

**PROCÈS VERBAL DE LA SÉANCE DU
CONSEIL COMMUNAUTAIRE
DU 10 SEPTEMBRE 2024**

Le 10 septembre 2024 à 18h10,

Le conseil communautaire de Caen la mer s'est réuni en séance publique en l'hémicycle de la communauté urbaine, sous la présidence de Nicolas JOYAU, Président.

Date de convocation : 04/09/24

ÉTAIENT PRÉSENTS : Monsieur Sébastien FRANÇOIS, Monsieur Patrick LESELLIER, Monsieur Jacques LANDEMAINE, Monsieur Patrick LECAPLAIN, Madame Annie ANNE, Madame Ginette BERNIERE, Monsieur Bruno COUTANCEAU, Monsieur Nicolas ESCACH, Monsieur Aurélien GUIDI, Madame Béatrice GUIGUES, Madame Béatrice HOVNANIAN, Monsieur Théophile KANZA MIA DIYEKA, Madame Lynda LAHALLE, Madame Agnès MARRETEUX, Madame Jacqueline MARTIN, Monsieur Emmanuel RENARD, Monsieur Olivier SIMAR, Madame Clémentine LE MARREC, Monsieur Lionel MARIE, Monsieur Dominique ROUZIC, Madame Élisabeth HOLLER, Monsieur Thierry SAINT, Madame Sara ROUZIÈRE, Madame Magali HUE, Monsieur Pierre SCHMIT, Madame Agnès DOLHEM, Monsieur Romain BAIL, Monsieur Marc POTTIER, Monsieur Franck GUEGUENIAT, Monsieur Ludwig WILLAUME, Monsieur Pascal SÉRARD, Monsieur Frédéric LOINARD, Monsieur Patrick LEDOUX, Madame Isabelle MULLER DE SCHONGOR, Monsieur Raymond PICARD, Monsieur Stéphane LE HELLEY, Monsieur Yves RÉGNIER, Madame Sophie SIMONNET, Monsieur Michel LE LAN, Madame Emilie ROCHEFORT, Monsieur Rudy L'ORPHELIN, Monsieur Gilles DÉTERVILLE, Monsieur Philippe JOUIN, Madame Baya MOUNKAR, Monsieur Jean-Marc PHILIPPE, Madame Amandine FRANÇOIS-GOGUILLON, Monsieur Xavier LE COUTOUR, Monsieur Jean-Marie GUILLEMIN, Monsieur Laurent MATA, Monsieur Gérard HURELLE, Madame Brigitte BARILLON, Monsieur Pascal PIMONT, Monsieur Dominique DUVAL, Madame Véronique DEBELLE, Monsieur Rodolphe THOMAS, Madame Béatrice TURBATTE, Monsieur Michel BOURGUIGNON, Monsieur Michel LAFONT, Monsieur Christian LE BAS, Madame Florence BOUCHARD, Monsieur Marc LECERF, Madame Nadine LEFÈVRE-PROKOP, Monsieur Thierry RENOUF, Monsieur Martial BORDAIS, Monsieur Erwann BERNET, Monsieur Jérôme LANGLOIS, Monsieur Benoît LERÉVÉREND, Monsieur Jean-Paul GAUCHARD, Monsieur Philippe MARS, Monsieur Didier BOULEY, Madame Nathalie DONATIN, Monsieur Bertin GEORGE, Madame Ghislaine RIBALTA, Monsieur Alain DESMEULLES, Monsieur Fabrice DEROO, Monsieur Marc MILLET, Monsieur Mickaël MARIE, Monsieur Cédric CASSIGNEUL, Monsieur Nicolas JOYAU, Monsieur Dominique GOUTTE, Monsieur Aristide OLIVIER, Monsieur Damien DE WINTER, Madame Virginie AVICE, Monsieur Michel PATARD-LEGENDRE, Monsieur Mahama COMPAORÉ, Madame Hélène BURGAT, Monsieur André HENRY, Monsieur Joël BRUNEAU, Madame Maryline LELÉGARD-ESCOLIVET, Monsieur Serge RICCI, Madame Cécile COTTENCEAU, Monsieur Richard MAURY, Monsieur Gabin MAUGARD, Monsieur Rudy NIEWIADOMSKI.

EXCUSÉ(S) AYANT DONNÉ POUVOIR : Madame Catherine AUBERT à Monsieur Cédric CASSIGNEUL, Madame Alexandra BELDJOUDI à Monsieur Mickaël MARIE, Madame Nathalie BOURHIS à Monsieur Nicolas JOYAU, Madame Pascale BOURSIN à Monsieur Jean-Marie GUILLEMIN, Madame Élodie CAPLIER à Monsieur Michel PATARD-LEGENDRE, Monsieur Christian CHAUVOIS à Monsieur Philippe MARS, Madame Sonia DE LA PROVOTE à Monsieur Aristide OLIVIER, Madame Céline PAIN à Monsieur Rudy L'ORPHELIN, Madame Nelly LAVILLE à Monsieur Michel LAFONT, Madame Maria LEBAS à Monsieur Marc LECERF, Monsieur Richard MAURY à Monsieur Michel BOURGUIGNON

(dossiers n°1 à 10), Madame Sylvie MOUTIERS à Monsieur Jérôme LANGLOIS, Monsieur Christian DELBRUEL à Monsieur Patrick LECAPLAIN, Madame Camille BROU-VERNET à Madame Cécile COTTENCEAU.

EXCUSÉS : Monsieur François JOLY, Monsieur Gabin MAUGARD (dossiers n°1 à 10), Monsieur Rudy NIEWIADOMSKI (dossiers n°1 à 10), Madame Virginie CRONIER, Monsieur Vincent LOUVET, Monsieur Raphaël CHAUVOIS, Monsieur Morgan TAILLEBOSQ.

Le quorum a été constaté à l'ouverture de la séance et avant l'examen de chaque point de l'ordre du jour.

Le conseil communautaire nomme Monsieur Michel PATARD-LEGENDRE secrétaire de séance.

- **COMMUNICATIONS DU PRÉSIDENT**

Nicolas JOYAU

Une séance de rentrée qui n'était pas prévue au début de l'année et qui est arrivée dans le calendrier pour évoquer le futur contrat de délégation de service public Mobilité et complétée par des désignations eu égard aux modifications qui sont intervenues cet été suite aux échéances électorales.

Xavier LE COUTOUR

Je voudrais évoquer une question d'actualité qui est récurrente tous les ans, qui est l'hébergement et l'accueil des étudiants qui n'habitent pas originellement dans notre collectivité. Vous avez 30 000 étudiants qui vivent dans l'agglomération caennaise, principalement à Caen et Hérouville. Les ¾ de ces étudiants ne sont pas logés dans leur famille, soit environ 25000 étudiants à loger.

Leur logement est principalement assuré par le privé. Il y a les logements du CROUS, il y a des logements sociaux en partie, il y a des foyers de jeunes travailleurs, mais c'est tout à fait marginal.

Je souhaite attirer l'attention de tous nos collègues sur la possibilité déjà à l'œuvre, mais à mon avis insuffisamment, de l'hébergement chez l'habitant. Cette formule, plusieurs centaines d'étudiants l'éprouve, souvent avec beaucoup de succès, dans des familles, chez des personnes âgées, des personnes retraitées. Ces expériences sont le plus souvent extrêmement profitables à la fois à l'étudiant qui est accueilli dans notre communauté, de façon très conviviale, mais également pour les familles qui ont ainsi des liens importants.

Alors il y a des associations, je ne veux pas le nier, le CLLAJ entre autres. Il y a également le CROUS qui fait un travail tout à fait intéressant, mais il me semble que notre collectivité via la maison de l'habitat qui est un de ses bras pourrait faire beaucoup plus. La maison de l'habitat accueille très bien les personnes qui demandent des renseignements, en particulier sur les contrats, les loyers, les protections, les garanties contre les impayés ou les dégradations. Il y a des garanties gratuites pour les étudiants et peu de personnes le savent.

Je souhaiterais évoquer avec vous la possibilité que la maison de l'habitat, en partenariat avec le CROUS et des associations qui se sont liées à cette mission, puissent jouer un peu un rôle de chef d'orchestre sur l'agglomération à travers un dispositif de bourse qui permettrait de faire se rencontrer des offres de logement chez l'habitant et des demandes d'étudiants français ou étrangers. Là aussi, il y a énormément de bénéfices à cela pour pouvoir mieux répondre à la situation très tendue qui est actuellement celle de Caen. On est en zone tendue où les loyers ont augmenté de 15% en 5 ans sur l'agglomération caennaise.

Pour les petits logements et je pense qu'il y a là une solution à laquelle nous pourrions, nous collectivités, via la maison de l'habitat, répondre plus efficacement. Il s'agirait là encore d'assigner à la maison de l'habitat cette mission très particulière qui est celle de faire se rejoindre des demandes et des offres.

Aurélien GUIDI

Il arrive parfois que le début de notre séance soit marqué par un temps de recueillement, de minutes de silence. À priori, heureusement, ce n'est pas le cas ce soir. Néanmoins, l'actualité nous invite, je pense, à observer une minute de silence en hommage à Lilian DEJEAN l'agent de Grenoble qui a été tué dans l'exercice de ses fonctions. Je vous propose que comme d'autres collectivités ont pu le faire, nous observions une minute de silence.

Patrick LEDOUX

La période estivale touche à sa fin. Une fois de plus, nous sommes tous ici sur le constat que la communauté des gens du voyage s'est installée ici et là dans nos communes, sur les terrains de foot, des parcs, des terrains privés pendant tout l'été.

Tous les maires présents dans cette enceinte, et bien au-delà même, peuvent en témoigner. La seule durée de ce conseil communautaire ne suffirait pas à rapporter tout ce que chacun a comme vécu et anecdote.

Alors si j'ai pu contrarier certaines personnes par les propos que j'ai pu tenir il y a quelques jours, je m'en excuse auprès des élus et des agents dévoués mais je pense que le temps est venu de prendre le sujet à bras le corps collectivement. Je souhaite que nous anticipions ce phénomène plutôt que de le subir individuellement, chacun de notre côté et dans chacune de nos communes. Si je peux parler d'incompétence, c'est pour mettre ce mot en face de son contraire qui est la compétence. En effet, je souhaite que Caen la mer exerce cette compétence qui ait l'accueil des gens du voyage au même titre que toutes les autres compétences, que ce soit les mobilités, l'assainissement, l'aménagement du territoire ou la voirie.

Ma démarche n'est pas politique, elle est pragmatique. Je ne souhaite la place de personne, je veux simplement qu'on s'organise, nous, les 48 communes de notre intercommunalité, pour un accueil digne et respectueux, sans que les maires ne soient obligés de mettre en place des solutions anti-intrusion coûteuses contre lesquelles les gens du voyage s'organisent année après année, alors que le phénomène prend de plus en plus d'ampleur.

Quand aurons-nous, élus locaux, agents territoriaux, clubs sportifs, associations, citoyens et gens du voyage, des réponses à un certain nombre de questions ? Pourquoi subir un phénomène qui visiblement est de plus en plus présent chaque année ? Faut-il chaque année refermer le dossier fin septembre et attendre le mois de mai suivant en espérant que cette année ils ne reviendront pas ? Faut-il prévoir un budget récurrent dans nos communes pour ériger partout des buttes de terre, des fossés, des enrochements, des plots en béton alors que l'État subventionne l'embellissement de nos entrées de ville, de nos zones d'activité, du cadre de vie ? Et je ne parle pas d'installation dans les espaces naturels sensibles.

Où en est le schéma départemental d'accueil des gens du voyage ? Quels sont les contours de la compétence gens du voyage exercée par notre communauté urbaine ? Il y a certes des terrains d'accueil où les utilisateurs sont sédentarisés. Il y a certes un terrain d'accueil pour les grands rassemblements mais il nous manque très clairement plusieurs petits terrains pour accueillir des groupes d'une trentaine de caravanes tout autour de Caen l'été, disposant de branchements d'eau, de branchements électriques, de toilettes.

Il est indispensable et urgent de mettre en place des solutions plus globales, plus adaptées, comme dans bien d'autres grandes villes de France, pour accueillir ces groupes dans la dignité. Avec respect. Merci Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président, pour avoir pris en compte ce sujet et pour les réponses que vous pourrez apporter à ces questions.

Nicolas JOYAU

Je vous propose qu'avant de répondre aux questions, nous puissions observer une minute de silence en hommage à l'agent tragiquement décédé à Grenoble. Je vous remercie.

Le sujet du logement étudiant est évidemment un sujet d'attention pour nous. Régulièrement, nos programmes inclus du logement étudiant, nous tentons de mettre en œuvre des solutions sur des fonciers publics ou en discussion avec des promoteurs qui portent des projets pour faire sortir ces programmes. Des programmes qui restent néanmoins englués dans la crise du logement assez globale et le logement étudiant a évidemment pâti de cette crise.

L'extension urbaine est, par nécessité d'aménagement du territoire, plus complexe. Pour autant, on

peut regretter aussi que le renouvellement urbain soit de plus en plus complexe et long à mettre en œuvre, ce qui ne facilite évidemment pas la dynamique en matière de logement.

Je laisserai la parole à Michel PATARD-LEGENDRE pour un complément sur le sujet des gens du voyage.

Une sollicitation par message, par coup de fil, n'aurait pas été moins pragmatique pour aborder le sujet, cher Patrick. Je veux dire par là que on peut se contacter en toute simplicité pour aborder un sujet. Ce qui n'empêche pas de communication publique par la suite d'ailleurs. Pour trouver de manière assez pragmatique des solutions, nous avons échangé sur ce sujet en Conférence des maires et acté la mise en place d'un groupe de travail qui sera copiloté par Michel PATARD-LEGENDRE, au titre de sa vice-présidence sur les aires d'habitat des gens du voyage, et par Florence BOUCHARD, au titre de sa vice-présidence sur la solidarité territoriale. Donc tous les 2 coanimeront un groupe de travail dont on va très rapidement définir les modalités.

Les compétences de la communauté urbaine en matière de Gens du voyage consistent à la réalisation du schéma départemental et l'exploitation des aires qui sont mises en œuvre. Solliciter la communauté urbaine ou un agent de la communauté urbaine pour des occupations illicites, n'est pas du ressort des compétences de la communauté urbaine, ce qui doit nous amener à tenir des propos mesurés. On a des agents qui exercent leurs compétences avec sérieux, avec abnégation et quand ils peuvent lire que la CU est incompétente, ce n'est pas forcément très positif pour les équipes qui traitent ce sujet-là.

De manière assez pragmatique aussi, il me semble que lors d'échanges passés, y compris avec toi Patrick, la communauté urbaine avait sollicité du foncier sur certaines communes et également sur ta commune mais n'a pas eu de retour particulier.

La communauté urbaine est prête à investir sur des plus petites aires qui correspondent entre nous peut être plus à des réels besoins que de créer de très grandes aires de grands passages qui ne seront peut-être pas utilisés bien que représentant des investissements beaucoup plus massifs. Mais on sera évidemment ravi de trouver un foncier pour pouvoir investir dans une aire pour avoir un accueil pour 30 à 40 caravanes. Nous pouvons bien évidemment discuter dès demain de cette proposition.

Donc évidemment, on doit collégialement pouvoir trouver des fonciers pour investir. Et ça fait appel effectivement à une responsabilité collégiale qu'on doit avoir et à une vision intercommunale que nous partagerons en la matière.

Donc voilà pour le contour de la compétence et quelques éléments de réponse. A l'occasion de la Conférence des Maires, on a pu constater que les maires pouvaient avoir des approches et des méthodes différentes méthodes et la mise en place d'un groupe de travail vise à partager des méthodes de travail sur un sujet intéressant mais pas simple

Michel PATARD-LEGENDRE

Je vais commencer par répondre à Xavier LE COUTOUR.

Cette mobilisation de la maison de l'habitat existe déjà. On a un lien avec l'université et le CROUS sur les besoins importants des étudiants. Comme le président l'a rappelé, ce besoin n'est pas que pour les étudiants, mais aussi pour l'ensemble de la population puisque on a à l'heure actuelle une grande pénurie de logements, dans le logement privé et dans le logement social. Les taux de rotation dans le dans le logement social sont à l'heure actuelle au plus bas avec des taux aux alentours de 5% de rotation.

Donc ce sujet-là est déjà pris en charge par la maison de l'habitat avec notamment les dispositifs sur les garanties de loyer. Puis on a des bailleurs sociaux, dont un que je connais plus particulièrement qui est Caen la mer Habitat qui met effectivement ce dispositif de jeunes au service des aînés avec des colocations qui permettent aussi d'aller en aide aux personnes plus âgées.

Bien évidemment, on aura toujours cette contrainte de la rareté des logements étudiants, qui devient de plus en plus importante depuis 2-3 ans. Le retrait à la location des logements les plus énergivores a été salubre sur le fond, mais retire un certain nombre de logements mis à disposition. Et puis on a un dispositif de l'État qui fait que, des étudiants qui pouvaient faire leurs études à proximité de chez eux, du jour au lendemain, ne trouvent plus avec Parcoursup la même capacité à le faire et qui bien évidemment vont vers l'extérieur. On a ces étudiants, disons extérieurs à la

communauté urbaine qui arrivent sur le secteur et on le prend en compte avec notamment la vice-présidente de l'université qui est en charge de ce dossier-là. C'est un sujet complexe que l'on rencontre tout le temps. Il y a aussi un travail pas évident à faire sur la colocation mais qui n'est pas non plus toujours évidente car chez les bailleurs sociaux, c'est une question de bail complexe.

Il y a un certain nombre de solutions qui sont portées par les associations comme le CLLAJ dont on parlait tout de suite. On a le sujet aussi sur les jeunes travailleurs et rappelez-vous, on a voté il y a quelques mois pour refaire le foyer Robert Rème à Fleury-sur-Orne, avec une subvention de 3 millions d'euros de la communauté urbaine. Donc il y a un certain nombre de sujets avec des difficultés, mais la Maison de l'habitat est mobilisée sur ce terrain-là.

Sur les gens du voyage, alors je voudrais distinguer 2 sujets. Il y a tout d'abord tous les groupes familiaux qui circulent autour de la communauté urbaine, et puis il y a les missions évangéliques qui viennent de plus en plus nombreuses. Avec une grande difficulté, c'est qu'au printemps, il y a l'association des grands passages qui donne un calendrier des passages des missions qui doivent venir sur les différents territoires en France et qui est rarement respecté.

Je prends en exemple le weekend avant le 6 août, il y avait un mouvement de 8 missions qui devaient se faire sur le département du Calvados avec des localisations bien précises, 4 se sont déplacées mais ne sont pas venues à l'endroit prévu, 2 ont respecté leur engagement, 1 qui était annoncée n'est pas venue et 2 autres n'étaient pas annoncées et sont venues sur le territoire de Caen la mer. Dans ces cas-là, honnêtement, je ne sais pas comment faire car on est envahi et la ville d'Ifs a payé largement cette année avec un superbe terrain de camping sur le campus 3 et aux alentours. Je rappelle avec ces missions qui sont annoncées que c'est une prérogative de l'État de faire respecter les calendriers.

C'est-à-dire qu'en 2023, le Ministre de l'Intérieur avait envoyé une note à tous les préfets pour leur dire que c'était leur mission de faire respecter le calendrier des déplacements.

On sait très bien qu'ils arrivent et ils s'installent en promettant de bloquer la ville, le périphérique ou l'autoroute si on ne les laisse pas s'installer et, en fin de compte, l'État laisse faire pour débloquer la situation.

Quand on a cette situation, comme on a pu l'avoir un certain nombre de fois sur la communauté urbaine, on lance, parce qu'on a la capacité juridique de le faire, des procédures d'évacuation forcée validée ou pas par le préfet.

Dans mon cas précis à Ifs, elle a été validée aussitôt et notifiée aux gens du voyage, sauf qu'il n'y a pas l'exécution qui se fait derrière. Alors cette année, c'était l'excuse des Jeux Olympiques et il n'y avait pas de forces de l'ordre, mais l'année dernière il n'y avait pas de Jeux Olympiques et l'année prochaine non plus et je ne suis pas persuadé qu'une exécution par les forces de l'ordre sera réalisée. On sait très bien que quand il y a 50 ou 100 caravanes c'est très compliqué d'évacuer les gens du voyage.

Alors on a le schéma départemental des gens du voyage que beaucoup ici connaissent puisque pour certains y ont participé lors de précédents mandats et qui arrivent à expiration. Le schéma départemental dure 6 ans avec une révision tous les 3 ans et arrive à expiration. Alors on a des engagements, on a une obligation de faire un terrain de grand passage à Ouistreham ou sur la côte. En fin de compte, les terrains de grand passage, c'est une capacité d'accueillir 200 caravanes mais, depuis quelques années, les missions sont de plus en plus importantes donc la question va se poser de savoir si on maintient dans le schéma départemental cette obligation de faire ou pas.

Par ailleurs, on a dans les familles qui tournent aux alentours, 150 caravanes qui sont sur le territoire de Caen la mer et qui font des sauts de puce d'une commune à l'autre avec un désir de sédentarisation de ces familles-là.

Donc le projet il est là et quand on discute du PLUHM, il faut qu'on ait des terrains qui soient mis dans le cadre de notre document d'urbanisme et ciblés pour l'habitat, que recherchent les gens du voyage. La demande est surtout sur du logement adapté donc on a un vrai besoin de terrain et on en est à la recherche. Dans notre programme, et notamment dans le programme d'investissement, on a ce souhait de faire effectivement sur ces terrains du logement social, purement et simplement, avec la gestion par un bailleur social.

Avec Florence BOUCHARD et les services, on travaille pour le futur schéma départemental parce que les voyageurs savent qu'ils ont une fenêtre de tir sur le département du Calvados du fait que notre schéma n'est pas à jour.

Juste un exemple, il y a 5 terrains de grands passages dans le département du Calvados, c'est

autant que sur le restant de la Normandie. Cela veut dire qu'il y a tout un travail à faire avec nos collègues des autres départements, de façon à ce que tous ne viennent pas sur le territoire de Caen la mer, même si on sait que Caen la mer est pour de multiples raisons, un territoire attractif.

À Louvigny, on avait quand même la particularité d'avoir des gens du voyage qui sont sur les aires permanentes de Carpiquet, Bretteville-sur-Odon et qui vont passer des vacances à Fleury-sur-Orne ou Louvigny, parce qu'ils se retrouvent en famille. Ces familles tournent autour de camps semi sédentaires car il y a des grandes familles chez les voyageurs et que pendant la période d'hiver et pendant la période scolaire, la priorité est donnée à ce que les enfants puissent être scolarisés.

Donc c'est un travail qu'on va qu'on va mener pour essayer de voir au niveau du schéma départemental ce qu'on propose et tous les élus qui peuvent me dire avoir foncier à mettre à disposition pour créer de l'habitat social, je suis preneur.

Il faut absolument qu'on travaille tous ensemble, et Michel LAFONT peut le confirmer dans toutes les réunions PLUiHM, pour désigner dans nos plans de d'urbanisme et sur notre territoire, des emplacements réservés pour soit des terrains familiaux ou du logement adapté.

Rodolphe THOMAS

Quelques mots pour faire à la fois le parallèle aux propos tenus par Patrick LEDOUX et puis confirmés par Michel PATARD-LEGENDRE. On a eu effectivement l'occasion d'en échanger, lors de la Conférence des maires, sur la façon dont les maires que nous sommes sont confrontés à ces situations qui sont intenables dans le cadre de nos missions. Les gens du voyage ne respectent en rien la mise à disposition des terrains qui nous coûtent des centaines de milliers d'euros par an. Que font la Préfecture et l'État en général pour enrayer cela ? Ils sont dans la toute-puissance et ils font ce qu'ils veulent. Est-ce qu'on doit supporter à terme cela ? On est tous confrontés à ces situations qui sont intenables et on s'interroge sur le sens de notre engagement de maire vis-à-vis de nos concitoyennes et concitoyens. On voit bien que tout le monde se renvoie la balle sans faire de vagues, surtout pas de conflits et surtout pas de situations qui pourraient dégénérer.

Je te remercie Aurélien pour la minute de silence de l'agent municipal de Grenoble mais on pourrait aussi faire une de minute de silence pour le gendarme qui a été fauché dans le cadre de ses missions. C'est un fonctionnaire et donc on pourrait aussi mais on en finirait plus à chaque grand débat, ou alors conseil communautaire ou conseil municipaux, de rappeler la minute de science de toutes celles et tous ceux qui sont tués dans le cadre de leur mission.

Je voulais rappeler, parce que la situation n'est pas simple pour les maires, que nous ne nous sentons pas soutenus par les services de l'État quel que soit le gouvernement d'ailleurs. En tant que maires, on ne peut plus supporter indéfiniment que des gens se placent au-dessus des lois.

Pierre SCHMIT

J'amènerai juste une précision. Depuis 4 ans sur Hermanville, ce sont des groupes familiaux qui viennent de région parisienne, de région angevine, de Tours et qui déclarent : « mais Monsieur le Maire, on vient passer des vacances, point ». Cela donne parfois 100 à 150 caravanes pendant 8 semaines.

Michel PATARD-LEGENDRE

Le territoire de Caen la mer et ta commune notamment sont attractifs donc ils viennent chez toi et il y a aussi parfois des gens locaux qui vont sur ces missions. Il y a effectivement les groupes qui viennent de l'extérieur.

C'est du business pour les pasteurs car plus ils sont nombreux, plus ça rapporte des sous et on a peut-être à se poser la question pour des missions culturelles de savoir combien on met d'argent. Je pense qu'il y a quand même un sujet-là dessus, c'est à dire qu'on se rappelle tous qu'il n'y a pas si longtemps que ça les gens du voyage étaient plutôt catholiques et le 15 août, il partait en Camargue pour une fête religieuse. Donc on savait, qu'à ce moment-là, tout le monde partait. Maintenant, c'est plus du tout le cas et on le voit très bien.

Il y a des familles qu'on connaît assez bien qui sont respectueuses et puis on en a malheureusement beaucoup sur lesquelles on n'a pas de prise car pas d'interlocuteur avec la communauté urbaine.

Hélène BURGAT

On parle beaucoup d'occupation sur le domaine public, ce qui nous préoccupe beaucoup. Mais si un groupe de travail se constitue, il faut peut-être aussi associer un certain nombre de partenaires privés car il y a aussi des occupations sur domaine privé récurrentes dans des centres commerciaux ou sur des zones d'activités. Comme les procédures sont quand même très différentes, ils ont aussi besoin peut-être de participer à ces groupes pour leur expliquer comment faire. Il y a des sites systématiquement occupés plusieurs mois par an, donc il faut ouvrir aussi sur l'activité économique qui est aussi très ennuyée par ce sujet-là.

Aurélien GUIDI

Pour l'avenir et la qualité de nos débats, ce serait bien quand même que sur ce sujet-là, comme pour d'autres d'ailleurs, on s'épargne des généralisations parfois un peu déplacées et qui fassent l'objet de stigmatisation d'une communauté.

Annie ANNE

Cette question des gens du voyage a été évoquée à plusieurs reprises lors de sessions précédentes. Je m'étonne quand même qu'il n'y ait pas déjà eu de groupe de travail mis en place sur le sujet. Deuxièmement, dire que l'État est absent est un fait, mais il n'empêche que j'ai entendu le message de votre collègue Patrick LEDOUX qui fait état d'une situation qui est quand même explosive. Mettre un groupe de travail en place avec le temps que cela va prendre pour trouver des solutions, je crois que c'est une réponse qui ne convient pas.

Nicolas JOYAU

De fait, ce n'est pas parce qu'on a un groupe de travail en place qu'on résout les problèmes très clairement. Cela fait plusieurs années que le sujet est évoqué et en reprenant connaissance de certains courriers qui ont été envoyés à certaines communes sur des demandes de terrains ou des projets qui sont en cours, on constate qu'on est sur des projets qui ont malgré tout un peu de mal à voir le jour.

Si 5 ou 6 élus souhaitent plancher sur le sujet sous la présidence de Florence BOUCHARD et Michel PATARD-LEGENDRE pour, dans quelques semaines ou quelques mois, partager des manières de faire, ça permettra d'avoir peut-être un peu d'appui pour les maires qui se questionnent sur comment faire. Et on aura peut-être déjà participé à ce que les maires ne se sentent pas complètement perdus. Mais ce n'est pas pour autant que ce travail va résoudre tous les problèmes.

Joël BRUNEAU

Je m'exprime avec l'expérience collective qui est la nôtre sur ce sujet-là comme sur d'autres. Cela participe effectivement à quelque chose qui mine finalement notre société : l'impuissance publique. En fait le fond du sujet, et il ne s'agit pas de stigmatiser parce que on peut imaginer que chacun ait des modes de vie différents, c'est qu'on ne peut autoriser certains groupes à s'affranchir de règles de vie commune. En particulier en matière d'hygiène, disons les choses comme elles sont, en matière de respect du principe de propriété, en matière de respect des autres, tout simplement. Nous nous sommes accoutumés, sur ce sujet-là comme sur d'autres, à admettre qu'un certain nombre de personnes s'affranchissent des règles de la vie commune qui fait que nous en arrivons aujourd'hui à la situation dans laquelle nous sommes. Je crains qu'un groupe de travail, même s'il va évidemment permettre de partager un certain nombre de doléances ou tout au moins partager certaines peines, ne résolve pas complètement le problème parce qu'il s'agit d'un problème beaucoup plus global, y compris dans la réponse qu'on doit apporter à des faits beaucoup plus graves.

N°C-2024-09-10/01 : DÉSIGNATION DU DÉLÉGATAIRE TITULAIRE DE LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC (DSP) POUR LA GESTION DES SERVICES DE MOBILITÉS DE CAEN LA MER

En sa qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), la communauté urbaine Caen la mer a confié l'exploitation des services de transport public de personnes, par bus, tramway, des services de transport à la demande, du service des transports pour les personnes à mobilité réduite, des services à la mobilité complémentaires à l'offre de transport, dans le cadre d'une convention de Délégation de Service Public (DSP) à Keolis Caen le 1^{er} janvier 2018 et qui prendra fin le 31 décembre 2024.

Le conseil communautaire de Caen la mer a décidé par délibération du 11 mai 2023 de recourir à nouveau à une gestion déléguée des services de la mobilité. La présente délibération a pour objet de rappeler le déroulement de la procédure et d'autoriser Monsieur le Président à signer la convention avec le délégataire dont le choix proposé est présenté à l'assemblée délibérante, conformément aux dispositions de l'article L.1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT).

Préambule :

La présente délibération est établie en application des articles L.1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales.

Cette délibération a donc pour objet de :

- rappeler le déroulement de la procédure mise en œuvre ;
- présenter le choix du délégataire pressenti, en application des critères de choix définis au règlement de la consultation et l'économie générale du contrat.

1. Rappel de la procédure

Conformément aux dispositions de l'article L.1413-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, un rapport sur le principe de la délégation du service public de transport urbain, de transport de personnes à mobilité réduite et des services de mobilité annexes pour les années 2025 à 2030 a été établi et soumis pour avis à la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL) réunie le 11 avril 2023. Après analyse, cette dernière a émis un avis favorable sur le principe d'une délégation de service public.

Par ailleurs, sur le fondement de l'article L. 253-5 du Code Général de la Fonction Publique, le Comité Social Territorial (CST), réuni le 30 mars 2023, a émis un avis favorable sur le principe d'une délégation de service public.

En date du 11 mai 2023, le conseil communautaire a décidé :

- d'approuver le principe de l'exploitation du service de transport urbain, de transport des personnes à mobilité réduite et des services de mobilités annexes de Caen la mer dans le cadre d'une délégation de service public pour une durée de 6 ans à partir du 1^{er} janvier 2025 ;
- d'approuver le contenu des caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire ;
- de lancer la procédure de délégation de service public devant conduire au choix de l'opérateur économique et à l'attribution du contrat de délégation à ce dernier ;
- d'engager la procédure de publicité permettant la présentation de plusieurs offres concurrentes conformément à l'article L.1411-1 du Code Général des Collectivités Territoriales et à mener le cas échéant des négociations avec un ou plusieurs soumissionnaires dans les conditions prévues par le Code de la Commande Publique et le

Code Général des Collectivités Territoriales.

Le dossier de consultation a été mis en ligne sur le profil d'acheteur de l'entité adjudicatrice, à l'adresse URL suivante : <http://www.achatpublic.com/> le 2 juin 2023.

Conformément aux obligations de publicité, un avis d'appel à candidatures a été inséré dans les publications suivantes :

- le Journal Officiel de l'Union Européenne du 2 juin 2023 ;
- le Bulletin Officiel des Annonces des Marchés Publics du 1^{er} juin 2023.

La date limite des déclarations des candidatures a été fixée au 29 juin 2023 à 17h00.

La Commission de concession de service public, après examen des garanties professionnelles et financières des candidats, du respect de l'obligation de l'emploi des travailleurs handicapés, de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant celui-ci, a décidé de retenir, pour la présentation d'une offre, les trois candidats qui s'étaient manifestés : KEOLIS, RATP DEVELOPPEMENT et TRANSDEV.

Ces trois entreprises ont reçu le dossier de consultation, qui précisait qu'une visite facultative des installations était organisée le vendredi 25 août 2023.

La date de réception des offres initiales a été fixée au 20 novembre 2023 à 12h00. Les trois candidats ont remis une offre.

En application du règlement de consultation, l'offre des candidats devait :

- tenir compte des évolutions envisagées du réseau ainsi que des contraintes budgétaires de Caen la mer en limitant autant que possible l'effort budgétaire par rapport à ce qui était prévu d'être en 2023 hors inflation ;
- formuler une proposition technique et financière pour cinq options obligatoires dont les principes étaient décrits au dossier de consultation. Les candidats pouvaient présenter d'autres options qui leur semblaient pertinentes. Les candidats avaient pour obligation de répondre à l'offre de base et pouvaient proposer une offre variante ;
- comporter en solution de base comme en cas de variante les éléments quantitatifs tels que détaillés en pièce jointe 13 jointe au Dossier de Consultation des Entreprises (DCE), y compris pour les propositions optionnelles ;
- présenter un mémoire technique respectant les principes énoncés au document-programme, et exposant les mesures proposées dans les différents domaines énoncés.

Conformément à l'article L.1411-5 du Code Général des Collectivités Territoriales, la Commission de concession de service public, qui s'est réunie le 29 janvier 2024, a émis un avis au vu duquel il a été décidé d'entrer en négociations avec les trois candidats.

Quatre réunions de négociations, complétées d'échanges et de questions et réponses avec les candidats, ont eu lieu avec chacun d'entre eux :

- les 20 et 21 février 2024,
- les 19 et 20 mars 2024,
- les 16 et 17 avril 2024,
- les 21 et 22 mai 2024.

Il a ensuite été demandé aux candidats de remettre leur offre ultime pour le 10 juin 2024.

La négociation ainsi menée a permis d'obtenir :

- les réponses aux interrogations qui pouvaient subsister à l'issue de la phase d'analyse des offres initiales ;
- l'adaptation des propositions des candidats en fonction des demandes de Caen la mer ;
- des conditions plus favorables à Caen la mer en termes techniques et financiers.

C'est à l'issue de cette procédure que le choix proposé est présenté à l'assemblée délibérante,

conformément aux dispositions de l'article L.1411-5 du Code Général des Collectivités Territoriales.

2. Motifs du choix du candidat retenu

En application des articles L.1411-5 et L.1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales, le conseil communautaire se prononce sur le choix du délégataire et le contrat de délégation, sur la base d'une part d'un rapport présentant les motifs du choix et l'économie générale du contrat et d'autre part, des documents contractuels ainsi que les rapports de la commission de délégation de service public présentant notamment la liste des entreprises admises à présenter une offre et l'analyse des propositions de celles-ci.

Dans le respect de la procédure prévue aux articles L.1411-1 et suivants et R.1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales (C.G.C.T.), il est soumis à approbation de choix de la Société RATP DEVELOPPEMENT comme délégataire, qui a présenté la meilleure offre au regard de l'avantage économique global pour la communauté urbaine Caen la mer, sur la base des huit critères définis au règlement de la consultation.

VU les articles L.1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT),

VU le Code de la commande publique,

VU le Code des transports,

VU l'avis rendu du Comité Social Territorial (CST) en date du 30 mars 2023,

VU l'avis rendu de la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL) du 11 avril 2023,

VU l'avis rendu par la Commission « Mobilités » du 4 mai 2023,

VU la délibération n°2023-05-11/16 du conseil communautaire du 11 mai 2023,

VU l'avis d'appel public à la concurrence envoyé le 2 juin 2023,

VU le procès-verbal de la Commission de concession de service public du 7 juillet 2023 établissant la liste des candidats admis à présenter une offre,

VU le procès-verbal de la Commission de concession de service public d'analyse des offres initiales du 29 janvier 2024 et ses annexes,

VU le rapport du Président, annexé à la présente délibération, présentant notamment le déroulement de la procédure de passation, la liste des candidats admis à présenter une offre, les motifs du choix du candidat retenu au terme des négociations et l'économie générale du contrat,

VU le contrat de concession de service public et ses annexes résultant des discussions engagées entre la Communauté urbaine Caen la mer et la Société RATP DEVELOPPEMENT, mis à disposition des conseillers communautaires et déposés sur le bureau du conseil communautaire,

CONSIDÉRANT que les documents sur lesquels se prononce l'assemblée délibérante ont été transmis à l'ensemble des conseillers communautaires dans les délais fixés à l'article L.1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales,

VU l'avis de la commission « Mobilités » du 9 septembre 2024,

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré :

APPROUVE le choix de la société RATP DEVELOPPEMENT comme délégataire du service public des

services de mobilités, à compter du 1^{er} janvier 2025 pour une durée de six (6) années,

APPROUVE les termes de la convention avec la société RATP DEVELOPPEMENT à intervenir du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2030,

AUTORISE monsieur le Président à signer la convention à intervenir et à procéder aux mesures de publicité requises,

AUTORISE Monsieur le Président à lever les options suivantes, pour une prise d'effet, pour le renfort tramway, à compter de la mise en service de l'extension du tramway en 2028 et pour les autres options, au plus vite, conformément aux délais de déploiement prévus au contrat :

- renfort de l'offre tramway pour la desserte de grands évènements sur les équipements desservis par l'extension du réseau de tramway (Zénith, Parc des expositions, Palais des Sports, Stade d'Ornano);
- journée de gratuité à l'initiative de Caen la mer ;
- motorisation des véhicules TAD Flex : motorisation propre selon les dispositions négociées ;
- déploiement de l'open payment selon les dispositions négociées.

AUTORISE Monsieur le Président, sur la base du compte d'exploitation prévisionnel, à verser mensuellement à l'exploitant la somme de 6 390 000 € HT, **soit 7 029 000 € TTC**, représentant les charges d'exploitation pour l'année 2025 (l'exploitant devant en parallèle reverser mensuellement à Caen la mer la somme correspondant aux recettes d'exploitation) à compter du 1^{er} janvier 2025,

DIT que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Caen dans un délai de 2 mois suivant sa publication. Ce recours contentieux peut être précédé dans ce délai d'un recours gracieux auprès de monsieur le président. Cette procédure prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les 2 mois suivant la réponse au recours gracieux ; le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr,

AUTORISE le président ou son représentant à signer l'ensemble des pièces nécessaires à la bonne exécution de la présente délibération.

Unanimité

5 abstentions (Madame Clémentine LE MARREC, Messieurs Aurélien GUIDI, Jean-Paul GAUCHARD, Lionel MARIE et Damien DE WINTER)

Interventions :

Rudy L'ORPHELIN

Merci pour cette présentation très détaillée. D'abord, je voudrais aussi à mon tour remercier les élus et les services qui ont mené ce long travail, ces temps de réflexion, négociation, analyse. On a globalement 3 offres qui sont proches, eu égard à ce qu'était le cadrage et notamment la cible financière. Les améliorations à atteindre sont évidemment les bienvenues : plus de vélo, plus d'autopartage, la perspective sur Twisto Flex, les efforts sur la motorisation, les améliorations en termes d'accessibilité avec RATP DF en l'occurrence, des cars dédiés aux scolaires dès le 1 janvier 2025 sont des points évidemment qui sont positifs.

La réflexion que je me fais à l'issue de cette présentation et après avoir pu consulter les différents documents, c'est que les évolutions significatives sur notre réseau n'interviennent finalement pas avant juillet 2028.

Nous sommes en septembre 2024, il faudra donc attendre juillet 2028, soit 2 ans et demi avant la fin de la concession. Et c'est là que je vous interroge, je m'interroge, car cela veut dire presque 4 ans de quasi-stagnation pour notre réseau de bus, en dehors bien entendu de Twisto FLEX, je viens de le dire et des quelques améliorations qui sont ici projetées.

Je crois que ça confirme malheureusement ce que j'ai déjà pu dire, à savoir que ce mandat n'aura malheureusement pas été marqué par un saut véritablement qualitatif du réseau de transport public de la communauté urbaine.

Tu parlais, tout à l'heure, Nicolas, de dérapage budgétaire. Je ne crois pas que faire le choix politique de mettre plus de moyens dans les transports publics constitue nécessairement un dérapage budgétaire mais constitue au contraire un choix politique, une orientation.

Je pense que c'est important qu'on se le dise, parce qu'évidemment, les différents candidats ici ont travaillé dans le cadre contraint financier qui avait été imposé au titre du cahier des charges. Un réseau qui n'a pas connu d'évolutions significatives, qui malheureusement n'en connaîtra pas à priori dans les 4 prochaines années, mais je pense que ce travail sera à reprendre. Sans compter évidemment une phase de chantier tram qui viendra nécessairement dégrader les conditions de transport des usagers concernés.

Je pense, que le cadrage budgétaire contraint, tout comme d'ailleurs les options limitées qui étaient proposées, a sans doute empêché les candidats d'explorer d'autres mesures. Je pense notamment à des mesures de gratuité ciblées. Il y en avait une qui a été proposée d'ailleurs, qui est retenue et je la salue, qui consiste effectivement à pouvoir certaines journées décider de mettre en place une gratuité. Mais on aurait pu s'interroger sur les coûts représentés pour la collectivité, par exemple une mesure de gratuité pour les jeunes, ou une mesure de gratuité totale. Voilà, je pense que ça aurait pu être l'occasion en toute transparence de pouvoir se dire les choix politiques à faire. En l'occurrence, malheureusement, le cahier des charges l'interdit.

Sur la mesure de gratuité ciblée, du reste, j'avais envie d'ajouter, je pense qu'il serait intéressant que collectivement, on définisse ensemble à quel moment elle est déclenchée. Est-ce le président de la communauté urbaine qui décide de déclencher une gratuité ou est-ce qu'on a un cadrage là-dessus ? Je pense que ce serait bien de délibérer en Conseil communautaire pour définir les cas dans lesquels il nous semble pertinent de mettre en place une mesure de gratuité ciblée.

Par ailleurs, est-ce qu'il serait possible de rappeler le coût que représenterait une journée de gratuité ? Puisqu'on parle d'efforts budgétaires qui, à mon avis, doivent être nécessairement consentis rapidement pour nos transports publics, je pense que sont à la portée de notre collectivité des investissements qui pourraient être engagés sans attendre et qui permettraient d'améliorer significativement la ponctualité, la régularité et d'aboutir rapidement à un véritable cadencement.

Ce n'est pas la première fois que je l'évoque ici, on a les couloirs de bus et autres voies réservées sur les 2x2 voies notamment, puisqu'on en a beaucoup dans la communauté urbaine, qui se font à mon sens bien trop attendre et qui pourraient être mises en œuvre et qui, au-delà d'une offre renforcée, pourraient améliorer significativement la qualité et la fiabilité de notre réseau, et notamment de réseau bus.

Donc voilà, pour tout dire, en fait, la question c'est de savoir si la proposition qui ressort de cette de cette future concession, et sans contester le choix de RATP DEV qui manifestement enfin la démonstration est implacable, dans le cadre qui était celui des candidats, est celui qui s'en sort le mieux.

La question, c'est de savoir si la proposition, elle, est véritablement à la hauteur du changement d'échelle nécessaire pour tenir un certain nombre de grands objectifs. Ne serait-ce que les objectifs que Caen la mer s'est elle-même assignée dans ses différents schémas prospectifs. Donc je le disais, je pense que désormais il faut avancer. Il y aura cette concession, son bordereau de prix unique, ces clauses particulières, et c'est dans ce nouveau cadre contraint qu'il faudra agir. En tout cas, de ce que je vois, il me semble qu'il serait ne serait pas responsable d'attendre juillet 2028 pour voir enfin un saut qualitatif de notre réseau de transport.

Damien DE WINTER

Je m'interroge sur le cahier des charges si on veut un report modal et atteindre les chiffres. Il y a des candidats qui nous parlent effectivement d'une augmentation de 30% de la fréquentation à la fin de cette DSP. Je m'interroge aujourd'hui par rapport au cahier des charges, comment on va pouvoir arriver à ces 30% d'augmentation de fréquentation ?

Pour moi, il y a 3 enjeux importants. Le premier, Rudy L'ORPHELIN en a parlé, c'est la ponctualité et la fiabilité. Ce que j'entends dans ma ville, c'est que globalement la ponctualité du bus à plus ou moins 2 minutes et surtout la fiabilité, c'est savoir est-ce que le bus va passer ou pas, parce que des fois vous attendez le bus et il ne passe pas dans un sens ou dans l'autre.

Le 2e critère, c'est le temps de trajet. Comment on fait aujourd'hui pour réduire le temps de trajet ? Parce qu'effectivement, on compare l'usage du vélo, le temps de trajet vélo, le temps de trajet à pied, le temps de trajet en voiture, le temps de trajet en bus et aujourd'hui, je ne vois pas dans ce

cahier des charges, dans les propositions qui ont été faites par Caen la mer, des possibilités de réduire de manière importante les temps de trajet qui pourraient permettre à court moyen terme, un choix de la part de nos habitants d'un report modal vers le transport en commun.

La 3e chose, pour que ce report modal existe, il faut que nos transports en commun puissent avoir cette liaison entre le domicile travail. Il faut qu'il y ait des solutions et surtout que cette liaison domicile travail puisse se faire au regard de la prise de poste des salariés. C'est-à-dire, aujourd'hui, quand vous avez dans une zone industrielle, je pense à Giberville, mais je pense à Carpiquet ou dans différentes zones industrielles, quand vous avez des horaires postés et vous arrivez à 5h du matin, à 6h, 7h, 8h dans telle zone industrielle : est-ce que, en partant de votre domicile, vous avez la capacité en bus d'arriver à l'heure à votre travail ? Aujourd'hui, je ne vois pas de solution concrète apportée à ces problématiques et je ne vois pas non plus cette idée globalement de transport en étoile. On avait évoqué essentiellement d'augmenter en fait ses capacités à faire éventuellement des transports en cercle qui ne sont pas évidentes mais il y avait des solutions qui avaient été développées.

Sur la gratuité, Rudy L'ORPHELIN l'évoquait, je ne suis pas favorable à une gratuité totale. Il y a des investissements qui sont nécessaires, il y a un coût à supporter. Par contre, je pense qu'aujourd'hui, il y a plusieurs communautés urbaines, plusieurs métropoles qui ont avancées sur des gratuités partielles. Malheureusement, aujourd'hui, on n'a pas d'option chiffrée par les entreprises sur la gratuité pour les moins de 18 ans, la gratuité pour les moins de 25 ans ou éventuellement une gratuité pour le samedi, le dimanche pour évaluer et pour permettre aux élus de prendre une décision.

Sur la gratuité par rapport aux enfants, aux moins de 18 ans, on en a parlé un peu en conférence des Maires et, effectivement, il y a une discussion globale. C'est à dire qu'il y a aussi le transport de nos enseignants quand ils font une sortie scolaire, de nos centres de loisirs quand ils vont à la piscine ou à différentes activités. Il y a donc des déplacements pour nos enfants qu'ils soient avec leurs parents, avec leurs enseignants, avec leurs animateurs et, aujourd'hui, je ne vois pas forcément de solutions, d'améliorations à première vue.

Voilà les questions que je me pose par rapport à ça et je trouve que la réponse n'est pas en rapport avec les ambitions et je pense qu'on aura énormément de mal à avoir ces +30% de fréquentation à la fin de cette DSP. Je m'interroge toujours sur cette DSP qui nous envoie jusqu'après les municipales mais en juin 2026, il y aura des élections municipales, il y aura peut-être des envies de changements, il y aura peut-être des débats auprès de nos populations et, effectivement, il y a des contraintes qui seront un peu difficiles à mettre en œuvre s'il y a des changements de majorité au sein de Caen la mer.

Gilles DETERVILLE

Nous sommes en présence d'une des plus importantes délibérations de ce mandat qui doit s'inscrire selon moi, selon nous, dans un vrai droit à la mobilité qui n'est pas encore à l'ordre du jour.

D'abord, comme Rudy, je tiens à d'abord à saluer l'extraordinaire travail, un très gros travail qui a été fait tant par les élus qui se sont impliqués dans cette affaire que par les agents de notre collectivité, eu égard à la complexité de l'analyse à laquelle vous vous êtes prêtés.

Sans reprendre le débat de mai 2023 sur fallait-il repartir sur une DSP ou faire d'autres choix ? Ayant un peu regardé l'état de la question depuis ce débat, je m'aperçois, et à ceux qui disaient c'est définitif, il y a une espèce de tendance lourde qui s'est abattue sur notre pays disant que la régie, c'est de l'histoire ancienne ou c'est quelque chose qu'il ne faut même pas envisager. Je m'aperçois qu'au contraire la régie est en plein développement dans ce pays et que maintenant, hors Île de France qui est une situation particulière, pour le reste de la population, nous sommes passés entre 2005 et aujourd'hui de 11% de la population couverte par une régie à 27%, plus d'un quart.

Je pense qu'un jour ou l'autre il faudra reposer cette question et se rapprocher des collectivités qui sont passées en régie récemment. Je pense à Avignon, à Grenoble, à Montpellier ou à Strasbourg. J'en viens maintenant à la délibération. Vous l'avez dit vous-même, 3 offres de qualité dans le cadre contraint d'un cahier des charges qui manque un peu d'ambition sur certains points. 3 offres de qualité et 3 offres très proches finalement, 0,3 points séparent le premier du second, on a failli demander la VAR pour savoir s'il n'y avait pas une vraie égalité, mais il a fallu trancher. Je me dis toujours que dans ces affaires-là, si on change la pondération de tel ou tel critère, est-ce que le résultat final n'en serait pas altéré ? Probablement oui, probablement non, je n'ai pas fait les différentes simulations, on pourrait les faire, ce n'est pas le problème.

J'en viens maintenant et ce sera la 2e partie de ma mon intervention sur quelques points. Vous serez surpris que je ne parle pas, moi qui suis un militant de la gratuité depuis fort longtemps, bon prince, vous allez accorder un jour de gratuité. Est-ce que c'est un jour par an ? Je ne sais pas encore quelle est la proportion, mais c'est quand même quelque chose qui a l'air de dire la gratuité, malgré tout, c'est une petite musique qui monte dans ce pays et c'est peut-être l'occasion de tester la chose très modestement et sur une base je répète très étroite. Très étroite, mais qui permet à vos 3 offres, 3 concessionnaires, de dire si gratuité il y a sur une journée, on peut envisager une augmentation de la fréquentation jusqu'à 50%.

Et d'ailleurs les villes qui l'ont mise en place ont des boosts de fréquentation importants et ça rejoint la préoccupation de mon camarade DE WINTER sur le report modal qui doit être la préoccupation principale. Alors faute à des raisons idéologiques, j'ai bien compris que vous ne bougerez pas sur la question pendant ce mandat. Mais ne vous méprenez pas, elle vous sera reposée à l'occasion des prochaines élections municipales par les uns ou par les autres, et il faudra enfin avoir un vrai débat qu'on n'a jamais eu dans cette enceinte. Quitte à inviter certains de vos collègues qui ont fait ce choix ambitieux et d'avenir de la gratuité.

Alors je sais qu'on va se battre sur les chiffres : moi, je dis que c'est 17 millions. Vous allez vous me dire que c'est plus, mais c'est des choix politiques. Ce n'est pas une question financière la gratuité, c'est une question fondamentalement politique qui change la vie, qui change la ville également. Je pense à Dunkerque qui l'a mis en place et déjà, avec le recul, nous pouvons juger.

Alors faute d'une gratuité immédiate et totale, je crois effectivement que c'est intéressant le weekend, notamment le samedi, parce que ça booste et c'est très apprécié des commerçants en général. Vous êtes proches des commerçants et si vous voulez dire, nous sommes les meilleurs défenseurs des commerçants, notamment de centre-ville, et bien là, vous avez l'occasion de leur prouver. Il y a l'amour et les preuves d'amour. Et bien je vous donne une preuve d'amour vis-à-vis des commerçants du centre-ville : la gratuité le samedi. Croyez-moi, ils apprécient là où s'est mis en place.

Damien avait parlé également de la régularité, de la qualité du service. Je veux revenir d'un mot sur la question de la vitesse commerciale. Je vous avais interpellé là-dessus il y a 18 mois et on n'a pas eu de réponse très convaincante. 19 km par heure, c'est la vitesse commerciale du tram. Est-ce qu'on peut faire mieux ? Probablement, il n'y a pas de fatalité dans ce domaine. Il y a des aménagements à prévoir et l'un des concurrents vous en a proposé un. Alors oui, il faut du courage politique, et vous le dites vous-même qu'il y aurait une acceptation citoyenne ou politique difficile, pour supprimer à tout le moins une station tram qui est la station Bernière et peut-être une 2nde qui est la station Quai de juillet.

Enfin, je terminerai, vous connaissez mon tropisme et mon intérêt sur les questions du handicap et ce n'est pas parce qu'on vient de quitter les Jeux olympiques et paralympiques qu'il ne faut plus maintenant ou moins parler du handicap. Toutes les politiques publiques doivent avoir cette préoccupation, cette obsession, du handicap et faire que l'on propose le meilleur des services aux personnes en situation de handicap. Là aussi, l'une des offres me paraissait intéressante mais elle n'est pas retenue. C'est la question de l'accompagnement dans le service banalisé bus et tram afin qu'un jour, c'est peut-être une utopie mais je crois que les utopies doivent se réaliser un jour, il n'y ait pas cette forme de ségrégation entre nos concitoyens. Entre ceux qui ont le droit et qui peuvent physiquement rentrer dans le service du droit commun si je puis dire, et ceux qui font appel à un service dédié qui est de qualité, mais qu'on peut toujours améliorer.

La solution qui est retenue dans le cadre que vous vous êtes vous-même donné, c'est à dire un cadre, je le répète, qui manque d'ambition sur certains points, ne fait pas débat. Même si, 0,3 points d'écart, c'est extrêmement faible et qu'on pourrait chipoter ici ou là dire, vous l'avez reconnu, que c'est quand même une petite révolution copernicienne que de quitter Keolis qui a rendu ce service depuis tant et tant d'années à non seulement la Communauté urbaine, mais à la communauté d'agglomération, et même avant, au district du Grand Caen et peut-être même avant. En tout cas, c'était un partenaire fiable qui a répondu à la plupart des exigences que nous avons et je rends hommage quand même au travail qui a été fait ces dernières années.

Xavier LE COUTOUR

Beaucoup de choses ont déjà été dites, mais je voudrais juste rappeler qu'un réseau de transport, c'est un réseau vivant, et il doit pouvoir s'adapter au quotidien aux modifications. Or, pour

précision, dans le critère 2 « l'adaptation du réseau aux besoins », quelles sont les modalités en termes de délais, de souplesse et éventuellement de coûts pour les modifications du réseau qui sont nécessaires lorsque la ville évolue et lorsqu'un équipement déménage ? Je prends l'exemple tout simple de la MJC de la Prairie qui va passer de l'avenue Albert Sorel à Lemièrre. La disponibilité des transports en commun et en particulier de la navette gratuite va être nécessairement changée. Très concrètement, combien de temps il faudra, pour que le réseau s'adapte aux nouveaux besoins de la population et de la ville ? Sur la desserte, en termes de transport en commun, est-ce qu'il faudra attendre 2 ans ? Est-ce qu'il y a un encadrement là-dessus ? Est-ce que ça sera souple ? Est-ce qu'il y aura un surcoût très important pour ces modifications ? C'est une chose que je n'ai pas trouvée dans le rapport.

Deuxième chose, elle ne concerne pas les concessionnaires, elle concerne la façon dont la ville va mettre un réseau à disposition du concessionnaire. Très concrètement, il y a des rues où il est très difficile pour les bus de passer et on ne va pas les changer mais on est en train de faire des travaux à Caen. Si je prends l'avenue Croix Guérin qui est en cours de travaux, il y a des embouteillages liés aux travaux du réseau de chaleur et il n'y a pas à contester ça, il faut les faire. Mais en revanche, un bus occupe, quand il passe, la piste cyclable et ce n'est pas possible d'être en vélo quand il y a un bus qui passe. J'ai vu hier une cycliste qui se faufilait entre le bus et la voiture. Je pense qu'il faut que nous réfléchissions, nous ville, au réseau que nous mettons à disposition de nos concessionnaires pour ne pas les mettre en difficulté. Et là aussi, je voudrais alerter sur cette exigence qui doit être constante. On n'a pas forcément besoin de mettre une bande de stationnement au milieu de l'avenue Croix Guérin parce que ça a été demandé alors qu'il n'y a pas possibilité de vivre en même temps un réseau cyclable et les voies de transport en commun. Donc c'est une alerte que j'adresse à la ville, mais à toutes les communes, pour que nous soyons conscients que les réseaux que nous mettons parfois à disposition des transports en commun ne sont pas toujours adaptés à la coexistence avec d'autres fonctions. Je pense en particulier aux pistes cyclables parce que là, il y a une question de sécurité.

Béatrice HOVNANIAN

Merci déjà à tous les services pour le travail réalisé parce qu'il est quand même énorme.

J'ai fait l'expérience cet été et même avant de prendre les transports en commun de manière extensive, ayant complètement arrêté d'utiliser la voiture pour justement pouvoir étudier les freins à la prise des transports en commun et les problématiques. A ce titre-là, je me suis retrouvée avec près d'une centaine de personnes qui sont spontanément venues me parler des difficultés rencontrées, soit qu'ils prennent les transports en commun, soit qu'ils aient abandonnés.

À ce niveau-là, j'ai en particulier 2 choses qui sont revenues de manière fréquente. La première est la conduite douce et la sensation de brutalité des conducteurs. Après, c'est vrai qu'ayant aussi pris les transports en commun dans un certain nombre de villes, le cas à Caen est quand même particulier et la sensation de brutalité dans la conduite qui outrepassé les seules problématiques de l'écoconduite vaut le fait de se poser des questions sur la formation à la prise en compte de la perception du passager de la manière dont le bus est conduit. Oui, ça peut avoir l'air risible mais ce n'est absolument pas anodin dans la perception du public et un certain nombre de personnes ont arrêté de prendre les transports en commun de ce fait.

Le 2e critère que j'ai pu constater, on a le public bus et le public tramway qui sont quand même 2 publics très séparés, très différents. Dans le public bus en particulier, le nombre de personnes qui se cassent le nez du fait des travaux et qui se retrouvent à l'arrêt pour voir que celui-ci n'est pas en fonctionnement ou qui se rendent compte qu'il y a un retard important alors qu'ils auraient pu choisir un autre arrêt le sachant à l'avance.

Ce qui pose la question de la communication dans les ERP, voire même dans les hauts lieux de fréquentation des piétons, des panneaux indiquant la géographie et la desserte en temps réel des points d'arrêt de bus, voire aussi des tramways.

Après, j'ai 2 points qui sont plus anecdotiques. Le premier c'est par rapport aux rampes PMR qui sont utilisés pour les PMR de manière forte pratique mais qui pour les objets lourds, les caddies et les poussettes pourraient être également utilisés sauf que les personnes n'osent pas les demander.

La 2e chose, vous avez parlé des parcs à vélo et dans un certain nombre de villes maintenant, il y a des mini parcs à vélo avec juste 3 ou 4 vélos. Pourquoi ne seraient-ils pas déployés dans un certain nombre de quartiers où les possibilités de garer un vélo ne sont pas extensibles ?

Mickaël MARIE

En fait, la liste d'inconvénients qui vient d'être évoquée renvoie, au-delà des anecdotes, à quelque chose de beaucoup plus large qui est la difficulté à faire exister des mobilités alternatives à la voiture et je m'étonne que le mot n'ait pas encore été prononcé. Toutes les difficultés qui existent dans la possibilité d'améliorer un service de transport collectif puisque, à savoir améliorer la place du vélo, faire que par exemple la place du bus n'empiète pas sur celle du vélo, tout cela se résout avec la réduction de la place de la voiture. Je ne dis pas que rien n'est fait ou n'a été fait ces dernières années sur ce sujet, mais on voit bien que, à un moment donné, on va buter là-dessus. C'est à dire que depuis les années 50, globalement la voiture est le seul mode de transport qui a écrasé tous les autres sur son passage. Depuis les années 90 et le TVR qui date dans notre agglomération d'un peu après 95, on essaie de regagner de l'espace public pour d'autres mobilités que la voiture. En fait, on le fait bien, on le fait parfois de façon massive, mais on va atteindre des limites, c'est à dire toute la capacité d'amélioration et de fluidité du transport collectif, des mobilités alternatives va supposer qu'on commence à reprendre massivement de l'espace. À ce mode de transport qui est largement utilisé, largement préféré et plus pratique car, effectivement, il ne sera jamais plus pratique de prendre le bus avec des horaires fixes que de prendre sa voiture quand on veut et à se garer où on veut.

Mais si on n'ouvre pas davantage cette possibilité-là, on va continuer d'avoir des difficultés pratiques, concrètes et très difficiles durablement. J'ajoute un point quand même, et c'est parce que celui-là, je crois, concerne tous les élus que nous sommes et notamment en situation exécutive dans nos communes. J'ai regardé les Jeux paralympiques et j'ai été quand même frappé d'une chose, c'est qu'on a donné pendant 15 jours dans notre pays une place, qu'on ne lui a jamais donné auparavant au handicap, au regard bienveillant sur le handicap. Après cela, j'ai regardé le trottoir et nos bâtiments publics, et après plus de 20 ans depuis la loi accessibilité de 2005, nous sommes franchement très loin du compte et cela va avec l'usage de la ville.

Certains d'entre vous vont dire que je suis obsessionnel mais en fait, on ne peut pas faire une ville vivable et habitable avec une situation où la voiture prend tant de place. Parce que cette place-là, elle est prise au piéton, elle est prise au cycliste et elle est prise aux personnes porteuses de handicap effectivement.

Lionel MARIE

À ce stade, je ne veux pas répéter ce que Rudy, Damien ou Gilles ont dit sur certains aspects que je partage. J'ai déjà eu l'occasion de le dire, y compris à la Conférence des Maires, simplement, il est bien dommage que l'on n'ait pas profité de ce temps pour étudier la possibilité de franchir de nouveaux pas sur la gratuité. Je ne développe pas plus car cela a été développé.

Il y a un autre aspect sur lequel j'étais intervenu et qui n'est pas venu dans les échanges, c'est la question sociale. À savoir, on parle de masse salariale, des obligations de maintien du contrat de travail qui sont prévues et je pense quand même que sur la question sociale, on a peu d'éléments et ça me paraît dommage.

Je ne suis pas de ceux qui vont dire que tout allait très bien avec Keolis, il y avait comme partout sans doute à dire sur les conditions de travail. Mais avec le fait de changer d'opérateur, il me paraissait quand même important de travailler la question de l'impact social pour les agents.

Bien sûr, ils vont être repris mais dans un autre cadre et avec un autre employeur. Donc je pense que l'absence d'éléments sur la question sociale, c'est quand même un sujet. La masse salariale en soit n'est pas suffisante, les éléments liés aux conditions de travail auraient dû être traités.

Joël BRUNEAU

Je ne vais pas aller exactement dans le sens de ce qui a été dit mais je voulais quand même rappeler quelques points. D'abord, quand on parle de changement d'opérateur, effectivement, on avait des liens tout à fait cordiaux avec les représentants de la société Keolis mais je pense simplement qu'il est aussi utile de rappeler que notre rôle en tant que délégué est d'avoir une grande exigence lors des remises en concurrence. Je vous fais remarquer, peut-être pour rassurer Lionel, au sujet des conditions sociales, il y a automatiquement une reprise par le nouveau concessionnaire du personnel de l'entreprise qui est exploitée avant le réseau de transport. On a

connu la même chose en ce qui concerne notre service de ramassage des déchets, on a changé d'opérateur alors que c'était quand même là aussi un acteur très implanté dans l'agglomération.

En matière de distribution d'eau potable, nous avons également changé et on a toujours fait jouer la concurrence en expliquant à chaque fois que le but était de faire en sorte, puisque nous sommes finalement les représentants des habitants, de sélectionner celui qui offre le meilleur rapport qualité prix. Evidemment, c'est toujours regrettable pour celui qui n'est pas retenu.

Le 2^{ème} sujet ; alors j'entends bien qu'il faut toujours faire mieux, d'ailleurs c'est une ambition tout à fait louable, mais je ne peux pas laisser dire qu'il n'y aurait pas eu de saut qualitatif ces dernières années. Par exemple, mettre en place le Twisto FLEX et le généraliser sur l'ensemble du territoire, alors évidemment quand on est autocentré sur l'hypercentre de l'agglomération, ça ne change pas grand-chose puisque ça n'intervient pas mais en revanche, pour toutes les autres communes, il me semble que c'est quand même une avancée réelle. Je ne crois pas que nos collègues maires des communes périurbaines, disent le contraire.

Puis dernier point, sans lancer un débat d'après prochaines élections municipales, au sujet de la gratuité, quand on dit qu'on ne va pas faire de bataille de chiffres, on sait très bien que c'est plus de 17 millions. Quand bien même ce serait 17 millions, j'aimerais, mon cher Gilles, que tu m'expliques où tu prends les 17 millions dans le budget de fonctionnement de la communauté urbaine ? D'accord, c'est une formule d'estrade, c'est des choix politiques, c'est une question de volonté, on va faire mieux avec moins et on va regarder ce que ça donne ailleurs. Que je sache, le maire de Montpellier a renoncé à un certain nombre d'investissements pour pouvoir effectivement se lancer. Oui c'est des choix, mais là je parle du budget de fonctionnement, je ne parle pas de l'investissement et donc, sur les 17 millions compte tenu de la rigidité du budget de la communauté urbaine, j'aimerais qu'on me dise où on les prend.

Je remarque aussi en matière de gratuité, car je fais partie des gens qui pensent, et on peut m'accuser de dogmatisme, que la gratuité est un mauvais service à rendre aux gens. En ce sens que d'une part, ça désresponsabilise et d'autre part, c'est relativement injuste car je préfère effectivement des réductions ciblées en fonction des niveaux de revenus ou des incitations qu'on veut donner auprès de tel ou tel public.

Mais peu importe, je voudrais simplement illustrer mon propos par l'exemple de la gratuité ou du tarif extrêmement préférentiel qui a été mis en place en Allemagne sur les transports en train. Alors certes, l'Allemagne c'est le pays de la voiture, c'est un fait, même si ça marche un peu moins bien, malheureusement, les Allemands ne se sont pas précipités dans les trains sous prétexte qu'il y avait un abonnement à 50 ou 60€ mensuels parce qu'il y a plein d'autres choses qui jouent. Vous l'avez d'ailleurs dit à juste titre, la ponctualité, la qualité de service et on pourra prendre le problème dans tous les sens, il faut être conscient du fait que le transport en commun c'est d'abord et avant tout un transport de masse qui n'aura jamais la même flexibilité d'un véhicule individuel.

C'est pour ça que des innovations comme Twisto FLEX ont de ce point de vue-là un intérêt majeur, même si effectivement ça coûte de l'argent mais c'est une bonne manière d'inciter à la fréquentation des transports en commun, parce que ça correspond réellement à la façon dont les gens entendent se déplacer sur un territoire.

Rodolphe THOMAS

Je voudrais remercier à la fois l'équipe, mais surtout Joël qui nous a fait confiance, le précédent mandat, sur la façon dont on se projetait sur la politique de transport en commun et la mobilité en général. L'ancien contrat était avec le constructeur STVR et Bombardier, et on en avait pour 30 ans. Si on n'avait pas pris cette décision avec Joël et avec l'équipe qui avait travaillé à mes côtés, nous ne serions pas en train de discuter pour savoir si Twisto FLEX est bien adapté ou autre. Il y avait le syndicat Viacité qui décidait de lui-même sans en référer, sauf erreur, à l'instance du conseil communautaire que nous sommes ce soir. On a pris la décision, pour réduire les coûts de fonctionnement, vendre les locaux et avoir cette vision, de rompre les contrats qui nous liaient avec STVR et Bombardier qui nous coûtaient des dizaines millions d'euro et qui, in fine, nous emmenait à une catastrophe. Alors j'ai envie de dire : faites-nous confiance, faites confiance au président actuel et celles et ceux qui ont qui qui travaillent sur ces dossiers. Le tramway est un accélérateur urbain de développement économique et il faut continuer dans cette belle dynamique.

Nicolas JOYAU

Sur le sujet de de l'accompagnement à bord des transports en commun, le sujet que tu évoquais Gilles, je vais répondre à ta question. L'accompagnement des personnes à mobilité réduite à bord du réseau classique existe bien. Il existe depuis des années et il va se développer et assez fortement car cela fait partie des postes de charge qui sont multipliés par 4 entre le contrat actuel et le futur contrat avec l'accompagnement d'un duo tandem qui va se poursuivre. On mise justement sur un accompagnement humain à bord du réseau classique. C'est aussi pour des personnes qui sont en difficulté seules mais qui pourraient utiliser le réseau classique.

Quand on a en commission d'accessibilité des personnes qui peuvent, par accompagnement, aller sur le réseau commun, c'est une solution qui est bien plus souple pour elles parce que leur ticket est payant, mais l'accompagnement lui est gratuit. Elles peuvent bénéficier gratuitement, depuis la porte de leur domicile jusqu'à la porte de leur lieu de destination, d'un accompagnement personnel individualisé à l'aller et au retour. On est sur un enjeu de réassurance sur le réseau. Ce n'est pas un accompagnement définitif, c'est un accompagnement qui a vocation à se répéter, 10, 15, 20 fois s'il le faut, pour réassurer les personnes sur le réseau. Cela fait partie des sujets qui vont monter en puissance justement avec le nouveau contrat proposé.

Sur le sujet de l'adaptation du réseau qui est évidemment un enjeu majeur. Selon ce qu'on modifie sur le réseau, on peut le modifier en 3 semaines ou on peut le modifier en quelques mois quand il s'agit d'aller desservir un nouveau quartier, comme cela a été fait depuis des années sur le territoire. Généralement, ça nécessite quand même une modification relativement importante du réseau donc on commence à travailler à l'automne avec les communes sur le sujet pour une entrée en vigueur de la modification à l'été suivant. On a besoin de caler les moyens humains qui vont permettre d'adapter le service et les moyens matériels. Pour prendre l'exemple que tu évoquais, quand il a fallu faire changer la navette centre-ville d'itinéraire pour qu'elle ne passe plus rue Ecuyère, parce que les nouvelles navettes étant légèrement plus grosses, elles ont une capacité d'emport plus importante que les anciennes, ce sont des modifications qu'on propose en 3 semaines-1mois entre le moment où on l'évoque et le moment où on le réalise. On peut techniquement le faire très rapidement tout cela est régularisé par voie d'avenant. On est sur une modification non substantielle puisque le linéaire est quasiment le même, il n'y a pas d'impact humain et d'impact véhicule. Et puis ce n'est pas parce qu'un arrêt est devant l'ERP, que si l'ERP se déplace d'une rue à 300 mètres, il doit se déplacer de 300 mètres.

Compte tenu de la concentration d'ERP dans le centre-ville, évidemment le réseau s'adapte mais pour autant, avec l'exemple de la navette centre-ville, elle ne va peut-être pas être déviée pour passer juste devant le futur établissement de la Prairie en délaissant l'avenue dans laquelle elle passe aujourd'hui. Selon la modification et son importance, l'engagement en moyen humain, l'engagement en véhicule supplémentaire éventuel sont des modifications et des adaptations qui peuvent avoir des pas de temps qui sont relativement différents. Sur l'avenue Croix Guérin, c'est une vélo-rue qui porte peut-être mal son nom en réalité parce qu'évidemment, quand le bus arrive, il ralentit puis il est derrière le vélo et il ne passe pas à côté ou ne double pas le vélo à priori vu son gabarit.

Sur ta remarque Mickaël qui est justifiée, on a une difficulté collective et, j'ai souvenir qu'on se soit posé la question sur le schéma cyclable communautaire à Mondeville et avec ta casquette de maire-adjoint, on partageait la difficulté sur certains tronçons d'enlever de la place à la voiture. Après c'est en même temps le chemin d'une transition et d'un mot de transition qui porte son nom et qui peut dans l'esprit des uns ou des autres avoir des vitesses différentes. Mais c'est effectivement un schéma de transition qui doit permettre aux piétons, PMR, vélo de retrouver une passerelle sur l'espace public et de pouvoir avoir une place qui va permettre au réseau d'être plus efficace.

Sur la conduite, force est de constater que les conditions de circulation et de conduite auxquelles sont confrontés les agents ne sont pas toujours simples avec notamment des à-coups de circulation. Je défends la fois les agents de conduite qui exercent au mieux leur profession et aussi le délégataire sortant qui a œuvré sur la sensibilisation à cet enjeu-là et y compris par rapport à des enjeux d'accompagnement de personnes à mobilité réduite à l'intérieur des bus qui sont forcément les premières touchées. Donc les conditions de circulation ne permettent pas toujours d'avoir la fluidité requise sur un plan de circulation, et aussi pour répondre à Béatrice, des bornes d'information voyageurs dans nos espaces publics, il y en a mais cela mérite peut-être d'être

déployé davantage. Quand tu es au stade nautique Eugène Maes, dans le hall, il y a une borne d'information voyageur avec les lignes et les temps de parcours qui sont affichés et il y en a dans bien des établissements aussi des panneaux avec les plans de circulation. Donc c'est peut-être des choses à multiplier et une meilleure prise en compte des situations de travaux à avoir. C'est un enjeu qui n'est pas simple mais qui je le sais est une difficulté à la fois dans la mise en œuvre et une difficulté surtout pour les usagers sur des périodes de travaux où les réseaux déviés sont toujours assez difficiles à travailler.

Je ne vais pas rentrer longuement dans le débat sur la gratuité. Je ne suis pas du tout convaincu que la gratuité soit une solution qui nous permettra de répondre aux enjeux de durabilité. Alors certains regrettent qu'on n'ait pas profité de la remise en concurrence pour baisser des recettes et aller vers la gratuité finalement. Avec l'offre qui est proposée et la stimulation qu'a été cette remise en concurrence, cela va nous permettre d'avoir beaucoup plus de kilomètres pour le même coup pour la collectivité.

J'entends que pour un centre de loisirs, la gratuité pourrait être une solution mais encore faut-il avoir l'offre. Et pour pouvoir développer de l'offre, il faut quand même avoir les moyens de le faire. Parce que la gratuité pour le centre de loisirs de la Prairie en centre-ville de Caen et la gratuité pour le centre de loisirs d'une commune périurbaine, ça ne va pas être la même capacité à voyager dans les transports. Pour au final, une gratuité qui va beaucoup servir au centre de la Prairie à Caen peut-être mais qui va beaucoup moins servir à un centre de loisirs plus éloigné sur le territoire qui a peut-être une offre moins dense. Donc en réalité, cela va être une fausse gratuité pour le périurbain, c'est factuel.

On a mis en place, quand on a changé la tarification il y a 3 ans, une baisse de 50% sur les abonnements pour les 4-11 ans, 25% pour les 11-18, 25% sur les abonnements pour les 18-25, une forte baisse aussi sur les tickets groupe et le délégataire avait travaillé à ce qu'on puisse proposer des cartes d'abonnement, pour des associations, pour des écoles, pour que la recharge de tickets groupe puisse se faire à distance. Aujourd'hui, on doit pouvoir avoir une carte dans un centre de loisirs, dans une école et commander à distance des tickets pour la recharger à des très réduits et qui sont bien souvent inférieurs au tarif de location d'un bus pendant 3h, pour autant qu'on est l'offre. Pour pouvoir développer de l'offre, ce qu'on va continuer à faire, encore faut-il avoir les moyens de le faire.

J'attends avec impatience certaines enquêtes ménage/déplacement de collectivités qui ont mis de la gratuité en place parce qu'il y a 2 discours et j'entendais certains dire, il faut mettre le plus de monde possible dans le bus. Le report modal, ce n'est pas mettre le plus de monde possible dans le bus, c'est enlever le plus de monde possible de sa voiture individuelle, ce qui est quand même assez différent. J'aimerais bien savoir à Dunkerque, comment va avoir évolué la part piéton et vélo dans les parts modales des déplacements sur la communauté urbaine ? C'est une vraie question parce qu'ils n'ont pas réalisé l'enquête ménage/déplacement depuis la mise en place de la gratuité. Alors on peut se réjouir que la fréquentation ait augmenté en part modale, mais qu'est-ce que ça représente ? De quel pourcentage la part voiture individuelle a-t-elle diminué ?

Quand je vous dis cela, je veux dire qu'en part modale, même si les automobilistes sont plus nombreux, ça pourrait représenter une part modale qui en réalité est bien inférieure et qui aurait pu aussi faire chuter la part modale vélo. Ce qui dans une politique de développement durable de mobilité n'est pas souhaitable. Le premier réflexe c'est le piéton, c'est le vélo. Le transport en commun doit être une alternative sur des plus longues distances ou pour des personnes qui physiquement n'ont pas la capacité à le faire. En ce sens, avoir un dégradé de tarifs entre le piéton, le vélo, le transport en commun et la voiture, me semble être plutôt incitatif à ne pas envoyer des déplacements de très courte durée qui n'ont pas besoin d'aller dans les transports en commun et à les laisser sur le trottoir à marcher ou sur la piste cyclable à faire du vélo.

Pour faire le lien avec ce que nous menons sur le territoire et notre politique de mobilité, les objectifs ont été fixés dans le plan de déplacement urbain de 2013. C'était les objectifs de Rudy L'ORPHELIN qui suivait à l'époque le plan de déplacement urbain et ils visaient à ce que de 2013 où on était à 2% vélo à ce qu'en 2020 on ait doublé et qu'en 2030 on soit à 6%. Aujourd'hui, on y est. Avec les actions mise en œuvre sur les dernières décennies et on peut s'en réjouir collectivement, on constate une baisse de 10% de l'usage de la voiture individuelle et ça ne veut pas dire que les gens sont complètement séparés de leur voiture. C'est peut-être que quelqu'un qui faisait 100% de déplacement automobile avant en fait peut-être que 80% aujourd'hui et il a

participé à ça évidemment. On a 10% de déplacement automobile en moins : on était à 61%, on est à 55% et on a perdu 6 points sur la décennie. On a doublé les vélos, on est passé de 2 à 4 et on visait 6 en 2030 dans ce fameux plan. On ne va pas faire de pari sur l'avenir, en tout cas les chiffres de notre PADD fixe des ambitions qui sont plus élevées à la lumière et à la lecture des chiffres d'aujourd'hui et des ambitions croissantes pour l'avenir.

Le seul échec constaté sur notre enquête ménage/déplacement, c'est qu'on est resté à 9% sur le sur le transport en commun. Alors comment on va faire pour monter de 30% ? On va continuer à travailler, à adapter l'offre tous les ans, à la renforcer parce que les dernières adaptations ont systématiquement été du kilométrage supplémentaire. Si je regarde sur les 6 premiers mois de cette année comparés aux 6 premiers mois de l'année dernière, +14% sur une demi-année. Je présente le résultat que nous a envoyé le délégataire : on était à 12 millions de validation en cumul sur janvier à juillet 2023, on est à 14 millions en cumul sur janvier à juillet 2024. Je ne dis pas ça pour dire qu'on est bon, tout va bien. Les efforts sont à poursuivre et c'est pour ça qu'il y aura plus de kilomètres dans la nouvelle DSP, plus de vélos, etc.

Je dis juste que le chemin de la transition est en cours et qu'on ne peut pas dire que l'objectif est inatteignable et que le réseau ne va pas évoluer dans les 4 ans à venir. Des mesures vont être mise en place : renforcer la ligne 12 à 20 Min, renforcer le tram le dimanche soir, développer du FLEX partout sur le territoire périurbain et très clairement, c'est du renforcement de l'offre.

On va arriver en phase travaux, on va avoir immédiatement après un réseau tram plus performant, un réseau bus plus performant et qui va proposer des meilleures fréquences sur des axes structurants du territoire et qui proposera un kilométrage supplémentaire. Sur bien des secteurs, l'offre va être largement renforcée.

Concernant le transport en commun, à l'appui des chiffres de fréquentation de notre réseau qui d'une année sur l'autre voient une augmentation. 14% cette année sur les 6 premiers mois par exemple et on prévoit de terminer l'année aux alentours 24 millions de validations, ce qui sera 1 million et demi de validation en plus que l'année dernière. On est en chemin pour faire les 30% et le renforcement de l'offre. On en parlera sur Giberville et sur le secteur Est, puisque c'est un sujet sur lequel il y a évidemment des projets urbains structurants et réels. Donc très clairement, on va avoir une offre qui va être calibrée pour répondre à des enjeux et qui pourra évoluer comme ça a été le cas sur la DSP précédente, et comme ça sera le cas sur la DSP qui suivra, au gré d'avenants qui nous permettront d'adapter l'offre aux besoins, aux capacités à faire puisque le budget n'a pas été bridé. Quand on achète quelque chose, on doit être sûr de pouvoir le payer et ça semble être un principe de base. Effectivement, on avait donné une indication qui n'avait rien de contractuel concernant une enveloppe budgétaire que la collectivité pouvait allouer. Ce qui n'empêche pas finalement d'avoir une offre qui va être plus ambitieuse puisque c'est 20% de kilomètres en plus qui nous amènerait 30% de passagers en plus.

Donc voilà, quelques éléments sans rentrer plus en détail sur les débats généraux qui nous ont été proposés à l'occasion de cette délibération. Ce qui est bien normal puisque le débat de politique globale sur la mobilité arrive forcément au moment où on repasse un des outils principaux de notre politique mobilité.

N°C-2024-09-10/02 : DÉSIGNATION DE CONSEILLERS COMMUNAUTAIRES DANS LES COMMISSIONS THÉMATIQUES

Les commissions thématiques sont chargées d'étudier et de donner leur avis sur les dossiers du ressort de leur compétence qui doivent être présentés en bureau communautaire ou en conseil communautaire. Elles ont un caractère consultatif et un rôle de proposition. Par délibération du 1^{er} octobre 2020, 9 commissions thématiques permanentes ont été créées par le conseil communautaire :

- Mobilités,
- Transition écologique et environnement,
- Aménagement et urbanisme réglementaire,

- Habitat et gens du voyage,
- Développement économique, emploi, tourisme, enseignement supérieur et recherche,
- Administration générale, ressources humaines et finances,
- Espace public : voirie, espaces verts et littoral,
- Cycle de l'eau et GEMAPI,
- Culture et sport.

Conformément aux articles 7 et 8 du règlement intérieur de la Communauté Urbaine, il appartient au conseil communautaire de désigner les conseillers communautaires qui ne sont pas membres du bureau pour participer aux commissions.

Suite à sa démission de la fonction de Président de la Communauté Urbaine Caen la mer, Monsieur Joël BRUNEAU n'est plus membre de droit de l'ensemble des commissions thématiques. Par conséquent, il convient de le désigner pour siéger dans la commission « Développement économique, emploi, tourisme, enseignement supérieur et recherche » conformément à sa demande.

Monsieur André HENRY, suite à son installation en tant que conseiller communautaire, a émis le souhait de siéger dans la commission « Aménagement et urbanisme règlementaire » et il convient donc de le désigner membre de celle-ci.

VU la délibération du conseil communautaire du 1er octobre 2020 portant création des commissions thématiques de la communauté urbaine,

VU les articles 7 et 8 du règlement intérieur de la Communauté Urbaine,

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré :

DÉCIDE à l'unanimité de ne pas procéder à scrutin secret pour ces désignations,

DÉSIGNE Monsieur Joël BRUNEAU en tant que membre de la commission « Développement économique, emploi, tourisme, enseignement supérieur et recherche »,

DÉSIGNE Monsieur André HENRY en tant que membre de la commission « Aménagement et urbanisme règlementaire »,

DIT que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Caen dans un délai de 2 mois suivant sa publication. Ce recours contentieux peut être précédé dans ce délai d'un recours gracieux auprès de monsieur le président. Cette procédure prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les 2 mois suivant la réponse au recours gracieux.

Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr,

AUTORISE le président ou son représentant à signer l'ensemble des pièces nécessaires à la bonne exécution de la présente délibération.

Unanimité

N°C-2024-09-10/03 : PÔLE MÉTROPOLITAIN CAEN NORMANDIE MÉTROPOLE - MODIFICATION DES REPRÉSENTANTS AU COMITÉ SYNDICAL

Le pôle métropolitain Caen Normandie Métropole est un outil commun qui permet à ses membres de parler ensemble d'une seule voix dans une Normandie réunifiée. Il traduit la volonté de ses

membres, et des EPCI qui souhaiteront à l'avenir y adhérer, de travailler ensemble pour mener des actions concrètes.

Cet outil permet à nos territoires d'affirmer leur complémentarité pour définir une stratégie commune et rayonner en Normandie et plus largement dans le Nord-Ouest de l'Europe.

La communauté urbaine Caen la mer est représentée, au sein du comité syndical de Caen Normandie Métropole, par 30 délégués titulaires et 30 délégués suppléants.

Pour le Bureau, les membres sont désignés parmi les délégués titulaires du comité syndical, ainsi parmi les 30 représentants titulaires de Caen la mer au comité syndical, 16 siègent également au Bureau du pôle métropolitain de Caen Normandie Métropole.

VU le code général des collectivités territoriales,

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré :

DÉCIDE à l'unanimité de ne pas procéder au vote à bulletin secret pour ces désignations,

DÉCIDE de désigner pour représenter la communauté urbaine au sein du conseil syndical du pôle métropolitain Caen Normandie Métropole, les délégués titulaires et suppléants suivants :

COMITÉ SYNDICAL	
Titulaires	Suppléants
Christian CHAUVOIS	Daniel GUÉRIN
Sébastien FRANÇOIS	Laurent LAMY
Nicolas JOYAU	Nathalie ROYE
Sonia DE LA PROVÔTÉ	Patrick LECAPLAIN
Dominique GOUTTE	Gilles DÉTERVILLE
Xavier LE COUTOUR	Lydie VANDERCAMERE-DESMORTREUX
Emmanuel RENARD	Damien DE WINTER
Pascal SÉRARD	Clémentine LE MARREC
Marc LECERF	Jean-Marie BERNARD
Pierre SCHMIT	Laurent MATA
Yannick GERNY	Agnès DOLHEM
Ghislaine RIBALTA	Jean-Paul GAUCHARD
Michel PATARD-LEGENDRE	Marc POTTIER
Thierry RENOUF	Xavier HAY
Florence BOULAY	Alain TRANCHIDO
Pascal JOUIN	Maryline LELEGARD-ESCOLIVET
Hélène BURGAT	Cédric CASSIGNEUL
Mickaël MARIE	Philippe MENOCHET
Aristide OLIVIER	Jean-Paul POULAIN
Romain BAIL	Bruno GODEFROY
Béatrice TURBATTE	Christiane ALEXANDRE
Dorothee PITOIS	Jean BERT
Christian DELBRUEL	Florence REVEL-BREE
Jean-Marc PHILIPPE	Léonie ANGOT-HASTAIN
Stéphane LE HELLEY	Richard MAURY
Fabrice DEROO	Didier BOULEY
Xavier DUHAMEL	Micheline LECHARTIER
Michel LAFONT	Joël BRUNEAU
Laurence TROLET	Thierry SAINT
Christian LE BAS	

DÉCIDE de désigner en tant que membres du bureau du pôle métropolitain Caen Normandie Métropole, les délégués suivants :

MEMBRES DU BUREAU
Christian CHAUVOIS
Nicolas JOYAU
Sonia DE LA PROVÔTÉ
Dominique GOUTTE
Pascal SÉRARD
Ghislaine RIBALTA
Michel PATARD-LEGENDRE
Hélène BURGAT
Aristide OLIVIER
Romain BAIL
Béatrice TURBATTE
Dorothee PITOIS
Christian DELBRUEL
Fabrice DEROO
Michel LAFONT
Christian LE BAS

DIT que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Caen dans un délai de 2 mois suivant sa publication. Ce recours contentieux peut être précédé dans ce délai d'un recours gracieux auprès de monsieur le président. Cette procédure prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les 2 mois suivant la réponse au recours gracieux ; le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr,

AUTORISE le président ou son représentant à signer l'ensemble des pièces nécessaires à la bonne exécution de la présente délibération.

Unanimité

2 abstentions (Madame Céline PAIN et Monsieur Rudy L'ORPHELIN)

N°C-2024-09-10/04 : PÔLE MÉTROPOLITAIN RÉSEAU OUEST NORMAND - MODIFICATION DES REPRÉSENTANTS AU COMITÉ SYNDICAL

1- HISTORIQUE ET ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

Le Pôle métropolitain Caen Normandie Métropole avait été créé en 2015 dans un contexte de réunification de la Basse et de la Haute Normandie pour que les EPCI de l'Ouest de la Normandie mènent ensemble des actions d'intérêt métropolitain et parlent d'une même voix. L'Ouest Normandie a des caractéristiques et des spécificités propres, qui diffèrent notamment des enjeux de l'Axe Seine.

Afin d'éviter la multiplication des instances et de faciliter le fonctionnement de la structure, il avait été décidé de ne créer qu'un seul syndicat mixte pour gérer le Pôle métropolitain « Socle », regroupant 6 EPCI de la Plaine de Caen et porteur notamment du SCoT Caen-Métropole, et le Pôle métropolitain « Réseau » constitué des trois départements et d'une vingtaine d'EPCI de l'Ouest de la Normandie.

Le Pôle métropolitain Réseau a montré son utilité, notamment pour faire valoir les spécificités du territoire de l'Ouest de la Normandie, et c'est un outil qui a été jugé pertinent, notamment dans le cadre de l'élaboration du SRADDET, de l'application de la Loi Climat & Résilience ou, auparavant, pour les sujets ayant trait à la mobilité. Pour autant, au fil des années, ce mode d'organisation et de fonctionnement a montré qu'il ne paraissait plus pertinent de réunir les membres du Pôle

Réseau en même temps que ceux du Socle pour des sujets et des ordres du jour qui concernent parfois plus le Socle et la vie administrative du syndicat que directement le Réseau.

La relance du Pôle Réseau passe par plus de lisibilité, en mobilisant ses membres uniquement sur des sujets Réseau, et par une gestion administrative simplifiée. C'est pourquoi, il a été proposé une organisation complètement différenciée du Pôle Socle. Par ailleurs, pour démontrer l'intérêt que porte Caen la mer à cette coopération avec ses voisins et amis, la Communauté urbaine prévoit de mettre à disposition du Pôle Réseau un collaborateur, ce qui permettra de minorer encore davantage le coût de l'adhésion sollicitée auprès des EPCI membres.

Le Comité syndical de Caen Normandie Métropole a acté à l'unanimité le 1er avril 2022 le lancement de la procédure pour la création d'un nouveau syndicat mixte pour le Pôle Réseau. Les assemblées délibérantes de chacun des EPCI et des trois Départements membres du Pôle Réseau se sont prononcés sur leur intention d'adhérer au futur Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand.

Après les trois mois nécessaires à la consultation des Régions et Départements concernés, le Préfet du Calvados a pris le 26 décembre 2022 un arrêté portant création du Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand.

2- DÉFINITION

Le Pôle métropolitain, créé par la loi de Réforme des collectivités territoriales (2010), est constitué :

Par accord entre des EPCI à fiscalité propre en vue d'actions d'intérêt métropolitain. Les conseils départementaux et régionaux peuvent adhérer au Pôle métropolitain.

Afin de promouvoir un modèle d'aménagement, de développement durable et de solidarité territoriale.

Le Pôle métropolitain est un outil de coordination interterritoriale qui apporte :

- Une connaissance approfondie des territoires ;
- Une vision stratégique partagée pour un développement compétitif et solidaire de territoires au bénéfice des habitants ;
- Une capacité à dialoguer avec les territoires voisins.

Ce que le Pôle métropolitain n'est pas :

- Un niveau de collectivité supplémentaire : il s'agit d'un outil souple de coopération entre collectivités ;
- Une obligation de transfert de compétences : le pôle peut agir dans des domaines d'actions reconnus d'intérêt métropolitain, cependant les EPCI – ainsi que les autres membres, tels la Région et les Départements – conservent la plénitude de leurs compétences.

L'ouest de la Normandie se singularise par un véritable réseau de villes moyennes qui par leur rayonnement sur leurs communes proches structurent fortement l'ensemble du territoire. Si les liens entre eux sont parfois limités, ces territoires partagent avec Caen une relation réciproque : l'économie de la ville Siège du Conseil régional de Normandie est largement tournée vers le service aux entreprises et aux habitants des villes moyennes et territoires ruraux des trois départements du Calvados, de la Manche et de l'Orne et a besoin des services environnementaux, notamment alimentaires, et des aménités des territoires ruraux et littoraux et des villes grandes ou moyennes qui les structurent. À cette interdépendance s'ajoutent d'évidents enjeux communs – qui doivent naturellement associer la Région et les Départements compétents en la matière – en termes de développement économique, d'infrastructures et d'équipements, de mobilité et de développement durable des territoires.

Le Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand assure ainsi le dialogue et la coordination :

- Entre les EPCI et les Départements ;
- Avec des partenaires – consulaires, agences de développement, agences d'urbanisme, organisations du tourisme, établissements publics ;
- Avec l'Etat et des collectivités dans le cadre de projets de dimensions métropolitaines.

3- CONSTITUTION

Le Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand est un syndicat mixte ouvert à la carte, composé d'EPCI et des trois Départements. Son organisation et son mode de fonctionnement, par projets, permettront d'accueillir progressivement les collectivités et les établissements publics souhaitant partager ce projet de territoire. Il fonctionne selon un programme de travail triennal.

Les membres du pôle métropolitain reconnaissent d'intérêt métropolitain des actions dans les domaines suivants :

- Aménagement durable ;
- Conseil communautaire - séance du jeudi 23 mars 2023
- Économie, innovation, emplois ;
- Services aux populations ;
- Environnement et cadre de vie ;
- Transition écologique et énergétique ;
- Coopérations interterritoriales et métropolitaines.

4- POUR QUOI FAIRE ?

Le Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand est un outil souple de RÉFLEXION et de LOBBYING pour que les EPCI de l'Ouest de la Normandie parlent plus fort ensemble pour que cette partie de la Normandie ne soit pas oubliée dans l'aménagement du territoire régional, le dessin des infrastructures majeures et l'implantation des équipements structurants. Le rôle du Pôle métropolitain est d'éclairer les élus par des connaissances et des expertises fiables et solides, de porter la voix des territoires, de donner l'impulsion, sur différents sujets, sans prendre de compétence.

Il s'agit également, dans un cadre souple et convivial, d'échanger sur les questionnements communs et de partager expériences et bonnes pratiques afin de faire émerger une culture commune sur les sujets d'aménagement du territoire et de l'espace au sens large.

5- GOUVERNANCE

Les instances du Pôle métropolitain Réseau Ouest normand se compose ainsi :

- Un comité syndical rassemblant l'ensemble des délégués métropolitains, il délibérera sur le budget et les quelques points administratifs, de manière la plus légère possible.
- Un bureau rassemblant le président et les vice-présidents.
- Ainsi qu'une conférence des exécutifs, structure non statutaire, rassemblant le président de chacun des membres ou son représentant, et invitant tout élu intercommunal chargé des questions à l'ordre du jour. La conférence des exécutifs sera la grande instance d'échange et de prise de décision et de position commune.

Une commission sera créée et, le cas échéant, des groupes de travail thématiques seront mis en place par actions.

6- QUELLES RESSOURCES ?

Les ressources financières du Pôle métropolitain sont composées :

- D'une contribution de base obligatoire minimale pour les EPCI qui sera fixée à 0,05 € par habitant DGF, pour le fonctionnement général du syndicat,
- Une contribution forfaitaire pour les Départements
- De contributions optionnelles selon la participation à des actions communes (la participation aux actions sera laissée au libre choix de chaque EPCI et de chaque Département).

L'organisation du pôle métropolitain consiste en des moyens resserrés, concentrés sur les missions d'animation, de diffusion d'informations et de coordination. Elle pourra s'appuyer, par convention et selon les besoins identifiés, par la mise à disposition d'agents. La Communauté Urbaine Caen la mer prévoit de mettre gracieusement à disposition du Pôle un collaborateur à temps plein.

7- LES MEMBRES DU RESEAU OUEST NORMAND ET NOMBRE DE REPRESENTANTS

EPCI	Population	Elus titulaires au comité syndical	Elus suppléants au comité syndical
CU CAEN LA MER	270 255	10	10
CC VAL ES DUNE	18 560	1	1
CC CINGAL SUISSE NORMANDE	24 516	1	1
CC VALLEES DE L'ORNE ET DE L'ODON	25 690	1	1
CC COEUR DE NACRE	23 726	1	1
CC PAYS DE FALAISE	27 724	1	1
CC NORMANDIE CABOURG PAYS D'AUGE	31 212	2	2
CC COUTANCES MER ET BOCAGE	47 784	2	2
CA MONT ST MICHEL NORMANDIE	87 613	3	3
CA SAINT-LO AGGLO	76 116	3	3
CC DOMFRONT TINCHEBRAY INTERCO	15 827	1	1
CC BAYEUX INTERCOM	29 715	1	1
CA FLERS AGGLO	53 555	2	2
CC GRANVILLE TERRE ET MER	44 328	2	2
CC VILLEDIEU INTERCOM	15 646	1	1
CC BAIE DU COTENTIN	23 027	1	1
CU ALENCON	56 001	2	2
CC TERRE D'AUGE	19 174	1	1
CC PAYS DE HONFLEUR BEUZEVILLE	27 125	1	1
CA LE COTENTIN	178 600	5	5
CA LISIEUX NORMANDIE	73 252	3	3
CC INTERCOM DE LA VIRE AU NOIREAU	46 362	2	2
CC ISIGNY OMAHA INTERCOM	26 543	1	1
CC ARGENTAN INTERCOM	33 409	2	2
CDC PRÉ-BOCAGE INTERCOM	24 732	1	1
CDC CÔTE OUEST CENTRE MANCHE	21 931	1	1
CD CALVADOS		2	2
CD ORNE		2	2
CD MANCHE		2	2

Compte tenu de la création du Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand par arrêté préfectoral du 26 décembre 2022 auquel la communauté urbaine Caen la mer est adhérente, il convient

donc de procéder à la désignation de 10 élus titulaires et 10 élus suppléant au sein du comité syndical.

A noter que les titulaires et suppléants désignés au Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand peuvent être choisis parmi les conseillers communautaires ou parmi les conseillers municipaux non communautaires des communes membres de la communauté urbaine.

VU l'arrêté préfectoral du 26 décembre 2022 portant création du Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand,

VU les statuts du Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand,

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré :

DÉCIDE à l'unanimité de ne pas procéder au vote à bulletin secret pour ces désignations,

DÉCIDE de désigner pour représenter la communauté urbaine au sein du comité syndical de pôle métropolitain Réseau Ouest Normand, les délégués titulaires et suppléants suivants :

PÔLE METROPOLITAIN RESEAU OUEST NORMAND REPRESENTANTS AU COMITÉ SYNDICAL	
Titulaires	Suppléants
Joël BRUNEAU	Dominique GOUTTE
Sonia DE LA PROVÔTÉ	Amandine FRANÇOIS-GOGUILLON
Nicolas JOYAU	Ludwig WILLAUME
Aristide OLIVIER	Erwann BERNET
Florence BOUCHARD	Pascale BOURSIN
Béatrice TURBATTE	Patrick LECAPLAIN
Clémentine LE MARREC	Marc POTTIER
Florence BOULAY	Annie ANNE
Ghislaine RIBALTA	Léonie ANGOT-HASTAIN
Pierre SCHMIT	Sébastien FRANÇOIS

DIT que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Caen dans un délai de 2 mois suivant sa publication. Ce recours contentieux peut être précédé dans ce délai d'un recours gracieux auprès de monsieur le président. Cette procédure prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les 2 mois suivant la réponse au recours gracieux ; le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr,

AUTORISE le président ou son représentant à signer l'ensemble des pièces nécessaires à la bonne exécution de la présente délibération.

Unanimité

2 abstentions (Madame Céline PAIN et Monsieur Rudy L'ORPHELIN)

N°C-2024-09-10/05 : EAU DU BASSIN CAENNAIS - MODIFICATION DES REPRÉSENTANTS AU COMITÉ SYNDICAL

VU l'article L.2121-21 du Code général des collectivités territoriales,

VU les statuts d'Eau du Bassin Caennais,

VU la délibération C-2020-07-16/50 du conseil communautaire du 16 juillet 2020 désignant les

représentants de Caen la mer au sein d'Eau du bassin caennais,

CONSIDÉRANT que Monsieur François LIBEAU, ayant démissionné de son mandat de conseiller municipal de Saint-Manvieu-Norrey, ne peut plus représenter la communauté urbaine Caen la mer au sein du comité syndical d'Eau du Bassin Caennais

CONSIDÉRANT que Monsieur Nicolas JOYAU a démissionné de la fonction de Président et du comité syndical d'Eau du Bassin Caennais,

CONSIDÉRANT la nécessité de désigner deux nouveaux délégués à 5 voix pour représenter la communauté urbaine Caen la mer au sein du comité syndical d'Eau du Bassin Caennais,

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré :

DÉCIDE à l'unanimité de ne pas procéder au scrutin secret pour cette désignation,

DÉSIGNE pour représenter Caen la mer au sein d'Eau du bassin caennais,

- Monsieur Marc MILLET, en tant que membre délégué à 5 voix
- Monsieur Fabrice DEROO, en tant que membre délégué à 5 voix

PRÉCISE que les représentants de la communauté urbaine au sein du comité syndical d'Eau du Bassin caennais sont :

- M. BAIL Romain
- M. TRANCHIDO Alain
- M. BERNARD Jean Marie
- M. GONDOUIN Guy
- M. LECOQ Franck
- M. COLLET Pierre-Yves
- M. DUTHILLEUL Arnaud
- M. BERT Jean
- Mme BOSQUER Catherine
- M. DUHAMEL Xavier
- M. GRIPPON Marc
- M. DANOIS Jean-Louis
- Mme LETOURNEUR Janine
- M. LEREVEREND Benoît
- M. DRUET Yann
- M. BUON Ludovic
- M. ESCACH Nicolas
- M. GUILLEMIN Jean-Marie
- M. HOORELBEKE Pascal
- M. MATA Laurent
- M. ZANOVELLO Jacky
- M. RICCI Serge
- Mme MASSON Véronique
- M. SIZUN Bruno
- M. MILLET Marc
- M. DEROO Fabrice

Et le délégué complémentaire à 3 voix dont le nom est :

- M. L'ORPHELIN Rudy

DIT que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Caen dans un délai de 2 mois suivant sa publication. Ce recours contentieux peut être précédé dans ce délai d'un recours gracieux auprès de monsieur le président. Cette

procédure prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les 2 mois suivant la réponse au recours gracieux ; le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr,

AUTORISE le président ou son représentant à signer l'ensemble des pièces nécessaires à la bonne exécution de la présente délibération.

Unanimité

Interventions :

Aurélien GUIDI

Je voulais profiter de cette délibération qui concerne Eau du Bassin Caennais pour justement évoquer la question de l'eau sur notre territoire. J'ai pu observer, comme beaucoup je pense, la semaine dernière, une forte odeur d'épandage sur le territoire de Caen la mer. Le lendemain, il y a eu de fortes pluies et je ne sais pas s'il y a un lien de cause à effet mais dès le vendredi soir, j'ai pu observer que l'eau du robinet présentait une très forte odeur de chlore.

Ce qui m'a amené à aller consulter les sites du ministère de la santé et de l'ARS mis à disposition des populations quant à la qualité de l'eau et j'ai pu observer qu'en ce qui concerne la zone haute, le dernier relevé daté du 30 août donc il n'y avait pas de relevés récents. Néanmoins, le 22 août sur cette zone-là avait été relevé une absence de conformité en ce qui concerne la physicochimie, notamment à cause, on l'avait déjà évoqué, a très forte concentration métabolique du chloridazone. J'ai regardé, actuellement au 3 septembre, l'alerte est aussi donnée pour d'autres zones du territoire de Caen la mer. Ce qui pose la question de l'alerte donnée aux populations. Je n'ai pas l'impression qu'on ait eu vraiment une alerte par rapport à cette problématique ou qu'il y ait de politique menée par rapport à la sécurité des scolaires ou des jeunes enfants accueillis en crèche ou halte-garderie qui consomment du robinet et qui sont donc exposés à cette pollution. Pouvez-vous remettre ce sujet sur la table ?

Nicolas JOYAU

Le chlore ne sert pas au traitement physico-chimique mais sert à garantir la qualité bactériologique de l'eau, donc pas de rapport entre les paramètres physico-chimiques et le chlore. La chloration permet de gérer la bactériologie dans l'eau, donc ce n'est pas du tout le même type de traitement. On a besoin et on est contraint d'avoir un taux de chlore minimum dans notre réseau pour des questions de sécurité sanitaire et Vigipirate notamment et donc on a de la chloration en ligne qui se fait par épisode. C'est pour cela qu'on peut avoir parfois des variations sur le taux de chlore dans l'eau car il doit répondre à une teneur minimum en bout de réseau et pour cela, la teneur est forcément un peu plus importante au point d'injection. En tout cas aucun lien avec ce que t'a proposé ton odorat quelques jours avant.

Sur le sujet des métabolites de pesticides qui est un vrai sujet pour lequel on était en réunion récemment avec le Préfet et les parlementaires du Calvados. On a 2 métabolites de la Chloridazone qui étaient dans le viseur et 2 métabolites du Chlorothalonil. Les 2 métabolites de la Chloridazone ont été maintenus comme pertinents par l'ANSES qui a, une fois qu'elle a maintenu pertinent ces métabolites, déterminé les valeurs V Max pour lesquelles elle émet des restrictions d'usage. Alors qu'on observe des concentrations à 3/4 microgrammes par litre, la VMax pour le Desphényl Méthyl Chloridazone est à 110 microgrammes par litre et la V Max pour le Diphényle Chloridazone est à 11 microgrammes par litre. Donc on est sur des VMax étudiées au printemps qui sont bien supérieures à ce qu'on peut constater sur le territoire.

Sur le Chlorothalonil, un a été écarté car déclaré non pertinent par l'ANSES, le 2^{ème} a été déclaré pertinent, mais plus récemment que le Chloridazone et on est donc en attente de la VMax sur celui-ci.

Conclusion de tout cela : pas de restriction d'eau, pas de restriction d'usage de l'eau à court terme au regard de ces conclusions. Par contre, nécessité évidemment pour le syndicat, dans un certain délai car ça nécessite investissement et planification, de revenir en dessous de la limite de qualité qui est 0,1 microgramme par litre.

Donc ces études de l'ANSES et ces V Max nécessiteront malgré tout que le syndicat investisse. Par

contre, c'est le cadre de gestion d'ici ces investissements qui va être différent puisque les études menées par l'ANSES ont jugé qu'il n'y avait pas de risque immédiat sur la santé et qu'il n'y avait pas lieu d'avoir des restrictions d'usage de l'eau.

N°C-2024-09-10/06 : SYNDICAT MIXTE PORTS DE NORMANDIE - MODIFICATION DES REPRÉSENTANTS AU COMITÉ SYNDICAL

Par délibération du conseil communautaire 28 juin 2018, Caen la mer a décidé d'adhérer au Syndicat mixte régional « Ports de Normandie », issu de la fusion du syndicat mixte régional des ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg (ex Ports Normands Associés - PNA) et du syndicat mixte du port de Dieppe.

Propriétaire des ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe, le syndicat « Ports de Normandie » en assure l'aménagement, l'entretien et la gestion, en s'inscrivant dans un service public de qualité, au profit du développement économique du territoire.

Ports de Normandie procède à toutes les actions nécessaires à la réalisation de son objet, notamment :

- Elaborer la stratégie des ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe, notamment la stratégie de développement et ses leviers, entre autres la politique tarifaire ;
- Elaborer le schéma directeur d'aménagement et de développement durables de chaque port et les plans pluriannuels d'investissements (PPI) qui en découlent ;
- Définir les services gérés par le Syndicat mixte directement ou par l'intermédiaire de tiers, par la mise en œuvre de tout mode de gestion. Il élabore les cahiers des charges, fixe les objectifs et les engagements de progrès, tant économiques que qualitatifs. Il suit les obligations des exploitants.

Le Syndicat Mixte exerce ces missions en recherchant en permanence à développer les synergies et les complémentarités entre les ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe.

La représentation des membres est la suivante :

- Région Normandie : 9 délégués titulaires et 9 suppléants
- Département du Calvados : 2 délégués titulaires et 2 suppléants
- Département de la Manche : 2 délégués titulaires et 2 suppléants
- Département de la Seine-Maritime : 2 délégués titulaires et 2 suppléants
- Communauté urbaine de Caen la mer : 1 délégué titulaire et 1 suppléant
- Communauté d'agglomération du Cotentin : 1 délégué titulaire et 1 suppléant
- Communauté d'agglomération de la région dieppoise : 1 délégué titulaire et 1 suppléant

Par délibération du 16 juillet 2020, le conseil communautaire a désigné Monsieur Joël BRUNEAU, membre titulaire et Monsieur Romain BAIL, membre suppléant pour représenter la communauté urbaine au sein du syndicat.

Le comité syndical de Ports de Normandie avait élu Joël BRUNEAU Vice-président du syndicat mais pour des raisons d'incompatibilité avec son nouveau mandat de député, il ne peut désormais plus occuper cette fonction.

VU le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment son article L.2121-21,

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré,

DÉCIDE à l'unanimité de ne pas procéder au vote à bulletin secret pour ces désignations.

DÉSIGNE en tant que représentant de Caen la mer au sein du syndicat :

- membre titulaire : M. Romain BAIL
- membre suppléant : M. Nicolas JOYAU

DIT que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Caen dans un délai de 2 mois suivant sa publication. Ce recours contentieux peut être précédé dans ce délai d'un recours gracieux auprès de monsieur le président. Cette procédure prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les 2 mois suivant la réponse au recours gracieux.

Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr.

AUTORISE le Président ou son représentant à signer l'ensemble des pièces nécessaires à la bonne exécution de la présente délibération.

Majorité absolue

2 contre (Madame Céline PAIN et Monsieur Rudy L'ORPHELIN)

N°C-2024-09-10/07 : CAEN NORMANDIE DÉVELOPPEMENT - MODIFICATION DES ADMINISTRATEURS DÉSIGNÉS PAR LA COMMUNAUTÉ URBAINE

Caen Normandie Développement est l'agence de développement économique de Caen la mer. Cette régie est dotée de la personnalité morale en charge de la gestion d'un service public industriel et commercial, en vue d'assurer le service public du développement économique sur le territoire de Caen la mer.

À cet effet, notamment, elle :

- accompagne la création et le développement endogène et exogène des entreprises qui exercent leur activité sur le territoire de la Communauté Urbaine Caen la mer,
- assure la gestion des zones d'activités qui lui sont confiées par la Communauté Urbaine Caen la mer,
- gère les dossiers de création des zones d'aménagement communautaires, sur demande de la Communauté Urbaine Caen la mer,
- assure la gestion du patrimoine immobilier dont elle est propriétaire ou qui a été mis à sa disposition,
- élabore et met en œuvre les actions de marketing territorial visant à valoriser et promouvoir le territoire de la Communauté Urbaine Caen la mer,
- assure la connaissance du bassin d'emploi par la réalisation d'études,
- veille à la cohérence de ses actions avec le pôle universitaire et de recherche caennais,
- apporte assistance technique à la Communauté Urbaine sur l'ensemble des missions de développement économique qui entrent dans le champ de sa compétence,
- assure en outre toute opération de développement économique intéressant la Communauté Urbaine Caen la mer.

En matière d'instruction et d'attribution des aides directes et indirectes, la régie n'a compétence que pour la seule phase d'instruction des aides indirectes.

Dans l'article 6, les statuts prévoient que la régie est administrée par un conseil d'administration de 28 administrateurs, y compris le président.

Il est composé de :

- 18 administrateurs désignés par le conseil communautaire parmi les conseillers communautaires et/ou les élus des communes membres, étant précisé que le nombre des administrateurs désignés en qualité de conseillers communautaires ne doit pas être inférieur à 14,

- 10 administrateurs, siégeant en qualité de représentants du monde économique, de la formation et de la recherche.

Conformément à l'article L.2221-10, c'est au conseil communautaire qu'il appartient de désigner, sur proposition du président de la Communauté Urbaine, les membres du conseil d'administration ainsi que le directeur de la régie.

En application des dispositions de l'article R 2221-4 du CGCT, la durée des fonctions d'administrateur est limitée à celle du mandat communautaire.

Compte tenu de l'élection du Président la Communauté Urbaine en date du 17 juillet 2024, il convient de procéder à l'actualisation des administrateurs désignés par Caen la mer au sein du conseil d'administration de Caen Normandie Développement.

VU le CGCT et notamment ses articles L 2221-10, R 2221-2 et 5, R.2221-10 et L.2121-21,

VU les statuts de Caen Normandie Développement, et notamment l'article 6, modifié par la délibération du conseil communautaire du 16 juillet 2020,

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré :

DÉCIDE à l'unanimité de ne pas procéder au vote à bulletin secret pour ces désignations.

DÉSIGNE sur proposition du Président de la Communauté urbaine Caen la mer, en qualité de membre du conseil d'administration de Caen Normandie Développement - agence de développement économique de Caen la mer :

Administrateurs désignés en qualité d'élus communautaires ou municipaux (18)		Administrateurs désignés en raison de leurs compétences professionnelles dans les domaines économiques, de la formation et de la recherche (10)	
NOMS	Communes	NOMS	Entreprise/société
M. JOYAU Nicolas	Caen	M. JOUAN Eric	HAMELIN
Mme FRANÇOIS-GOGUILLON Amandine	Caen	M. ADOUI Lamri	Université
M. GOUTTE Dominique	Caen	Mme DEYSINE Sarah	AGRIAL
Mme GUIGUES Béatrice	Caen	M. DUBORD Jean-Pierre	Ellitt
M. BOUFFARD Serge	Bretteville-sur-Odon	M. ASSADI Houssem	Normandy French Tech
Mme TURBATTE Béatrice	Rosel	M. MAOUCHE Marc	Orange
M. LE BAS Christian	Troarn	M. BISSAY Philippe	HAC Pharma
M. POTTIER Marc	Colombelles	M. FERGON Jean	Muratta
M. GUÉGUÉNIAT Franck	Épron	M. JENNY Pierre	Renault Trucks
M. FAUDAIS Florian	Fleury-sur-Orne	M. NACER Amedi	Etablissements Thierry
M. THOMAS Rodolphe	Hérouville-Saint-Clair		
M. ESNOUF Pascal	Iffs		
M. BAIL Romain	Ouistreham		
Mme MOUCHEL LETELLIER Myriam	Thue Et Mue		
M. MARIE Mickaël	Mondeville		
M. RÉGNIER Yves	Villons les Buissons		
Mme DONATIN Nathalie	Verson		
M. RIVOIRE Lionel	Périers sur le Dan		

DIT que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal

administratif de Caen dans un délai de 2 mois suivant sa publication. Ce recours contentieux peut être précédé dans ce délai d'un recours gracieux auprès de monsieur le président. Cette procédure prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les 2 mois suivant la réponse au recours gracieux.

Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr.

AUTORISE le président ou son représentant à signer l'ensemble des pièces nécessaires à la bonne exécution de la présente délibération.

Unanimité

N°C-2024-09-10/08 : SOCIÉTÉ D'ECONOMIE MIXTE LOCALE NORMANDIE AMÉNAGEMENT - MODIFICATION DES REPRÉSENTANTS DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE

La Société d'Economie Mixte Locale Normandie Aménagement a été créée en 1996 pour participer au développement économique de l'Agglomération Caennaise suite aux importantes restructurations industrielles liées à la disparition de la métallurgie en Normandie. Elle a depuis développé et diversifié ses activités.

Cette société a pour objet les actions suivantes :

- Etude, réalisation et commercialisation d'opérations d'aménagement, ainsi que des constructions constituant l'accessoire des opérations visées ci-dessus dont l'objet est le développement des Collectivités Territoriales faisant appel à la société ;
- Etude, réalisation, commercialisation et gestion d'immeubles à usage de bureaux, de locaux professionnels, commerciaux, industriels ou artisanaux ;
- Location, vente et d'une manière générale gestion, entretien et mise en valeur des ouvrages, équipements, immeubles ou terrains ;
- Etude, réalisation, exploitation d'équipements publics ou privés, notamment d'infrastructures de télécommunications, de nature à favoriser le développement des Collectivités Territoriales ;
- La réalisation d'études et de prestations de conseil aux collectivités territoriales dans le domaine des actions de développement économique, portant notamment sur le développement des nouvelles technologies de l'information et des communications ;
- L'étude, la réalisation, la commercialisation et la gestion d'immeubles à usage principalement de logements et d'équipements sociaux.

D'une manière plus générale, elle peut accomplir toutes opérations financières, commerciales, industrielles, mobilières et immobilières pouvant se rattacher directement ou indirectement à son objet social ou susceptibles d'en faciliter la réalisation.

La SEM Normandie Aménagement exerce les activités visées ci-dessus tant pour son propre compte que pour celui d'autrui, elle exerce en particulier ces activités dans le cadre de conventions passées avec les Collectivités Territoriales, notamment dans le cadre de conventions de concession d'aménagement, de mandat, de prestation de services ou de délégation de service public.

Selon les statuts de la SEM Normandie Aménagement, la communauté urbaine Caen la mer est représentée par 12 sièges d'administrateurs sur les 18 qui composent le conseil d'administration. Parmi ces administrateurs, la communauté urbaine désigne la personne qui portera sa candidature à la présidence du conseil d'administration de Normandie Aménagement.

Sur les 12 administrateurs désignés par la communauté urbaine, un administrateur siège également au sein des assemblées générales ordinaires et extraordinaires.

En complément, 2 censeurs sont désignés par la communauté urbaine Caen la mer pour assister

aux séances du conseil d'administration de la SEM Normandie Aménagement.

Monsieur Joël BRUNEAU était jusqu'alors Président de la SEM Normandie Aménagement mais, conformément à l'article LO141-1 du Code électoral, pour des raisons d'incompatibilité avec son nouveau mandat de député, il a démissionné de cette fonction.

Aussi, il convient de procéder à la modification des administrateurs de la SEM Normandie Aménagement désignés par la communauté urbaine Caen la mer et de désigner la personne qui portera sa candidature à la présidence du conseil d'administration.

VU le CGCT, et notamment son article L 1524-5 et L.2121-21,

VU le Code du commerce,

VU les statuts de la SEM Normandie Aménagement, et notamment les articles 13, 15 et 25,

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré :

DÉCIDE, à l'unanimité, de ne pas procéder au vote à bulletin secret pour ces désignations,

DECIDE de désigner 12 administrateurs pour siéger au Conseil d'administration de la société d'économie mixte Normandie Aménagement

DÉSIGNE les élus communautaires suivants :

M. Nicolas JOYAU
M. Emmanuel RENARD
M. Aristide OLIVIER
M. Michel LAFONT
M. Marc POTTIER
M. Franck GUÉGUÉNIAT
M. Marc LECERF
M. Pascal SÉRARD
M. Michel PATARD-LEGENDRE
M. Patrick LECAPLAIN
M. Romain BAIL
Mme Hélène BURGAT

Pour assurer la représentation de la collectivité au sein du Conseil d'administration de la SEM Normandie Aménagement.

DÉSIGNE les élus communautaires suivants :

M. Olivier THEROUX
Mme Camille BROU-VERNET
M. Joël BRUNEAU

Pour assurer la représentation de la collectivité au sein du Conseil d'administration de la SEM Normandie Aménagement en qualité de censeurs,

DESIGNE M. Nicolas JOYAU pour assurer la représentation de la collectivité au sein des assemblées générales ordinaires et extraordinaires de la SEM Normandie Aménagement,

AUTORISE, parmi les administrateurs ainsi désignés, M. Nicolas JOYAU à porter la candidature de la collectivité à la présidence du Conseil d'administration de la SEM Normandie Aménagement, et à accepter toute fonction qui pourrait lui être confiée à ce titre.

AUTORISE ses représentants à accepter toutes fonctions qui pourraient leur être confiées par le

Conseil d'administration.

DIT que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Caen dans un délai de 2 mois suivant sa publication. Ce recours contentieux peut être précédé dans ce délai d'un recours gracieux auprès de monsieur le président. Cette procédure prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les 2 mois suivant la réponse au recours gracieux.

Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr.

AUTORISE le président ou son représentant à signer l'ensemble des documents nécessaires à la bonne exécution de la présente délibération.

Unanimité

N°C-2024-09-10/09 : SPLA CAEN PRESQU'ÎLE - MODIFICATION DES REPRÉSENTANTS DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE

La SPLA Caen Presqu'île est constituée des communes de Caen, Hérouville Saint-Clair, Mondeville, la Communauté urbaine Caen la mer, la Région Normandie, le Département du Calvados et le syndicat mixte des Ports de Normandie. Elle intervient depuis 2010 pour l'établissement du projet Caen Presqu'île, qui a pour ambition d'organiser l'aménagement urbain du vaste territoire de 300 ha situé entre le bassin St Pierre à Caen et le pont de Colombelles à Hérouville Saint Clair.

Le travail mené par la SPLA a permis de franchir de nombreuses étapes de procédures et d'études et de définir un projet d'aménagement global à l'échelle de la presqu'île.

Une procédure de Projet d'Intérêt Majeur (PIM) est en cours autour d'un projet d'aménagement, afin de lui définir la meilleure échelle d'intervention et d'associer les compétences de chacun dans son établissement et son développement. Ce PIM a été signé le 20 juin 2019.

Trois secteurs opérationnels ont été créés, à Caen, Mondeville et Hérouville Saint-Clair.

Les projets de Caen et Mondeville ont été déclarés d'intérêt communautaire en décembre 2018.

Aujourd'hui, suite à une augmentation de capital, la SPLA dispose d'un capital de 800 000 € réparti tel que ci-après.

Il convient de statuer spécialement sur les désignations aux postes d'administrateurs au sein du Conseil d'administration de la SPLA Caen Presqu'île, selon la répartition proposée au sein du tableau ci-dessous :

Selon la répartition proposée et conformément à la nouvelle répartition du capital, Caen la mer disposera de huit administrateurs qu'il convient de désigner pour siéger au sein du Conseil d'administration de la SPLA, étant observé que cette proposition permet de respecter le principe de la représentation de chaque actionnaire (alinéa 1 de l'article L 1524-5 du Code général des collectivités territoriales) mais limite à 8 (soit 50% des 16 administrateurs) le nombre de postes d'administrateurs attribués à Caen la mer.

Compte tenu de la répartition du capital, Caen la mer dispose de 8 administrateurs au sein du conseil d'administration de la SPLA qui sont les suivants :

- M. Joël BRUNEAU
- Mme Sonia DE LA PROVÔTÉ
- M. Emmanuel RENARD

- M. Marc POTTIER
- M. Michel PATARD-LEGENDRE
- M. Serge RICCI
- M. Michel LAFONT
- M. Aristide OLIVIER

Suites aux élections, à la fois du Maire de Caen le 16 juillet et du Président de la Communauté Urbaine Caen la mer le 17 juillet 2024, il convient de procéder à la modification des administrateurs.

VU le Code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 1521-1, L 1522-2, L. 1522-3, L. 1524-5 et L 2121-21,

VU la délibération du Conseil communautaire du 5 mars 2010 portant sur la création de la SPLA Caen Presqu'île,

VU la délibération du Conseil municipal du 10 décembre 2018 approuvant le dossier de création de la ZAC Nouveau Bassin et créant la ZAC,

VU la délibération du Conseil communautaire du 13 décembre 2018 portant sur la déclaration de l'intérêt communautaire des opérations d'aménagement prévues sur les communes de Caen et de Mondeville,

VU la délibération du Conseil communautaire du 26 septembre 2019 approuvant l'augmentation du capital de la SPLA,

VU les statuts de la SPLA Caen Presqu'île,

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré :

DÉCIDE à l'unanimité, de ne pas procéder au vote à bulletin secret pour ces désignations,

DESIGNE pour assurer la représentation de la collectivité au sein du Conseil d'administration de la SPLA Caen Presqu'île :

- M. Nicolas JOYAU
- Mme Sonia DE LA PROVÔTÉ
- M. Emmanuel RENARD
- M. Marc POTTIER
- M. Michel PATARD-LEGENDRE
- M. Serge RICCI
- M. Michel LAFONT
- M. Aristide OLIVIER

DÉSIGNE M. Nicolas JOYAU pour assurer la représentation de la collectivité au sein des assemblées générales ordinaires et extraordinaires de la SPLA Caen Presqu'île.

AUTORISE parmi les administrateurs ainsi désignés, M. Nicolas JOYAU à porter la candidature de la collectivité à la présidence du Conseil d'administration de la SPLA Caen Presqu'île et à accepter toute fonction qui pourrait lui être confiée à ce titre.

AUTORISE ses représentants à accepter toutes fonctions qui pourraient leur être confiés par le conseil d'administration.

DIT que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Caen dans un délai de 2 mois suivant sa publication. Ce recours contentieux peut être précédé dans ce délai d'un recours gracieux auprès de monsieur le président. Cette procédure prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les 2 mois

suivant la réponse au recours gracieux.

Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr.

AUTORISE le président ou son représentant à signer l'ensemble des pièces nécessaires à la bonne exécution de la présente délibération.

Unanimité

N°C-2024-09-10/10 : SPL EPOPEA - MODIFICATION DES REPRÉSENTANTS DE CAEN LA MER

Contexte :

Situé au Nord de Caen, EPOPEA Park s'étend sur 350 Ha, mêle innovation, entrepreneuriat et enseignement et comprend de nombreux équipements d'envergure dans les domaines de l'enseignement, de la recherche, de la santé et de l'entreprise. Ce territoire accueille environ 16 000 salariés, 14 000 étudiants, 1 000 chercheurs et 4 500 apprentis.

Ambitions :

EPOPEA Park traduit l'ambition de faire émerger un supercampus de l'innovation. L'objectif est de mettre en synergie les acteurs du territoire et de mettre en œuvre une stratégie de développement pour :

- Créer un environnement qui stimule le développement économique
- Conforter et développer l'excellence scientifique sur ce territoire
- Favoriser l'innovation et amplifier les transferts entre recherche amont, recherche appliquée et entreprises
- Améliorer l'environnement de ce supercampus pour ceux qui vivent, y étudient ou y travaillent
- Mettre en lumière ce territoire, renforcer son attractivité et son rayonnement

Une association EPOPEA – Caen Normandie Science & Innovation Park a été créée par délibération du conseil communautaire du 31 janvier 2019 pour fédérer tous les acteurs du territoire autour de ce projet d'ensemble, le faire vivre et le faire connaître.

La SPL EPOPEA :

La SPL est un outil qui permet d'engager des collectivités diverses du territoire autour d'un projet ou d'un objet commun. Il s'agit d'un outil de mutualisation de l'action publique locale, tant en termes financiers (actionnariat) qu'en termes de gouvernance (Conseil d'Administration).

La SPL EPOPEA constitue l'outil opérationnel du projet de territoire. Elle a pour mission la mise en œuvre des politiques publiques et des projets qui seront déployés sur le territoire par les collectivités actionnaires. Elle peut notamment réaliser des opérations d'aménagement et de construction.

L'adhésion et la participation de Caen la mer à cette Société Publique Locale (SPL EPOPEA) a été délibérée par le Bureau Communautaire du 21 mars 2019.

L'article 15 des statuts de la SPL EPOPEA fixe à 12 le nombre de sièges au conseil d'administration et la communauté urbaine Caen la mer y dispose de 8 sièges.

Parmi ces 8 représentants, il convient en application de l'article 32 des statuts, de désigner le représentant de la communauté urbaine Caen la mer pour siéger au sein des assemblées

générales ordinaires et extraordinaires de la SPL EPOPEA.

En outre, et conformément à l'article 19 des statuts de la SPL EPOPEA, il convient d'autoriser parmi les membres qui seront désignés, la personne qui portera la candidature de la communauté urbaine Caen la mer à la présidence du Conseil d'administration de la SPL EPOPEA.

Aussi, suite aux récentes élections du Maire de Caen le 16 juillet et du Président de la communauté urbaine le 17 juillet 2024, il convient de procéder à la modification des 8 représentants de la communauté urbaine Caen la mer au Conseil d'administration de la SPL EPOPEA.

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré :

DÉCIDE à l'unanimité de ne pas procéder au vote à bulletin secret pour les différentes désignations ci-dessous.

DÉSIGNE les 8 représentants suivants :

- M. Joël BRUNEAU
- M. Dominique GOUTTE
- M. Rodolphe THOMAS
- M. Gabin MAUGARD
- M. Nicolas JOYAU
- M. Emmanuel RENARD
- M. Aristide OLIVIER
- M. Michel LAFONT

Pour assurer la représentation de la collectivité au sein du Conseil d'administration de la SPL EPOPEA.

PRÉCISE que ces représentants ne sont pas autorisés à percevoir une rémunération ou bénéficier d'avantages particuliers.

DÉSIGNE M. Nicolas JOYAU pour assurer la représentation de la collectivité au sein des assemblées générales ordinaires et extraordinaires de la SPL EPOPEA.

AUTORISE parmi les administrateurs ainsi désignés, M. Nicolas JOYAU à porter la candidature de la collectivité à la présidence du Conseil d'administration de la SPL EPOPEA, et à accepter toute fonction qui pourrait lui être confiée à ce titre.

AUTORISE ses représentant(e)s à accepter toutes fonctions qui pourraient leur être confiées par le Conseil d'administration.

DIT que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Caen dans un délai de 2 mois suivant sa publication. Ce recours contentieux peut être précédé dans ce délai d'un recours gracieux auprès de monsieur le président. Cette procédure prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les 2 mois suivant la réponse au recours gracieux ; le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr,

AUTORISE le président ou son représentant à signer l'ensemble des pièces nécessaires à la bonne exécution de la présente délibération.

Unanimité

N°C-2024-09-10/11 : COMPTE RENDU DES DÉCISIONS PRISES EN VERTU DE LA DÉLÉGATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

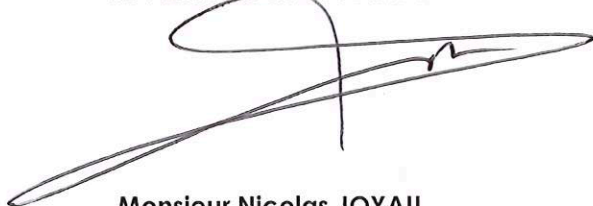
VU l'article L 5211-10 du Code général des collectivités territoriales,

VU la délibération du conseil communautaire du 17 juillet 2024 portant délégation d'attribution au président de la communauté urbaine,

Le président rend compte des décisions prises dans le cadre de ses délégations :

- D-2024/126 - Hermanville-sur-Mer - Rue Verte - Décision de désaffectation d'emprises pour permettre la conclusion d'une promesse de vente du 25 juillet 2024
- D-2024/127 - Connexion cyclable Blainville sur Orne / Bénouville - Demande de subventions auprès de l'Etat du 25 juillet 2024
- D-2024/128 - Aménagement de la connexion cyclable entre Blainville-sur-Orne et Bénouville - Demande de subventions auprès de la Région Normandie du 25 juillet 2024
- D-2024/129 - Conservatoire & Orchestre de Caen - Renouvellement d'adhésion 2024 à l'association "Futurs composés - Réseau national de la création musicale" du 25 juillet 2024
- D-2024/130 - Inolya - Construction de 16 logements situés Rue du Dr Schweitzer à Ouistreham - Garantie à hauteur de 25% d'un emprunt d'un montant de 1 003 233 € souscrit auprès de la caisse des dépôts et consignation du 25 juillet 2024
- D-2024/131 - Inolya - Acquisition de 25 logements situés Chemin aux romains à Hermanville-sur-Mer - Garantie à hauteur de 25% d'un emprunt d'un montant de 2 262 410 € souscrit auprès de la caisse des dépôts et consignation du 25 juillet 2024
- D-2024/132 - Inolya - Construction de 45 logements situés Zac Jardin de Clopée à Giberville - Garantie à hauteur de 25% d'un emprunt d'un montant de 4 891 951 € souscrit auprès de la caisse des dépôts et consignation du 25 juillet 2024
- D-2024/133 - Droit de préemption urbain - Délégation au profit de la commune de Cambes en Plaine - 10 rue du Manoir du 29 juillet 2024
- D-2024/134 - Habitat et Humanisme - Acquisition d'un logement situé Rue du Chemin vert à Iffs - Garantie à hauteur de 25% d'un emprunt d'un montant de 17 909 € souscrit auprès de la caisse des dépôts et consignation du 31 juillet 2024
- D-2024/136 - Acquisition, installation, mise en œuvre, formation, maintenance et assistance d'une application de réservation des salles du 22 août 2024
- D-2024/137 - Mondeville - 155 Cours Caffarelli - Permis de démolir du 22 août 2024
- D-2024/138 - Secteur Canal Littoral - Commune de Bénouville - Aménagement de la place de la Libération - Dépôt de demande de permis d'aménager du 22 août 2024
- D-2024/139 - Signalisation de police réglementaire pour définir la Zone à Faibles Emissions (ZFE) - Demande de subvention auprès de l'Etat du 22 août 2024
- D-2024/140 - Troarn - Désaffectation d'une emprise de 356 m² située Rue de l'Abbé de Véri, lotissement "Les Jardins de l'Abbaye" du 22 août 2024

Le Président de la séance



Monsieur Nicolas JOYAU

Le secrétaire de séance



Monsieur Michel PATARD-LEGENDRE

Les délibérations sont consultables sur demande auprès de la Direction des Assemblées direction.assemblees@caenlamer.fr et sur le site internet de la communauté urbaine Caen la mer.

L'intégralité de l'enregistrement audio de la séance est disponible à la demande auprès de la Direction des Assemblées.

PUBLIÉ le 11 DEC. 2024