce sont les seuils de déclenchement des partages de recettes. Il y a donc à la fois un avantage à avoir quelqu'un qui répond en étant haut, parce que c'est la preuve qu'il prend un risque par rapport au réseau. En même temps, il y a un avantage à avoir quelqu'un qui ne répond pas en étant trop haut, parce que s'il se trompe et qu'il fait mieux, le delta viendra alimenter les caisses de la Communauté urbaine. Cela nous permet de continuer à soutenir notre politique de transports. Vous voyez que nous avons un delta financier de 600 000 €/an en moyenne, en faveur de Keolis.

Des charges maîtrisées



Concernant les charges, nous partons à 56,6 millions d'euros. Vous voyez que sur la durée de la DSP, nous sommes sur des chiffres à peu près stables en termes de maîtrise de coûts, avec des variations. Vous voyez que l'année la plus haute est 2022. Elle correspond à la période où nous faisons les essais sur le tramway sans avoir encore les voyageurs. Il y a donc un effet où nous avons un réseau de bus qui fonctionne à plein régime, un réseau de tramway qui mobilise déjà une partie des conducteurs qu'il faut former et qui roulent à vide sur une partie du tracé. Ensuite, à partir du moment où nous mettons le tramway en service, il y a une maîtrise des charges.

Une contribution financière en diminution



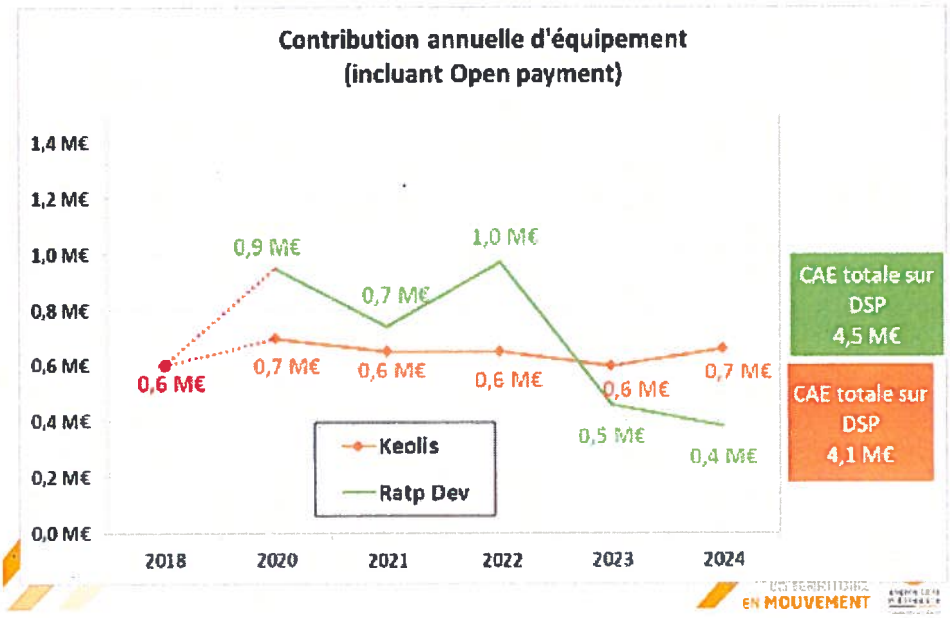
Au fur et à mesure de la progression du tramway, nous avons un impact qui consiste à diminuer le nombre de bus, en particulier sur la ligne où va rouler le tramway. Ce chiffre est lié à la question de la contribution financière à la charge d'Angers Loire Métropole.
Il m'inspire plusieurs éléments. Pour bien vous expliquer le premier élément, vous avez un trait rouge qui représente le niveau projeté de l'année 2019 en termes de contribution de la collectivité à la DSP finissante. Nous sommes ici un peu en dessous de 45 millions d'euros.
En dessous, vous avez les niveaux budgétaires correspondant à la contraction entre le montant des dépenses et le montant des recettes prévisionnelles attendues par les délégataires. Les écarts, à la fois sur les calculs de dépenses et sur les espérances de recettes, aboutissent au différentiel que vous pouvez retrouver. En 2020, nous partons sur des chiffres relativement proches. Quand nous les regardons, ils ne sont pas extraordinairement éloignés, mais ils se creusent, en particulier en fin de période.

Je précise que deux choses sont à regarder sur ce graphique :

- D'une part, il y a l'écart entre la courbe verte et la courbe orange pour savoir lequel des 2 demande le moins d'effort à la collectivité.
- Ensuite, il y a l'écart par rapport aux pointillés rouges, pour connaitre les économies que nous faisons. Nous ne devons plus les mettre en fonctionnement, mais nous pouvons les mettre au financement de l'investissement de la 2ème ligne de tramway.

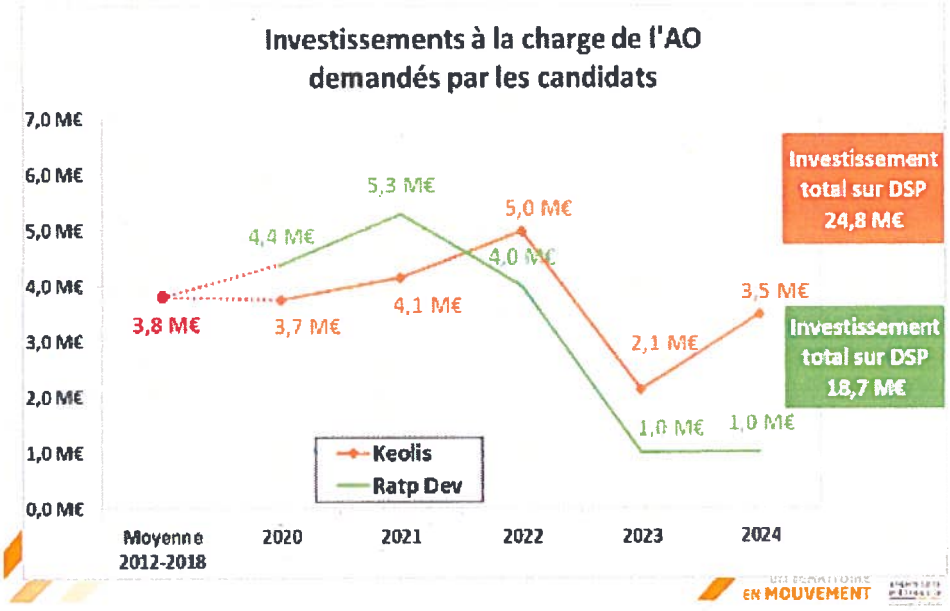
Il convient donc de retenir ces 2 chiffres, avec à la fois un écart moyen par rapport à la situation actuelle et des écarts comparés entre les 2 délégataires, pour être capable de les classer.

Contribution annuelle d'équipement



Vous voyez que la contribution annuelle d'équipement représente un montant sur la période de 6 ans qui varie entre 4,1 millions et 4,5 millions d'euros. À l'échelle globale du marché, ce n'est évidemment pas le lot le plus important pour les départager, d'autant que c'est de l'investissement. Les écarts s'expliquent en particulier parce que dans son offre, Keolis nous propose de financer lui-même l'*open payment*, sans nous demander la moindre contribution.
L'*open payment* est la capacité à payer avec sa carte bleue directement dans le tramway ou dans le bus sans être obligé de bénéficier d'un ticket, alors que la société RATP Dev nous facture le déploiement de l'*open payment* dans sa solution. Cela aboutit évidemment à un écart financier entre les 2 évolutions.

Un programme d'investissements optimisé



Ensuite, nous avons le programme d'investissements optimisés. Par rapport à d'autres territoires, la particularité de notre DSP est que notre Communauté urbaine est propriétaire de l'intégralité des investissements. Je veux saluer ce point et cette constance.

D'abord, c'est un intérêt si nous décidons de changer de délégataire. Cela évite en effet de mettre des gommettes sous les bus pour faire un état des lieux précis et pour assurer d'avoir une passation de témoin en fonction des durées d'amortissement. Cela évite aussi de se retrouver potentiellement entre le groupe qui s'en va et le groupe qui arrive, avec un vrai sujet.
Ensuite, nous avons le mérite d'être lisible pour le contribuable ou pour l'usager.
Ailleurs, nous allons intégrer ces efforts en demandant au groupe d'être propriétaire. Cela risque de limiter la concurrence et d'être dans un schéma où la propriété appartient à l'exploitant et pas à la collectivité locale. Cela a un mérite, parce que quand nous investissons, nous récupérons la TVA. Il est donc financièrement intéressant d'être propriétaires de nos infrastructures, même si cela a un coût plus élevé au moment où vous lancez le process. Nous avons un écart de 6 millions d'euros en faveur de RATP Dev sur la période. Cela s'explique principalement par un écart de stratégie pendant les 6 ans de la durée de DSP.

Il y a des points communs sur ce programme d'investissement :

- Le premier point commun, ce sont les 2 candidats qui nous ont dit que nous n'avions pas besoin de lancer les travaux d'une travée supplémentaire au niveau du centre de maintenance du tramway. Cela représente une économie de 5 millions d'euros sur notre Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI) du Budget Annexe Transport. Elle ne figure pas dans l'analyse de la DSP, mais ce sont 5 millions d'euros qui disparaîtront de notre PPI.
- Le deuxième point commun est le fait que les 2 nous proposent d'arrêter la rénovation des bus à mi-vie qui avait été décidée il y a quelques années. Je ne remets pas en cause la décision qui avait été prise par l'assemblée précédente, parce qu'elle me semble être la bonne décision, de manière à éviter d'aller acheter des bus neufs en prolongeant la durée de vie des bus existants.

En revanche, il y a quand même quelque chose qui a changé dans l'intervalle : nous considérons que le diesel n'est pas l'avenir en termes de motorisation des bus sur notre territoire. Nous voulons sortir du diesel. Arrêter la rénovation des bus à mi-vie, c'est éviter de prolonger, de manière volontariste, ce type de motorisation sur notre territoire. En arrêtant cette rénovation de bus à mi-vie, il y a une économie de 2 millions d'euros. C'est comparable entre les 2 candidats, mais cela représente aussi une économie sur notre Plan Pluriannuel d'Investissements pour les 6 ans qui viennent, en accélérant les acquisitions de bus GNV (alimenté au gaz naturel) et en considérant que quand un bus a atteint un niveau de kilométrage élevé, il a vocation à être remplacé par du GNV. En revanche, nous avons une acquisition de bus GNV moindre par RATP Dev que par Keolis pendant la durée du marché. Cela explique l'écart en leur faveur, pour une raison simple : 20 % de notre parc de bus est aujourd'hui une réserve.

Sur les 170 bus, 34 sont affectés à la capacité à répondre en cas de pannes, de difficultés ou d'incidents sur le réseau. Quand nous nous comparons aux autres villes de France, c'est un taux qui est dans la moyenne haute. La proposition de RATP Dev est d'aller vers 12 % du taux de réserve, ce qui représente seulement une petite vingtaine de bus. Pour être précis, cela représente 19 bus, contre les 30 dont nous parlons. Par la force des choses, cet écart nous conduit à acheter moins de bus neufs et à faire en sorte que la sortie de la motorisation diesel s'accompagne aussi d'un ajustement à la baisse du nombre de bus nécessaires. J'insiste sur le fait que l'essentiel de l'écart porte sur cette capacité de réserve. Il y a ensuite un certain nombre d'éléments sur les kilomètres pied levé sur lesquels nous pourrons revenir, mais à ce stade, l'essentiel porte sur ce point.

Une contribution en baisse

- Evolution entre la situation actuelle et les propositions des candidats, à périmètre homogène (incluant le transport des personnes à mobilité réduite)

en millions HT	résultats 2018 en € 2018	estimation résultats 2019 sur la base du contrat actuel en € 2018	Keolis Moyenne en €2018	Keolis Ecart / ALM	Keolis Ecart / 2019	RATP DEV Moyenne en € 2018	RATP DEV Ecart / 2018	RATP DEV Ecart / 2019
km	10,7	11,6	11,6			11,5		
personnels	39,1	40,0	45,1			45,7		
charges contractuelles			58,5			57,2		
Produits contractuels			19,9			19,3		
Taxe agence service	0,1	0,1	0,0			0,0		
Contribution nette ALM	**43,3**	**44,0**	**38,6**	**-4,7**	**-5,4**	**37,9**	**-5,4**	**-6,1**
CVAE	0,6	0,6	0,7			0,8		
PPI	3,2	3,7	4,1			3,1		
Investissements pour ALM	**3,8**	**4,3**	**4,8**	**1,0**	**0,5**	**3,9**	**+0,1**	**-0,5**
Solde ALM tout compris	**47,1**	**48,3**	**43,4**	**-3,7**	**-4,9**	**41,8**	**-5,3**	**-6,5**

Nous poursuivons avec le tableau de synthèse du critère financier. Dans la colonne de gauche, vous avez les chiffres qui correspondent à l'année 2018. Cette colonne 2018 correspond à la dernière année pleine et donc à notre Compte Administratif en termes de suivi. Nous la comptabilisons, parce qu'elle a davantage de fiabilité que l'année 2019. Cette dernière ne sera qu'une demi-année, même si c'est bien l'année 2019 qui est la base de discussion que nous avons.

Vous voyez en particulier une augmentation entre 2018 et 2019 qui tient à un élément simple. En effet, les critères de revalorisation du montant de l'offre changent tous les ans, en particulier en fonction du prix de l'essence, des prix de l'énergie et d'un certain nombre d'indices qui concerne le personnel. Ces critères n'ont pas évolué favorablement entre 2018 et 2019. Je vous propose de regarder la ligne «Contribution nette d'ALM» qui est la ligne intermédiaire, puisque celle du bas intègre les investissements. Puisque nous avons fait plus d'investissements au titre de l'année 2019 que l'année 2018, cela accroît le différentiel. Vous avez un chiffre de 43,3 millions d'euros versés en 2018 et un chiffre de 44 millions d'euros à verser en 2019. C'est l'hypothèse sur laquelle nous avons construit le Budget Primitif, pour le Budget Annexe Transport. En dessous, vous avez les éléments au titre du PPI.

Keolis nous fait une super offre en nous proposant de continuer à exploiter le service pour une somme de 38,6 millions d'euros. Par rapport à 2018, cela représente une économie de près de 5 millions d'euros. Par rapport à 2019, cela représente une économie d'un peu plus de 5 millions d'euros par an en fonctionnement. Si nous regardons avec la trajectoire d'investissements, par rapport à notre Plan Pluriannuel d'Investissements, en fonctionnement ou en consolidé, nous nous apercevons que notre gain reste significatif. Nous avons un écart de près de 3,7 millions d'euros tout compris, ou de près de 5 millions d'euros si nous comparons par rapport à l'année 2019.

Maintenant, si nous regardons ce que nous propose RATP Dev, l'offre de RATP Dev est un peu plus compétitive encore. Par rapport à 2018, ils nous proposent 5,4 millions d'euros d'économie. Par rapport à 2019, ils nous proposent 6 100 000 € d'économies. Quand nous ajoutons la question des investissements, nous nous retrouvons avec des baisses qui oscillent entre 5,3 millions et 6,5 millions d'euros en termes de présentation financière et en comparaison annuelle.

Appréciation des offres critères par critères

Critère n° 1 : Garanties et moyens mis en œuvre par le candidat pour assurer au mieux l'exploitation du service

CONCLUSION GENERAL SUR LE CRITERE 1		
Offre KEOLIS	Offre RATP DEV	Commentaires
en tête sur les sous critères : 1. qualité et à l'offensive de la politique commerciale et de service 2. la cohérence du projet d'entreprise 3. la mobilisation de l'entreprise dans le cadre du projet de la 2ème ligne de tramway	**en tête sur les sous-critères :** 1. qualité des propositions d'évolution du réseau 2. exploitation du service 3. gestion patrimoniale 4. qualité et crédibilité des solutions innovantes 5. intégration d'Irigo Handicap Transport 6. et l'open payment	**Sur le critère 1 : Avantage RATP DEV**

En ce qui concerne les critères techniques, le premier critère est les garanties et les moyens mis en œuvre par le candidat pour assurer au mieux l'exploitation. Sur ce critère, l'avantage revient à RATP Dev, qui est en tête sur 6 sous-critères, Keolis étant en tête sur 3 sous-critères. Pour être clair, nous avons chez Keolis une véritable offensive en termes de politique commerciale et de services, une très grande cohérence montrant une parfaite connaissance du réseau et une mobilisation de l'entreprise, dans le cadre du projet de la 2ème ligne de tramway. Elle est parfaite, compte tenu de leur connaissance du réseau, et avec en particulier une offre consistant à ce que, dès septembre, il y ait des bus B et C cessant d'avoir des numéros, mais portant les lettres du tramway, de manière à habituer les gens, et avec des fréquences qui soient comparables à celles qu'il y avait par ailleurs. Il y a cependant un corollaire qui est la diminution des offres de bus à la rentrée 2019 sur les autres parties du territoire, pour être capable d'aller maximiser les offres de bus sur la partie des lignes de tramway. Il y a donc un

impact, en particulier dans les quartiers et en première couronne.

Concernant la RATP, nous avons des qualités de propositions d'évolutions du réseau sur lesquelles nous reviendrons, en particulier avec un service de nuit qui nous est proposé dès la rentrée de septembre. Nous avons une exploitation du service qui, dans la manière dont elle est pensée, nous conduit à attribuer également ce sous-critère à RATP Dev. Nous avons une gestion patrimoniale avec moins de bus. C'est la suite des coefficients de réserve dont je parlais tout à l'heure. J'ajoute que ce sont eux qui ont fait changer Keolis de position sur la travée supplémentaire du tramway et sur la rénovation des bus à mi-vie.
Dans la négociation, ils ont par deux fois proposé des améliorations substantielles qui ont changé la nature des négociations. Ils ont une qualité et une crédibilité des solutions innovantes, ainsi que l'intégration d'Irigo Handicap Transport. Nous étions extrêmement proches, mais il fallait bien que nous attribuions le sous-critère à l'une des deux structures. Ils ont aussi fait la proposition de s'appuyer sur Titi Floris, qui a une vraie expertise dans ce domaine. Cela nous semble être une continuité intéressante.
Concernant *l'open payment*, il ne nous est pas offert, mais une offre dans une DSP à 230 millions d'euros n'est pas réellement un cadeau. C'est une manière de réengager une partie des économies. La notion de « cadeau » entre une entreprise et une collectivité n'a pas véritablement de sens. Malgré le caractère intelligent de la présentation d'un point de vue marketing, ce n'est pas un geste commercial qui pouvait être de nature à modifier les critères in fine.

Critère n° 2 : Qualité, cohérence et fiabilité de l'offre financière appréciées au regard des annexes de décomposition des coûts et recettes

CONCLUSION GENERALE SUR LE CRITERE 2

Offre RATP DEV	Commentaires
économies pour Angers Loire Métropole sur la durée de la DSP / offre de KEOLIS : • 7,7 M€ d'économies comparées sur les dépenses de fonctionnement • 6,7 M€ d'économies comparées sur les montants des plans d'investissements • 2 M€ d'écart, lié à la part fixe proposée par RATP DEV, si les indices augmentent de 2% par an	Sur le critère 2 : Avantage RATP DEV

Sur le critère numéro 2 qui est donc le critère financier, l'écart entre les deux opérateurs est de 7,7 millions d'euros sur la durée globale du contrat en ce qui concerne le fonctionnement. Si nous ajoutons l'investissement, nous avons 6,7 millions d'euros d'économies supplémentaires. Je n'ai pas détaillé cela devant vous, mais à inflation comparable, comme les critères de revalorisation de l'offre de RATP Dev incluent une part fixe plus élevée que Keolis, il y a une part qui ne bouge pas, même quand l'inflation est forte. Sur la durée moyenne du contrat, sur la base d'une inflation moyenne à 2 %, cela entraine le fait que nous aurions quand même un écart de 2 millions d'euros cumulés sur la période, en termes d'économies, si nous comparions les offres.

Vous ajoutez une formule de partage des recettes plus favorable du côté de RATP Dev. Sur la partie financière, vous comprenez pourquoi les écarts ont été réellement creusés.

CONCLUSION

Les deux candidats ont remis des offres robustes et pertinentes sur le plan technique.

RATP Dev propose plusieurs innovations intéressantes en termes d'exploitation, et a procédé à des analyses pertinentes en matière d'optimisation des investissements.

Sur le critère technique, la proposition de RATP Dev est un peu plus avantageuse.

Sur le critère financier, RATP Dev a fait une offre plus favorable que Keolis, tant sur le plan de l'exploitation que sur celui de l'investissement.

Il est proposé de retenir la proposition de RATP Dev

En conclusion, nous avons 2 très bonnes offres. Le premier message que je souhaite vous passer ce soir est que nous ne faisons pas un choix négatif. Nous ne sanctionnons pas l'exploitant de notre réseau qui n'a absolument pas démérité. Au contraire, il a rempli les objectifs qui lui avaient été assignés.

Ce n'est ni une mise en cause des équipes de direction de Keolis et des personnels mis à disposition, ni une mise en cause de l'entreprise, et encore moins une mise en cause de ses salariés sur le plan local. Les indicateurs sur lesquels nous avions des attentes ont été satisfaits. Ils l'ont simplement été dans un contexte où il n'y avait aucun concurrent il y a 6 ans. Vraisemblablement, s'il n'y avait pas eu qu'un seul candidat à la DSP, il y aurait déjà eu une offre financièrement plus intéressante pour la collectivité en 2013.

Ensuite, nous faisons un choix positif pour lequel les écarts analysés par la Commission d'Appel d'Offres sont absolument sans appel. D'abord parce que nous arrivons à des écarts importants sur le critère financier. Il y a aussi le fait que même sur le critère technique, malgré le fait que nous ayons quelque chose de plus partagé, l'analyse des offres par un consultant externe et un assistant à maîtrise d'ouvrage (AMO) que nous avons mandaté aboutit au classement sur les sous-critères qui donne RATP Dev en tête.

Dans ces conditions, la proposition que je vous fais est simple. Elle consiste évidemment à suivre l'avis de notre AMO, de notre Commission d'Appel d'Offres et du jury qui s'est penché sur les 2 offres, en attribuant le marché à RATP Dev.

Transition avec le nouveau délégataire

Très concrètement et de manière beaucoup plus succincte, que cela signifie-t-il ?

Au 1er juillet 2019, RATP Dev prendra la suite de Keolis. L'impact sur le personnel sera limité à ce que nous appelons les personnels mis à disposition. L'intégralité des agents de Keolis Val-de-Maine et de Keolis sont repris par le nouveau délégataire, aussi bien au titre de l'activité principale qu'au titre de l'activité handicap. Ceux qui dépendent de Keolis Val-de-Maine seront repris par Titi Floris, conformément à l'offre telle qu'elle a été déposée. Il faut savoir qu'il y avait le même principe chez Keolis, avec une entité distincte pour être capable de gérer ce type de personnel.

Offre de service 2019 – réseau urbain et suburbain

Lignes et niveau de service identique à aujourd'hui sur toutes les communes

Rien ne change au 1er septembre prochain : les lignes sont les lignes, les numéros sont les numéros, les bus sont les bus, les chauffeurs sont les chauffeurs. Mis à part l'autocollant « Keolis » remplacé par l'autocollant « RATP Dev », il n'y aura pas de grand soir au début de la rentrée prochaine. Ce principe aura 2 exceptions.

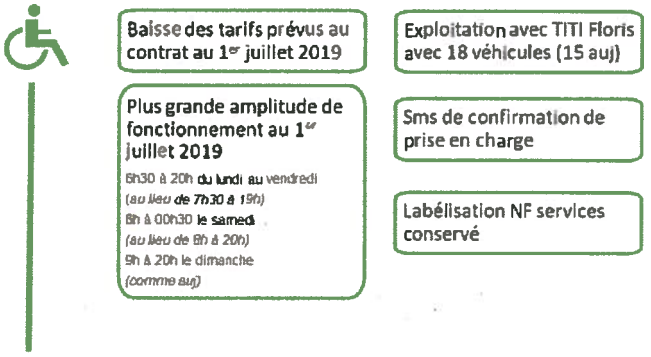
Offre de service 2019 améliorée – une ligne de nuit

Il y aura d'abord la mise en place à la rentrée de septembre d'une ligne de nuit qui nécessitera une présentation en termes de fonctionnement par les équipes de RATP Dev.

Elle repose sur un principe, ici aussi issu d'une commande politique. Il consiste à se dire que dans une ville où nous avons plusieurs dizaines de milliers d'étudiants, il est quand même souhaitable que nous ayons une offre qui soit une alternative à la voiture. C'est d'autant plus souhaitable pour des gens qui prennent leurs voitures dans des conditions où ils se mettent en danger et où ils mettent en danger les autres. Ou alors, nous aurons une substitution à des modes de déplacements doux, mais qui sont bruyants le long du chemin qui conduit certains à rentrer à leur domicile. Cela provoque d'autres types de nuisances et d'autres sollicitations de la police.

La ligne telle qu'elle est ici a vocation à se mettre en place à la rentrée 2019. Elle devra ensuite faire l'objet de poursuites et de réflexions avec les BDE (Bureaux des Etudiants), avec les écoles et avec les uns et les autres. Dans un premier temps, la ligne telle que vous l'avez sous les yeux est financée à budget constant dans le cadre de la présentation. Cela représente un budget de 10 millions d'euros.

Offre de service 2019 améliorée - IRIGO HANDICAP TRANSPORT



Deuxièmement, je ne reviens pas sur Irigo Handicap Transport, sauf pour vous dire qu'au-delà de la commande politique sur les tarifs, deux choses comptent. D'abord, il y a la progression de 20 % du nombre de navettes mises à disposition, donc l'augmentation de la capacité à accompagner des personnes en situation de handicap en matière de transports adaptés sur notre territoire.

Jusqu'à maintenant, j'allais dire que nous limitions le coût du service en limitant le nombre de navettes. Nous passons bien de 15 à 18, malgré l'effort tarifaire que nous faisons. Dans le même temps, nous proposons une plus grande amplitude horaire de fonctionnement, en commençant plus tôt le matin et en terminant plus tard le soir.

Mes chers collègues, cela veut aussi dire un niveau d'engagement financier en faveur de nos concitoyens en situation de handicap qui va dépasser le million d'euros. Cela correspondait au cap jusqu'à maintenant infranchissable qui avait été fixé par l'assemblée précédente.

Offre de service 2019 améliorée – le ticket sur smart phone

À partir de la rentrée 2019, le ticket sur smartphone arrivera enfin. Il faudra ici aussi des explications pour pouvoir payer son ticket de tramway de manière dématérialisée. En septembre 2020, il en sera de même au titre de l'*open payment*, sur le tramway et ultérieurement sur les bus.

Offre de service 2019 – 2023 - planning

En ce qui concerne l'offre de service, il n'y a pas de changements en 2019, en 2020, en 2021 et en 2022, sauf négociations et discussions éventuelles avec la Région qui prend la suite du Département en 2021 pour les lignes suburbaines. Ces lignes suburbaines viennent croiser les lignes urbaines. Nous avons des enjeux en termes d'intermodalités et de tarifications croisées pour que, en particulier les usagers des cars, puissent basculer sur le réseau de bus dans des conditions tarifaires améliorées.

Le deuxième temps de concertation est préalable à la mise en service du tramway. Ce sera un temps de mise à plat avec l'ensemble des communes sur les niveaux de services, sur les types d'offres et sur les types de circuits. Ce travail n'est évidemment pas réalisable sans discussion avec l'ensemble des élus. Pour des raisons évidentes, il a vocation à commencer à l'issue des prochaines élections municipales, et pas en amont. Il s'agit que ce soit des équipes qui auront une légitimité démocratique issue des urnes, qui négocient par rapport à une perspective qui ne commencera qu'en janvier 2023.

De surcroît, nous le voyons par rapport à ce qui a été fait par le passé, les délais dont nous avons besoin pour bâtir ce type d'offres représentent environ une année de travail. Cela nous amène donc à un travail qui doit commencer au plus tard au début de l'année 2022.

Mes chers collègues, pardonnez-moi pour la présentation de ce rapport et pour sa longueur. Néanmoins, je pense que compte tenu de son incidence, du nombre de personnes concernées sur notre territoire et de la multiplicité des champs qu'il embrasse, il fallait au moins cela avant que le dialogue puisse commencer. Je passe la parole à Marc GOUA.

Marc GOUA : Monsieur le Président, on a eu l'occasion d'évoquer cet important dossier et je vous remercie de cette présentation. Vous l'avez confirmé à l'instant, il ne se passera rien en septembre 2019, ni en 2020, ni en 2021, mais je commence à avoir une grande inquiétude sur 2023. On me dit « *Oui, mais 2023, c'est une hypothèse* ». Vous l'avez dit et ce sera rediscuté, mais les hypothèses financières sont faites à partir de cette simulation. Les chiffres qui ont été présentés ne sont peut-être pas tout à fait ceux que nous obtiendrons. Nous avons donc une certaine inquiétude.

La priorité est donnée au tramway, cela me paraît parfaitement normal. La priorité est également donnée à la ville-centre, notamment sur les étudiants. Je vous ai fait part du fait qu'il y avait aussi des étudiants dans les autres communes de l'agglomération et qu'il serait peut-être bon d'y penser, en nombre moindre. J'aimerais que nous soyons rassurés sur ce sujet. Je vois bien et je conçois l'objectif des finances. Ce n'est pas négligeable. Nous en sommes effectivement tous là, mais tout le monde est d'accord sur le fait de devoir faire des efforts extrêmement importants sur les transports en commun pour essayer d'améliorer l'effet de serre entre autres.

Pour ce faire, il faut à mon avis des transports qui soient efficaces et qui correspondent aux besoins. J'avais exprimé une demande un peu en dehors du sujet, mais nous avons de nombreuses personnes qui travaillent en horaires décalés, c'est-à-dire à partir de 4 h30 le matin. Elles ne voient pas de réseaux de transports en commun, ce qui leur pose des problèmes incommensurables.

Et puis, nous avions évoqué la mise en place de la 2ème ligne de tramway, ainsi que la 3ème, et éventuellement des études de transports circulaires. Aujourd'hui, nous sommes en étoile. Je le cite toujours, quand nous allons de Trélazé dans la zone industrielle de Saint-Barthélemy, il faut à peu près une heure, puisque nous repassons par la place Lorraine. Vous ne pouvez pas dire que cela encourage à prendre les transports en commun. C'est la même chose du côté des Ponts-de-Cé. Si je puis dire, je ne vois aucune allusion à ce qui avait été pourtant indiqué comme important.

Il y a un autre point qui me concerne, mais je crois que cela concerne aussi la Ville d'Angers, il s'agit du cadencement pour le Pôle Santé de Trélazé qui se renforce. Il est en train de se renforcer considérablement, comme la Clinique de l'Anjou. Nous prévoyons à terme de diminuer leur nombre de bus, ce qui me paraît quand même un peu étrange. J'entends donc cette Délégation de Service Public comme vous l'avez indiqué, Monsieur le Président. Si nous comparions la Délégation de Service

Public d'origine et celle aujourd'hui, il y a sans doute des différences. Je le sais notamment par rapport à la Quantinière.

J'aimerais que nous soyons rassurés sur tous ces points qui peuvent inquiéter nos concitoyens. Ils inquiètent les élus de 2019. Je ne sais pas ce qu'il en est pour les élus au-delà de 2020, mais en tout état de cause Monsieur le Président, il serait bon d'avoir au moins des assurances. C'est ce que je souhaite personnellement, ainsi qu'au nom de la Ville de Trélazé.

Monsieur le Président : Je passe la parole à Rachel CAPRON.

Rachel CAPRON : Sur le fond, je partage ce que vient de dire Marc GOUA. J'interviendrai plutôt sur la forme. Monsieur le Président, à chaque fois que nous nous exprimons ici, nous les élus de la minorité d'Angers, vous nous faites remarquer que nous nous trouvons dans une assemblée consensuelle où les débats politiques n'ont plus cours, et où la totalité des décisions sont prises à l'unanimité, si l'on excepte nos votes discordants. À vous entendre, nous sommes les éléments perturbateurs dans un univers de Bisounours, mais nous voyons ici que la réalité est toute autre.

Je sais que l'intervention que je suis en train de vous lire pourrait être écrite par bon nombre de Conseillers communautaires. Nous l'avons justement constaté lors de la Commission Transports – Déplacements – Mobilités que vous avez présidée la semaine dernière. Et tous ceux qui se sont rendus au Conseil privé du 21 février dernier, où il y a d'ailleurs eu quelques redites, se sont demandés s'ils n'auraient pas piscine ou aqua-poney ce soir.
Lors de ce Conseil du 21 février, à 17 heures, vous nous avez expliqué que vous aviez téléphoné, je vous cite, « *à 16 h au perdant, puis à 16 h 30 au gagnant* ». Vous aviez aussi sans doute averti la presse, puisque le résultat a été publié dès le lendemain, alors que le vote sur le choix du délégataire n'a lieu qu'aujourd'hui. C'est quand même un problème, à l'heure où le rôle des élus est interrogé par une majorité de Français.

Tout à l'heure, nous parlions de ce que les Français attendaient en termes de fiscalité. Mais en termes de démocratie, les Français ont aussi des attentes et ils les expriment régulièrement. La suspicion est très répandue et la demande de transparence est générale. Que répondons-nous aux habitants de nos territoires qui nous interpellent sur le rôle de cette assemblée ? C'est très régulier. Je ne sais pas pour les autres, mais en tout cas j'ai eu plusieurs interrogations sur ce que nous allions faire ce soir. Elles étaient parfois assez ironiques. Sommes-nous dans une simple chambre d'enregistrement ? Ne pouvions-nous pas prévoir davantage de collégialité dans le suivi de ce dossier par les élus, ainsi que davantage de transparence, et donc davantage de démocratie ? Pourquoi votons-nous ce soir puisque le choix est déjà fait et déjà communiqué partout ? Je reprendrai une expression qui a eu beaucoup de succès en 2017, vous aviez tout à l'heure des pudeurs de gazelle sur la question du Budget Primitif. Malheureusement et encore une fois, ce choix semble déjà fait.

Quelle que soit notre expérience en politique, nous ne pouvons pas continuer à fonctionner de manière opaque et verrouillée. Comme souvent, vous aurez peut-être envie de nous répondre que ce n'était pas mieux avant et que vos prédécesseurs avaient aussi des fonctionnements verticaux. C'est souvent ce que vous nous répondez pour vous justifier, mais ici cela ne tient plus. La demande des citoyens évolue, et c'est notre rôle d'élus de la prendre en compte et de savoir remettre en cause nos pratiques.

Bien sûr, il y avait aussi la nécessaire confidentialité des tractations avec les candidats. Ici encore, il y avait peut-être des méthodes à réinventer. Je vois d'ailleurs que, sur le territoire intelligent, il y a davantage de partage et davantage d'informations. Pour dénoncer cette méthode et appeler à davantage de démocratie dans cette enceinte, nous nous abstiendrons ce soir.

Encore une fois, indépendamment des considérations politiques, nous encourageons tous les élus qui regrettent aussi la façon dont le choix a été fait et communiqué à oser le manifester par leur vote.

Merci.

Monsieur le Président : Je passe la parole à Franck POQUIN.

Franck POQUIN : Je voudrais tout d'abord remercier les équipes et les élus par rapport à la qualité du travail qui a été mené. La qualité se retrouve aussi par rapport aux offres qui ont été proposées. Je voudrais partager avec vous mon enthousiasme et mon optimisme.

À l'inverse de ce que nous pouvons entendre, je suis très content qu'Angers Loire Métropole soit devenue une collectivité attractive. Nous avons différents succès, qu'ils soient d'ordre économique, d'ordre touristique, en lien avec les territoires intelligents ou avec l'innovation. Si bien que nous avons aujourd'hui de nombreux acteurs qui veulent être présents sur notre territoire. Aujourd'hui, si nous avons pu cette fois-ci étudier deux offres, c'est justement parce que notre territoire est attractif. Cela y contribue aussi.

Cela a été rappelé, ces 2 offres sont toutes les 2 de qualité. Il y a ici quelques points que je retiens et qui ont une importance à mes yeux. Il y en a 3 principaux :

- Le premier point, c'est que nous allons quand même pouvoir bénéficier de nouveaux services et de nouvelles possibilités. Cela a été évoqué, mais les éléments marquants selon moi sont la proposition de desserte des zones économiques, une accentuation du trafic le dimanche et une amélioration du service et de l'amplitude pour les personnes en situation de handicap.
  Pour mémoire, j'avais déjà interpellé sur ce sujet il y a quelques années. J'avais déjà une certaine sensibilité. Je suis donc content que cela se traduise en concret. C'est aussi la possibilité de payer avec son smartphone. C'est un service de nuit pour les étudiants dès septembre 2019. De plus, c'est un nombre de kilomètres supplémentaires à l'actuel. Voilà déjà le premier volet. Il me satisfait déjà énormément au niveau de cette DSP.
- Le deuxième volet concerne l'aspect financier. Quand nous regardons les chiffres, nous sommes au moins à 5,4 millions d'euros d'économies par an pour le seul fonctionnement. Nous parlons quand même en millions d'euros. Ce n'est quand même pas négligeable.
  Les habitants nous ont confié les clés de la collectivité. Il me paraît essentiel que nous ayons un fonctionnement et une gestion de l'argent public raisonnés, et particulièrement sains. J'imagine au passage que cette capacité financière supplémentaire va nous permettre de financer la 2ème ligne de tramway sans augmenter les impôts. Ici encore, cela a de l'importance à mes yeux.
- Le troisième volet concerne la transition en douceur. Je trouve cela au contraire très rassurant. À la lecture de certains articles de presse, nous pourrions justement croire que le changement de délégataire s'accompagnera d'une baisse de qualité de services. Je n'en fais pas du tout la même lecture. Non seulement nous bénéficierons quand même de 100 000 km supplémentaires, mais surtout, aucun service ne sera retiré avant 2023. Tout du moins, des services et des éléments supplémentaires viendront s'ajouter.

Nous avons 4 ans pour travailler tous ensemble ce dossier. Il s'agit de le travailler dans la confiance, sachant que la 2ème ligne de tramway va ajouter des kilomètres de dessertes qui seront autant de possibilités pour améliorer le service, notamment dans les petites communes ou en deuxième couronne. J'aimerais ici remercier Marc GOUA par rapport à sa vigilance. Il a effectivement raison. Angers Loire Métropole a soutenu l'ouverture d'une gare ferroviaire à Trélazé, ce qui permet de placer le centre d'Angers à 5 minutes de Trélazé.

Aujourd'hui, nous avons vraiment une opportunité supplémentaire de poursuivre ce juste développement harmonieux de tous nos territoires. Pour moi, la DSP a donc été vraiment menée dans un climat de confiance, de transparence et d'honnêteté intellectuelle. Je suis persuadé qu'il en sera de même pour la suite de ce dossier.

Monsieur le Président : Je passe la parole à Véronique MAILLET, puis Marc LAFFINEUR et Didier ROISNÉ. C'est à vous, Mme MAILLET.

Véronique MAILLET : Je voudrais dire que je suis moi aussi rassurée ce soir, à plusieurs titres. J'ai voté en confiance et j'ai confiance. Nous allons voter pour une philosophie de transports en commun qui répond aux besoins des territoires.

En ce qui concerne le choix du délégataire, j'ai bien compris que nous ne votons pas ce soir en faveur d'un réseau ligne par ligne. Pour moi, cela avait fait l'objet d'une crainte au départ. C'est ce qui se fera en 2023, quand le délégataire reviendra vers nous pour nous proposer un niveau de services. Je suis rassurée à double titre, parce que quand il reviendra vers nous en 2023, cela se fera dans la concertation. Entre demain, c'est-à-dire le 1er juillet 2019, et 2023, il n'y a pas de changement. Il n'y a donc pas de problème pour moi en tout cas à Bouchemaine. J'ai bien analysé le dossier, cela ne me pose pas de souci particulier. D'autant plus qu'en tant que Maire de première couronne, moi qui avais effectivement évoqué quelques craintes, je dois dire que le Conseil privé et la Commission Transports - Déplacements - Mobilités extraordinaire m'ont apporté les réponses que j'attendais pour lever toutes ces craintes.

Je voudrais aussi dire que nous avons eu 2 belles offres qui ont été challengées, contrairement à la dernière fois. Je n'y étais pas, mais apparemment vous n'aviez pas eu le choix en mars 2013. Il y a eu ici une vraie concurrence entre RATP Dev et Keolis. Il est donc toujours très satisfaisant de pouvoir challenger 2 belles offres.

Enfin, je souhaiterais évoquer le dernier volet qui est cet enjeu de transition énergétique. Je fais également confiance au délégataire pour nous accompagner vers cette priorité, notamment par le remplacement des bus diesel. La progression du nombre de voyageurs sur le réseau est également très satisfaisante.

Monsieur le Président : Je passe la parole à Marc LAFFINEUR.

Marc LAFFINEUR : Il est vrai que nous avons passé beaucoup de temps sur ce dossier qui était passionnant. Je voudrais d'abord remercier le personnel de la Communauté urbaine qui nous a beaucoup aidés pour analyser à chaque fois les offres. Il a été un précieux soutien et une précieuse lumière pour ces offres.

Je voudrais aussi féliciter Keolis qui nous a jusqu'à maintenant donné un bon service. Je pense aussi au personnel de Keolis pour qui cela ne doit pas être facile actuellement si nous prenons la décision qui nous est proposée ce soir.

Je voudrais dire que je n'ai pas pris une décision basée uniquement sur les problèmes financiers. Il est évident que les problèmes financiers sont importants, et le fait de pouvoir faire la 2ème ligne de tramway sans augmenter la pression fiscale est aussi une chose très importante. Je crois que tout le monde se rend compte de ce que pourraient entraîner 25 % d'augmentation des taux d'imposition dans notre agglomération, dans un moment comme celui-ci.

Selon moi, c'est aussi un problème environnemental. Même si les deux propositions étaient intéressantes, j'ai trouvé que RATP faisait encore plus d'efforts pour l'environnement. Nous donnions le nombre de kilomètres proposé par les bus. C'est pratiquement identique. Quand nous regardons Keolis, le brut représentait un peu davantage, mais nous voyons que pour Keolis, 500 000 km sont « *haut-le-pied* ». C'est-à-dire qu'ils ne servent pas, qu'ils ne sont pas « *commerciaux* », et qu'ils n'ont pas de passagers.

Pour RATP, il y aussi moins de bus. D'un côté, je crois que Keolis fonctionne avec 134 bus, et RATP avec 104 bus. Le fait d'avoir moins de bus permettra aussi en termes d'environnement de devoir se séparer plus vite des bus diesel, et notamment le fait de ne pas avoir cette rénovation.
Même si les deux le proposaient, ce n'était pas le cas au début. Il est vrai qu'au début, j'étais davantage favorable à Keolis, parce que nous avions l'impression qu'ils connaissaient mieux les lignes. Puis ensuite, petit à petit dans les négociations que nous avons pu voir que RATP avait non seulement des propositions financières intéressantes, mais ils avaient aussi des propositions intéressantes en termes d'environnement. Ils connaissaient également remarquablement bien le sujet. Ils sont très engagés dans nos territoires.

Je crois que le fait d'avoir des lignes de nuit est aussi quelque chose de très important en termes d'environnement. Pour les étudiants, c'est évidemment un problème de sécurité. Pour les Angevins, c'est un problème de nuisances sonores sans doute un peu moins important que la situation actuelle. Pour les étudiants, il s'agit de prendre moins leur voiture.

Pour le handicap, c'était aussi une amélioration pour renforcer les bus le dimanche soir. C'est aussi une chose importante à mes yeux. Nous voyons bien que de nombreux étudiants arrivent le dimanche soir en gare. Ils doivent pouvoir rentrer dans leur chambre. C'est aussi difficile.

Je comprends tout à fait l'inquiétude de Marc GOUA, mais j'ai bien regardé les propositions qui ont été faites. Il y a actuellement 157 offres par jour en courses/jour sur Trélazé. En 2023, il y a une proposition de RATP à 182, alors que Keolis est à 177. Ici aussi, il y a une amélioration qui pourra se faire entre RATP Dev et Keolis, même sur Trélazé. Je crois que vous pouvez être tranquillisé, mais c'est vrai qu'il y aura encore des négociations d'ici 2023 sur l'ensemble du territoire.

Il y aura aussi des négociations avec la Région, et c'est aussi très important pour toutes les communes en dehors d'Angers. En effet, une nouvelle organisation sera à faire.

Concernant la confidentialité des marchés publics, pour répondre un petit peu à Mme CAPRON, je comprends que le débat perpétuel consiste à dire « *Quand vous arrivez, vous savez déjà quelle solution sera prise* ».
Oui, nous avons eu une réunion privée concernant cette confidentialité. C'était dans la presse dès le lendemain, alors que justement, le dossier privé avait été fait pour que ce soit totalement transparent. Quelques-uns se sont précipités. Au vu de la façon dont cela a été fait, je n'ai pas eu l'impression que c'était pour aider la majorité. Je ne crois pas que les fuites venaient de la majorité d'Angers.

En tout cas, c'est vraiment la meilleure décision. Cela va permettre d'être beaucoup plus performants en termes d'environnement. Cela nous permettra aussi bien sûr d'être beaucoup plus performants en termes financiers. Cela nous permettra de réaliser ces transports sans augmenter la fiscalité. Voilà toutes les raisons pour lesquelles j'avais aussi pris la décision de proposer RATP Dev.

Monsieur le Président : Je passe la parole à Benoît COCHET.

Benoît COCHET : Je voudrais déjà exprimer ma confiance dans la qualité des 2 offres qui ont été proposées ce soir, ainsi que ma confiance sur l'analyse qui a été portée à la fois par l'AMO (Assistant à Maîtrise d'Ouvrage), la CAO (Commission d'Appeld'Offres), et le jury composé d'élus.

J'ai confiance à la fois dans la proposition des évolutions que propose RATP Dev dans un futur proche, mais aussi dans la qualité des solutions innovantes qui nous sont proposées. Je rejoins ce que dit Madame le Maire de Bouchemaine, comme quoi le jeu se jouera en 2023 avec l'arrivée des lignes B et C du tramway en 2022. J'espère que ce sera à l'occasion d'un renforcement du multimodal et de l'intermodalité, pour conserver la desserte sur nos territoires. Je le dis aujourd'hui pour Montreuil-Juigné, ils ont aussi obtenu des avancées de Keolis. Je serai garant de pouvoir conserver, pour

permettre la desserte du territoire dans son ensemble.

Monsieur le Président : Je passe la parole à Didier ROISNÉ.

Didier ROISNÉ : Je pense que j'ai déjà eu l'occasion de dire qu'il y avait un certain nombre de points positifs sur cette DSP, comme ceux qui touchent les étudiants. Pourquoi y a-t-il eu un malaise entre nous ? Je pense que nous avons eu l'occasion de discuter avec un certain nombre de collègues. Je pense tout simplement que seuls deux d'entre nous ont participé aux négociations.

Après la réunion privée, la première chose que nous avons faite en tant que maires a été d'aller voir ce qui nous intéresse. Que nous proposait-on ? C'est un peu juriste, mais je vous avouerai que c'est aussi un peu notre rôle. Nous avons ici découvert des choses auxquelles nous ne nous attendions pas du tout. C'est très différent des parcours que nous avions jusqu'à présent. Ce n'est pas satisfaisant pour Beaucouzé, et il est vrai que d'autres collègues l'ont perçu de la même manière. Vous nous dites que ce n'est pas trop grave et que vous allez arranger cela. D'accord. Nous allons attendre 2 ans pour cela. Si nous pouvons améliorer les choses et retrouver quelque chose de beaucoup plus intelligent, ce serait bien. Parce que ce qui nous a été proposé ne l'est pas vraiment.

Monsieur le Président : Dans l'ordre, je donne la parole à Jean-Paul PAVILLON, Alain PAGANO, Pierre VERNOT puis Laurent DAMOUR. Je vous promets que ce débat n'est pas terminé.

Jean-Paul PAVILLON : Je vais donc faire court pour pouvoir laisser les autres parler. Nous l'avons déjà évoqué en Commission permanente la semaine dernière, le pari fait à travers les 2 offres est quand même de développer le tramway. Je vais parler pour ceux qui n'ont pas accès au tramway, ceux pour qui le tramway est très éloigné, même s'il est en première couronne.

Au regard de ce que vous nous avez donné, je rejoindrai un petit peu ce que disait Didier ROISNÉ : nous pouvons quand même avoir quelques inquiétudes pour l'horizon 2023. C'est lié au cadencement. Contrairement à ce qui a été dit, c'est aussi lié aux baisses de l'offre proposée dans l'annexe 3 qui nous a été donnée. Nous avons entendu le fait qu'il y avait une clause de revoyure, que nous pourrions discuter et échanger, mais aujourd'hui les inquiétudes sont quand même ici, notamment sur le secteur Sud.

M. LAFFINEUR, ce secteur n'a ni le tramway ni d'autres moyens de transport. Nous n'irons pas à la gare de Trélazé, même si je trouve que c'est un très bon investissement pour les habitants de Trélazé. Quand on regarde un peu la ligne de transport, avec une baisse de cadencement reportée vers le tramway, le tramway s'arrête juste au Haras. C'est-à-dire que nous arrivons au centre-ville. Si nous voulons faire baisser la part modale de la voiture dans le centre-ville, il y a peut-être d'autres solutions à travailler, notamment sur cette part de cadencement. Elle pourrait être plus importante sur les secteurs qui n'ont pas accès au tramway.

Ensuite, il y a aussi autre chose par rapport à l'offre des nocturnes. C'est une petite anecdote, mais si nous allons jusqu'au bout, je pense que la connaissance du territoire pourrait amener à ce que la première ville après Angers à avoir beaucoup d'étudiants et des résidences universitaires aurait pu faire en partie. Je pense notamment à l'IFEPSA (Institut de Formation et d'Education Physique d'Angers située aux Ponts-de-Cé) avec une résidence à 150 logements, ainsi que de nombreuses résidences universitaires à côté de chez nous. Ce serait donc une offre qui puisse passer par la première couronne pour ramasser effectivement les jeunes qui veulent aussi rentrer le soir vers la première couronne.

Monsieur le Président : Je passe la parole à Alain PAGANO.

Alain PAGANO : Je fais déjà une toute petite remarque, parce que j'ai été modéré dans ma critique tout à l'heure sur le budget. Je le dis pour les collègues et pour les journalistes, je vous ai épargné un million d'euros de dette. J'ai fait une erreur, il s'agissait de 360,8 millions d'euros de dette, et non pas de 359,8 millions d'euros de dettes, comme je l'ai annoncé par erreur.

Monsieur le Président, j'ai dû faire cette économie d'un million d'euros à votre profit pour vous remercier de faire la promotion des initiatives de mon parti sur sa pétition pour la gratuité des transports en commun. J'ai noté qu'il y avait un rapport « Khrouchtchev » secret qui était en préparation pour nous expliquer tout le mal qu'il y avait à cette gratuité.

Personnellement, je suis plutôt partisan du New Deal écologique sur les transports. Nous confronterons donc les propositions de financement contre le coût dans une prochaine réunion, mais je ne veux pas relancer. Ce n'était pas l'objet et la campagne pour la gratuité des transports qui, visiblement, vous obsède. Ce n'était pas mon propos ce soir.

Je dis juste qu'en effet, c'est une vision de société. Il s'agit de faire un geste fort pour le climat, contre la pollution de l'air, pour favoriser les transports en commun et les modes de mobilité doux comme alternatives à la place plus importante de la voiture en ville. C'est bien dans cet esprit que je me situe ce soir, et dans cette continuité de conviction. Je voudrais insister sur ce dernier point.

Il faut un développement vigoureux de l'offre de transports en commun pour en favoriser l'usage. Je ne suis pas le seul d'ailleurs, mais j'ai un problème avec cette délibération. Cela a été exprimé, ce n'est pas la peine que je le répète. Tout le monde est d'accord sur le développement du tramway.
En 2014, tout le monde le proposait dans la campagne électorale angevine. En revanche, si c'est un développement du tramway au détriment du bus, je ne suis pas favorable. S'il s'agit de concentrer une offre riche pour Angers et de négliger certaines communes d'Angers Loire Métropole, je dis non également. Ce qu'il faut, c'est le développement global de l'offre de transports en commun, avec le tramway et le bus.

Il faut une offre qui connecte mieux les communes de la Communauté urbaine à la ville-centre. Si j'entends les inquiétudes, nous sommes loin du compte : toutes les assurances ne sont pas permises par cette délibération. Vous voyez que je fais une intervention reprise par différentes communes et par différentes sensibilités politiques. On ne peut donc pas m'accuser d'être partisan, au moins cette fois-ci.

Concernant ce dossier qui devrait être la priorité politique de notre collectivité, je pense qu'il faut dépenser plus pour gagner plus de qualité de vie dans notre agglomération. Par contre, si nous avions voulu en revanche faire des économies utiles pour mieux investir dans l'offre, nous aurions sérieusement dû envisager une étude chiffrée du coût d'une SPL (Société Publique Locale) et/ou d'une régie publique. J'avais cru comprendre que vous étiez engagé sur ce sujet. Vous ne l'avez pas fait. À mon avis, c'est une erreur. Cela a été dit : quand il y a de la compétition, les offres baissent. Quand il n'y a pas de compétition, les offres commerciales sont moins intéressantes et les entreprises ne nous font pas de cadeau.

Que ce soit Keolis ou RATP Dév, ce ne sont pas des enfants de chœur. Si vous me permettez cette expression, il y a quand même une proposition chiffrée dans laquelle il y a un bénéfice pour elles. Ces bénéfices seraient plus utiles s'ils étaient réaffectés à une politique volontariste de développement des transports en commun. Si vous alliez dans cette direction d'un développement des transports en commun, ce serait plus écologique et plus efficace. J'aurais préféré à d'autres propositions que vous nous proposiez 100 000 usagers des transports en commun supplémentaires. Selon moi, c'est une promesse de campagne qui aurait été davantage porteuse.

Je termine en disant que je partage ce qu'a dit Rachel CAPRON sur le principe démocratique qui mériterait un vote contre. Comme je partage et que j'approuve la création d'un bus de nuit et l'égalité tarifaire pour les personnes handicapées, je m'abstiendrai aussi sur cette délibération.

Monsieur le Président : Je passe la parole à Pierre VERNOT.

Pierre VERNOT : Je vais m'écarter un peu du débat trop central sur ce territoire pour parler un peu de la seconde couronne. Tout d'abord, je vous ferai un petit rappel en matière de Code des marchés publics et d'attribution de DSP. Puisque nos commissions d'ouverture des plis attribuent un marché et prennent la décision, puis qu'ensuite seulement nous passons une délibération en Conseil pour être autorisés à dépenser l'argent correspondant au marché, cela se passe de la même manière pour une DSP.
La Commission que nous avons élue en début de mandat en 2014 prend la décision, et nous autorisons simplement ce soir à réaliser les dépenses correspondantes. C'était un petit rappel légal.

Je voudrais parler du problème de la desserte de la seconde couronne. La seconde couronne représente une vingtaine de communes du territoire. Nous avons beaucoup d'espoir en une meilleure coordination avec la Région. Les bus rapides de la Région sont effectivement extrêmement intéressants, le matin dans le sens banlieue/centre d'Angers, et le soir dans le sens retour. Je pense aux tranches horaires de 17 h à 19 h le soir et de 7 h à 9 h le matin. Nous aurions ici besoin d'une démultiplication de l'offre. Je compte bien sur le fait que grâce au PCAET, (le Plan Air Énergie Climat Territorial) que nous sommes en train d'élaborer en parallèle, nous allons en discuter sans attendre 2 ou 3 ans.

Pour le deuxième point, je voudrais rappeler une chose : je lance un appel aux 291 000 habitants de la Communauté urbaine pour remplir les bus. Il faut savoir qu'un bus consomme à peu près autant de carburant que 6 voitures. Cela signifie que tant que nous n'avons pas au moins 6 passagers dans le bus, il est plus rentable de payer le taxi aux passagers. Je le déplore parce que nous avons beaucoup de mal à mettre 6 passagers dans chaque bus en seconde couronne.

Il n'empêche qu'il y a une réalité écologique incontournable, et je n'ai pas dit « économique ». On ne fait pas rouler des bus juste pour le plaisir de brûler du carburant dans la cour de la caserne. Remplissons donc les bus. Chaque fois qu'il y a des expérimentations, retroussons-nous les manches pour faire en sorte qu'un maximum de gens monte dans ces bus. C'est à ce prix que nous réussirons l'évolution comportementale de tout le monde.

Sur ce sujet, nous devons tous nous retrousser les manches. Je vais vous donner juste deux indicateurs pour terminer : nous 4,2 voyages par kilomètre de bus sur la zone centre, c'est-à-dire la zone où il y a une forte desserte en bus. Sur les bus affrétés en seconde couronne, nous avons 0,63 voyage.

Monsieur le Président : La parole est à Laurent DAMOUR.

Laurent DAMOUR : Chers collègues, nous discutons ce soir d'une politique de transports en commun ambitieuse par le choix d'un délégataire. Je suis favorable au fait que toute évolution de ligne se fera en concertation avec les communes. Je pense qu'au-delà de la parole, cela se traduit bien dans les textes tels qu'ils nous ont été présentés. J'ai vraiment confiance en la méthode. Je ne vois d'ailleurs pas comment nous pourrions changer les lignes de bus sans qu'il en soit ainsi.

Je souhaiterais également revenir sur le sujet des lignes transversales évoqué par Marc GOUA. C'est un vieux serpent de mer qui revient régulièrement. Je sais que des études sur les besoins ont été réalisées en leur temps. Il serait intéressant que ce sujet revienne une bonne fois pour toutes sur la table et que nous puissions trancher *in fine* à cette occasion. Ce serait peut-être au travers d'expériences à mener desdites lignes en question. En tout état de cause, je voterai cette délibération avec satisfaction. Je parle pour la commune de Sainte-Gemmes-sur-Loire.

Monsieur le Président : Je passe la parole à Catherine GOXE, puis à Damien COIFFARD.

Catherine GOXE : Mon intervention sera très brève, parce que je ne me permets pas de juger ce qui va se passer en 2023, a fortiori dans des communes limitrophes. Je voudrais placer mon intervention sur un plan totalement différent et me réjouir que les personnes à mobilité réduite et les personnes en situation de handicap trouvent enfin dans cette nouvelle Délégation de Service Public une égalité de services et de droits avec les personnes valides.

Cela fait des années que les personnes en situation de handicap ont leur ticket de bus ou de taxi Irigo à un tarif que je ne connaissais pas. J'ai découvert qu'ils payaient 3,40 € au lieu d'1,50 € pour tout un chacun, que l'abonnement était de 69,90 €/mois alors qu'il va passer à 43,50 € pour les autres. Avec ma modeste expérience de Présidente de la Commission Intercommunale de Sécurité et d'Accessibilité durant le début de ce mandat, cela m'a permis de découvrir tout un monde difficile à comprendre quand on n'est pas soi-même confronté au handicap. Je ne regarderai que ce point positif, mais je souhaite vraiment qu'il soit mis en exergue. Je me réjouis pour les 2 370 personnes en situation de handicap. Vous avez donné le chiffre tout à l'heure, Monsieur le Président. Je me réjouis aussi pour les 1 000 personnes à mobilité réduite qui verront cette inégalité enfin résolue.

Monsieur le Président : Je passe la parole à Damien COIFFARD.

Damien COIFFARD : Je vous donne quelques petites précisions sur les enjeux qui doivent nous interpeller. Le premier enjeu était de réussir une mise en concurrence, ce qui a été réalisé. Avant cette mise en concurrence, il y avait de nombreuses interventions dans cette salle pour exprimer des questionnements sur l'opérateur précédent, sur la manière de gérer au mieux ce service public.

Je pense que nous nous trouvons dans un contexte où nous pourrons bénéficier d'un coût plus abordable et sans doute plus près de la réalité par rapport à ce qui va pouvoir être proposé. Tant mieux. C'est un juste retour à une situation plus équilibrée. Faut-il s'en plaindre ? Je ne pense pas. Et pour aller dans le même sens que Laurent DAMOUR, je pense que l'élément important qui nous est présenté ce soir est cette phase de concertation. Je pense qu'il faut situer cette DSP dans une dynamique de réflexion plus globale et nécessaire, jusqu'en 2023. En effet, nous voyons bien que cette question des transports évolue. La question est : quelle offre de transports sera adaptée aux besoins demain ?

Dans les réunions publiques que nous avons pu avoir dans le cadre du grand débat, il y a des questionnements, notamment sur l'adaptation de cette offre de bus. C'est le cas en Sud Loire. Nous voyons bien qu'il y a des attentes, des besoins de souplesse et des besoins de nouveaux services. J'ai aussi confiance dans le fait que nous ne pourrons pas construire une offre de transports à l'encontre des populations et de ce qui se passe sur les territoires. Nous avons la particularité d'avoir une agglomération constituée de territoires différents entre l'Est/l'Ouest, le Nord et le Sud, avec des territoires qui seront davantage impactés par le tramway et d'autres moins. Ce sera le cas pour le Sud Loire.

Je pense qu'il nous revient aussi, en tant qu'élus locaux, de venir avec des propositions. C'est ce que nous allons essayer de faire en Sud Loire. Nous avons donc décidé d'inscrire cette phase de concertation dans le cadre de notre polarité en incluant d'autres alternatives. Un Plan Vélo est en train de se mettre en place. Nous parlons de plus en plus de covoiturage et d'autopartage. Je pense donc qu'il faut venir avec cette réflexion globale et voir comment adapter au mieux notre offre plus traditionnelle de transports. Voilà ce que je voulais dire. Il faut vraiment tenir compte des spécificités territoriales pour adapter au mieux notre offre de demain.

Monsieur le Président : Je passe la parole à Antony TAILLEFAIT.

Antony TAILLEFAIT : Nous avons ici aussi quelques remarques brèves. J'en ai formulé lors des 2 précédentes réunions. J'ai une première remarque. Plusieurs interventions ont bien montré qu'il fallait attendre une amélioration du réseau de bus à partir de 2023, dans la mesure où il est indiqué dans le contrat qu'il y a une baisse de 40 % de la flotte des bus à partir de 2023. Je m'interroge donc, mais je l'avais déjà fait sur la valeur du reste à charge pour la collectivité si nous devons modifier les choses de cette manière. Cela vous permettra d'expliquer cela à nouveau.

Ensuite, je l'avais dit aussi, mais je voudrais soulever un point important que nous retrouvons dans d'autres DSP. Les politiques que nous retiendrons en matière de déplacements sur notre territoire, en particulier l'usage du vélo et la réduction de l'utilisation des véhicules, auront des effets facilitateurs pour l'opérateur dans la réalisation de ces objectifs. Il n'y a rien dans le contrat à ce sujet, mais on me l'a expliqué. Vous pourrez peut-être l'expliquer à nouveau. C'est un choix qui a été fait. En même temps, il faudra que nous en tenions probablement compte dans des avenants, mais rien n'est indiqué dans le contrat.

J'ai une dernière remarque. Quand on n'est pas un élu à temps complet ou à temps partiel, lire près de 1 000 pages de documents prend du temps. Je ne les ai pas tous lus, mais nous découvrons des choses assez intéressantes ici ou là. Par exemple, il est indiqué dans les stipulations du contrat une augmentation du temps de conduite des conducteurs. Cela doit s'expliquer. Je suppose que tout cela est fait conformément aux règles du droit du travail. Je n'ai pas d'inquiétude sur ce point, encore qu'il faut que vous nous rassuriez.

Je vois aussi une expression un peu amusante dans le contrat. J'essaie d'introduire une petite note d'humour : nous fixons à l'opérateur des objectifs contractuels de fraude. C'est assez intéressant. N'ayant pas eu le temps de lire tout le contrat, je rends hommage aux services parce que je sais qu'il est très long et très compliqué de rédiger ce type de contrat. N'ayant pas eu le temps de le lire complètement, je m'abstiendrai sur ce vote.

Monsieur le Président : La parole est à Roger TCHATO.

Roger TCHATO : Monsieur le Président, en observant les indicateurs économiques, sociaux et financiers qui ont permis de choisir l'opérateur, je ne peux qu'apprécier la rigueur. Il s'avère que le choix de la RATP nous permettra de réaliser des économies financières importantes.

Je me dis tout simplement que nous disposons aujourd'hui d'un véritable support de la lisibilité de notre territoire. Nous devrions utiliser intelligemment ce support. J'entends ici permettre tout simplement à ce transport de pouvoir désenclaver toutes les communes de notre territoire. Mes collègues l'ont dit. Croyez-moi, dans les communes rurales et semi-rurales, la lisibilité d'un territoire passe par les faits. Monsieur le Président, j'espère que cette économie financière nous permettra de pouvoir avoir la bonne lisibilité de nos territoires à travers cet excellent outil.

Monsieur le Président : Chers collègues, y a-t-il d'autres demandes d'intervention ? Je passe la parole à Denis CHIMIER.

Denis CHIMIER : Monsieur le Président, j'ai juste une question. Dans les diapositives qui ont été présentées, j'ai vu qu'il y avait beaucoup d'objectifs, par contre je n'ai pas vu les moyens coercitifs potentiels dans le cas où ils n'atteignent pas les objectifs. Il doit quand même y en avoir. Dans le

mandat précédent, je me souviens d'un joli projet pour lequel j'ai été obligé sur ce mandat de voter pour l'arrêter. Y a-t-il des moyens coercitifs potentiels mis en place s'ils n'atteignent pas les objectifs et que la dérive budgétaire pour Angers Loire Métropole arrivait ?

Monsieur le Président : Vous parlez de Biopôle quand vous parlez d'un sujet que vous avez été obligé d'arrêter ?

Denis CHIMIER : Oui.

Monsieur le Président : C'est pour être certain que nous parlons de la même chose. Très bien. Je vais vous répondre. Y a-t-il d'autres demandes d'intervention de personnes qui ne m'ont pas encore demandé la parole ? Je passe la parole à Daniel RAVERDY.

Daniel RAVERDY : J'ai entendu un peu tout le monde ici. J'ai suivi de très près la présentation qui a été faite. Je dirais que la CAO propose de vous autoriser à signer cette DSP.

J'ai bien entendu l'intérêt de Marc GOUA pour sa commune. Je voudrais également vous faire part de l'intérêt pour ma commune, donc Pruillé. Nous en avions déjà parlé. Je ne demande pas la gratuité des transports. Je demande simplement à avoir le prolongement de la ligne de la Membrolle-sur-Longuenée jusqu'à Pruillé, au moins le matin et au moins le soir. Je ne m'abstiendrai donc pas sur ce vote. Je voterai cette DSP parce que je trouve que la procédure a été menée avec beaucoup de diligence et d'honnêteté. C'est tout ce que je voulais dire.

Monsieur le Président : Y a-t-il d'autres demandes d'intervention ? Je n'en vois pas. Je donne la parole à Marc GOUA. Je crois qu'il voulait répondre à Marc LAFFINEUR.

Marc GOUA : Ce n'est pas pour répondre. L'inquiétude que j'ai exprimée tout à l'heure sur 2023 se base sur des faits objectifs. On nous annonce la suppression d'une ligne sur Trélazé, 2 et 7 lignes d'ici à 2023, contre 2, 10 et 12 lignes. Il y a la suppression d'un arrêt direct en proximité pour relier le lycée Chevrollier. C'est un élément fort que nous avions enfin obtenu. Il y a la diminution du nombre de bus sur la ligne qui dessert le Village Santé depuis Trélazé. Il y a le passage à un cadencement de 20 à 25 minutes. Cela peut ne pas paraître très important sur la future ligne 7.

Voilà les éléments sur lesquels j'appuie mon inquiétude, et je défends bien évidemment la Ville de Trélazé. Il me semble que je suis élu de la Ville de Trélazé mais je défends aussi le transport en commun. On m'a fait ressortir tout à l'heure le fait que nous avons une gare. Oui, mais lorsque la 1ère ligne de tramway a été décidée, nous aurions dû légitimement l'avoir. Nous avions la 1ère ligne de l'agglomération angevine en terme de fréquentation. C'est sur ce constat que j'ai négocié le fait d'avoir la gare. Je rappelle que le coût de la gare n'a rien à voir avec une ligne de bus. Premièrement, cela a été financé à 50 % par la Région. Il y a eu aussi une partie financée par la Ville, qui y a mis son écot de façon relativement conséquente. Je mettrai de côté l'inquiétude, dans la mesure où il y a un engagement ferme et sans équivoque du Président sur la clause de revoyure précédente. Il est bien évident qu'il ne faut pas qu'elle soit en 2023, mais qu'elle soit effectivement très en amont pour que nous puissions, les uns et les autres, faire part de nos demandes.

Monsieur le Président : Mes chers collègues, je n'ai rien compris : nous venons d'avoir une petite heure de débat quand, il y a 6 ans, il n'y a eu aucune question. Il n'y a eu aucune intervention à l'issue d'une phase d'appel d'offres qui s'est clôturée avec un unique candidat ne proposant aucune

amélioration de dessertes de la première couronne. Il proposait uniquement une augmentation de cadencement sur le tracé de la 1ère ligne de tramway.

Nous sommes aujourd'hui 6 ans plus tard, et nous avons 2 candidats. Nous nous apprêtons à engager 230 millions d'euros d'argent public, et j'ai ce soir des expressions de gens qui disent qu'ils vont s'abstenir parce que cela ne leur semble pas clair. Il est certain que personne ne s'était abstenu quand il n'y avait qu'une offre. Cela évitait le moindre nœud au cerveau. Il y a 6 ans, nous n'avons pas eu une seule voix pour énoncer le fait que la discrimination qui consistait à faire payer deux fois plus les personnes en situation de handicap était choquante. Pas une voix ! Pas une personne n'a pris la parole ici, dans cette assemblée ! À l'issue de la présentation effectuée par Luc BELOT il y a 6 ans, personne n'a pris la parole pour souhaiter des bus de nuit pour les étudiants ou une modification du service pour sa commune. Il est vrai que nous avons 2 offres, et nous avons donc droit à trois quarts d'heure de débat.

Je classe ces interventions en trois catégories. Mme CAPRON, la première catégorie est celle qui consiste à dire : « *Vous comprenez, il y a une opacité* ». Nous allons en parler. La première opacité est que nous avons trouvé dans la presse des informations de notre Conseil privé. La lecture de la presse le lendemain fait que s'il s'agit d'un de mes collaborateurs qui a présenté les choses de cette manière, d'une façon qui ne consistait pas à faire le service après-vente de la décision, mais à insister davantage sur les inquiétudes que sur les bonnes nouvelles, je ne demande pas mieux que d'avoir son nom.
Bizarrement, quelque chose me dit que cela ne vient sans doute pas de mon entourage immédiat. Je ne jouerais pas avec vous au jeu qui consiste à savoir qui est la taupe, mais je trouve sincèrement qu'il n'est pas tout à fait de votre niveau d'expliquer que la publication d'un article dans la presse au lendemain d'un Conseil privé entraine le fait que vous ne voterez pas ce soir. J'ai entendu beaucoup de choses, mais cet argument me semble vraiment très fallacieux.

Vous dites : « *Il y a des choses qui ne sont pas claires* ». Mettez-vous d'accord. Il y a effectivement 1 000 pages d'offres. Je préfère la position honnête de M. TAILLEFAIT qui dit « *Je n'ai pas le temps de tout lire* », plutôt que celle qui consiste à dire « *C'est opaque* ». C'est une insulte pour la Commission d'Appel d'Offres de cette collectivité. Je vous le dis exactement comme je le pense. Dire que ce n'est pas clair, c'est une insulte pour ceux qui ont répondu et pour l'ensemble des procédures. Vous réécouterez vos propos.

Dans ce cas, transférez au contrôle de légalité la délibération, considérant qu'elle fait l'objet d'une opacité et qu'elle n'a pas été prise dans des conditions de publicité normales. Faites-le. Mais à ce moment-là, vous assumez vraiment le fait que vous critiquez la procédure. Vous avez été le seul à vous placer sur ce registre. Encore une fois, je pense dans la manière, il y avait une volonté d'exprimer une position. À un an des élections, je peux comprendre que vous soyez assez gênés pour ne pas saluer une procédure. Je le comprends, mais franchement sur la nature des arguments, vous pouviez faire beaucoup mieux, d'autres vous ont permis de le mesurer ce soir.

Je vais donc répondre à ceux qui évoquent ce sujet avec ce que je qualifierais de bonne foi, d'inquiétudes ou d'interrogations. De nombreuses interrogations sont légitimes. La première des choses, cela a été dit par quelques-uns ici, c'est que je veux saluer le travail de Virginie CABALLÉ, d'Olivier SORIN, de notre AMO et des services pour un dossier qui a été construit en amont et en transparence. Il a été examiné en exhaustivité et il a fait l'objet d'un Conseil privé. Il y a 6 ans, il n'y avait pas eu de Conseil privé. Il n'y avait même pas eu de Commission dédiée, mais puisqu'il n'y avait qu'une offre, cela permettait de gagner du temps. La fin de la procédure avait été à l'image du reste, c'est-à-dire sans débat, tout en expliquant que les cadences augmenteraient légèrement, mais que nous avions négocié très dur.

Pendant ce contrat, nous avons été la filiale la plus rentable de France de Keolis. Quand nous avons participé à cela, à un titre ou à un autre, on a au minimum un tout petit peu de décence. Quand nous arrivons avec des offres multiples, cela me semble être une stratégie plus adaptée.

De quoi parlons-nous ? D'abord, cela a été dit par plusieurs d'entre nous, nous ne choisissons pas un réseau de bus. Ce n'est pas un appel d'offres. Nous choisissons un délégataire pour les 6 ans qui viennent. Pour connaitre l'objet exact, il n'y avait pas besoin de lire les 1 000 pages, seulement les premières, voir même simplement l'intitulé de la délibération : « *Quel exploitant pour les 6 ans qui viennent ?* »

De ce point de vue, mes chers collègues, je mets au défi chacune et chacun d'entre vous. À chaque fois que vos Commissions d'Appel d'Offres se réunissent dans vos communes et qu'il y a une décision à prendre, l'intégralité des élus de vos Conseils municipaux ont-ils droit à un Conseil privé en termes de présentation et d'explications ? Si tel est le cas, ont-ils lu l'intégralité des pages qui président à l'attribution de la décision ?

Ce soir, nous avons un choix : RATP ou Keolis. Cela peut être déroutant pour ceux qui ont l'habitude de n'avoir qu'une seule option, mais dans ce contexte, y compris si je vous proposais autre chose que de suivre l'avis de l'AMO et de la Commission d'Appel d'Offres, je serais dans une situation où le schéma de transports en 2023 serait le cadet de mes soucis par rapport aux ennuis judiciaires que je pourrais avoir. Nous avons un classement sur la base des sous-critères et des critères qui sont clairs. Il est objectif et il aboutit à une position simple qui consiste à retenir un des deux délégataires, à la fois le mieux-disant financièrement et techniquement. Ma préconisation en termes de vote est donc bien entendu de suivre l'avis de la Commission d'Appel d'Offres. Ensuite, cela soulève des questions. Je commence par des questions factuelles que j'ai pu entendre avant d'arriver sur le débat de 2023 et sur les engagements que je suis disposé à prendre ce soir, compte tenu de ce que j'entends.

Il y a eu finalement assez peu de questions techniques. Je vais donc en venir aux questions techniques, mais ne croyez pas que c'est la naissance d'un axe quelconque. Antony TAILLEFAIT est à nouveau celui qui a posé les questions techniques ce soir. Quels sont les temps de conduite ? Le temps de conduite, c'est le pourcentage du temps passé à conduire, dans la durée légale du travail, comparé au temps de travail passé à ne pas conduire. Nous sommes sur un chiffre qui varie entre 74 et 77 % du temps global, parce qu'il y a un temps d'habillage. Il y a aussi un temps potentiel qui consiste à inspecter le bus. Le temps de conduite est donc le critère qui « mesure » la productivité du temps que vous passez à conduire, à horaire légal inchangé.

Le deuxième élément, c'est effectivement le nombre de kilomètres à vide, c'est-à-dire sans passagers. Cela concourt à la productivité globale. Plus vous avez un nombre de kilomètres à vide, plus vous brûlez du carburant, non pas dans la cour de la caserne, mais sur les routes. Cela ne génère pas nécessairement une augmentation de la part modale. Il y a forcément des kilomètres à vide, compte tenu du fait que dans le cas contraire, il n'y aurait jamais de dernier service. Il faut bien revenir au dépôt le soir et organiser des choses de ce type. Tout l'enjeu consiste à faire en sorte de limiter ces kilométrages.

Comment s'explique la diminution du nombre de bus par rapport à aujourd'hui ? Je vous donne un premier chiffre. 20 % de suppression de la flotte de bus est l'impact direct de la mise en place de la ligne de tramway. De manière logique, j'allais dire que là où il y a le plus de bus, c'est là où demain il y aura des tramways, puisque ce sont les lignes les plus fréquentées qui servent à déterminer quel est le tracé du tramway. De surcroît, ce sont des bus articulés, en particulier sur la ligne 1. Leur suppression représente environ 20 % de la flotte de bus, pour être remplacés par des tramways. C'est le chiffre dont nous disposions avant cette DSP. Nous avons une bonification supplémentaire de 10 %, entre les 20 % de réserve de Keolis et les 10 % de réserve de RATP Dev. Cela explique comment nous passons de 20 % à 30 %. Les derniers 10 % sont techniques.

L'arrêt de la rénovation des bus à mi-vie représente, dans l'intervalle, moins de bus qui arriveront à leur fin de vie naturelle. La réduction des « haut-le-pied » dont je vous parlais représente 1,5 bus qui ne sont plus nécessaires, puisque nous optimisons le nombre de kilomètres commerciaux, qui est légèrement inférieur. La diminution de l'offre représente donc 1,5 bus sur les fameux 40 % dont vous parlez. Le reste est constitué soit par la réserve, soit par le remplacement du tramway, soit par les

optimisations, y compris le fait que dans la droite ligne du léger temps d'augmentation de conduite par conducteur, nous avons un nombre de kilomètres commerciaux avec un nombre de bus moindre. Il représente lui aussi l'équivalent de 2 bus. C'est expliqué dans le détail du document, mais quand vous faites la somme de tout cela, vous arrivez à cet écart, plus un très léger écart en termes de sous-traitance.

La question de la logique avec les lignes suburbaines nous conduit en résumé à être sur 6 lignes en termes de sous-traitance, ou en tout cas 6 bus de sous-traitance utilisés par l'un des deux, en l'espèce Keolis. Plutôt une dizaine seraient utilisés par RATP Dev. Cela a évidemment un impact sur les bus qui sont à acheter et à posséder par la Communauté urbaine. C'est aussi le pari de la connexion avec les lignes suburbaines. Voilà pour les réponses techniques que vous m'indiquez.

M. CHIMIER, de quelle coercition parlez-vous ? Je vous trouve bien martial ce soir. Je ne vais pas aller jusqu'à la coercition. En fait, le principe est que l'exploitant que nous devrons choisir s'engage à un niveau de recettes. Si j'ose dire, la coercition fait que s'il ne l'atteint pas, le delta est pour lui. La perte financière est donc intégralement supportée par rapport à un niveau de risque sur lequel le délégataire s'engage. Ce niveau de risque correspond au tableau qui vous a été présenté avec les pointillés rouges. Maintenant, ce niveau de risque sera réévalué chaque année, en particulier comme il l'a été au cours de ces dernières années, compte tenu des éventuelles extensions de réseau dont nous déciderions souverainement. Il s'ajuste aussi potentiellement en fonction des décisions tarifaires que nous prenons. Je vais y revenir dans un instant. Si j'ose dire, la sanction, c'est le delta financier.

Ensuite, s'il ne tient pas les engagements prévus sur un certain nombre d'autres items, des clauses sont aussi prévues dans le marché pour préciser ce qui se passe en fonction de la non-tenue de ces critères. Parmi ces critères, il y a effectivement le fait de maintenir la fraude à un niveau faible. Il ne s'agit pas seulement de maintenir la fraude, mais aussi d'avoir un coefficient de paiement de ceux qui ont fraudé. Si vous êtes allés dans le détail de tout cela, il doit se faire aussi avec un coefficient de recouvrement de la fraude. Le nombre d'indicateurs est donc extrêmement précis. Vous avez des chiffres sur l'absentéisme du personnel, vous en avez sur l'évolution de l'usure des bus, vous en avez sur les difficultés. Nous avons un nombre de critères qui explique la complexité du dossier. Cela entraine d'ailleurs le fait que nous avions prévu une bonification de 100 000 € pour le perdant, afin de minorer une partie du montage d'un dossier de ce type. On me dit qu'il atteint les 300 000 € pour être capable d'aller à ce degré de précision, en termes de somme et d'investissements de la part de ceux qui répondent.

J'ai ensuite eu un certain nombre de questions. Je passe assez vite sur l'intervention de M. PAGANO. Il ne m'en voudra pas, mais demander dans la même intervention plus de tramways, plus de bus, plus rapidement, ainsi que la gratuité en surcroît, cela fait beaucoup. Nous pouvons discuter de tout ou partie de tout cela, mais réclamer tout et gratuit, s'il y arrive, nous nous sommes alors trompés sur le choix du Président. Certains ici se sont aussi trompés sur le choix de leur tête de liste, il y a 6 ans. En effet, il aurait été évidemment souhaitable à ce moment-là que nous fassions une liste unique sans choix pour les électeurs, comme vous semblez le regretter, Mme CAPRON. C'est encore l'option la plus simple.

Je réponds aux élus qui se sont exprimés. J'aurais quand même un mot sur l'ambition écologique. Le choix qui vous est soumis représente 38 000 voyageurs supplémentaires par jour sur notre réseau de transports en commun. Pour être précis, il s'agit de 38 772 utilisateurs. C'est le nombre de voyages à terminaison de la DSP divisé par 365. L'ambition écologique représente + 39 000 voyageurs/jour sur le réseau de transports en commun. Ce n'est pas seulement une question financière. En termes de fréquentation et de trafic, c'est aussi un chiffre beaucoup plus ambitieux que celui d'il y a 6 ans sur la progression du trafic. Mes chers collègues, ce sera mon premier niveau de réponse. Au cours de ce mandat, depuis que je suis Président de notre assemblée, j'ai validé 600 000 € de dépenses supplémentaires en créations de services. Je parle bien de dépenses annuelles.

Dit autrement, cela représente l'équivalent de 120 000 km supplémentaires par rapport au début. Dans

ce contexte, la liste est longue depuis ce que Benoît COCHET citait avec la mise en place d'une ligne expresse de 82 000 km/an, en passant par ce que vous évoquiez, Monsieur le Maire de Trélazé, avec le prolongement de la ligne 2 à la Quantinière et 32 000 km complémentaires. Il y a ainsi eu parfois des ajustements beaucoup plus modestes, mais correspondant à des besoins en kilomètres. Il y a un sujet, c'est que tous les kilomètres ne se valent pas.

Avec Bernard DUPRÉ, j'ai pris la décision d'arrêter certaines lignes. Quand vous avez une ligne comme la ligne 7D Montreuil/Sainte-Gemmes-sur-Loire qui ne fonctionnait que le dimanche, avec la ligne 7D à Montreuil et la 11D à Sainte-Gemmes, nous avons supprimé 32 000 km. Il y avait en moyenne un voyageur/km. C'était bien dans la DSP initiale. À un moment, ces 32 000 km étaient davantage utiles ailleurs. Avec Monsieur le Maire d'Écouflant, nous avons de bonne foi et ensemble testé un service entre Éventard et le bourg d'Écouflant. Je ne l'intègre pas, mais nous avons dépensé une centaine de milliers d'euros dans le fait d'aller tester un dispositif qui s'est révélé contre-productif parce qu'il n'y avait pas assez de gens dans la navette pour que le système fonctionne.

La réflexion ne peut pas se faire uniquement en kilomètres, elle doit se faire en nombre de passagers. Je le dis avec beaucoup de tendresse et de cordialité à Jean-Paul PAVILLON. Si je dois avoir un arrêt de bus pour chaque résidence de 150 étudiants, ce n'est pas une ligne de bus de nuit qu'il faudra mettre en place. Ce sera une infinité d'offres. Il y a 40 000 étudiants et 20 arrêts. Aujourd'hui, je vous laisse faire le décompte de ce qui est la moyenne que nous devons avoir à proximité pour que cela fonctionne.

Si j'étends les lignes, cela veut dire que la durée de trajet finit par démotiver une partie de ceux qui vont dedans. Pourquoi avons-nous fait une ligne expresse du côté de Bouchemaine et que nous avons dépensé de l'argent ? Nous nous rendions compte qu'il n'y avait personne dans les lignes qui s'arrêtaient partout. Quand vous mettez 40 min pour aller de Bouchemaine à la gare, vous avez des gens qui le font en voiture. Le calcul en kilomètre ne peut donc pas être l'alpha et l'oméga de ce qui est souhaitable pour un réseau de transport. La question, c'est : à quel moment sommes-nous capables de participer véritablement à un report modal, d'un point de vue climatique, et non pas mettre des kilomètres pour mettre des kilomètres avec des coûts ? Mes chers collègues, j'entends certaines choses.

J'ai entendu les Maires de Trélazé, des Ponts-de-Cé, de Beaucouzé, de Sainte-Gemmes-sur-Loire et de Montreuil-Juigné. J'ai entendu aussi les interrogations qui m'ont été exprimées en privé. Je veux saluer notamment la longue discussion que j'ai eue avec Dominique BRÉJEON. Il m'a fait part des inquiétudes des habitants de Saint-Barthélemy par rapport à ce qui se lisait dans la presse. Je remercie aussi ceux qui ne se sont pas exprimés ce soir. Ils auraient sans doute pu joindre leur voix au concert de « *Et chez moi, et mon arrêt, et la manière dont cela va se passer* ».

Il y a 3 choses extrêmement simples et 3 engagements précis que je prends ce soir devant vous. Le premier engagement est qu'avant la fin de l'année 2019, et donc avant la fin de notre mandat, nous voterons formellement une délibération prévoyant qu'au début de l'année 2022, au plus tard, un groupe de travail associant l'intégralité des Maires du territoire sera mis en place pour repenser le réseau de transports en amont de 2023. Ce n'est que la transposition de ce qui est écrit noir sur blanc dans la DSP.

Puisque je mesure que la précision des réponses pour modéliser le niveau d'engagement suscite des interrogations telles que « *Mais le contenu est-il engageant ?* », je prends les devants. Je vous dis : « *Ce qui est écrit dans la DSP et qui a été projeté ce soir dit qu'il y aurait renégociation et un examen, commune par commune et à l'échelle globale, y compris pour la stratégie* ». Je reprends ce qu'a dit Marc GOUA. Il me semble avoir parlé de la ligne circulaire et des positionnements en étoile dans cette assemblée il y a quelques années. Nous rebâtirions un système global. Ce soir, le sujet n'est pas « *Combien de kilomètres sur la ligne 2 en 2023 ?* » , « *Quelle desserte de l'IFEPSA en 2023 ?* », ou encore « *Quel est le délégataire avec lequel nous construirons l'offre de 2023* ? », puisqu'elle est stabilisée jusqu'ici.

Mon premier engagement est une délibération qui viendra préciser l'engagement de notre assemblée. En effet, si je me contente de vous le dire ce soir, il y aura des élections dans un an. À l'issue de ces élections, nous n'aurons pas formellement de prise. Même si c'est dans la DSP, je n'aimerais pas que quoi que ce soit puisse prospérer sur ce vide. Pourquoi je ne vous le propose pas ce soir ? Parce que nous attribuons ce soir la délégation et que nous ne refaisons pas le circuit de transports.

Dans un contexte juridique comprenant un cahier des charges, il serait maladroit de présenter le même soir une délibération pour retenir celui qui a gagné sur la base de ce cahier des charges, et de laisser penser ensuite qu'il restera un autre moyen de départager potentiellement les candidats, avec une refonte de l'offre de transports. Je dissocie donc les sujets. Ce soir, nous choisissons un délégataire. Avant la fin de cette année, nous voterons un engagement très clair pour avoir un réexamen du dispositif l'année prochaine, à l'échelle de notre Communauté urbaine et avec l'ensemble des Maires élus.

Je l'assume et je le dis très clairement à ceux qui se sont exprimés par rapport à leur commune : nous avons bien un double niveau d'intérêt. Nous avons un niveau communautaire et un niveau communal. Il n'est pas problématique de le dire de cette façon. Au contraire, c'est la somme de ces intérêts particuliers sur les communes qui doivent aussi être considérés aux côtés de l'intérêt général. Vous êtes ceux qui connaissent le mieux les potentiels que nous avons sur le territoire.

Mon premier engagement est donc une délibération de manière à sanctuariser ce que j'ai dit tout à l'heure sur la refonte du circuit de transports.

Mon deuxième engagement est qu'il n'est pas exclu, et nous n'avons pas besoin d'attendre 2023 pour expérimenter ce qui pourrait augmenter la fréquentation. Nous le faisons tous les ans. Les 600 000 € dont j'ai donné lecture tout à l'heure, ne sont pas une vue de l'esprit. C'est la réalité de ce qui a été décidé.

Quand nous avons mis en place des lignes expresses, quand nous avons modifié des horaires et des arrêts, cela n'a pas fait l'objet de débats pendant des heures au sein de notre assemblée, mais cela a fait l'objet de services supplémentaires. Cela explique aussi pour partie les chiffres de fréquentation que nous avons ce soir. L'expérimentation se poursuit. Elle a vocation à se poursuivre avec un nouveau délégataire, exactement comme c'était le cas par le passé, en particulier en ce qui concerne le TAD (Transport A la Demande) qui prend potentiellement tout son sens.

Enfin, je souhaite que le lauréat de la DSP aille à votre rencontre dans les semaines qui viennent. Il y aura aussi une présentation du lauréat à la prochaine Commission permanente et ensuite à la prochaine Commission Transports – Déplacement - Mobilités, avec la présence d'un représentant de celui que nous désignerons ce soir. Il aura vocation à venir s'exprimer devant vous, même si le contrat n'est pas effectif, pour vous exprimer ses attentes.

Je lui en ai déjà fait part, mais je demanderai à ce délégataire de fournir une fiche par commune qui résume les engagements jusqu'en 2022 et qui aura vocation à servir de base de discussion en vue de 2023. Cela doit permettre de prendre le temps de vous rencontrer avant la fin du mandat pour mesurer ce que sont les schémas et les perspectives de développement de vos communes. Voilà très concrètement les 3 sujets sur lesquels je m'engage ce soir.

Je ne vous demande pas une confiance en blanc. Je vous demande un vote qui a 3 sens :

- Le premier est de départager 2 candidats qui ont monté des dossiers de plusieurs centaines de pages pour répondre à des critères et à des sous-critères. Notre assemblée doit choisir et elle n'est pas mise devant un fait accompli.
- Deuxièmement, je vous demande de valider une délibération qui a une conséquence : si nous attribuons le marché à l'un de ces 2 délégataires, en particulier au moins-disant, nous validons la réalisation de la 2ème et de la 3ème ligne de tramway sans augmentation de fiscalité. Avec le dynamisme de nos bases et en particulier du versement transport, le niveau d'économie que

nous allons réaliser nous permettra d'atteindre les 8 millions d'euros annuels dont nous avons besoin sans augmenter la fiscalité. C'est le deuxième sens du vote de ce soir.

- Enfin, je ne vous demande pas un chèque en blanc. Je vous demande une mesure de soutien extrêmement concrète et tangible à des concitoyens auxquels nous allons redonner du pouvoir d'achat. Je parle effectivement de près de 2 400 usagers du réseau en situation de handicap. Ce n'est pas parce qu'une situation perdure depuis des années que nous devons passer à côté de l'occasion de mettre un terme à cette injustice.

Que vous soyez adeptes des grands soirs climatiques ou des petits pas en matière de pouvoir d'achat, dans les 2 cas, je vous propose d'attribuer le marché au mieux-disant d'un point de vue écologique, avec + 40 000 voyageurs par jour à terminaison.
Je vous propose d'attribuer le marché au moins-disant financier qui nous laisse les marges de manœuvre les plus grandes, y compris pour réinjecter des kilomètres sur le réseau. Un million d'euros d'écart, cela représente 200 000 km qui peuvent être prévus. Mais comme une partie de ces kilomètres génère des usagers, cela représente 300 000 km, déduction faite de la progression des recettes, qu'il est possible de remettre sur le réseau, compte tenu de l'écart entre les deux.
Enfin, je vous demande d'attribuer ce marché en faisant en sorte que, dans la continuité de l'analyse des offres, nous puissions rendre justice à ce qui aura été analysé. Mes chers collègues, je précise que les engagements que j'ai pris tout à l'heure accompagnent la remise de l'offre et les remises d'offres que je vous ai indiquées. Je vais donc maintenant vous appeler à voter la proposition faite par la Commission d'Appel d'Offres dont je porte la parole ce soir. Il s'agit d'attribuer ce marché à RATP Dev.

Dans ces conditions, je demande à ceux qui sont favorables au choix d'un délégataire gagnant sur le critère 1 et sur le critère 2 de bien vouloir lever la ou les mains. Je vous remercie. Je demande à ceux qui sont d'un avis contraire, c'est-à-dire qui votent contre l'attribution à RATP Dev du marché, de bien vouloir lever la ou les mains. Je demande à ceux qui préfèrent s'abstenir de bien vouloir lever la ou les mains. Je vous remercie.
Mes chers collègues, nous en avons terminé avec ce rapport n°7.

DEL-2019-23: Le conseil adopte à l'unanimité des suffrages exprimés

Abstentions: 10, Mme Chadia ARAB, M. Frédéric BEATSE, Mme Silvia CAMARA-TOMBINI, Mme Rachel CAPRON, M. Bruno GOUA, Mme Estelle LEMOINE-MAULNY, M. Gilles MAHE, M. Alain PAGANO, M. Antony TAILLEFAIT, Mme Rose-Marie VERON.

***

Dossier N° 8

Délibération n°: DEL-2019-24

DEPLACEMENTS - Transports urbains

Tramway lignes B et C - Marchés d'ingénierie et de travaux - Avenants - Approbation

Rapporteur : Christophe BÉCHU

EXPOSE

Dans le cadre de la réalisation des lignes B et C du tramway, Angers Loire Métropole a approuvé l'attribution de plusieurs marchés relatifs à la conduite du projet ainsi qu'à la construction des nouvelles infrastructures. Lors du Conseil de communauté du 15 février 2016, les modalités de réalisation du projet de tramway ont été approuvées, validant la mise en service du nouveau réseau tramway en 2022, le démarrage des travaux du pont sur la Maine en 2017 et ceux de la ligne au plus tard en 2019.

Les travaux sont actuellement en cours : ils ont connu pour certains des modifications et ajustements de programme ainsi que des sujétions techniques imprévues.

Afin de prendre en compte ces modalités de réalisation et leur calendrier ainsi que ces modifications de programme et d'ajustements de travaux, il convient d'approuver les avenants correspondants à intervenir avec les entreprises et sociétés concernées.

Le détail des avenants est le suivant :

1- Marchés d'ingénierie

1. Avenant n°2 au mandat de maîtrise d'ouvrage déléguée passé avec ALTER Public

Par délibération du 13 avril 2015, le contrat de mandat de maîtrise d'ouvrage déléguée a été attribué à ALTER Public pour un montant total de 6 100 000 € HT.

Afin de prendre en compte le calendrier de réalisation, un avenant n°1 a été conclu afin de prévoir une période intermédiaire de 8 mois pour finaliser les études et obtenir la déclaration d'utilité publique diminuant ainsi le montant du marché de 543 500 € HT

Il est nécessaire aujourd'hui de prévoir une prorogation des missions du mandataire pour prendre en compte la mise en service à fin 2022 et afin d'intégrer les interfaces avec les projets connexes et notamment ceux de Belle-Beille et Monplaisir, mais aussi certaines opérations d'Imagine Angers, ou de Cœur de Maine.

Il convient de conclure un avenant n° 2 du marché de maîtrise d'ouvrage déléguée ayant pour objet les modifications suivantes :

- La durée du marché en fonction du calendrier validé par la collectivité. Le marché initial était de 74 mois. La nouvelle durée du marché est de 110 mois.
- Le montant du marché : ces modifications entrainent une plus-value de 3 043 500,00 € HT. (soit 2,5 millions d'euros par rapport au marché initial)

2. Avenant n°4 à l'assistance à maîtrise d'ouvrage passé avec le groupement TRANSAMO-IM PROJET

Par délibération du 13 décembre 2012, le marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la réalisation des lignes B et C du tramway a été attribué au groupement d'entreprises TRANSAMO-SARA-IMPROJET, pour un montant total de 6 927 125 € HT

Afin de prendre en compte la mise en service à fin 2022, il est nécessaire de prévoir un avenant n°4 ayant pour objet les modifications suivantes :

- La durée de la phase 3 « Phase travaux » du contrat est revue en fonction du calendrier validé par la collectivité : la phase 3 se terminera le 31 décembre 2022.
- Les dates de la phase 4 « Phase Garantie de parfait achèvement » : la phase 4 démarrera le 1er janvier 2023, au lieu du 1er janvier 2020.
- Le montant du marché : cette modification du calendrier entraine une plus-value de 1 818 392 € HT de la phase 3.

3. Avenant n°2 au marché d'ordonnancement, pilotage et coordination (OPC) passé avec la société SCE

Par délibération du 18 janvier 2016, le marché d'ordonnancement, pilotage et coordination (OPC) général pour la réalisation des lignes B et C du tramway a été attribué à la société SCE pour un montant total de 1 165 041,58€ HT

Afin de préparer au mieux le démarrage des travaux, une mission complémentaire de renforcement de l'organisation des travaux des concessionnaires doit être confiée à l'OPC durant la phase des travaux préparatoires.

Il convient de prendre un avenant n°2 au marché OPC ayant pour objet la modification de son montant. En effet, cette mission complémentaire entraine une plus-value de 39 910,00 € HT. Cette plus-value est calculée sur la base des jours supplémentaires de mobilisation demandés à l'entreprise SCE.

4. Avenant n°2 au marché de maîtrise d'œuvre générale pour la construction de la ligne passé avec la société EGIS RAIL

Par délibération du 14 septembre 2015, le marché de maitrise d'œuvre pour la réalisation des lignes B et C du tramway a été attribué au groupement EGIS RAIL-Sabh pour un montant total de 9 996 320,25 € HT.

Il convient de conclure un avenant n° 2 du marché de maitrise d'œuvre ayant pour objet la modification du montant du marché représentant une plus-value de 398 241,75 € HT par la prise en compte de différentes modifications de programme et notamment :

- Suivi renforcé des concessionnaires pour leurs travaux de dévoiements sur les boulevards du centre-ville
- Place de Farcy : reprise de la conception de l'aménagement,
- Avenue Patton : reprise du projet en lien avec le maintien des infrastructures Orange,
- Boulevard Foch : modifications du projet de voirie devant l'Hôtel de ville,
- Boulevard Ayrault : modification du carrefour avec la rue Talet,
- Place Molière : intégration d'auvents en lien avec la nouvelle station Molière.

2- Marchés de travaux

- Pour les lignes B et C

1. Avenant n°1 au marché de travaux d'espaces verts secteur 2 passé avec le groupement EDELWEISS/HALOPE/CHAUVIRE DIFFUSION/VEGETAL SERVICES /KASTELL

Par délibération du 12 mars 2018, le marché de travaux d'espaces verts – Secteur 2 – a été attribué au groupement EDELWEISS / HALOPE / CHAUVIRE DIFFUSION / VEGETAL SERVICE / KASTELL pour un montant total de 707 188,25 € HT

Compte tenu des contraintes techniques et sécuritaires, les prestations de terrassement des fosses d'arbres, initialement prévues au marché d'aménagement urbain, doivent être transférées au présent marché de travaux d'espaces verts.
Il s'agit de confier au titulaire du marché Espaces Verts (Secteur 2) l'ensemble des travaux liés aux fosses d'arbres (terrassements des fosses et tranchées, pose des drains, remblaiement des fosses et tranchées) afin de minimiser les risques liés à des fouilles ouvertes trop longtemps (dégradations des abords, risques pour les tiers, ...) et d'optimiser l'enchaînement des tâches.
Cette prestation supplémentaire du marché d'espaces verts du secteur 2 sera déduite du marché d'aménagement urbain du secteur 2, objet de l'avenant n° 1 de ce marché ayant donc pour objet :

- d'intégrer des prestations et des prix nouveaux « Terrassements fosses d'arbres »,
- de modifier le montant du marché en conséquence, soit une plus-value de 72 336,75 € HT

2. Avenant n°3 au marché de travaux d'aménagement urbain secteur 2 passé avec le Groupement LUC DURAND/EIFFAGE ROUTE OUEST

Par délibération du 11 juin 2018, le marché de travaux d'aménagement urbain –secteur 2- a été a attribué au groupement LUC DURAND / EIFFAGE ROUTE OUEST pour un montant total de 24 702 215,35 € HT.

Comme indiqué ci-dessus, les prestations de terrassement des fosses d'arbres, initialement prévues au marché d'aménagement urbain, doivent être transférées au marché de travaux d'espaces verts.

L'avenant n° 1 de ce marché a donc pour objet :
- de supprimer les prestations « Terrassements fosses d'arbres » du marché,
- de modifier le montant du marché en conséquence, soit une moins-value de - 77 719,95 € HT

- Pour le pont des Arts et Métiers :

Avenant n°2 au marché de travaux de construction de l'ouvrage d'art de franchissement de la Maine passé avec le Groupement EIFFAGE GENIE CIVIL-EIFFAGE METAL

Par délibération du 12 juin 2017, le marché de travaux pour la construction de l'ouvrage d'art de franchissement de la Maine a été attribué au groupement EIFFAGE GENIE CIVIL – EIFFAGE METAL pour un montant total de 8 595 819,60 € HT.

Il convient de conclure un avenant n° 2 de ce marché ayant pour objet des travaux de confortement du mur existant dans la descente vers le quai Monge coté Place de La Rochefoucauld au droit de la modification de cette descente. Ces travaux de confortement sont liés à l'état de la fondation du mur existant et à la présence d'un bloc béton affleurant. Le coût total de ces travaux modificatifs représente une plus-value de 10 096 € HT

L'ensemble de ces avenants cumulés représente un montant de 5 304 756,55 € HT.

Le total de ces avenants représente environ 2% du projet global du tramway estimé à 245 millions d'euros HT en valeur 2014 et à 270 millions d'euros HT à terminaison en 2022.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,
Vu l'arrêté préfectoral du 20 février 2017 déclarant d'utilité publique le projet tramway de l'agglomération angevine portant sur la lisgne B et son réseau maillé,

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019
Considérant l'avis de la commission Transports - Déplacements - Mobilités du 20 février 2019
Considérant l'avis favorable de la Commission d'Appel d'Offres du 27 juin 2017 et du 14 janvier 2019

DELIBERE

Approuve les avenants à intervenir avec les titulaires des marchés citées ci-dessus,

Autorise le Président ou le Vice-Président à signer l'avenant n°2 relatif au contrat de mandat d'ALTER Public ainsi que tous les documents y afférents.

Autorise ALTER Public, mandataire agissant au nom et pour le compte d'Angers Loire Métropole à signer les autres avenants objets de la présente ainsi que tous les documents y afférents.

Impute les dépenses correspondantes au budget transport de l'exercice 2019 et suivants.

***

Monsieur le Président : En l'absence de Bernard DUPRÉ, il m'appartient de vous présenter le rapport numéro 8.

Mes chers collègues, ce rapport n°8 concerne les avenants aux lignes B et C du tramway. En toute fin d'année ou en tout début d'année prochaine, je pense que j'aurai l'occasion de pouvoir vous faire une présentation consolidée des différents marchés publics que nous avons passés. Il en reste un extrêmement lourd sur le volume global du tramway. Il concerne les livraisons de rames dont nous avons besoin et il pèse à lui seul 60 millions d'euros.

Depuis le début de ce mandat, nous avons eu l'occasion de présenter des plus, de présenter des moins, mais avec des ajustements. Jusqu'à la minute où nous parlons, ils ne sont pas encore consolidés entre eux.

Ce soir, nous avons une série d'avenants, avec d'abord le marché d'ingénierie qui concentre l'essentiel des avenants qui vous sont soumis. Le premier marché concerne la maîtrise d'ouvrage déléguée pour ALTER Public. Cette maîtrise d'ouvrage déléguée a été attribuée dans le cadre d'un contrat le 13 avril 2015.

Elle a été diminuée de 543 000 € quand nous avons pris la décision de retarder la livraison du tramway. Nous avons donc considéré que les équipes mensuelles dont nous avions besoin à l'instant T et pendant la durée projetée étaient moins importantes. Nous devons évidemment le faire sur une période plus longue, ce qui entraîne une augmentation et une plus-value de 3 millions d'euros. C'est-à-

dire que cela représente une plus-value de 2,5 millions d'euros par rapport au budget initial, puisque les -540 000 € tenaient compte du nouveau dimensionnement annuel des équipes, mais pendant une durée plus longue.

L'assistance à la maîtrise d'ouvrage est passée avec le groupement Transamo sur le suivi du projet. Sur un marché de 6 927 125 €, cela entraine une phase 3 qui se terminera le 31 décembre 2022, ainsi qu'une phase sur la garantie de parfait achèvement qui commencera au 1er janvier 2023, et non plus au 1er janvier 2020. Cela entraîne une plus-value de 1 818 000 €. L'avenant n°2 au marché d'OPC (Ordonnancement, Pilotage et Coordination) passé avec la société SCE entraîne une plus-value de 39 910 € au titre du suivi des projets et des travaux préparatoires.

L'avenant n°2 au marché de maîtrise d'œuvre générale pour la construction de la ligne avec la société Egis Rail, d'un montant global de 9 996 320 €, entraîne une plus-value de 398 241 €. Cela concerne aussi la reprise de la conception de l'aménagement de la place de Farcy par rapport à la version initiale. Je vous rappelle que cette phase nous a notamment permis de modifier les impacts sur la végétation sur la place de Farcy, et en particulier le saule pleureur. J'avais eu l'occasion de le dire, mais cette phase a été initiée avant la pétition, puisque les plans étaient déjà prêts à ce moment-là.

Pour l'avenue Patton, nous avons un petit sujet sur le maintien des infrastructures Orange. Je vous rappelle que nous avons à cet endroit les réseaux Orange les plus denses du territoire. Nous avons aussi une modification de projet de voirie devant l'Hôtel de Ville. Elle est liée aux préconisations de l'ABF (Architecte des Bâtiments de France) sur l'absence de Lignes Aériennes de Contact (LAC) dans la perspective du Jardin du Mail et de l'avenue Jeanne d'Arc. Elles avaient été positionnées en phase préalable, de manière régulière et au fur et à mesure des mètres, avec un revêtement particulier au sol, de manière à recréer cette continuité.
Sur le boulevard Ayrault, nous avons une modification de carrefour avec la rue Talet, ainsi que l'intégration d'auvents sur la place Molière. C'est pour une station de mobilité qui doit aller au-delà du tramway, avec en particulier une réflexion intermodale sur le vélo, mais pas seulement.

Concernant les travaux, nous avons des avenants plus modestes, puisque vous avez 2 avenants à lire l'un et l'autre. Nous avons un avenant en plus-value pour les espaces verts et un avenant en moins-value pour l'aménagement urbain, mais ils ont le même objet. Ils portent sur les fosses d'arbres. Au lieu que les fosses soient faites par les équipes d'aménagement, elles seront faites par les équipes d'espaces verts. Cela représente 72 000 € supplémentaires pour les espaces verts et - 77 000 € pour les équipes d'aménagement, en transférant cette charge de l'un à l'autre.

Et puis, un sujet qui concerne le pont sur la Maine, pour lequel nous avons un avenant de 10 000 € lié à une question d'empierrement. Cela concerne les murs.

La somme de ces avenants représente 5 304 756 € HT. Comme cela vous a été dit, cela reste à ce stade dans l'enveloppe globale. Le sujet est d'approuver ces avenants à intervenir avec les titulaires et d'autoriser à la fois le président à signer l'avenant n°2 et ALTER Public à pouvoir signer les autres avenants. La particularité est que nous autorisons les passations d'avenants pour celui qui assure la maîtrise d'ouvrage déléguée. C'est en effet la procédure que nous avons retenue.

Mes chers collègues, je suis à votre disposition pour répondre aux questions. Les questions ont donc été posées au moment du premier dossier. Cela explicitait le fait que l'allongement du calendrier se traduisait par des coûts nouveaux. J'y réponds maintenant. M. BÉATSE, il y a environ 2h, vous m'avez interpellé sur les conséquences de cet avenant. À vrai dire, ma réponse est assez simple. Ce que nous versons sur le suivi de l'allégement du chantier représente moins que ce que nous aurions versé si nous avions d'ores et déjà emprunté la somme correspondant à un calendrier de réalisation du tramway pour l'année 2020 tel que vous l'aviez projeté.

Pour être précis, le montant des intérêts d'emprunts évités sur la période est de 7,6 millions d'euros. Ils sont à comparer à ces 5 millions d'euros. Je ne doute pas que André DESPAGNET aurait préféré

verser 5 millions d'euros de salaires qui restent sur le territoire plutôt que de payer 7,6 millions d'euros d'intérêts aux banques. J'adresse une spéciale dédicace, le temps passant.

Je soumets ce rapport à vos suffrages. Je constate qu'il y a des oppositions dans la droite ligne et dans la cohérence des positions exprimées tout à l'heure. Pour la forme, je demande à ceux qui sont contre de bien vouloir lever la main. Vous n'avez pas d'abstentions ? Je n'en vois pas. Dans ces conditions, il en est ainsi décidé.

DEL-2019-24: Le conseil adopte à la majorité

Contre: 10, Mme Chadia ARAB, M. Frédéric BEATSE, Mme Silvia CAMARA-TOMBINI, Mme Rachel CAPRON, M. Bruno GOUA, Mme Estelle LEMOINE-MAULNY, M. Gilles MAHE, M. Alain PAGANO, M. Antony TAILLEFAIT, Mme Rose-Marie VERON.

***

Dossier N° 9

Délibération n°: DEL-2019-25

DEPLACEMENTS - Transports urbains

Tramway lignes B et C - Mission de contrôle extérieur - Attribution des marchés

Rapporteur : Christophe BÉCHU

EXPOSE

Lors du Conseil de communauté du 15 février 2016, Angers Loire Métropole a engagé la réalisation des lignes B et C du tramway ainsi que son réseau maillé avec pour objectif une mise en service global à fin 2022.

Les travaux de réalisation des lignes B et C doivent faire l'objet d'un contrôle extérieur par des entreprises agréées selon leur nature : topographique, géotechnique, matériaux d'aménagements, bétons (dont pavage), structures métalliques, désamiantage et électrique.

Une consultation a été lancée afin de désigner les entreprises en charge de réaliser ces prestations de contrôle. Cette consultation, passée sous la forme d'une procédure d'appel d'offres ouvert, comportait 4 lots définis selon la nature des contrôles extérieurs :

Désignation	Montant minimum	Montant estimatif	Attributaire
Lot 1 : Contrôle extérieur topographique	1 500 € H.T.	41 183,00 € H.T.	GEOFIT
Lot 2 : Contrôle extérieur géotechnique et des matériaux d'aménagements	1 500 € H.T.	83 275,00 € H.T.	GEOTECH / ATEMAC
Lot 3 : Contrôle extérieur des bétons (dont pavage), structures métalliques et désamiantage	1 500 € H.T.	54 184,00 € H.T.	VERITAS/GINGER CEBTP
Lot 4 : Contrôle extérieur électrique	1 500 € H.T.	47 580,00 € H.T.	VERITAS

Il convient d'autoriser ALTER Public, mandataire agissant au nom et pour le compte d'Angers Loire Métropole à signer ces accords-cadres.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,
Vu l'arrêté préfectoral du 20 février 2017 déclarant d'utilité publique le projet tramway de l'agglomération angevine portant sur la ligne B et son réseau maillé,
Vu la délibération DEL-2015-64 du Conseil de communauté du 13 avril 2015 approuvant le recours à un mandat de maîtrise d'ouvrage avec ALTER Public,
Vu la délibération DEL-2016-27 du Conseil de communauté du 15 février 2016 approuvant les modalités de réalisation de la ligne B du tramway,

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019
Considérant l'avis de la commission Transports - Déplacements - Mobilités du 20 février 2019

DELIBERE

Autorise ALTER Public, mandataire agissant au nom et pour le compte d'Angers Loire Métropole, à signer les accords-cadres avec :

- l'entreprise GEOFIT pour le Lot 1,
- le groupement GEOTECH/ATEMAC pour le Lot 2,
- le groupement VERITAS/GINGER CEBTP pour le Lot 3,
- l'entreprise VERITAS pour le Lot 4.

ainsi que tout avenant de transfert relatif à ces marchés et les avenants ayant pour objet un changement d'indices à la suite de la suppression de ceux-ci.

Impute les dépenses au budget concerné de l'exercice 2019 et suivants.

***

Monsieur le Président : La mission de contrôle extérieur, ce sont les attributions de marchés dans la continuité de la dernière Commission d'Appel d'Offres. Les accords-cadres vous sont proposés. Y a-t-il des questions ? Avez-vous des remarques ? Avez-vous des prises de position ? Je vous demande donc de délibérer sur les attributions. Vous n'avez pas d'oppositions ? Vous n'avez pas d'abstentions ? Il en est ainsi décidé.

DEL-2019-25: Le conseil adopte à l'unanimité

***

Dossier N° 10

Délibération n°: DEL-2019-26

DEPLACEMENTS - Transports urbains

Tramway lignes B et C - Construction des locaux techniques et des sous-stations des futures lignes - Marché de travaux

Rapporteur : Christophe BÉCHU

EXPOSE

Lors du Conseil de communauté du 15 février 2016, Angers Loire Métropole a engagé la réalisation des lignes B et C du tramway ainsi que son réseau maillé avec pour objectif une mise en service global à fin 2022 et un démarrage des travaux avant fin 2019.

Dans ce cadre, des travaux doivent être réalisés pour la construction des locaux techniques et des sous-stations des futures lignes.
Une première série de travaux doit être engagée en 2019 afin d'accueillir des équipements de signalisation ferroviaire sur l'allée François Mitterrand. Les autres travaux sur les sites Technopole, La Barre, Montesquieu, Front de Maine, Montaigne, Dunant et Monplaisir devront être engagés dans une deuxième phase en 2020.

Dans le but de désigner les entreprises susceptibles de mettre en œuvre ces différents travaux, il est nécessaire de lancer deux consultations, une en 2019 pour les travaux de l'allée « Mitterrand » et une 2020 pour les autres sites.

Pour chaque consultation, 4 lots seront à attribuer. L'estimation globale des montants des marchés est de :

- Locaux techniques et sous-station « Mitterrand » : 250 000 € HT
- Autres locaux techniques et sous-stations : 1 650 000 € HT

Il convient d'autoriser ALTER Public, mandataire agissant au nom et pour le compte d'Angers Loire Métropole, à lancer ces procédures de consultation.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,
Vu l'arrêté préfectoral du 20 février 2017 déclarant d'utilité publique le projet tramway de l'agglomération angevine portant sur la ligne B et son réseau maillé,
Vu la délibération DEL 2015-64 du Conseil de communauté du 13 avril 2015 approuvant le recours à un mandat de maîtrise d'ouvrage avec ALTER Public,
Vu la délibération DEL-2016-27 du Conseil de communauté du 15 février 2016 approuvant les modalités de réalisation de la ligne B du tramway,

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019
Considérant l'avis de la commission Transports - Déplacements - Mobilités du 20 février 2019

DELIBERE

Autorise ALTER Public, mandataire agissant au nom et pour le compte d'Angers Loire Métropole :

- A lancer les procédures de consultation des entreprises
- A signer les marchés de travaux à l'issue des consultations dans le respect des enveloppes financières énoncées ci-dessus assortie d'un taux de tolérance de 5% maximum, et tout avenant de transfert relatif à ces marchés ainsi que les avenants ayant pour objet un changement d'indices à la suite de la suppression de ceux-ci.

Impute les dépenses au budget concerné de l'exercice 2019 et suivants.

***

Monsieur le Président : Nous passons à la construction des locaux techniques et des sous-stations pour lesquels nous lançons les marchés de travaux. Nous en sommes au stade de l'estimation. Avez-vous des questions ? Je n'en vois pas. Pas d'opposition. Pas d'abstention.

DEL-2019-26: Le conseil adopte à l'unanimité

***

Dossier N° 11

Délibération n°: DEL-2019-27

PILOTAGE MUTUALISE DES POLITIQUES PUBLIQUES - Achat - Commande publique

Contribution au recyclage des papiers - Eco-contribution CITEO 2019 pour les tonnages émis en 2018.

Rapporteur : Christophe BÉCHU

EXPOSE

Angers Loire Métropole est depuis 2012 adhérente à CITEO, éco-organisme agréé par les pouvoirs publics.

CITEO est habilitée à percevoir des contributions et à verser des aides pour soutenir les Collectivités dans leurs projets de traitement des déchets. Elle fait le lien entre tous les acteurs (émetteurs, Collectivités, trieurs et recycleurs) pour améliorer la filière et créer une économie circulaire où les papiers d'aujourd'hui sont une ressource pour demain.

Toutes les entités visées par l'article L 541-10-1 du Code de l'Environnement, émettant plus de 5 tonnes de papier par an, doivent s'acquitter auprès de CITEO d'une éco contribution de base fixée, pour les papiers diffusés en 2018, à 67 € HT la tonne.

En 2018, Angers Loire Métropole a émis 7,547 tonnes de papier soumis à déclaration.

Sur ce tonnage, un barème éco-différencié a été appliqué. Il est articulé autour des éléments suivants :

- Fibre : un bonus de 10% pour les papiers contenant majoritairement des fibres recyclées ou un malus de 5% pour les papiers non recyclés et non issus de forêts gérées durablement ;
- Recyclabilité : malus de 5% par élément perturbateur du recyclage.

L'impact des bonus/malus après déclaration conduit pour Angers Loire Métropole à une éco contribution à la tonne de 66,99 € HT. Le montant de l'éco contribution pour 2019 est donc de 505,57 € HT.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,
Vu le Code de l'Environnement, article L541-10-1

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019

DELIBERE

Confirme l'engagement d'Angers Loire Métropole en faveur de l'environnement par le paiement de l'éco contribution 2019 de 505,54 € HT.

Impute les dépenses au budget concerné de l'exercice 2019 et suivants.

***

Monsieur le Président : Il s'agit de l'éco-contribution CITEO 2019 pour les tonnages émis en 2018 et la contribution au recyclage des papiers, à hauteur de 505,54 €. Nous sommes sur des montants un peu différents des précédents rapports. Néanmoins, il faut le passer. Pas d'opposition. Pas d'abstention.

DEL-2019-27: Le conseil adopte à l'unanimité

***

Dossier N° 12

Délibération n°: DEL-2019-28

URBANISME, LOGEMENT ET AMENAGEMENT URBAIN - Aménagement urbain

PLUi - Plan Local d'Urbanisme intercommunal - Modification n° 2 - Approbation

Rapporteur : Daniel DIMICOLI

EXPOSE

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) a été approuvé par délibération du 13 février 2017.

Par délibération du 11 juin 2018, le Conseil de Communauté d'Angers Loire Métropole a engagé la procédure de modification n° 2 du PLUi.

Lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 29 octobre 2018 au 30 novembre 2018 inclus, 9 permanences se sont tenues et une quarantaine de personnes sont venues à la rencontre de la Commission d'Enquête générant 32 observations et 2 pétitions, lesquelles portaient sur les points d'évolution n° 5 (adaptation de l'OAP Belle-Beille à Angers au Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain) et n° 15 (création d'un emplacement réservé pour l'extension du parc de la Résidence du Cénacle à Saint-Barthélemy-d'Anjou).

La Commission d'Enquête a remis son rapport et ses conclusions le 3 janvier 2019 en reprenant chaque point de modification. Le projet de modification n° 2 a fait l'objet d'un avis favorable assorti des trois réserves suivantes :

- S'agissant de la réduction d'emplacements réservés à Longuenée-en-Anjou, commune déléguée de la Meignanne (point 10) : reconsidérer le projet d'emplacement réservé afin de mieux protéger le patrimoine bâti du four à chaux de constructions voisines inappropriées, éviter des inégalités apparentes entre riverains et par ailleurs confirmer le zonage UA ;
- S'agissant de la création d'un emplacement réservé pour l'extension du parc de l'Europe à Saint-Barthélemy-d'Anjou (point 15) : différer le projet afin que la concertation et la négociation s'ouvrent pour dégager une solution respectant les intérêts privés tout en permettant l'intérêt général ;
- S'agissant de la création d'un secteur An permettant l'accueil de gens du voyage à Saint-Lambert-la-Potherie (point 16) : différer le projet afin qu'ALM poursuive la réflexion pour dégager une autre solution dont le coût ramené au nombre de bénéficiaires ponctuels ou permanents soit plus avantageux pour les deniers publics.

Sur ces trois réserves, il convient d'indiquer que :

- S'agissant de la réduction d'emplacements réservés à Longuenée-en-Anjou, comme déléguée de la Meignanne (point 10) :

  L'objectif de la commune est bien de mettre en valeur ce site historique de la Meignanne en tant que parc urbain et de permettre la suppression du hangar actuellement en place. Les enjeux pour l'aménagement de ce site reposent sur la qualité paysagère du plan d'eau. La parcelle AA 178 est enclavée entre la rue Henri Brisset et la colline résiduelle de l'exploitation des fours à chaux. L'intérêt du site ne porte pas sur cette parcelle, mais bien de l'autre côté de la colline, offrant des vues intéressantes sur le plan d'eau.

  La collectivité souhaite permettre la construction de logements pour assurer la suppression du hangar, en veillant tout particulièrement à leur bonne intégration à l'environnement. Cette notion d'intégration paysagère des nouvelles constructions est d'ailleurs déjà très encadrée par

les différents articles du règlement écrit du PLUi, en particulier les dispositions relatives aux caractéristiques architecturale, urbaine et paysagère. Par ailleurs, ces futures constructions répondront tout à fait à l'objectif de renouvellement urbain du PLUi, afin de limiter au maximum la consommation de terres agricoles et naturelles. Le choix d'appliquer un zonage UC sur cette parcelle s'explique par la volonté d'être en cohérence et en continuité avec le zonage existant de l'autre côté de la rue Henri Brisset. En résumé, la réalisation de maisons sur cette parcelle ne remet pas en cause la valorisation du secteur des fours à chaux mais permet au contraire un urbanisme fin entre zone habitée et parc urbain.

- S'agissant de la création d'un emplacement réservé pour l'extension du parc de l'Europe à Saint-Barthélemy-d'Anjou (point 15) :

  L'extension du parc de l'Europe présente un intérêt général, souligné par la Commission d'enquête : il s'agit du renforcement du Parc de l'Europe comme lieu de vie pour les habitants, espace d'articulation et de connexion des quartiers et espace de nature en ville de qualité paysagère et support de biodiversité. Ces objectifs répondent aux critères fixés par l'article L.152-41 du Code de l'Urbanisme. Pour ce faire, la création de l'emplacement réservé SBA20 sur partie de la parcelle AM535 a pour objet de préserver l'espace concerné et de permettre à terme la mise en œuvre du projet. Concertation et négociation seront poursuivies : L'aménagement du Parc de l'Europe fait l'objet d'une étude confiée par la commune de Saint-Barthélemy-d'Anjou à un bureau de maîtrise d'œuvre. Cette étude sera conduite à partir de février 2019 et se déroulera de manière concertée avec l'ensemble des riverains du Parc, et donc également le syndic de copropriété directement concerné par cette emprise.

- S'agissant de la création d'un secteur An permettant l'accueil de gens du voyage à Saint-Lambert-la-Potherie (point 16) : L'accueil de ces groupes est actuellement réalisé au sein de la zone d'activités en cours de commercialisation. La pérennité de l'accueil n'étant pas assurée, la commune a engagé depuis 2015 une réflexion qui a abouti à la désignation de ce terrain en propriété foncière publique. En effet, le site peut paraître onéreux à aménager car éloigné des réseaux. C'est en général souvent le cas pour ce type de projet où il est recherché justement un certain éloignement des espaces déjà bâtis. Par ailleurs, ce site bien desservi par la voirie ne nécessite pas de gros aménagement pour le flux de caravanes.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L.5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L.5215-1 et suivants,
Vu le Code de l'Urbanisme et notamment les articles L.101-1 et suivants, L.153-36 à L.153-44, R.153-20 et R.153-21,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,
Vu la délibération DEL-2017-17 du Conseil de Communauté du 13 février 2017 portant approbation du Plan Local d'Urbanisme intercommunal,
Vu la délibération DEL-2018-136 du Conseil de Communauté du 11 juin 2018 justifiant l'utilité de l'ouverture à l'urbanisation du secteur de l'Ortier Ouest à Soucelles,

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019
Considérant l'avis de la commission Aménagement et développement durables des territoires du 19 février 2019

DELIBERE

Approuve le projet de modification n° 2 telle que défini ci-dessus et annexé à la présente délibération.
Autorise le Président ou le Vice-Président délégué à signer tous les actes en vue de rendre exécutoire cette modification.

La présente délibération fera l'objet d'un affichage durant un mois au siège d'Angers Loire Métropole et dans les mairies des communes membres d'Angers Loire Métropole couvertes par le Plan Local d'Urbanisme intercommunal.

Un avis (résumé de la présente délibération) sera inséré dans les journaux « Ouest-France » et « Le Courrier de L'Ouest ».

Chacune de ces formalités de publicité mentionnera le ou les lieux où le dossier peut être consulté.
La présente délibération sera exécutoire à compter de sa réception en Préfecture et de l'accomplissement de la dernière des mesures de publicité.

La délibération et le dossier de modification n° 2 du Plan Local d'Urbanisme intercommunal approuvé seront tenus à la disposition du public au siège d'Angers Loire Métropole, en Préfecture de Maine-et-Loire et en mairie des communes membres d'Angers Loire Métropole couvertes par le Plan Local d'Urbanisme intercommunal.

***

Daniel DIMICOLI : Monsieur le Président, mes chers collègues, nous sommes ici dans le cadre de la commission d'enquête qui a remis son rapport et ses conclusions le 3 janvier 2019 en reprenant chaque point de modification.

Nous avons un projet de modification qui a fait l'objet d'un avis favorable assorti de 3 réserves. L'une concerne la commune de Longuenée-en-Anjou, l'autre concerne la commune de Saint-Barthélemy-d'Anjou, et la troisième porte sur la commune de Saint-Lambert-la-Potherie. Je ne sais pas si je dois détailler ces réserves, Monsieur le Président.

Monsieur le Président : Monsieur le Vice-Président, vous les détaillerez uniquement s'il y a des questions.

Daniel DIMICOLI : Je précise quand même que nous répondons intégralement à ces réserves dans le corps de la délibération. Nous vous proposons donc d'approuver le projet de modification n°2 tel que cela figure dans la délibération.

Monsieur le Président : Mes chers collègues, avez-vous des questions ? Je passe la parole à Agnès TINCHON.

Agnès TINCHON : Je n'ai pas de question. J'ai juste une explication de vote, puisque je porte le pouvoir de Mme RAIMBAULT et qu'elle m'a demandé de s'abstenir sur cette délibération. Mais en ce qui me concerne, je voterai pour.

Monsieur le Président : Pour être certain de bien comprendre : vous portez le pouvoir d'un élu d'opposition de votre commune qui a préféré vous confier son pouvoir ? Cela me donne des idées. Le jour où j'aurai le pouvoir d'Alain PAGANO, je saurai quoi en faire. Très bien. Mes chers collègues, nous passons au vote, étant entendu que Mme RAIMBAULT s'abstient. Pas d'oppositions ? Pas d'abstentions ? Il en est ainsi décidé.

DEL-2019-28: Le conseil adopte à l'unanimité des suffrages exprimés

Abstention: 1, Mme Isabelle RAIMBAULT.

***

Dossier N° 13

Délibération n°: DEL-2019-29

URBANISME, LOGEMENT ET AMENAGEMENT URBAIN - Aménagement urbain

Angers - Site Patrimonial Remarquable - Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV)

Rapporteur : Daniel DIMICOLI

EXPOSE

Par arrêté en date du 31 janvier 2019, le Ministre de la Culture a classé une partie du territoire de la commune d'Angers au titre des Sites Patrimoniaux Remarquables (SPR), mettant ainsi pour la première fois en œuvre, à l'échelle nationale, ce nouvel outil de protection patrimoniale.

Désormais, la mise en œuvre de l'outil SPR entre dans une deuxième phase, à savoir la délimitation des règles applicables au sein de son périmètre. A cet effet, le SPR peut être couvert en tout ou partie par un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV), document qui, une fois approuvé, se substitue au Plan Local d'Urbanisme (PLU) sur le périmètre qu'il couvre.

La réalisation du PSMV a pour ambition de valoriser la création urbaine et architecturale et à en encourager la continuité à travers un document porteur de projets en harmonie avec le patrimoine.

La procédure d'élaboration du PSMV est conduite conjointement par le préfet et par le président de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) compétent en matière de PLU. Le Préfet peut, par arrêté, confier l'élaboration du PSMV à l'autorité compétente en matière de PLU qui en fait la demande.

Le PSMV est mis à l'étude par arrêté du Préfet sur proposition (ou après accord) de l'organe délibérant de l'autorité compétente en matière de PLU.

Angers Loire Métropole affirme :

- d'une part, qu'elle souhaite qu'une partie du périmètre du SPR soit couverte par un PSMV sur le cœur du centre historique d'Angers ;
- d'autre part, qu'elle souhaite se voir confier par le Préfet, l'élaboration du PSMV tout en comptant sur l'assistance technique et financière de l'Etat (financement 50% Etat / 50% ALM).

Par ailleurs, le découpage du SPR englobe une grande partie des abords des 80 monuments historiques du centre-ville. L'élaboration du PSMV sera l'occasion de modifier les périmètres délimités des abords des monuments historiques afin de les mettre en cohérence avec le périmètre du SPR de sorte de simplifier le régime des autorisations d'urbanisme en limitant le contrôle renforcé des autorisations d'urbanisme aux secteurs à enjeux patrimoniaux.

Par ailleurs, afin de réaliser un PSMV de qualité, une étude préparatoire de données topographiques altimétriques est nécessaire. Elle consiste en la réalisation d'une campagne de relevés permettant de compléter l'état de la connaissance sur le périmètre proposé du PSVM qui s'étendrait sur 206 hectares environ. A partir d'une orthophotographie à haute résolution, cette étude porte sur la définition de côtes altimétriques du sol, du bâti (égout et faitage), emprise au sol des bâtiments (contours du bâti, distinction des différents volumes, matérialisation des passages, cours, jardins et entrées), arbres, murs de clôtures, tracés des toitures.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, L5211-1 et suivants,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, L5215-1 et suivants,
Vu le Code du Patrimoine, et notamment son article L.621-31,
Vu le Code de l'Urbanisme, et notamment ses articles L.313-1, R.313-7 et suivants,
Vu l'arrêté du Ministre de la Culture en date du 31 janvier 2019 publié au Journal Officiel du 6 février 2019 (JORF n° 0031),

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019
Considérant l'avis de la commission Aménagement et développement durables des territoires du 19 février 2019

DELIBERE

Demande la mise à l'étude d'un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) sur le périmètre proposé en annexe.

Demande au Préfet de lui confier l'élaboration du PSMV tout en comptant sur l'assistance technique et financière de l'Etat, la participation financière de ce dernier s'élevant à 50% du montant total de l'étude.

Indique que l'élaboration du PSMV sera l'occasion pour Angers Loire Métropole de proposer au Préfet une modification des périmètres délimités des abords des monuments historiques sur le centre-ville d'Angers.

Décide d'engager une étude préparatoire de données topographiques altimétriques qui est rendue nécessaire par l'élaboration du PSMV.

Impute les dépenses au budget concerné de l'exercice 2019 et suivants.

***

Daniel DIMICOLI : Le SPR (Site Patrimonial Remarquable) est dans le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV). Je vous rappelle qu'il y a 2 périmètres dans le SPR. Il y a un périmètre général à l'intérieur duquel se trouve le PSMV.

C'est pour la délimitation de ce périmètre et pour la procédure de recensement à l'intérieur de ce périmètre que nous demandons d'autoriser Angers Loire Métropole à demander à l'État et au préfet la maîtrise d'ouvrage de cette opération.

Par ailleurs, nous demandons de lancer une étude préparatoire de données topographiques dans cette démarche. Le coût de l'ensemble sera financé à hauteur de 50 % par l'État et à hauteur de 50 % par Angers Loire Métropole. Il faut savoir qu'il y a également une demande de modification d'une partie des abords des monuments historiques du centre-ville, dans la mesure où ces monuments patrimoniaux seront intégrés dans le périmètre du PSMV. C'est l'avis de l'ABF (Architecte des Bâtiments de France). Monsieur le Président, voilà ce que je vous propose.

Monsieur le Président : Mes chers collègues, avez-vous des questions ? Je n'en vois pas. Je soumets ce rapport à vos suffrages. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? Il en est ainsi décidé.

DEL-2019-29: Le conseil adopte à l'unanimité

***

Dossier N° 14

Délibération n°: DEL-2019-30

URBANISME, LOGEMENT ET AMENAGEMENT URBAIN - Habitat Logement

NPNRU - Quartiers Monplaisir et Belle-Beille - Convention pluri annuelle ANRU - Approbation

Rapporteur : Daniel DIMICOLI

EXPOSE

Le NPNRU (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain) a pour objectif notamment de :

- Rechercher un équilibre social des territoires par une meilleure répartition et diversification de l'offre d'habitat à l'échelle de l'agglomération et une meilleure mixité sociale de chacun des deux quartiers.
- Une plus grande mise en cohérence des politiques publiques de proximité en faveur de l'emploi.
- Une démarche d'Eco Quartier pour un développement durable de Belle-Beille comme de Monplaisir.
- La réalisation d'infrastructures de transports permettant le développement d'une offre de services améliorant la mobilité des habitants et usagers de ces deux quartiers.
- Conduire de façon partenariale et partagée des programmes de restructuration profonde des équipements sportifs et d'enseignement en faveur d'une meilleure réussite éducative.

Dans le cadre d'un partenariat, Angers Loire Métropole est le porteur de projet NPNRU des quartiers Monplaisir et Belle-Beille et assure ainsi la conduite de projet, le pilotage et la coordination nécessaires à la mise en œuvre des programmes dans le cadre de dispositifs de concertation et de co-construction opérationnels, conduit l'évaluation en continu et selon un rythme adaptés sous formes de points d'étapes.

Angers Loire Métropole est le garant de la qualité de la mise en œuvre des opérations conduites sous maîtrise d'ouvrage :

- des trois bailleurs sociaux ALH, Immobilière Podeliha et Soclova pour la démolition et reconstitution à l'échelle de l'agglomération de 991 logements, la réhabilitation de 2788 logements, la résidentialisation de 2015 logements,
- d'ALTER Public au titre de concessions d'aménagement et des futures ZAC de Belle Beille et de Monplaisir pour l'aménagement des espaces publics actuels et futurs suite à remaniement foncier rendu possible par la démolition de patrimoines locatifs sociaux ou d'équipements obsolètes,
- d'ALTER Public pour la démolition et reconstruction des deux centres commerciaux Beaussier et Europe,
- des opérateurs constructeurs de logements en accession à la propriété libre ou sociale
- de la Ville d'Angers redéployant un ensemble d'équipements de la petite enfance, scolaires et sportifs, culturels ou ludiques, qu'ils soient cofinancés par l'Agence ou par d'autres dispositifs,
- de la Région et du Département de Maine-et-Loire au titre d'une restructuration de la cité scolaire Lurçat Mounier en dialogue avec le projet urbain de la place de l'Europe remaniée.

Le projet urbain « Monplaisir réinvente sa place dans la ville » vise à mieux intégrer le quartier à la ville, revitaliser son centre de quartier, mener un ensemble d'aménagements convergents vers la centralité pour la renforcer, structurer ses façades urbaines, développer des programmes immobiliers

dans une logique d'habiter les parcs tout en redéployant les espaces verts de façon structurante, construire un habitat qui propose une offre nouvelle attractive à Monplaisir.

La « rénovation verte du Grand Belle Beille » recherche pour sa part à mieux intégrer le quartier dans son environnement, que ce soit le Campus Technopole ou les espaces boisés des rives de l'Etang Saint-Nicolas. Cette recherche d'intégration favorisera sur le plan social le développement économique et de l'emploi.

Le redéploiement des polarités Beaussier et Tati renforceront cet objectif de cohérence territoriale, les programmes de démolition, de diversification de l'habitat et de réhabilitation des patrimoines sociaux conservés permettant au Vieux Belle Beille de redevenir attractif.

La convention partenariale pluriannuelle décrit de façon exhaustive les programmes, les modalités administratives et financières de leur mise en œuvre, les volumes de crédits ANRU- Action Logements Services réservés estimés à 99 955 699 €, au titre de

- subventions Anru à hauteur de 70 559 727 €
- droits à prêts bonifiés Action Logement Services pour 29 395 972 €

Viennent en sus :

- le fonds FEDER de l'Union Européenne pour 4 509 200 €,
- un montant de subventions Caisse des Dépôts et Consignations pour 127 143 €,
- une enveloppe de prêts CDC réservée à hauteur de 130 millions €.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,
Vu l'arrêté ministériel du 29 avril 2015 définissant les quartiers de Belle Beille et de Monplaisir comme quartiers d'intérêt national au titre des « quartiers politique de la ville »

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019,
Considérant l'avis de la commission Aménagement et développement durables des territoires du 19 février 2019,
Considérant l'avis de la commission Solidarités du 28 février 2019

DELIBERE

Approuve la convention partenariale pluri annuelle ANRU des projets de renouvellement urbain cofinancés par l'ANRU dans le cadre du NPNRU de Belle Beille et de Monplaisir.

Autorise le Président ou le Vice-Président délégué à signer la convention partenariale pluri-annuelle ANRU.

Impute les dépenses au budget concerné de l'exercice 2019 et suivants.

***

Daniel DIMICOLI : Il s'agit de la convention pluriannuelle passée avec l'ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation urbaine) dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU). Cela concerne les quartiers de Monplaisir et de Belle-Beille.

Vous avez les objectifs du NPRU :

- rechercher l'équilibre social des territoires ;
- une plus grande mise en cohérence des politiques publiques de proximité en faveur de

- une plus grande mise en cohérence des politiques publiques de proximité en faveur de l'emploi ;
- des démarches d'écoquartiers pour un développement durable de Belle-Beille comme de Monplaisir ;
- la réalisation d'infrastructures de transports permettant le développement d'une offre de services améliorant la mobilité des habitants et des usagers de ces deux quartiers ;
- ainsi que de conduire de façon partenariale et partagée des programmes de restructuration profonde des équipements sportifs et d'enseignement en faveur d'une meilleure réussite éducative.

C'est vraiment un programme extrêmement important et complet. Angers Loire Métropole est donc le porteur de ce projet NPRU de ces 2 quartiers et assure la conduite du projet, le pilotage et la coordination nécessaire à la mise en œuvre des programmes dans le cadre de dispositifs de concertation et de construction opérationnelle. C'est demandé par la loi.

Angers Loire Métropole est le garant de la qualité et de la mise en œuvre de ces opérations conduites sous maîtrise d'ouvrage des trois bailleurs sociaux : Angers Loire Habitat, Immobilière Podeliha et la SOCLOVA. Cela concerne la démolition et la reconstitution à l'échelle de l'agglomération de 991 logements, la réhabilitation de 2 788 logements et la résidentialisation de 2 015 logements.

La Communauté urbaine est garant d'ALTER Public au titre de concessions d'aménagement des futures ZAC de Belle-Beille et de Monplaisir et d'ALTER Public pour la démolition et la reconstruction de deux centres commerciaux Beaussier/Europe. Ce sont des opérations importantes qui vont démarrer. Angers Loire Métropole est garant des opérateurs constructeurs de logements en accession à la propriété libre ou sociale ; de la Ville d'Angers pour redéployer un ensemble d'équipements de la petite enfance scolaire et sportive, culturelle ou ludique, qu'ils soient cofinancés par l'agence ou par d'autres dispositifs ; de la Région et du Département de Maine-et-Loire, au titre d'une restructuration de la cité scolaire du lycée Mounier, en dialogue avec le projet urbain de la place de l'Europe remaniée.

Dans ce contexte, cette convention partenariale décrit de façon exhaustive les programmes, les modalités administratives et financières de leur mise en œuvre et les volumes de crédits ANRU, Action Logement Services Réservés.

L'estimation s'élève à 99 955 699 € au titre de subventions ANRU à hauteur de 70 559 727 € ; de droits à prêts bonifiés Action Logement Services pour 29 395 972 € ; au titre du fonds FEDER de l'Union Européenne pour 4 509 200 € ; au titre d'un montant de subventions Caisse des Dépôts et de Consignations (CDC) pour 127 143 € ; et d'une enveloppe de prêts CDC réservée à hauteur de 130 millions d'euros. Je rappelle que cette opération doit normalement se terminer en 2023 pour la consommation de ces financements. Nous vous demandons donc d'approuver la convention partenariale. Je vous rappelle que nous avions procédé à une signature à la Mairie d'Angers avec tous les partenaires. C'était une signature liée à la présentation du projet.

Nous arrivons ici à la signature officielle de cette convention auprès de l'ANRU, de ces projets de renouvellement urbain cofinancés par l'ANRU dans le cadre du NPRU de Belle-Beille et de Monplaisir. Nous vous demandons donc d'autoriser le Président à signer cette convention partenariale pluriannuelle ANRU. C'est un projet sur le territoire extrêmement important qui va transformer sensiblement le périmètre et le paysage de ces deux territoires.

Monsieur le Président : Mes chers collègues, avez-vous des questions ? La parole est à Jean-Pierre BERNHEIM.

Jean-Pierre BERNHEIM : Je voudrais simplement savoir ce que je vote. Qu'est-ce que la

résidentialisation d'un logement ?

Monsieur le Président : La résidentialisation est une opération qui consiste à améliorer le confort que les habitants auront dans un logement. Dans un certain nombre de cas, cela passe par la privatisation de parties publiques situées aux abords immédiats de cet espace. Je vais vous donner trois exemples et vous irez voir. Je vous invite à aller du côté de la Baraterie, où il y a eu une opération de résidentialisation conduite sur un espace de ce type. Je vous invite à aller en face du parc de la Garenne où une opération de résidentialisation et de changement d'adressage a été conduite par Angers Loire Habitat.

La première opération était une opération Podeliha. La deuxième est une opération Angers Loire Habitat où nous avons retourné les logements en face de l'entrée du parc de la Garenne. La troisième opération de résidentialisation est la SOCLOVA. Si vous connaissez son Président, il vous la suggérera. J'ai déjà cité deux des principaux offices HLM. Il serait souhaitable que ce troisième office, qui conduit beaucoup d'opérations de ce type, puisse vous montrer une opération de ce type. Très concrètement, nous travaillons avec les bailleurs pour améliorer les abords immédiats et intégrer ce que nous appelons les contraintes de gestion urbaine de proximité. Ces dernières nous amènent souvent à poser des clôtures, à réaliser des chemins piétons ou à repenser une partie des espaces publics, des stationnements pour vélos, etc...

Mes chers collègues, vous n'avez pas d'autres questions à ce stade ? Je vous propose que nous passions au vote. Vous savez que ce rapport a fait l'objet de nombreux échanges. Il s'agit simplement de l'officialisation définitive sur des montants rigoureusement identiques à ceux qui avaient été annoncés devant nos assemblées au cours de ces derniers mois. Pour la forme, je vais néanmoins vous demander de bien vouloir lever la main pour approuver cette convention à signer avec l'ANRU et ces montants de près de 100 millions d'euros. Je vous remercie pour cette unanimité.

DEL-2019-30: Le conseil adopte à l'unanimité

***

Dossier N° 15

Délibération n°: DEL-2019-31

CYCLE DE L'EAU - Pilotage de la politique

Eau et Assainissement : Révision des redevances et des tarifs au 1er avril 2019.

Rapporteur : Laurent DAMOUR

EXPOSE

Dans le cadre de la préparation du budget 2019, Angers Loire Métropole a procédé à l'étude de la révision des redevances et tarifs des budgets annexes Eau et Assainissement.

Il est proposé dans le cadre de cette délibération :

1- D'approuver les éléments de la facture de consommation d'eau :
   - Niveau des redevances eau et assainissement d'Angers Loire Métropole,
   - Montant de la partie fixe (abonnement au service de l'eau),
   - Prendre acte du montant des redevances de l'Agence de l'Eau Loire-Bretagne,

2- D'approuver le tarif des autres prestations effectuées par Angers Loire Métropole et fixer le montant des pénalités.

oOo

1 - Eléments composant la facture de consommation d'eau (cf. référence type Insee)

Les travaux d'actualisation tarifaire se sont appuyés sur l'étude prospective conduite en début de mandat visant à mesurer les moyens nécessaires pour garantir une politique volontariste en matière de gestion patrimoniale des équipements et réseaux d'eau et d'assainissement.

La feuille de route qui en découle fixe le cap des évolutions tarifaires sur la période 2015/2020, en tenant compte des priorités suivantes :

- les enjeux sanitaires et environnementaux ;
- le respect des obligations réglementaires ;
- la recherche de la meilleure adéquation entre les besoins de renouvellement des installations et des capacités de financement ;
- l'appréhension du contexte économique.

Les objectifs ont été définis comme suit :

- maîtriser l'évolution du prix de l'eau tout en répondant aux obligations à court et moyen terme ;
- assurer un niveau d'équipement correspondant aux besoins et notamment en matière de renouvellement des réseaux d'eau potable et d'eaux usées :
  - ❖ pour une production et une distribution d'eau en quantité et en qualité irréprochables ;
  - ❖ pour préserver l'environnement et garantir la qualité du milieu naturel.
- maîtriser les charges de fonctionnement ; les ressources nouvelles dégagées devant prioritairement bénéficier à la section d'investissement grâce à une épargne suffisante (autofinancement + amortissements) excluant le recours à l'emprunt pour les opérations classiques de renouvellement.

La volonté de renouveler année après année et de façon constante et régulière des équipements s'exprime avec le souci de ne pas reporter sur les générations futures la charge de l'entretien du

patrimoine. Cette politique voit sa traduction au travers des inscriptions des opérations au sein du Programme Pluriannuel des Investissements (PPI).

La logique des budgets annexes veut que la garantie d'un rythme soutenu des investissements de renouvellement passe par l'autofinancement, obtenu par une progression contrôlée des redevances et conforté par une maîtrise des charges de fonctionnement.

L'emprunt a en effet vocation à ne financer que les projets de très grande importance qui dépassent la notion de gestion patrimoniale.

La modélisation des hypothèses de travail et des objectifs à atteindre a permis de déterminer les enveloppes cibles annuelles nécessaires pour répondre au niveau de renouvellement attendu ainsi que l'évolution de la facture d'eau type Insee (à savoir une base de consommation de 120m^3 pour une famille de 4 personnes).

Pour 2019, ce sont plus de 25 millions d'euros qu'il est prévu d'investir à partir des deux budgets annexes Eau et Assainissement, dont environ 10 millions d'euros consacrés au renouvellement des canalisations. (hors schémas directeurs, prélocation/sectorisation et travaux de réparation/maintenance).

La tarification 2019 s'appuie sur les lignes directrices ainsi tracées, tout en tenant compte du contexte et de l'évolution des données initiales d'entrée.

➔**Redevances de l'Agence de l'Eau Loire-Bretagne :**

Angers Loire Métropole perçoit pour le compte de l'Agence de l'Eau, la redevance pollution, impactant le budget de l'Eau, et la redevance pour la modernisation des réseaux de collecte, impactant le budget de l'assainissement. Elle n'en maîtrise pas le montant.

L'Agence de l'Eau, dans le cadre de l'adoption en octobre 2018 de son 11ième programme pour 2019-2024, a fixé le niveau de ses redevances à :

- 0,30 € HT/m^3 pour la redevance pollution (zone majorée, part eau potable),
- 0,15 € HT/m^3 pour la redevance de modernisation des réseaux de collecte (part assainissement).

La redevance de modernisation des réseaux de collecte baisse donc de 3 centimes par rapport à 2018.

A noter que la date d'effet des tarifs fixés par l'Agence de l'Eau est le 1er janvier de chaque année.

➔**Redevances d'Angers Loire Métropole (eau et assainissement) et partie fixe :**

Compte tenu de ce qui précède et conformément aux projections réalisées, il est proposé de fixer au 1er avril 2019, le montant hors taxes de :

- la redevance **eau potable** (pour 1m^3) à **1,15 €/m^3, soit +0,05 €**.
- la redevance **assainissement** (pour 1m^3) à **1,43 €/m^3, soit +0,04 €**.
- la **partie fixe** (abonnement) à **38,10 €, soit + 0,50 €**.

Compte tenu de la baisse du niveau général des redevances de l'Agence de l'Eau, il est proposé de flécher cette marge de manœuvre vers la redevance Eau.

La prospective financière enrichie par les résultats du schéma directeur Eau permettent en effet d'identifier des enjeux financiers importants à moyens termes sur le budget de l'eau (sécurisation de la distribution en sortie d'usine, alimentation Bohalle/Daguenière, travaux d'entretien de l'usine de production, renforcement réseau ceinture Ouest, travaux sur les équipements de stockage, fin du

chantier tramway, impact de la classification en opérateur d'importance vitale,...) qui justifient un effort particulier sur le budget de l'Eau.

Au global, l'engagement pris dans le cadre de la feuille de route tarifaire reste tenu avec une évolution inférieure à 2% d'augmentation (soit +1,93% sur la facture d'eau TTC type INSEE 120 m³ pour un abonné à l'eau et à l'assainissement collectif).

oOo

Résumé des éléments composant la facture d'eau (pour 1 m³) :

Eléments imputables à ALM [redevances et partie fixe] (en €/m³)	1er Avril 2018		1er avril 2019	
	H.T.	T.T.C.	H.T.	T.T.C.
Redevance Eau potable	1,10	1,16	1,15	1,21
Redevance Assainissement	1,39	1,53	1,43	1,57
Partie fixe Eau (forfait annuel sur un branchement de 20mm ramené au m³ base facture 120m³)	0,313	0,330	0,318	0,335
TOTAL (arrondi 2 chiffres après la virgule)	**2,80**	**3,02**	**2,90**	**3,12**

Eléments Agence de l'Eau [redevances] (en €/m³)	Applicable au 1er janvier 2018		Applicable depuis 1er janvier 2019	
	H.T.	T.T.C.	H.T.	T.T.C.
Lutte contre la Pollution domestique (Eau)	0,30	0,32	0,30	0,32
Modernisation des réseaux de collecte (Ass)	0,18	0,20	0,15	0,17
TOTAL	**0,48**	**0,52**	**0,45**	**0,49**

oOo

Effets des évolutions sur la facture d'eau (pour 1 m³) :
(*Référence : consommation annuelle moyenne de 120 m³ – facture base INSEE*).

Montant de la facture d'eau (en €) Facture type pour une famille de 4 personnes	1er Avril 2018		1er avril 2019	
	H.T.	T.T.C.	H.T.	T.T.C.
Client raccordé au réseau d'assainissement collectif				
Au global – pour 120 m³	394,00	424,15	401,76	432,33
Pour 1 m³	*3,28*	*3,53*	*3,35*	*3,60*
Client non raccordé au réseau d'assainissement collectif				
Au global – pour 120 m³	205,56	216,91	212,10	223,77
Pour 1 m³	*1,71*	*1,81*	*1,77*	*1,86*

Sur ces bases, en tenant compte ; d'une part du maintien du niveau des redevances de l'Agence de l'Eau ; et d'autre part de l'évolution des tarifs d'Angers Loire Métropole, **le m³ d'eau TTC passerait au 1er avril 2019 de 3,53 € à 3,60 € (+ 0.07 € TTC)** pour un client raccordé au réseau collectif d'assainissement.

Pour un client équipé d'un assainissement autonome et donc seulement abonné au service de l'eau potable, la facture évoluerait de + 0,05 € TTC, soit de 1,81€ TTC à 1,86 € TTC (valeur arrondie à deux chiffres après la virgule).

oOo

2 - Fixation de l'ensemble des redevances et parties fixes nécessaires selon les usages

REDEVANCES ET PARTIE FIXE EAU POTABLE

➔ Redevances proportionnelles au m³ (H.T.)

	Proposition 2019	Rappel 2018
- Redevance Eau Potable	1,15 €	1,10

➔ Parties fixes (H.T.)

	Proposition 2019	Rappel 2018
Branchement 15 mm	38,10 €	37,60
Branchement domestique sur facture type Insee — ″ ***20 mm***	***38,10 €***	***37,60***
″ 30 et 40 mm	71,00 €	71,00
. ″ 50 et 60 mm	243,00 €	239,00
. ″ 80 mm	280,00 €	300,00
. ″ 100 mm	390,00 €	410,00
. ″ 125 mm	470,00 €	500,00
. ″ 150 mm	500,00 €	550,00
. ″ 200 mm	600,00 €	650,00
. ″ 250 mm	800,00 €	900,00
. ″ 300 mm	1 130,00 €	1 040,00
. Option pulse	43,00 €	43,00 €

oOo

REDEVANCES ASSAINISSEMENT

➔ Redevances proportionnelles au m³ (H.T.)

	Proposition 2019	Rappel 2018
- Redevance Assainissement	1,43 €	1,39

oOo

3 - Fixation du prix des prestations effectuées par Angers Loire Métropole

Les tarifs des prestations qu'effectue Angers Loire Métropole pour le compte des usagers sont actualisés en fonction du coût de revient de ces interventions. Ce coût de revient est calculé sur la base du coût horaire salarial des agents des deux Services Publics Industriels et Commerciaux, du prix des matériaux utilisés, de l'actualisation des prix des marchés, des charges de structure et de l'amortissement des équipements nécessaires.

PRESTATIONS DU SERVICE PUBLIC DE L'EAU POTABLE

I – PRESTATIONS DIVERSES (H.T.)

	Proposition 2019	Rappel 2018	
- Frais d'abonnement	25,00 €	25,00	
- Forfait relevé – facturation supplémentaire	45,00 €	44,00	
- Forfait retard de règlement	**SUPPRESSION**	47,00	
- Forfait de mise en service (ouverture, fermeture, déplacement fontainier)	49,00 €	47,00	
- Pose / dépose de compteur	87,00 €	87,00	
- Dépose de branchement	gratuit	gratuit	
- Prise d'eau à compteur (2 constats)	62,00 €	62,00	
- Location du dispositif de puisage (par semaine)	12,00 €	12,00	
- Fourniture de badge borne Monéca	13,00 €	13,00	
- Essai de poteau d'incendie (+ 1h30 x FHMO Agent d'entretien par poteau supplémentaire)			87,0
- Contrôle des puits, forages et installations privatives :			
• avec usage à l'intérieur du bâtiment et rejet au réseau d'assainissement	122,00 €	122,00	
• avec usage à l'intérieur du bâtiment, sans rejet au réseau d'assainissement		104,00 €	104
- Plus-value frais d'abonnement compteur PULSE (création courant 2013)	43,00€	43.00	

La vente d'eau sur carte sera facturée au tarif de base majoré de la redevance à l'Agence de l'Eau.

II – BRANCHEMENTS (H.T.)

1) Avec terrassement et remblaiement par Angers Loire Métropole

	Proposition 2019	Rappel 2018
. 20 mm	1 350,00 €	1 350,00
. 30 et 40 mm	1 480,00 €	1 480,00

2) Avec terrassement et remblaiement non pris en charge par Angers Loire Métropole

	Proposition 2019	Rappel 2018
. 20 mm	335,00 €	335,00
. 30 et 40 mm	465,00 €	465,00

3) Dépose de branchement ..... GRATUIT

III – PENALITES

Proposition 2019 Rappel 2018

- Pénalité pour vol d'eau sur la voie publique	1 200,00 €	1 100,00
- Pénalité pour obstacle au contrôle – frais de dossiers	30,00 €	30,00
- Pénalité pour obstacle au contrôle – forfait journalier	5,00 €	5,00

oOo

PRESTATIONS DU SERVICE PUBLIC DE L'ASSAINISSEMENT

I – DEBOUCHAGE DE BRANCHEMENT D'ASSAINISSEMENT (H.T.)

1 – Intervention de l'hydrocureuse (1h d'intervention)

	Proposition 2019	Rappel 2018
- du lundi au samedi	135,00 €	135,00€
- les dimanches et jours fériés	190,00 €	190,00€
- la nuit de 22 H à 6 H	215,00 €	215,00€

2 – Déplacement de l'hydrocureuse

	Proposition 2019	Rappel 2018
- forfait de déplacement (1/2h)	52,00 €	52,00€

II – PRESTATIONS DIVERSES

	Proposition 2019	Rappel 2018
- Déversement des produits de vidange, la tonne apportée	15,00 €	15,00 €
- Déversement de produits de curage, la tonne apportée	45,00 €	45,00 €
- Déversement de graisse, la tonne apportée	11,50 €	11,50 €
- Inspection télévisuelle de la partie privative des branchements	210,00 €	210,00 €
- Vérification des installations existantes	104,00 €	104,00 €
Coût du logement supplémentaire pour grands ensembles	14,00 €	14,00 €
- Contrôle des rejets industriels	103,00 €	103,00 €

III – PENALITES

	Proposition 2019	Rappel 2018
- Pénalité pour obstacle au contrôle – frais de dossiers	30,00 €	30,00
- Pénalité pour obstacle au contrôle – forfait journalier	5,00 €	5,00

IV – BRANCHEMENTS

1- Branchements de diamètre inférieur ou égal à 150 mm (H.T.)

	Proposition 2019	Rappel 2018
- Travaux réalisés à la pose du collecteur	1 000,00 €	900,00€
- Travaux réalisés en dehors de la pose du collecteur (forfait **5** mètres)		2 700,00 €
..... 2 800,00€		
- Coût du mètre linéaire supplémentaire du branchement	270,00 €	250,00€
- Plus-value pour profondeur demandée supérieure à 1.10 mètre	600,00 €	600,00€
- Dépose de branchement	1 000,00 €	1 200,00€

Il convient de préciser ici que le coût de revient de ces travaux sont très largement impactés par les récentes obligations réglementaires en matière de travaux soumis aux mesures de protection liées à l'amiante.

2- Branchements de diamètre supérieur à 150 mm (H.T.)

Le coût des travaux ou de la dépose sera arrêté au montant des dépenses engagées, majorées de 15% pour frais généraux.

V – SPANC

	Proposition 2019	Rappel 2018
- Contrôle de conception et réalisation des install. neuves ou réhabilitées ..	121,00 €	121,00€
- Contrôle de réalisation des install. neuves ou réhabilitées	79,00 €	79,00€
- Contrôle de conception des installations neuves ou réhabilitées	42,50 €	42,50€
- Contrôle périodique du bon fonctionnement...	77,00 €	76,50€
- Diagnostic des installations dans le cadre de cessions	104,00 €	104,00€

Pour rappel, et conformément au règlement de service de l'Assainissement Non Collectif, l'absence d'installation d'assainissement non collectif ou le constat de mauvais fonctionnement de cette dernière, expose le propriétaire de l'immeuble au paiement d'une pénalité s'il n'a pas remédié au désordre dans les 4 ans. Le montant de cette pénalité est la somme équivalent à la redevance assainissement assortie d'une majoration à 100% conformément à la délibération du Conseil de communauté du 09 décembre 2010.

VI – PARTICIPATION AU FINANCEMENT DE L'ASSAINISSEMENT COLLECTIF (PFAC et PFAC-AD)

	Proposition 2019	Rappel 2018
- Redevance au m² de surface de plancher nouvelle	11,00 €	11,00€
Montant minimum de perception	440,00 €	220,00€
(correspond à la surface minimum à partir de laquelle la redevance s'applique : 40m² en 2019 contre 20m² en 2018)		

oOo

PRESTATIONS COMMUNES AUX SERVICES PUBLICS DE L'EAU ET DE L'ASSAINISSEMENT

Ces tarifs s'appuient sur :

- Les diverses pièces de réseau, de métallerie et de mécanique nécessaires à l'intervention de nos services, (interventions pour des branchements, sur les compteurs, extensions et réparations de réseau, etc.), les frais de terrassement, d'aménagement, ...
- Les références (environ 4 000) des pièces gérées par le magasin (répertoriées au sein du « catalogue magasin »).
- Pour l'essentiel sur les prix obtenus dans le cadre des marchés publics passés par Angers Loire Métropole, majorés de 15 % pour frais de gestion et de structure.
- La moyenne par catégorie des coûts horaires des agents de la Direction Eau et Assainissement.

Ces tarifs portent sur :

- Les prestations horaires impliquant la mise à disposition de matériel (tractopelle, compresseur, Appareil de pompage, véhicules divers, etc.),
- Les prestations impliquant l'utilisation de pièces et de fournitures,
- La facturation des heures de main d'œuvre, selon le grade de l'agent mobilisé et les horaires d'interventions,
- La facturation des frais de déplacements liés aux rendez-vous pris pour les contrôles de conformité pour lesquels les agents ne peuvent effectuer la prestation commandée (par exemple pour absence du propriétaire, ...), ainsi qu'au déplacement des releveurs obligés de contrôler un ensemble de comptage suite à détection d'une tentative de fraude ou un endommagement des installations (comme un arrachement du module radio,...).

• Diverses pièces de réseau, de métallerie et de mécanique nécessaires à l'intervention de nos services. • Frais de terrassement, d'aménagement, ... • Mise à disposition de matériel (tractopelle, engins de chantier, compresseur, appareil de pompage, fourgon, poids lourds,...)	→ Selon les tarifs définis au catalogue magasin.	
• Forfait heures de main d'œuvre : → FHMO Agent d'exécution : → FHMO Agent de maîtrise : → FHMO Technicien/Contrôleur : → FHMO Cadre/Ingénieur : → Majoration pour horaires de nuit (22 heures / 6 heures) : → Majoration pour Dimanche et jours fériés : → Forfait déplacement : *NB : Toute heure commencée est due.*	**TARIFS 2019 :** → **27,90 € HT/Heure** → **31,20 € HT/Heure** → **35,90 € HT/Heure** → **46,30 € HT/Heure** → **+ 100 % du FHMO** → **+ 75 % du FHMO** → **60,00 € HT/Heure**	RAPPEL 2018 27,80 € HT/Heure 31,00 € HT/Heure 35,60 € HT/Heure 45,60 € HT/Heure +100 % du FHMO + 75 % DU FHMO 59,99 € HT/Heure

oOo

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,

Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019
Considérant l'avis de la commission Développement durable et environnement du 26 février 2019

DELIBERE

Approuve les redevances et le montant de la partie fixe proposés ci-dessus, à savoir :

- redevance eau potable : 1,15 € HT /m^3
- redevance assainissement : 1,43 € HT /m^3
- partie fixe (abonnement sur la base d'un branchement de 20 mm) : 38,10 € HT (montant annuel)

Approuve le montant des autres prestations, redevances et pénalités mises en œuvre par Angers Loire Métropole.

Décide de leur application à compter du 1er avril 2019.

Prend acte des redevances fixées par l'Agence de l'Eau Loire-Bretagne, applicables à compter du 1er janvier 2019, à savoir :

- redevance pour pollution domestique : 0,30 € HT /m^3
- redevance pour modernisation des réseaux de collecte : 0,15 € HT /m^3

Impute les recettes correspondantes aux budgets annexes Eau et Assainissement, de l'exercice 2019 et suivants.

***

Laurent DAMOUR : Vous savez que la facture d'eau est composée de quatre éléments :

- Il y a la partie fixe qui est l'abonnement au service de l'eau.
- Il y a la redevance eau potable.
- Il y a la redevance assainissement pour ceux qui sont raccordés au réseau collectif.
- Enfin, il y a la redevance de l'Agence de l'Eau Loire-Bretagne que nous percevons pour le compte de ladite agence.

Il vous est donc proposé de porter le coût de l'abonnement à 38,10 €, soit une augmentation de 0,50 €/compteur. La redevance eau potable serait portée à 1,15 €, soit +0,05 €/m3. La redevance assainissement serait portée à 1,43 €, soit + 0,04 €/m3. Enfin, la redevance de l'Agence de l'Eau baisserait de 0,03 €/m3.

En résumé, pour une famille de 4 personnes consommant en moyenne 120 m3/an, la facture d'eau type passerait à 432,33 € TTC, soit une augmentation de + 1,9 %. Ces nouveaux tarifs sont applicables à compter du 1er avril de cette année. Ils sont conformes à notre feuille de route telle que définie en début de mandat.

Vous avez ensuite dans la délibération toute une série de redevances que nous vous demandons d'approuver et dont les montants tendent à se rapprocher des coûts de revient du service rendu. Nous visons à nous rapprocher de ces coûts en question, à la hausse comme à la baisse.

Monsieur le Président : Mes chers collègues, avez-vous des questions ? Je passe la parole à Rose-Marie VÉRON.

Rose-Marie VÉRON : J'ai une explication de vote. L'augmentation étant supérieure à l'inflation, comme l'année dernière, les élus de la minorité angevine dont j'ai la parole voteront contre cette délibération.

Monsieur le Président : Merci. Mes chers collègues, avez-vous d'autres questions ? Je voudrais rappeler les raisons pour lesquelles nous avons été amenés à établir une feuille de route qui se rapproche d'environ 2 %.

L'inflation annoncée sur la période à venir est quand même censée être de 2,2 %. Je vous le dis juste pour mémoire, puisque c'est le niveau de revalorisation qui a été retenu par le Parlement, compte tenu du fait qu'il considérait que cela représentait l'inflation probable.

Le réseau d'eau de notre territoire est dans un état qui nécessite des surinvestissements par rapport à ailleurs. Je voudrais juste vous indiquer le taux d'obstruction du réseau. Nous n'avons pas l'habitude de ce genre de chiffres et je me suis douté qu'il pourrait y avoir ce soir des interrogations sur la raison de notre augmentation du niveau de la facture d'eau. Je pense qu'il est important que nos concitoyens aient aussi conscience de ce qui se passe.

Le premier sujet est le rendement du réseau. Quel est le gaspillage lié à ces fuites et à ces canalisations qui ne sont pas en bon état, puisque nous parlons tous d'écologie et que c'est un sujet sur lequel nous sommes censés nous retrouver ? Mes chers collègues, la situation est que nous avons un taux de rendement du réseau qui est de 87 %. C'est-à-dire que 13 % de ce que nous produisons n'arrive jamais à destination.

Il y a deux manières de voir les choses. Nous pouvons nous dire : « *Il y a 10 ans, nous étions à 75%* ». Quand je pense qu'il y a 10 ans, 25 % de l'eau que nous produisions sur ce territoire était gaspillée, tout en étant ultra filtrée, je ne crois pas que cela puisse être un sujet de fierté pour qui que ce soit. Nous sommes à 87 %, il faut que nous continuions à augmenter ce taux. C'est directement corrélé à l'effort moyen que nous faisons pour renouveler ce réseau.

Nous avons été en sous-investissement pendant ces 20 dernières années sur le réseau. Vous savez que le Budget Annexe de l'Eau doit s'équilibrer. Nous pouvons ici aussi avoir de nombreuses discussions sur ce qu'il faut faire, la vérité est que si nous n'augmentons pas le prix de l'eau, nous ne pourrons pas couvrir le niveau des travaux à réaliser.

Je vous donne un chiffre : nous avons une moyenne de 13,1 % de nos kilomètres de mètres linéaires qui sont obstrués. Ce n'est pas compliqué, cela représente deux fois la moyenne nationale. Ce chiffre était de 20% en 2014. C'est bien, nous sommes passés de 20% à 13%. Corrélativement, nous avons donc aussi diminué le taux de gaspillage. Je considère que les objectifs que nous nous sommes fixés en début de mandat consistant à avoir un taux moyen de renouvellement supérieur à la moyenne puisque nous sommes en retard sur ce réseau, ont provoqué des effondrements de canalisations.

Cela a été dit pour la Baumette tout à l'heure par notre Vice-Président. Cela a été aussi le cas au niveau du carrefour Rameau il y a quelques années. Je ne pense pas que ce soit un mode normal et souhaitable de gestion du réseau. Dans ces conditions, nous avons fixé une évolution à environ 2 % par an. Le chiffre de 1,9 % de cette année s'inscrit dans ce schéma. Je vais donc vous proposer que nous puissions voter. C'est très amusant, parce qu'il y a 6 ans jour pour jour, comme quoi les calendriers des collectivités sont terribles, le dossier qui suivait le vote de la DSP portait sur les tarifs de l'eau. Les élus avaient voté à l'unanimité pour une augmentation 1,35 %. À l'époque, c'était légèrement supérieur à l'inflation. Comme quoi, les minorités se suivent sans se ressembler. Nous passons au vote. Y a-t-il des oppositions ? Y a-t-il des abstentions ? Je n'en vois pas. Il en est ainsi décidé.

DEL-2019-31: Le conseil adopte à la majorité

Contre: 10, Mme Chadia ARAB, M. Frédéric BEATSE, Mme Silvia CAMARA-TOMBINI, Mme Rachel CAPRON, M. Bruno GOUA, Mme Estelle LEMOINE-MAULNY, M. Gilles MAHE, M. Alain PAGANO, M. Antony TAILLEFAIT, Mme Rose-Marie VERON.

***

Dossier N° 16

Délibération n°: DEL-2019-32

CYCLE DE L'EAU - Eau potable

Eau : Usine de production d'eau potable - Renouvellement et installation des membranes d'ultrafiltration - Marché de travaux.

Rapporteur : Laurent DAMOUR

EXPOSE

L'unité d'ultrafiltration de l'usine de production d'eau potable des Ponts-de-Cé est composée de 15 blocs individuels constitués chacun de 24 modules. Soit au total, 360 modules. Ces membranes ont été renouvelées en 2011 et pour maintenir la même qualité d'eau en sortie d'usine, il convient de procéder à un nouveau renouvellement.

Angers Loire Métropole a donc décidé de lancer une consultation pour :

- Le remplacement de l'ensemble des modules membranaires en triacétate par de nouveaux modules.
- Une refonte de l'automatisme de cette unité d'ultrafiltration.

Le marché est prévu pour se dérouler sur plusieurs exercices à partir de 2019 et jusqu'en 2021. L'exécution du marché se fera par étape, pour ne pas altérer le bon fonctionnement de l'usine de production d'eau potable, et déclenchement des travaux par ordres de service successifs jusqu'au renouvellement complet des 360 modules.

Le montant global des travaux est estimé à 2 000 000 € HT

Compte tenu des seuils atteints, ce marché est passé selon une procédure négociée avec mise en concurrence préalable.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019
Considérant l'avis de la commission Développement durable et environnement du 26 février 2019

DELIBERE

Autorise le lancement de la consultation relative aux travaux de renouvellement des membranes d'ultrafiltration de l'usine de production d'eau potable d'Angers Loire Métropole.

Autorise le Président ou le Vice-Président délégué, à l'issue de la consultation, à signer le marché, ainsi que tout avenant de transfert relatif à ce marché et avenant ayant pour objet un changement d'indice de variation des prix après suppression.

Impute les dépenses sur le budget concerné de l'exercice 2019 et suivants.

***

Laurent DAMOUR : Nous devons renouveler les membranes d'ultrafiltration de notre usine d'eau potable, lesquelles nous permettent de bénéficier d'une eau de qualité. Vous le savez tous. 360 modules sont à remplacer sur les 3 prochaines années, pour un montant global de travaux estimés à 2 millions d'euros. Nous vous demandons donc l'autorisation de lancer la consultation.

Monsieur le Président : Mes chers collègues, y a-t-il des questions ? Je n'en vois pas. Pas d'opposition. Pas d'abstention. Il en est ainsi décidé.

DEL-2019-32: Le conseil adopte à l'unanimité

***

Dossier N° 17

Délibération n°: DEL-2019-33

CYCLE DE L'EAU - Eaux pluviales

Eaux Pluviales - Les Ponts-de-Cé - Dispositif de collecte et de gestion des eaux pluviales - Réalisation d'un Dossier d'Autorisation Environnementale - Lancement d'une enquête publique.

Rapporteur : Laurent DAMOUR

EXPOSE

La commune des Ponts-de-Cé est équipée d'un dispositif de réseaux pluviaux collectifs, assurant la collecte et l'évacuation des eaux pluviales en direction des différents milieux récepteurs, ainsi que leur régulation par l'intermédiaire de bassins de régulation des eaux, vannes et postes de crue pour la gestion des eaux en période de crues.

Compte tenu de son développement, la commune a réalisé en septembre 2012 le schéma directeur de son réseau d'eaux pluviales. Cette étude a permis de mettre en évidence un certain nombre de dysfonctionnement sur le réseau, dus notamment à une insuffisance des dimensionnements au niveau des exutoires des bassins versants des secteurs des Hauts-de-Loire.

La problématique de la gestion des eaux pluviales est accentuée par le futur projet de la ZAC des Hauts-de-Loire induisant des surfaces imperméabilisées supplémentaires.

Afin d'affiner les résultats proposés dans le schéma directeur pluvial de la commune, l'entreprise SAFEGE a été mandatée par la commune des Ponts-de-Cé pour réaliser une étude hydraulique plus poussée des bassins versants problématiques identifiés, afin de résoudre les problèmes hydrauliques existant et de proposer une solution pour la gestion des eaux pluviales de la future ZAC des Hauts-de-Loire.

L'étude hydraulique a mis en évidence la nécessité d'aménagements sur le réseau existant de la commune des Ponts-de-Cé. Ces aménagements, indépendants du projet des Hauts de Loire, permettent d'améliorer la situation actuelle :

- Création d'un bassin de 26 000 m3 en bordure d'Authion,
- Création d'un nouveau point de rejet vers l'Authion,
- Redimensionnement des canalisations.

Ces études et cette démarche de gestion des eaux pluviales sont entreprises depuis plusieurs années avec la Commune des Ponts-de-Cé, la Direction Départementale des Territoires (Police de l'eau) et ALTER Public, avec comme double objectif d'améliorer la situation actuelle et d'anticiper le démarrage de la tranche 1 des travaux de la ZAC des Hauts de Loire en 2020.

Pour cela, un dossier d'Autorisation Environnementale a été réalisé pour gérer les dysfonctionnements existants à la suite des études pluviales (création d'un bassin de rétention des eaux pluviales en bordure d'Authion et création d'un nouveau point de rejet dans l'Authion).

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,
Vu le Code de l'Environnement, article L 181-1 et suivants,
Vu le Code de l'Environnement, article L 213-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019
Considérant l'avis de la commission Développement durable et environnement du 26 février 2019

DELIBERE

Approuve la réalisation du dossier d'Autorisation Environnementale pour pallier aux dysfonctionnements du dispositif de collecte et de gestion des eaux pluviales de la commune des Ponts-de-Cé.

Sollicite la Préfecture de Maine et Loire comme autorité organisatrice de l'enquête publique.

***

Laurent DAMOUR : La commune des Ponts-de-Cé a mis en évidence des insuffisances sur son réseau d'eaux pluviales au niveau des bassins versants des secteurs des Hauts-de-Loire. Un projet de ZAC porté par ALTER dans le même secteur va induire l'imperméabilisation de surfaces supplémentaires. Des travaux et des aménagements devront donc être engagés. Préalablement, il convient d'obtenir l'autorisation de l'Autorité Environnementale pour les travaux que nous vous proposons de mener conjointement.

Monsieur le Président : Mes chers collègues, avez-vous des questions ? Je n'en vois pas. Pas d'opposition. Pas d'abstention. Il en est ainsi décidé.

DEL-2019-33: Le conseil adopte à l'unanimité

***

Dossier N° 18

Délibération n°: DEL-2019-34

PROPRETE URBAINE - Gestion des déchets

Société Publique Locale " Centre de tri Biopole " - Modification des statuts - Approbation

Rapporteur : Jean-Louis DEMOIS

EXPOSE

Lors du Conseil de communauté du 9 octobre 2017, les statuts de la Société Publique Locale (SPL) « Centre de tri Biopole » ont été approuvés.

A ce jour, le Directeur Général de la SPL n'a pas été désigné par le Conseil d'administration de la structure, il est donc proposé de désigner de façon temporaire le Président actuel du Conseil d'administration comme Président Directeur général.

Pour ce faire, une modification de l'article 16 des statuts de la SPL s'impose, dans la mesure où cette disposition prévoit que le Directeur Général est une personne physique distincte de celle du Président du Conseil d'administration.

Aussi, la modification statutaire aurait pour objet de remettre en cause ce principe mais seulement de façon temporaire, dans l'attente des résultats de la procédure d'attribution du Marché Global de Performance n°2.

Cette modification supposerait également d'apporter une précision dans les statuts de la Société sur fait que le Président du Conseil d'administration ne percevra pas de rémunération supplémentaire lorsqu'il sera Président Directeur Général.

Conformément aux dispositions légales, il convient de délibérer sur ces modifications statutaires.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019
Considérant l'avis de la commission Développement durable et environnement du 26 février 2019

DELIBERE

Approuve les modifications statutaires comme indiquées en annexe afin que les représentants à l'Assemblée générale extraordinaire de la SPL puissent valablement procéder à ces changements statutaires, et in fine assurer la bonne marche de la SPL jusqu'à la désignation d'un Directeur Général dont la personne sera distincte de celle du Président du Conseil d'administration.

Approuve les modifications apportées aux articles 16.1 et 18.1 des statuts de la Société publique locale « Centre de tri Biopole ».

***

Jean-Louis DEMOIS : Nous avons une modification des statuts de la SPL (Société Publique Locale) qui porte le futur centre de tri Biopole. À ce jour, nous n'avons pas désigné de Directeur général de la SPL.

Nous proposons de donner de façon temporaire les pouvoirs de Directeur général au Président actuel du Conseil d'Administration. Le Président actuel est Patrice DE FOUCAUD. Il est aussi président du SIVERT qui porte l'unité de valorisation énergétique de Lasse. Nous n'aurons besoin d'un Directeur général qu'à la rentrée 2021, quand le centre de tri sera opérationnel. Aujourd'hui, il nous importait surtout de permettre à Patrice DE FOUCAUD de signer le marché global de performance. Il est à signer au mois de juillet 2019. Il s'agit d'une modification temporaire. Quand le Directeur général sera désigné, le Président perdra donc ces délégations.

Monsieur le Président : L'idée étant qu'à la différence d'un Président, un Directeur général perçoit un salaire, nous n'allons pas recruter un Directeur général et verser un salaire à quelqu'un juste pour signer des marchés, alors qu'il n'y a pas encore d'usine à exploiter. Nous pouvons attendre de passer en phase projet pour avoir effectivement un permanent là-bas. Je soumets au vote cette modification de statuts après ces explications. Je constate qu'il n'y a ni opposition ni abstention.

DEL-2019-34: Le conseil adopte à l'unanimité

***

Dossier N° 19

Délibération n°: DEL-2019-35

PROPRETE URBAINE - Gestion des déchets

Prestations de sensibilisation au tri en habitat collectif - Régie de Quartiers d'Angers - Convention - Approbation

Rapporteur : Jean-Louis DEMOIS

EXPOSE

S'agissant du tri des emballages, le dernier rapport CITEO (organisme issu de la fusion d'Eco-Emballages et Ecofolio) a montré que la collectivité a plutôt de bons résultats en terme quantitatif avec des marges de progrès en habitat vertical, et que la qualité du tri peut encore être améliorée.

C'est pourquoi, Angers Loire Métropole va s'engager dans un plan d'actions ayant pour objectif d'augmenter les performances de collecte sélective à coût maîtrisé. Les actions proposées portent entre autres sur le renforcement de la communication de proximité sur l'habitat vertical afin d'entretenir le geste de tri et diminuer les refus de tri.

A cet effet, il est proposé une convention avec la Régie de Quartiers d'Angers pour (re)présenter les consignes de tri aux habitants d'immeubles, et assurer une présence lors d'évènements programmés dans ces quartiers. Cette convention, couvrira un périmètre portant sur les quartiers prioritaires d'Angers, et permettra le déploiement de moyens humains pour une durée de 12 mois (renouvelable deux fois 1 an). Son enveloppe est plafonnée à 35 000 € par an.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019
Considérant l'avis de la commission Développement durable et environnement du 26 février 2019

DELIBERE

Approuve la convention à passer avec la Régie de quartiers d'Angers, pour la mise en oeuvre d'actions de sensibilisation au tri des déchets en habitat collectif

Autorise le Président ou le Vice-Président délégué à la signer

Impute les dépenses au budget concerné de l'exercice 2019 et suivants.

***

Jean-Louis DEMOIS : Il s'agit d'une convention à passer avec la Régie de Quartiers d'Angers. Le dernier rapport Citéo fait état de plutôt bons résultats en matière de tri, sauf en marge de progrès en habitat vertical. Nous proposons de nous engager dans un plan d'action avec Citéo pour augmenter les performances de tri sélectif et de privilégier une signature avec les Régies de Quartiers d'Angers. Nous souhaitons plutôt privilégier des quartiers prioritaires d'Angers. Nous mettons principalement à disposition des moyens humains. Il s'agit d'une convention pour une durée de 12 mois renouvelables

deux fois, avec une enveloppe plafonnée à 35 000 €/an.

Monsieur le Président : Mes chers collègues, avez-vous des questions ? Je n'en vois pas. Je passe aux voix. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? Il en est ainsi décidé.

DEL-2019-35: Le conseil adopte à l'unanimité

***

Dossier N° 20

Délibération n°: DEL-2019-36

POLITIQUES EDUCATIVES, ENFANCE FAMILLE, FORMATION - Constructions scolaires

Projet de réhabilitation et/ou d'extension des équipements scolaires - Dispositif d'aide aux communes de moins de 8 000 habitants - Longuenée-en-Anjou - Modificatif

Rapporteur : Christophe BÉCHU

EXPOSE

Afin de soutenir les communes dans leurs projets de réhabilitation et/ou d'extension des équipements scolaires n'entrant pas dans le cadre actuel de la convention régissant la compétence scolaire 1er degré d'Angers Loire Métropole, la Communauté urbaine a instauré un dispositif d'aide aux communes décliné en fonction de 3 seuils de population.

C'est dans ce cadre, que par délibération du Conseil de communauté du 8 octobre 2018, Angers Loire Métropole a autorisé la signature d'une convention avec la commune de Longuenée-en-Anjou pour les travaux d'extension de la cuisine centrale à l'école Le Brionneau.

Il convient cependant de modifier, par convention, le montant attribué à la commune de Longuenée-en-Anjou au regard du plan de financement définitif présenté par la commune et de ramener la somme à 44 094,88 € conformément au taux de subvention de 15 % des dépenses subventionnables.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,
Vu la délibération DEL 2018-76 du Conseil de communauté du 12 mars 2018, relative au dispositif d'aide aux communes pour la réhabilitation et/ou l'extension des équipements scolaires
Vu la délibération DEL 2018-259 du Conseil de communauté du 08 octobre 2018 autorisant la signature des conventions avec les communes de Longuenée-en-Anjou, Montreuil-Juigné et Sarrigné

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019
Considérant l'avis de la commission Solidarités du 28 février 2019

DELIBERE

Approuve la convention à intervenir avec la commune de Longuenée-en-Anjou,

Autorise le Président ou le Vice-Président délégué à signer ladite convention,

Impute les dépenses au budget concerné de l'exercice 2019 et suivants.

***

Monsieur le Président : En l'absence imprévue de Gino BOISMORIN, qui a eu un souci de dernière minute, je vous rapporte ses 2 délibérations. La délibération n°20 consiste à attribuer 44 094,88 € à Longuenée-en-Anjou dans le cadre de l'application de notre règlement selon les seuils, et en particulier celui de 15 % qui s'applique pour ce projet de restauration scolaire. Avez-vous des questions ? Je n'en vois pas. Je soumets ce rapport à vos suffrages. Pas d'opposition. Pas d'abstention.

DEL-2019-36: Le conseil adopte à l'unanimité

***

Dossier N° 21

Délibération n°: DEL-2019-37

POLITIQUES EDUCATIVES, ENFANCE FAMILLE, FORMATION - Constructions scolaires

Loire Authion - Commune déléguée de Corné - Construction d'un nouveau groupe scolaire - Marché de maitrise d'œuvre - Approbation

Rapporteur : Christophe BÉCHU

EXPOSE

Dans le cadre de sa compétence constructions scolaires, Angers Loire Métropole envisage la construction d'un nouveau groupe scolaire à Corné sur la commune de Loire Authion nouvellement intégrée à la Communauté urbaine.

Le projet consiste en la construction d'un groupe scolaire composé :

- de 5 à 6 classes maternelle
- de 8 à 9 classes élémentaire
- d'un accueil périscolaire et Accueil de Loisir Sans Hébergement
- d'un restaurant scolaire

Il conviendra de répartir la dépense globale entre la commune et Angers Loire Métropole au vu de la compétence scolaire limitée aux locaux purement scolaires. Ainsi, les travaux liés à l'accueil périscolaire et à l'Accueil de Loisir Sans Hébergement seront pris en charge par la commune de Loire Authion.

Par ailleurs, concernant la restauration scolaire, une répartition entre la Commune et Angers Loire Métropole sera étudiée, selon la capacité du restaurant scolaire existant, à accueillir, ou pas, les effectifs prévus.

Une convention sera conclue ultérieurement et précisera la répartition financière entre Angers Loire Métropole et la commune.

Pour réaliser ce projet, il est proposé de lancer un concours de maîtrise d'œuvre intégrant le choix de trois candidats à concourir, indemnisés sur la base d'une prime forfaitaire de 22 500 € HT pour chacun des candidats ayant remis des prestations conformes au règlement de la consultation.

Au stade programme, l'estimation prévisionnelle des travaux s'élève à 5 540 000 € HT (valeur janvier 2019).

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,
Vu l'Ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 et le décret n° 2016-360 du 25 mars 2016 relatifs aux marchés publics,

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019
Considérant l'avis de la commission Solidarités du 28 février 2019

DELIBERE

Autorise le lancement du concours de maîtrise d'œuvre dans le cadre de la construction d'un nouveau groupe scolaire sur la commune déléguée de Corné

Approuve le montant forfaitaire de la prime à verser aux candidats admis et ayant présenté une offre conforme au règlement de la consultation, arrêté à la somme de 22 500 € HT.

Décide que le/les représentant(s) de l'ordre des architectes, membre(s) du jury, sera(ont) indemnisé(s) des frais de déplacement à l'occasion des jurys de concours.

Impute les dépenses au budget concerné de l'exercice 2019 et suivants.

***

Monsieur le Président : M. TCHATO, je vous ai entendu avec attention. Je mesure que je ne vous ai pas répondu tout à l'heure, alors que vous aviez exprimé le fait qu'une partie des économies pourraient être réinjectées sur une partie du territoire à l'occasion de la DSP. Dans la réponse globale que j'avais faite, j'étais passé un peu vite sur cette singularité que vous aviez manifestée. La volonté de faire en sorte que tous les territoires puissent bénéficier des politiques communautaires, c'est très exactement le sens de la délibération n°21.

À défaut de porter sur un projet d'école à Bauné, elle porte sur un projet d'école à Corné. C'est la preuve qu'il y a une volonté de faire en sorte que l'intercommunalité corresponde à une réalité, y compris pour les communes déléguées. Par son ampleur, ce projet représente aussi un engagement réel de la collectivité pour faire en sorte que Loire-Authion se sente pleinement à sa place, avec la mise en œuvre complète et intégrale des compétences qui sont celles de notre Communauté urbaine, sur tout son territoire.

Mes chers collègues, je vous demande d'approuver une enveloppe de travaux de 5,5 millions d'euros pour accompagner le fort développement démographique de l'ensemble de ce secteur, étant entendu que nous choisirons 3 candidats et que nous indemniserons les 2 que nous n'avons pas choisis. De manière concrète et sur un dossier autre, voilà la manifestation de cette solidarité et de cette volonté de faire en sorte que tous les territoires puissent être accompagnés dans leur développement en fonction de leurs besoins. Mes chers collègues, avez-vous des questions ? Je n'en vois pas. Dans ces conditions, je passe au vote. Je constate qu'il n'y a ni opposition ni abstention.

DEL-2019-37: Le conseil adopte à l'unanimité

***

Dossier N° 22

Délibération n°: DEL-2019-38

ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE - Accueil des gens du voyage

Gestion des aires d'accueil des gens du voyage - Allocation Logement Temporaire 2 (ALT2) - Convention - Approbation.

Rapporteur : Didier ROISNE

EXPOSE

Angers Loire Métropole bénéficie d'une aide financière de l'Etat pour la gestion des aires d'accueil des gens du voyage lorsque celles-ci répondent aux normes fixées par les textes en vigueur. Il s'agit de l'Allocation Logement Temporaire 2 ou ALT2 prévue par le Code de la Sécurité Sociale.

Les financements attribués à ce titre concernent une partie du terrain des Perrins à Angers (32 places caravanes), les équipements de Bouchemaine, Montreuil-Juigné, Saint-Barthélémy-d'Anjou, Les-ponts-de-Cé, chacun pour 16 places caravanes (soit 8 emplacements chaque) ; ce qui représente un total de 96 places caravanes soit 48 emplacements aux normes.

Pour chaque aire d'accueil, le montant de l'aide est établi en fonction :

- d'une part, d'un montant fixe déterminé en fonction du nombre total de places conformes aux normes techniques effectivement disponibles par mois et par aire d'accueil,
- d'autre part, d'un montant variable déterminé en fonction du taux d'occupation. Cette 2ème part fait l'objet d'une régularisation l'année suivante en fonction du taux d'occupation réel.

En 2018, le montant réel de l'aide s'est élevé à 161 257,79 € pour 112 places caravanes.

Pour 2019, compte tenu de la transformation de l'aire d'Avrillé en habitat adapté, le nombre total de places caravanes s'élève à 96 places ; le montant de l'aide est donc estimé à 144 930,05 €.

Il convient également de préciser que deux nouvelles aires, « Les Chalets » et « La Grande Flecherie », d'une capacité respective de 52 places caravanes et de 48 places caravanes, se substitueront au terrain d'accueil des Perrins. La fermeture définitive de ce dernier est prévue en juin 2019. Un avenant à la convention sera alors proposé pour réajuster le montant prévisionnel de l'ALT qui sera revu à la hausse.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,
Vu le Code de la Sécurité Sociale,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,
Vu la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage,

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019
Considérant l'avis de la commission Solidarités du 28 février 2019

DELIBERE

Approuve la convention à intervenir avec l'Etat, le Département de Maine-et-Loire relative à l'aide financière à la gestion des aires d'accueil des gens du voyage,

Autorise le Président ou le Vice-Président délégué à signer la convention et tous documents s'y rapportant.

Impute les dépenses au budget concerné de l'exercice 2019 et suivants.

***

Didier ROISNÉ : Angers Loire Métropole bénéficie d'une aide financière de l'État pour la gestion et l'entretien des aires d'accueil des gens du voyage, à condition qu'elles soient aux normes appelées « Allocation Temporaire 2 ». En 2018, le montant de l'aide s'est élevé à 161 257 € pour 112 places de caravanes.

Pour 2019, compte tenu de la transformation de l'aire d'Avrillé en habitat adapté, nous allons donc baisser à 96 places. Le montant de l'aide est donc estimé à 144 930 €. Il convient quand même de préciser qu'à partir du mois de juin, deux nouvelles aires « Les Chalets » et « La Grande-Flècherie » ouvriront. Ce sera en remplacement du terrain des Perrins, ce qui va créer 100 places aux normes. Si nous enlevons les 32 places qui étaient situées sur le terrain des Perrins, nous récupérerons donc 68 places aux normes. Pour toucher encore davantage de fonds, cela nécessitera un avenant à la convention qui vous sera proposé pour réajuster le montant.

Monsieur le Président : Mes chers collègues, avez-vous des questions ? Je n'en vois pas. Je passe au vote. Y a-t-il des oppositions ? Avez-vous des abstentions ?

DEL-2019-38: Le conseil adopte à l'unanimité

***

Dossier N° 23

Délibération n°: DEL-2019-39

URBANISME, LOGEMENT ET AMENAGEMENT URBAIN - Pilotage de la politique

Très Haut Débit en France - Avenant n°1 à la convention de programmation et de suivi de déploiements de la fibre jusqu'à l'abonné (FTTH) avec la Préfecture de Région, la Région des Pays-de-la-Loire, le Département de Maine-et-Loire, Orange - Approbation

Rapporteur : Franck POQUIN

EXPOSE

Le Conseil de communauté du 14 décembre 2015, la convention de suivi des déploiements du FTTH, par Orange, sur le territoire d'Angers Loire Métropole a été approuvée sans intégrer les communes d'Ecuillé, Soulaire-et-Bourg et Pruillé.

Par ailleurs, dans le cadre du plan France Très Haut Débit, l'Autorité de Régulation des Communications Electroniques et des Postes (ARCEP) a demandé à Orange, pour justifier du nombre de logements à raccorder, de remplacer le référentiel volume indicatif des locaux INSEE 2011 par celui de 2014.

Pour prendre en compte ces éléments, il est nécessaire de passer un avenant à cette convention.

Cet avenant indique par ailleurs, l'état du développement du FTTH sur le territoire et précise le calendrier d'intervention pour finaliser le déploiement ainsi que les prévisions de locaux raccordés par année.
L'objectif confirmé d'Orange pour 2020 est d'avoir déployé la fibre dans l'ensemble des communes y compris celles de l'avenant, en concertation avec Anjou Numérique (porteur du projet de Réseau d'Initiative Publique sur le Département de Maine-et-Loire).

Cet avenant est sans conséquence financière pour la collectivité.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,
Vu la délibération du 14 décembre 2015 approuvant la convention multipartite de suivi du déploiement du FTTH,

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019
Considérant l'avis de la commission Aménagement et développement durables des territoires du 19 février 2019

DELIBERE

Approuve l'avenant n°1 à la convention de programmation et de suivi de déploiements de la fibre jusqu'à l'abonné (FTTH) avec la Préfecture de Région, la Région des Pays-de-la-Loire, le Département de Maine-et-Loire et Orange.

Autorise le Président ou le Vice-Président délégué à signer cet avenant.

***

Franck POQUIN : Il s'agit d'intégrer les 3 communes d'Écuillé, de Pruillé, et de Soulaire-et-Bourg à cette convention permettant le déploiement de la fibre. Il s'agit au passage du respect de l'engagement des délais pour les communes signataires historiques, c'est-à-dire une fin de déploiement fin 2020. Les trois communes précitées auront donc ensuite elles aussi leur déploiement jusqu'en 2022. Au passage, Loire-Authion est gérée par Anjou Numérique.

Monsieur le Président : C'est l'occasion pour moi de dire à Daniel RAVERDY que quand il aura la fibre, nous pourrons nous occuper des prolongements de ses lignes de bus uniquement le matin et le soir, comme il l'a évoqué.

Je n'oublie surtout pas que la singularité de Pruillé est d'être la seule commune du département qui ne dispose pas d'un seul kilomètre de routes départementales. Comme les bus n'ont pas vocation à rouler que sur les routes départementales, ce ne sera pas un obstacle aux réflexions que nous pourrons avoir. Cela vous permet d'avoir un bac. Nous passons au vote sur l'approbation de cette convention. Je constate qu'il n'y a ni opposition ni abstention. Il en est ainsi décidé.

DEL-2019-39: Le conseil adopte à l'unanimité

***

Dossier N° 24

Délibération n°: DEL-2019-40

PILOTAGE MUTUALISE DES POLITIQUES PUBLIQUES - Ressources humaines

Mise à jour du tableau des emplois 2019

Rapporteur : Benoit PILET

EXPOSE

Conformément à l'article 34 de la loi du 26 janvier 1984, les emplois de chaque collectivité ou établissement sont créés par l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement.

Il appartient donc au Conseil de communauté de fixer l'effectif des emplois à temps complet et non complet nécessaires au fonctionnement des services, même lorsqu'il s'agit de modifier le tableau pour permettre des avancements de grade.

Chaque début d'année, en parallèle de la préparation du budget, il est ainsi procédé à la mise à jour du tableau des emplois de la collectivité pour tenir compte de l'évolution de son organisation, permettre son adaptation aux besoins des services et la prise en compte des situations statutaires des agents occupant les postes.

Le tableau des emplois mis à jour en tenant compte de ces différentes adaptations qui ont été présentées au Comité Technique, est joint en annexe.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019

DELIBERE

Approuve la mise à jour du tableau des emplois 2019.

Impute les dépenses au budget concerné de l'exercice 2019 et suivants.

***

Benoît PILET : Chers collègues, il nous revient comme tous les ans d'approuver la mise à jour du tableau des emplois et d'imputer les dépenses au budget par 673 permanents et 39 occasionnels et saisonniers.

Monsieur le Président : Mes chers collègues, avez-vous des questions ? Je n'en vois pas. Je passe au vote. Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ? Je vous remercie.

DEL-2019-40: Le conseil adopte à l'unanimité

***

Dossier N° 25

Délibération n°: DEL-2019-41

PILOTAGE MUTUALISE DES POLITIQUES PUBLIQUES - Pilotage de la politique : Direction Générale

Angers Loire Télévision - Contrat d'objectifs et de moyens 2019-2021 - Approbation

Rapporteur : Roselyne BIENVENU

EXPOSE

Depuis 2013, des contrats d'objectifs et de moyens lient la Ville d'Angers et Angers Loire Métropole à la société Angers Loire Télévision, société éditrice d'Angers Télé, conformément aux dispositions légales.

La société Angers Loire Télévision porte un projet d'intérêt public local qui participe aux politiques publiques locales éducatives, sportives et culturelles, et plus généralement au rayonnement et à la promotion du territoire angevin.

La décision de rejoindre le réseau Vià, un réseau de chaînes locales françaises, doit donner une nouvelle impulsion à Angers Télé, qui va ainsi accroître son rayonnement au niveau national, notamment en raison d'une présence accrue et plus pertinente sur Internet et sur les réseaux sociaux.

Angers Télé va disposer de nouveaux moyens techniques performants et innovants, monétiser les contenus vidéo via une plateforme en ligne et disposer d'une régie publicitaire performante afin de diversifier ses sources de revenus par des annonces locales.

Angers Loire Métropole souhaite continuer à contribuer financièrement au projet de développement de la télévision locale Angers Télé, mais dans des proportions moindres que précédemment et de façon dégressive au fil des exercices.

Afin de soutenir le projet "Angers Télé", il est proposé que la Communauté urbaine verse à la société Angers Loire Télévision une somme forfaitaire annuelle qui sera de :

- 140 000 € HT pour l'année 2019
- 120 000 € HT pour l'année 2020
- 100 000 € HT pour l'année 2021

Il est donc proposé un nouveau contrat d'objectif et de moyens pour la période 2019-2021, définissant les conditions d'octroi des contributions de la collectivité.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 1426-1,
Vu la loi 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de la communication,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019

DELIBERE

Approuve le contrat d'objectifs et de moyens entre la Communauté urbaine Angers Loire Métropole et la société Angers Loire Télévision.

Autorise le Président ou le Vice-Président délégué à le signer.

Attribue une subvention comme indiquée ci-dessous :

- 140 000 € HT pour l'année 2019,
- 120 000 € HT pour l'année 2020,
- 100 000 € HT pour l'année 2021.

Impute les dépenses au budget concerné de l'exercice 2019 et suivants.

***

Roselyne BIENVENU : Mes chers collègues, il s'agit de soutenir notre télévision locale, qui est une plus-value sur notre territoire en termes de média et d'accessibilité. Il s'agit de soutenir ce média qui renforce le lien social et participe à la citoyenneté. C'est une chance d'avoir, sur notre territoire, un média qui permette une information pluraliste accessible et en prise directe avec notre territoire.

Cette convention d'objectifs et de moyens fait suite à plusieurs conventions déjà signées depuis 2013. L'intention est d'aller progressivement en dégressivité. Il vous est donc proposé de maintenir un soutien à l'endroit de la société Angers Loire Télé pour pérenniser la télévision locale Angers Télé. Nous vous soumettons donc une convention d'objectifs et de moyens triennale pour les années 2019, 2020 et 2021. Le soutien va en dégressivité, avec 140 000 € pour 2019, 120 000 € pour 2020 et 100 000 € pour 2021. Nous avons l'espoir d'arriver progressivement à un arrêt du soutien.

Monsieur le Président : Mes chers collègues, avez-vous des questions ? Je n'en vois pas. Nous passons au vote. Je constate qu'il n'y a ni opposition ni abstention. Je vous remercie.

Au-delà des chiffres, nous espérons que l'adossement d'Angers Loire Télévision au réseau Vià permette aussi d'en accroître l'audience et la fréquence. Le principe est qu'un bouquet de télévisions locales mette en commun un certain nombre d'émissions et que des émissions produites dans des télévisions locales puissent faire l'objet de reprises par d'autres télévisions locales. Il y aura une mise en commun de la régie publicitaire et un enjeu qui consiste à atteindre 1 % de l'audimat, en additionnant toutes ces chaînes locales. En atteignant 1 % d'audimat, vous déclenchez des comportements d'achat de la part des annonceurs qui se trouvent sur ce type de créneaux.

DEL-2019-41: Le conseil adopte à l'unanimité

***

Dossier N° 26

Délibération n°: DEL-2019-42

PILOTAGE MUTUALISE DES POLITIQUES PUBLIQUES - Service des Assemblées

Constitution d'une SCI Multiprojets avec la SEM Régionale des Pays-de-la-Loire - Portage de l'opération immobilière Alfi Technologies - Prise de participation d'ALTER Eco - Approbation

Rapporteur : Christophe BÉCHU

EXPOSE

Pour rappel, la société ALTER Eco intervient en vue du développement économique du Département de Maine-et-Loire pour l'étude et l'acquisition de terrains, la construction d'immeubles à vocation économique destinés à la vente ou à la location ainsi que l'acquisition et la rénovation de bâtiments.

Lors de son Conseil d'administration du 24 janvier 2019, a été approuvé la participation de la société au capital d'une SCI Multiprojets à créer avec la SEM Régionale des Pays-de-la-Loire pour le portage de projets intéressants les 2 SEML et, notamment le projet immobilier de la Société Alfi Technologies.

La société Alfi Technologies, située sur la Commune du Pin-en-Mauges, est spécialisée dans la conception, la fabrication, l'installation et la maintenance de lignes de production automatisées pour la fabrication de matériaux de construction et d'intralogistique industrielle.

Pour accompagner son développement, Alfi Technologies projette le réaménagement du bâtiment situé sur la commune de Le Pin-en-Mauges et l'ajout d'une extension pour un coût d'investissement estimé à 4 325 000 € HT environ, comprenant l'acquisition du site. Ce programme immobilier permettra à la société Alfi Technologies d'améliorer l'accueil physique des clients et des salariés, de favoriser une meilleure organisation des bureaux et les conditions de travail des salariés et de continuer une dynamique de développement.

Dans la perspective du portage de l'opération immobilière Alfi Technologies, la société civile serait créée avec un capital social de 694 000 € réparti à hauteur de 354 000 € pour la SEM Régionale des Pays-de-la-Loire et de 340 000 € pour ALTER Eco.

Cette société aura vocation à se porter acquéreur du foncier actuel d'Alfi Technologies en vue de réaliser le programme de travaux de réaménagement et d'extension pour sa location à Alfi Technologies.

Angers Loire Métropole étant actionnaire d'ALTER Eco, il convient d'approuver la prise de participation de la SEM au sein de la SCI.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 5215-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,

Considérant l'avis de la commission Finances du 04 mars 2019

DELIBERE

Approuve la participation de la société d'économie mixte locale ALTER Eco au capital d'une société civile immobilière Multiprojets à créer avec la SEM Régionale des Pays-de-la-Loire pour le portage de projets intéressant les deux SEML et, notamment le projet immobilier de la Société Alfi Technologies, située sur la Commune de le Pin-en-Mauges.

***

Monsieur le Président : Mes chers collègues, nous arrivons au dossier n°26. C'est le dernier, et il mériterait des questions si vous en aviez. Pour être très sérieux, nous sommes actionnaires de 9 % de la SEM ALTER Eco. Cette SEM ALTER Eco envisage de faire une SCI avec la SEM Régionale. Comme tous les autres actionnaires d'ALTER Eco, nous devons donc formellement délibérer pour accepter qu'il puisse y avoir le montage d'une SCI multi-projets au Pin-en-Mauges pour accompagner la société Alfi Technologies.

Je dirais un mot sur notre engagement dans ce projet. Nous sommes actionnaires d'ALTER Eco. Je pense qu'elle dispose aujourd'hui d'un capital d'environ 10 millions d'euros. Parmi ces 10 millions d'euros, il y aura quelques centaines de milliers d'euros investis à l'intérieur de cette SCI multi-projets. Techniquement, nous sommes donc responsables de 9 % des 340 000 € qui seront investis. Nous devons donc donner notre accord, même si les parts ne sont pas rattachables de cette manière et que nous sommes solidaires. Quand la société ALTER Eco construit une usine dans les Mauges ou quand elle finance un projet à l'échelle de l'agglomératoin, nous sommes dans le pacte d'actionnaires, telles que les choses ont été réalisées.

Je le dis pour ceux qui sont passionnés, la particularité de cette procédure est que nous engageons ici des fonds propres de la société. Quand nous utilisons les autres sociétés, SEM (Sociétés d'Economie Mixte) ou SPL (Société Publique Loclae), la collectivité reste engagée par les montants qu'elle décide. Quand nous faisons un CRAC (Compte Rendu Annuel à Collectivité), quand nous engageons un projet de superstructure, il s'agit de l'enveloppe qui a été validée par la collectivité locale qui lance le projet. C'est une enveloppe fermée, et les fonds propres de la société ne peuvent évidemment pas servir au fait de financer un projet.

Le seul moyen pour que les fonds propres de nos SEM ou de nos SPL puissent être mobilisés, c'est à partir du moment où une délibération formelle engage les actionnaires. Ceci est évidemment suivi par les commissaires aux comptes chaque année pour vérifier que nous ne sommes pas dans ce cas. C'est rare, et c'est ce qui explique que la délibération vous soit soumise. C'est aussi la première fois que le cas survient depuis que nous avons pris des actions à l'intérieur de la SEM ALTER Eco. La collectivité départementale ayant perdu la compétence de développement économique, elle a été contrainte de ne plus être à 50 % dans le capital de cette SEM. Tous les EPCI (Etablissements Publics de Coopération Intercommunaux) ont donc pris une partie des parts.

Je pense que cela représentait environ la moitié, quand nous additionnons les Communautés d'agglomération ou urbaines du territoire. Il s'agit de 9 EPCI, les plus petites sont présentes de manière symbolique, et les plus fortes de manière plus importante, ayant pris des parts au capital. Cet engagement vous a été présenté au titre de l'année 2018. Avez-vous des questions ? Dans ces conditions, je soumets ce rapport à vos suffrages. Je constate qu'il n'y a pas d'opposition ni d'abstention.

DEL-2019-42: Le conseil adopte à l'unanimité

***

LISTE DES DECISIONS DE LA COMMISSION PERMANENTE

DU LUNDI 11 MARS 2019

N°	*DOSSIERS*	*RAPPORTEURS*
	PILOTAGE MUTUALISE DES POLITIQUES PUBLIQUES	**Marc LAFFINEUR, Vice-Président**
1	Garantie d'emprunts de la SOCLOVA d'un montant total de 1 266 000 € dans le cadre de la construction de 17 logements situés rue du Daguenet, résidence « Adenet » dans le quartier Deux-Croix - Banchais - Grand-Pigeon à Angers.	La Commission permanente adopte à l'unanimité
2	Garantie d'emprunts d'Immobilière Podeliha d'un montant total de 310 000 € dans le cadre de la construction de 4 logements situés chemin Ardenne, à Avrillé.	La Commission permanente adopte à l'unanimité
3	Garantie d'emprunts d'Immobilière Podeliha d'un montant total de 1 470 000 € dans le cadre de l'acquisition en VEFA (Vente en Etat Futur d'Achèvement) de 18 logements situés ZAC «Plateau de la Mayenne», Ilôt C3 Mayenne à Avrillé.	La Commission permanente adopte à l'unanimité
4	Garantie d'emprunts de la SOCLOVA d'un montant total de 1 505 124 € dans le cadre de la construction de 16 logements situés ZAC « Les Grandes Maisons », résidence « Hervé Bazin » aux Ponts-de-Cé.	La Commission permanente adopte à l'unanimité
5	Autorisation de signature du marché de travaux relatif au confortement des talus du fossé de dérivation de l'exutoire de la Baumette estimé à 550 000 € HT.	La Commission permanente adopte à l'unanimité
	DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET DU TOURISME	**Jean-Pierre BERNHEIM, Vice-Président**
6	Convention de partenariat avec la CCI 49 (Chambre de Commerce et d'Industrie de Maine-et-Loire) au titre de la MCTE (Maison de la Création et de la Transmission d'Entreprises) attribuant une subvention pour un montant de 53 000 € pour l'année 2019.	La Commission permanente adopte à l'unanimité

	INNOVATION ENSEIGNEMENT SUPERIEUR RECHERCHE	
7	Attribution d'une subvention au GIS Biogenouest d'un montant de 1 500 € pour l'organisation du congrès "Gen2bio 2019".	La Commission permanente adopte à l'unanimité
	PILOTAGE MUTUALISE DES POLITIQUES PUBLIQUES – COMMANDE PUBLIQUE	**Christophe BECHU, Président**
8	Dans le cadre du groupement de commandes entre Angers Loire Métropole (coordonnateur du groupement) et la Ville d'Angers, autorisation de signature du marché relatif à la mise en page et l'impression des magazines estimé à 290 000 € HT par an.	La Commission permanente adopte à l'unanimité
9	Dans le cadre du groupement de commandes entre Angers Loire Métropole (coordonnateur du groupement) et la Ville d'Angers, autorisation de signature du marché relatif à la distribution des supports d'information estimé à 540 000 € HT sur la durée totale du marché.	La Commission permanente adopte à l'unanimité
	PROPRETE URBAINE	
10	Modification de 3 indices des prix par l'INSEE, ce qui nécessite de rédiger les avenants aux marchés concernés, afin d'assurer la continuité des paiements aux fournisseurs, et d'en autoriser leur signature pour les marchés actuels et à venir.	La Commission permanente adopte à l'unanimité
	DEPLACEMENTS	
11	Versement de provisions à hauteur de 65 292 € en application de la procédure d'urgence prévue par le règlement intérieur de la commission d'indemnisation à l'amiable en réparation du préjudice économique subi à la suite des travaux des lignes B et C du tramway.	La Commission permanente adopte à l'unanimité
	URBANISME, LOGEMENT ET AMENAGEMENT URBAIN	**Daniel DIMICOLI, Vice-Président**
12	Vente à la commune de Savennières d'un bien situé sur le territoire de ladite commune, au 2 rue du Puits Gauthier, moyennant le prix de 289 921,39 €.	La Commission permanente adopte à l'unanimité

13	Vente à la Société Ilot Campus d'un ensemble immobilier situé à Beaucouzé, 33 rue Georges Morel, dans la ZAC du Grand Périgné, moyennant le prix de 256 896 € HT.	La Commission permanente adopte à l'unanimité
14	Vente à la société SCI Claie des halls 32 et 33 situés à Beaucouzé, au 19 rue de la Claie, moyennant le prix de 225 000 €.	La Commission permanente adopte à l'unanimité
15	Acquisition d'un bien auprès de M. BLAIN situé à Ecouflant, rue de l'Armoirie, au prix de 210 000 €.	La Commission permanente adopte à l'unanimité
16	Accession sociale à la propriété - PTZ+ 2019 - Dispositif communautaire d'aides 2019 - 6 subventions d'un montant de 10 000 €.	La Commission permanente adopte à l'unanimité
	CYCLE DE L'EAU	**Laurent DAMOUR, Vice-Président**
17	Avenant n°2 au marché global de performance de la station de dépollution de la Baumette afin d'effectuer la révision des prix du marché, de formaliser l'ajustement souhaité par le Maître d'Ouvrage des travaux contenus dans la tranche conditionnelle, et de prendre acte des effets sur les prix d'exploitation (- 1 642 683,98 € HT).	La Commission permanente adopte à l'unanimité
18	Marché de travaux de réhabilitation de conduites d'eau potable par tubage sur les communes d'Angers et les Ponts-de-Cé attribué au groupement d'entreprise Sogea Ouest TP/Sogea Rhône Alpes pour un montant global estimatif de 815 200 €.	La Commission permanente adopte à l'unanimité
	DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET DU TOURISME	**Véronique MAILLET, Vice-Présidente**
19	Attribution de subventions dans le cadre du soutien aux évènements à : - SPIC Arena Loire Trélazé : 10 000 € - Association Angers Boxing Club : 30 000 €.	La Commission permanente adopte à l'unanimité
	PROPRETE URBAINE	**Jean-Louis DEMOIS, Vice-Président**
20	Demande de subvention ADEME (Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) pour la réalisation d'études préalables avant de mettre en œuvre certains projets prévus au CODEC (Contrat d'Objectifs Déchets et Economie Circulaire).	La Commission permanente adopte à l'unanimité. Mme Jeanne BEHRE-ROBINSON ne prend pas part au vote.

	PILOTAGE MUTUALISE DES POLITIQUES PUBLIQUES	**Benoit PILET, Vice-Président**
21	Avenant n°1 à la convention-annexe relative à la plateforme service droit des sols d'Angers et Angers Loire Métropole.	La Commission permanente adopte à l'unanimité
		Christophe BÉCHU, Président
22	Marché UGAP (Union des Groupements d'Achats Publics) /Wavestone portant sur l'appui à la direction de programme pour la définition de la feuille de route Territoire Intelligent pour une prestation de 184 217,76 € HT.	La Commission permanente adopte à l'unanimité

LISTE DES ARRETES PRIS EN VERTU DE L'ARTICLE L.5211-10 DU CODE GENERAL DES COLLECTIVITES TERRITORIALES.

N°	*OBJET*	*DATE DE L'ARRETE*
	ACTIONS EN FAVEUR DE L'ENTREPRISE	
AR-2019-15	Convention fixant les modalités d'acquisition du matériel de l'ex usine Technicolor dans la limite de 10 000 €.	**05 février 2019**
	ACTIONS FONCIERES	
AR-2019-13	Désignation de Me BROSSARD dans le cadre de la préemption d'un bien sur Montreuil-Juigné situé Le Haut Coudray appartenant à M. et Mme MASSEROT pour défendre les intérêts d'Angers Loire Métropole devant le Tribunal administratif	**04 février 2019**
AR-2019-14	Désignation de Me BROSSARD dans le cadre de la préemption d'un bien sur Montreuil-Juigné situé Le Haut Coudray appartenant à M. et Mme MASSEROT pour défendre les intérêts d'Angers Loire Métropole devant le Juge de l'Expropriation du Tribunal de Grande Instance.	**04 février 2019**
	AMENAGEMENT URBAIN	
AR-2019-22	Procédure de modification n° 3 afin d'ajuster certaines règles pour l'intégration des projets " Imagine Angers " sur sites et de faire évoluer certains documents (règlement graphique ou les Orientations d'Aménagement et de Programmation).	**11 février 2019**
AR-2019-23	Enquête publique sur le projet de modifications n°1 du Site Patrimonial Remarquable Ligérien à savoir : Béhuard, Bouchemaine, et Savennières pour une durée de 33 jours du lundi 11 mars au 12 avril 2019.	**11 février 2019**
	ACTIONS FONCIERES	
AR-2019-25	Convention de gestion avec la commune de Longuenée-en-Anjou, relative à des parcelles sises à Longuenée-en-Anjou, secteur du Plessis-Macé, rue d'Anjou.	**18 février 2019**
AR-2019-31	Avenant à la convention de gestion avec la commune de Saint-Lambert-la-Potherie relative à des parcelles sises ZAC de Gagné.	**20 février 2019**
	BATIMENTS ET PATRIMOINE COMMUNAUTAIRE	
AR-2019-11	Convention d'occupation précaire pour des locaux situés 12 rue Auguste Gautier à Angers au profit de la société Altern'Transport pour une durée de 3 ans moyennant le paiement d'une redevance annuelle de 3 523 € et des charges.	**30 janvier 2019**
AR-2019-16	Avenant n°1 à la convention d'occupation précaire pour un bien situé à Angers, 28 rue de l'hôtellerie au profit de Mme Sandrine COCHARD (L'ATELIER SAND).	**06 février 2019**

AR-2019-17	Convention de mise à disposition pour une partie des parcelles situées sur le secteur de l'Ile Saint Aubin à Angers pour un usage de stationnement au profit de la Ville d'Angers d'une durée de 3 ans.	**06 février 2019**
AR-2019-26	Convention d'occupation précaire pour une parcelle située 118 rue de la Chalouère à Angers au profit de la SCI BROSSARD pour une durée d'un an .	**18 février 2019**
AR-2019-27	Convention d'occupation précaire à usage agricole pour des parcelles situées au lieu-dit "La Borderie" à Beaucouzé au profit du GAEC DU BOIS ROUZE pour une durée d'un an moyennant paiement d'un fermage annuel de 482,87 €.	**18 février 2019**
AR-2019-28	Convention d'occupation précaire pour des locaux situés 7 rue du Logis Notre Dame au Plessis-Grammoire au profit de la Commune du Plessis-Grammoire pour le Centre de Secours pour une durée de 5 ans, consenti à titre gratuit.	**18 février 2019**
AR-2019-29	Avenant n°2 à la convention de mise à disposition de locaux situés à Angers, 8 rue Le Nôtre au profit de l'Association pour Gestion du Restaurant de la Technopole (A.G.R.T).	**18 février 2019**
AR-2019-30	Convention de mise à disposition de locaux situés dans l'emprise aéroportuaire d'Angers Loire Aéroport à l'aéroport Angers Marcé au profit de l'Association des Constructeurs Amateurs de l'Aéroclub de l'Ouest de la France jusqu'au 28 août 2028, consenti à titre gratuit.	**18 février 2019**
	TRANSPORTS URBAINS	
AR-2019-24	Vente de 4 véhicules SCANIA à la société DERICHBOURG AM RECYCLAGE pour un montant total de 2 514,40 €	**14 février 2019**
	TRANSITION ENERGETIQUE	
AR-2019-20	Adhésion au Club Villes, Territoires; Energie et Changement Climatique (VITECC) sans incidence financière.	**07 février 2019**
	RESSOURCES HUMAINES	
AR-2019-12	Préavis de grève pour la période du 3 au 10 février 2019.	**04 février 2019**
	SERVICE DES ASSEMBLEES	
AR-2019-18	Désignation des membres du Comité technique commun à la Ville d'Angers, au CCAS et Angers Loire Métropole.	**07 février 2019**
AR-2019-19	Désignation des membres au CHSCT (Comité d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail) à la Ville d'Angers, au CCAS et Angers Loire Métropole.	**07 février 2019**
AR-2019-21	Délégation de signature de la Direction des Bâtiments et du patrimoine communautaire à la suite de l'arrivée d'un nouveau Directeur	**11 février 2019**

***

Liste des Marchés à procédure adaptée

N° de marché / AC	Types Marché F-S-T-PI	Objet du marché	Libellé des lots ou lot unique	Entreprise attributaire	Code postal	Ville	Montant en € HT
A19012P	S	Location de matériels et engins de chantier, sans chauffeur, pour les parcs Espaces Verts gérés par ALM pour l'année 2019	Lot unique	NEWLOC	49480	VERRIERES EN ANJOU	Maxi : 20 000
A19013P	T	Entretien et grosses réparations 2019 2022 voie ferrée PAC Angers est	lot unique	LA FERROVIAIRE DE LA BRIE - SAS BRIFER	77540	ROZAY EN . BRIE	220 000 € maxi
A19016P	PI	Mission de contrôle technique pour la construction d'un groupe scolaire semi-industrialisé dans le quartier quantinière à Trélazé	Lot unique	BUREAU VERITAS	49071	BEAUCOUZE	7 875 €
A19017P	TIC	Maintenance du progiciel Gescime pour la gestion des cimetières de la Ville d'Angers, et prestations associées	Lot unique	GESCIME	29200	BREST	25 000 €
A19018A	PI	Révision du zonage assainissement des eaux usées	lot unique	EF ETUDES	44341	BOUGUENAIS	12 800 €

Sur 5 attributaires : 2 sur le territoire d'Angers Loire Métropole, 1 en Pays de la Loire et 2 en France.

Monsieur le Président – Je vous demande maintenant de bien vouloir me donner acte de la liste des décisions de la Commission Permanente du 4 mars, ainsi que la liste des arrêtés pris en vertu de l'article L.5211-10 du Code général des collectivités territoriales et enfin, la liste des marchés à procédure adaptée.

Liste des décisions de la Commission permanente du 4 mars 2019: Le Conseil donne acte.

Liste des arrêtés : Le Conseil donne acte.

Liste des marchés à procédure adaptée : Le Conseil donne acte.

Mes chers collègues, nous en avons terminé avec l'ordre du jour de ce soir, sauf si vous avez des questions diverses. Je vous souhaite une très bonne fin de soirée à tous.

***

La séance est levée à 21 heures 47

Mme Marie-France RENOU
Secrétaire de séance

Christophe BECHU
Le Président

ANGERS LOIRE METROPOLE
communauté urbaine