

PROCES-VERBAL DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
DU 13 AVRIL 2015

L'an deux mille quinze et le treize avril à quinze heures, le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins, dûment convoqué par M. Bernard BROCHAND, Président de la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins et Député de la 8^{ème} circonscription des Alpes-Maritimes, s'est rassemblé au sein de la salle du Conseil Municipal de la Ville de Cannes, 31 boulevard de la Ferrage à l'Hôtel de Ville annexe.

M. BROCHAND.- Mes chers collègues, nous sommes aujourd'hui à nouveau réunis pour la tenue d'une nouvelle séance du Conseil Communautaire des Pays de Lérins. Je déclare la séance ouverte et vais donc procéder à l'appel nominal.

Etaient présents :

M. BROCHAND	Mme LEQUILLIEC	M. CIMA
M. GALY	Mme VILLANI	Mme GOUNY-DOZOL
M. LEROY	Mme TARDIEU	Mme BRUNETEAUX
M. BOTELLA	Mme PELLISSIER	M. CHIKLI
M. LISNARD	M. LOPINTO	M. FIORENTINO
Mme BALDEN	Mme LAURENT	Mme POURREYRON
M. PIGRENET	Mme DUHALDE-GUIGNARD	M. CATANESE
Mme DESENS	M. GARCIA ABIA	M. VASSEROT
M. GARRIS	M. RAMY	M. GROSJEAN
M. ALEND A	Mme REPETTO-LEMAITRE	
Mme DI BARI	M. FRIZZI	
Mme ROMIUM	M. MELLAC	
M. CARRETERO	Mme VAILLANT	
M. FARINELLI	Mme ARINI	
Mme ROBORY-DEVAYE	M. ARTUSO	

formant la majorité des membres en exercice.

Etaient excusés :

Mme TABAROT qui avait donné pouvoir à M. PIGRENET.
Mme BARASCUD qui avait donné pouvoir à Mme DI BARI.
M. DI MAURO qui avait donné pouvoir à M. CARRETERO.
M. PASERO qui avait donné pouvoir à Mme ROBORY-DEVAYE.
M. LAFARGUE qui avait donné pouvoir à M. LEROY.
M. ALUNNI qui avait donné pouvoir à Mme VILLANI.
M. ALFONSI qui avait donné pouvoir à Mme DUHALDE-GUIGNARD.
M. BIANCHI qui avait donné pouvoir à M. GALY.
M. DESENS qui avait donné pouvoir à Mme DESENS.
M. TOULET qui avait donné pouvoir à M. BROCHAND.
Mme CENNAMO qui avait donné pouvoir à M. BOTELLA.
Mme ATTUEL qui avait donné pouvoir à M. ARTUSO.
M. CHIAPPINI qui avait donné pouvoir à Mme BRUNETEAUX.
Mme AZEMAR-MORANDINI qui avait donné pouvoir à Mme REPETTO-LEMAITRE.
Mme REIX qui avait donné pouvoir à Mme POURREYRON.
M. DE PARIENTE qui avait donné pouvoir à M. RAMY.
Mme BENICHOU qui avait donné pouvoir à M. MELLAC.
Mme SIGUIER qui avait donné pouvoir à M. CATANESE.
M. TABAROT qui avait donné pouvoir à M. VASSEROT.

Etaient absents :

M. CLOS
Mme DEWAVRIN
Mme LACOUR
Mme DORTEN

Le quorum est atteint et les procurations ont été vérifiées.

M. BROCHAND.- Avant tout, je souhaite vous solliciter pour le report de l'approbation du procès-verbal de la séance du 30 mars. Compte tenu des délais très courts entre cette séance et celle d'aujourd'hui, il sera proposé pour approbation lors de notre prochaine séance. Je vous remercie pour la prise en compte du report de ce PV.

Liste des délibérations du Bureau prises en application des articles L. 5211-10 et L. 2122-22 du Code Général des Collectivités Territoriales.

M. BROCHAND. - Cette liste figure dans les documents de séance qui vous ont été adressés dans le respect des 5 jours francs. Je reste à votre disposition pour tout complément d'information à son sujet, étant précisé qu'il s'agit d'une seule et unique délibération portant sur l'adhésion des Pays de Lérins à l'Assemblée des Communautés de France, fédération nationale des élus de l'intercommunalité.

Avez-vous des questions ? Il n'y en a pas. Merci !

M. CHIKLI quitte la séance en laissant procuration à Mme ARINI.

Désignation du secrétaire de séance en application des articles L. 5211-1 et L. 2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales.

M. BROCHAND. - Je vous propose de désigner notre secrétaire de séance en application des articles L. 5211-1 et L. 2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales. Ce dernier devant être choisi parmi les délégués communautaires présents, je vous propose la candidature de Mme Marie POURREYRON. Etes-vous d'accord ? Je vous en remercie.

Nous allons passer à l'ordre du jour de la séance qui comporte 15 questions.

M. CATANESE entre en séance.

1.- Motion de soutien portant sur le lancement d'une pétition contre la taxe de mouillage proposée par le Gouvernement dans le cadre du projet de loi NOTRe

M. Bernard BROCHAND, Président, prend la parole.

M. BROCHAND. - Il s'agit d'une motion que je vais vous présenter, concernant le lancement d'une pétition contre la taxe de mouillage proposée par le Gouvernement, dans le cadre du projet de loi NOTRe.

Avant toute chose, s'agissant du Pôle nautique, vous avez sur votre table le programme des « Escales de la Mer de Lérins » et « Plus belle la Mer de Lérins », conférences et animations proposées par le Pôle nautique des Pays de Lérins et la Maison de l'Emploi et de l'Economie des Pays de Lérins à Mandelieu-La Napoule, à l'occasion du Salon du Bateau d'Occasion, qui se tiendra du 23 au 27 avril prochains dans le port de Mandelieu-La Napoule.

En outre, je vous indique que la présentation de la charte « Qualité Garantie Mer de Lérins » en faveur de la pêche traditionnelle locale, pratiquée par la Prud'homie de Cannes, aura lieu le 25 avril à 12h00, au marché Forville. Je vous invite à venir manger la soupe de poissons offerte par les marins de la Prud'homie.

Nous allons passer à la motion. Cette motion est très importante, et nous avons tous eu, au niveau des communes, mais aussi de l'intercommunalité, une réaction assez forte, qui a été d'ailleurs reprise dans Nice Matin, sur cette nouvelle taxe. En effet, le projet de loi NOTRe, qui est la Nouvelle Organisation Territoriale de la République, actuellement examiné par le Parlement, entend instaurer une nouvelle taxe à l'encontre des plaisanciers, dénommée taxe de mouillage. Cela représente une grave menace pour l'ensemble des plaisanciers et des professionnels du nautisme, et l'attractivité du littoral français, particulièrement le nôtre.

Initialement rejetée par le Sénat, puis réintroduite par la majorité socialiste à l'Assemblée Nationale, cette taxe donnerait la possibilité aux collectivités et établissements publics compétents de taxer les bateaux mouillant dans le périmètre d'une aire marine protégée. Il est à noter que les aires marines protégées représentent actuellement une superficie de 88 000 km², soit 24 % des eaux métropolitaines et 50 % des eaux corses, et pratiquement 50 % dans la baie de Cannes. Par exemple : entre les deux Iles de Lérins, nous avons une surface protégée. Et, bien entendu, quand il y a 800 bateaux l'été, une taxe me paraît vraiment invraisemblable, il y aura une révolution si nous la levons.

Cette taxe sera de 20 € le mètre par jour, soit, pour un bateau de 5 mètres, 100 € pour aller se doré au soleil ou pêcher dans la baie de Cannes, 300 € pour un voilier de 15 mètres. C'est donc l'ensemble de nos plaisanciers locaux, nationaux et étrangers qui est concerné.

Cette nouvelle mesure serait synonyme de graves conséquences financières pour l'économie de notre territoire qui rassemble 270 professionnels du nautisme et compte 8 000 anneaux au sein de ses 16 ports. Elle rendrait la destination « France » encore moins attractive pour les étrangers de plus en plus séduits par la Croatie ou l'Italie et pèse, de fait, sur l'attractivité de notre littoral azuréen.

Outre l'action parlementaire qui continuera à être menée dans les débats à venir, le Président et les Vice-Présidents de l'Agglomération demandent à l'ensemble des professionnels du nautisme et aux plaisanciers de se mobiliser à leurs côtés en signant la pétition lancée, ce jour, par la Communauté d'agglomération.

En conséquence, le Conseil communautaire est appelé à adopter la présente motion sur le lancement de notre pétition contre la taxe de mouillage proposée par le Gouvernement, dans le cadre du projet de loi NOTRe.

Y a-t-il des questions, des réflexions ? Je pense que vous êtes tous contre cette taxe.

La motion est adoptée à l'unanimité.

J'enregistre que la motion est donc adoptée, et je vous en remercie. Le contraire m'aurait étonné car, en effet, je pense que, pour tous ceux qui vont dans un bateau avec leurs amis ou sur un pointu à l'Île de Lérins, payer 100 € ou 150 € par jour est quand même terrible.

Je voudrais, en introduction, avant de passer la parole à M. LISNARD qui va vous détailler le Budget 2015, remercier les représentants des villes et toutes les personnes qui ont travaillé sur ce budget 2015. C'est un budget qui répond, exactement comme en 2014, à des objectifs que nous avons fixés. Il ne s'agit pas tellement de fixer les objectifs, mais de les réaliser. Ces objectifs ont été réalisés, et David vous expliquera pourquoi et combien. Quels étaient-ils ?

- Défendre le contribuable : pas de hausse d'impôt de la part de l'Agglomération.
- Travailler avec rigueur et rationalisation sur l'ensemble de nos devoirs et de nos compétences.
- Maîtriser les frais de fonctionnement. Je vous signale que, là aussi, les Agglomérations en général ont des frais de personnel, par exemple, de l'ordre de 17 %. Nous avons mis comme objectif 4 %, nous sommes à 3,9 %. C'est un exploit grâce à des systèmes, des partages avec les villes qui nous permettent d'avoir un budget équilibré.

Il ne faut pas simplement se réjouir de ces événements, malgré une amélioration nette du service public. Je pense à ces chiffres qui sont dus à l'amélioration des transports. Nous passons, tout en maintenant une tarification attractive de 3 125 000 kilomètres par an en 2013 à 4 024 000 en 2014 et à 4 262 000 en 2015. Ce qui prouve bien que le réseau des transports publics communautaire s'est amélioré pour l'ensemble du territoire.

Je voulais simplement vous dire ceci en introduction, et remercier tous ceux qui ont participé à quelque chose, sachant que notre intercommunalité n'a qu'un an. En un an, maîtriser les dépenses, essayer de développer en particulier les transports, je ne dis pas que l'on copie M. le Président de la République en disant que c'est difficile, non, cela demande du courage et de l'énergie pour pouvoir y arriver. Je passe la parole à David LISNARD qui va vous présenter les résultats qui sont, pour moi, tout à fait exceptionnels et surtout exemplaires. Il faudra après parler de l'avenir. Je pense que nous avons un budget 2015 qui nous permet, si nous le tenons, de préparer l'avenir pour le territoire des Pays de Lérins, là aussi par rapport à des voisins qui ont du mal à faire face à ces dépenses toujours plus importantes et à ces réductions de recettes.

Sachez aussi que nous recevons, quasiment tous les trois mois, de nouvelles compétences, avec des transferts de personnel. Là aussi, c'est difficile à gérer. Nous essayons de voir comment nous pouvons faire pour faire des économies, pas simplement pour l'intercommunalité, mais pour toutes les communes qui en font partie.

M. CHIKLI entre à nouveau en séance.

Mme GOUNY-DOZOL quitte la séance en laissant procuration à M. CHIKLI.

2.- Budget Principal : Approbation du Budget primitif 2015 avec reprise anticipée des résultats de l'exercice 2014.

3.- Budget Annexe des Transports publics urbains : Approbation du Budget primitif 2015 avec reprise anticipée des résultats de l'exercice 2014.

4.- Budget Annexe Traitement des Ordures Ménagères : Approbation du Budget primitif 2015 avec reprise anticipée des résultats de l'exercice 2014.

M. Bernard BROCHAND, Président, donne la parole à M. David LISNARD, 4^{ème} Vice-Président

M. LISNARD.- Dans l'esprit de ce qui vient d'être énoncé, il est effectivement majeur et essentiel que l'intercommunalité ne soit pas un « machin bureaucratique » de plus, consommateur d'argent public, générateur de surcoûts administratifs comme, hélas, c'est trop souvent le cas en France, dans un pays où l'on a toujours tendance à empiler les structures plutôt qu'à les rationaliser et à les optimiser. Le budget qui vous est présenté, de même que les résultats 2014, s'inscrivent parfaitement dans cette volonté de préserver le contribuable, de respecter nos engagements et de faire en sorte que l'intercommunalité ne contredise pas ce qui est fait dans nos communes. Vous me permettrez de parler en particulier de la mienne, celle de Cannes, où nous maîtrisons les dépenses, voire les diminuons en réduisant la dette et en ne touchant pas aux taux de fiscalité. C'est l'esprit de ce budget.

L'avantage d'avoir un Budget primitif aussi proche du Débat d'Orientations Budgétaires est que nous vous avons déjà tout présenté. Mais, je vais réitérer l'exercice à travers une illustration colorée qui va permettre d'égayer cette séance.

Je ne reviens pas sur les contraintes, nous les avons évoquées le 30 mars dernier : des contraintes conjoncturelles, des contraintes législatives, des contraintes financières.

Les contraintes conjoncturelles ou structurelles, au vu de l'économie française, sont les difficultés économiques que traverse notre pays depuis quelques années, en particulier ces derniers mois, et qui, sur certaines fiscalités, peuvent avoir une tendance déflationniste.

Les contraintes législatives : M. le Président vient de l'évoquer, il y a tout un tissu de lois qui est en cours d'élaboration, dont la loi NOTRe, qui fait évoluer les compétences, les responsabilités des collectivités, aussi bien des Régions, des Départements que du bloc communal. Ces lois sont toujours en navette parlementaire. Nous devons donc montrer de la solidité, de la stabilité dans ce contexte législatif complètement mouvant.

Les contraintes financières : nous les avons tellement évoquées ici que je vais vous épargner d'y revenir longtemps dessus. Des contraintes financières, avec l'Etat qui pioche allègrement dans les finances des collectivités en général, du bloc communal en particulier, villes et intercommunalités. L'exemple majeur est la Dotation Globale de Fonctionnement puisque, non seulement l'Etat prend dans la DGF des communes, mais prend désormais aussi dans la DGF des intercommunalités, alors que, jusqu'alors, il y avait une incitation, en termes de DGF, à la réunion des villes pour créer l'intercommunalité. Malgré ces incertitudes, nous respectons nos engagements, qui viennent d'être rappelés.

Les budgets, vous les connaissez, il y en a trois à voter. Je vous propose de faire une présentation générale des trois premières délibérations budgétaires portant les n° 2, 3 et 4.

On ne touche pas aux taux d'impôt et on ne crée pas de fiscalité additionnelle, donc nous protégeons durablement le contribuable puisqu'il y a aussi zéro emprunt, bien que l'emprunt puisse être pertinent s'il y avait des projets d'investissement conséquents, sous certaines conditions de leur financement.

Les grandes variations en pourcentage ou en valeur absolue proviennent tout simplement de l'intégration, dans les charges et les recettes, des nouvelles compétences transférées au 1^{er} janvier 2015, dont les Maisons de l'Emploi de Mougins et de Mandelieu, et la Politique de la Ville de Cannes et Le Cannet. Certains postes voient donc une variation, à la fois en ressources et en dépenses, extrêmement forte parce que nous basculons ces compétences des villes vers l'intercommunalité. Vous retrouvez les mêmes variations dans les villes d'origine puisque cela a été validé avec les villes et elles ont été « clectées » par la fameuse CLECT (Commission Locale d'Evaluation des Charges Transférées). Si la Communauté d'agglomération dépense 100 de plus pour la Politique de la Ville, la Communauté d'agglomération bénéficie de ces 100 en ressources de la ville d'origine qui, elle-même, dépensera 100 de moins pour sa politique de la ville, mais transférera les 100 en ressources. C'est donc à somme neutre et nulle. C'est ainsi que nous protégeons le contribuable.

L'Agglomération respecte ses engagements : cela se retrouve sur le plan fiscal, avec quelques précisions sur ce que je viens d'indiquer puisque nous avons un budget équilibré, sans hausse d'impôt et sans fiscalité additionnelle (objet de la délibération n° 5), contrairement à beaucoup de communautés d'agglomération et d'intercommunalités à fiscalité propre. Les taux restent identiques à ceux votés l'an dernier. Vous avez, sur ces deux tableaux, les baisses des dotations de l'Etat : 770 000 € à digérer sur le Budget Principal, 561 730 € de baisse de la DGF et 210 827 € de baisse des allocations fiscales compensatrices. L'Etat se désengage tout en transférant toujours plus de compétences au bloc communal en général. Sur la seule DGF et sur la seule année 2015, 5,4 M€ de moins. Vous voyez le pillage des finances des contribuables locaux par l'Etat qui essaie de transférer l'impopularité fiscale et financière vers les collectivités. Collectivités qui n'empruntent jamais pour leur fonctionnement. Lorsqu'elles empruntent, c'est pour l'investissement. La règle d'or s'applique dans les collectivités comme dans les entreprises. La seule entité qui transgresse cette règle, c'est l'Etat qui, à partir de fin août, emprunte pour payer sa masse salariale ; ce qui fait qu'il est techniquement en faillite.

L'Agglomération respecte ses engagements par une évolution du produit fiscal. Toute évolution du produit fiscal ne peut résulter que d'une variation de l'assiette, soit des bases lorsque le produit fiscal est le produit de ce taux, que nous n'augmentons pas, multiplié par la base, soit lorsque cette base résulte d'une activité : par exemple, lorsque la contribution sur la valeur ajoutée des entreprises augmente, cela signifie qu'il y a plus de valeur ajoutée créée. C'est très positif puisque, comme l'on n'augmente pas le taux et que la base n'évolue pas, cela signifie que, malgré le contexte de crise aiguë et les faillites que l'on peut constater, - on sait que le tissu économique, comme ailleurs, est fragile -, nous avons, cette année, une augmentation du produit sur la valeur ajoutée. La valeur ajoutée est la meilleure mesure de la richesse produite. C'est le chiffre d'affaires moins les consommations intermédiaires. C'est vraiment la valeur qu'apporte l'entreprise. Mais, nous avons eu une augmentation de la valeur ajoutée dans le périmètre de notre bassin de vie ; ce qui, me semble-t-il, est assez rare pour être souligné et ce qui révèle une bonne résistance à la crise, même si cela n'enlève rien aux difficultés que rencontrent beaucoup d'entreprises, notamment de petites entreprises, de commerces, d'artisans. On voit bien qu'il y a une légère progression, et c'est positif.

L'Agglomération, grâce à vous, mes chers collègues, sous l'autorité de M. le Président, respecte ses engagements, avec des choix volontaristes que l'on retrouvera tout à l'heure en matière de transports qui est une des priorités de notre action. Nous le retrouvons ici : le Budget Transports prévoit une amélioration de l'offre de service public en gardant une tarification attractive. L'augmentation du produit est engendrée par la croissance de l'offre de transport, malgré notre politique tarifaire puisque nous avons une augmentation du produit alors que nous avons ajouté des dispositions d'incitation tarifaire à prendre les transports publics. Je pense à la carte de gratuité pour les 14 ans, l'année où les jeunes ont accès aux deux-roues. Nous avons délibéré ensemble pour proposer une gratuité aux adolescents de 14 ans. Mécaniquement, nous aurions dû avoir une baisse des recettes.

S'il y a une augmentation des recettes sur les transports, c'est parce qu'il y a une forte augmentation de l'offre proposée. Plus on augmente l'offre, plus on va dans des secteurs où il y a moins de clients potentiels et moins nous avons un bon rendement à la marge. Les lignes qui sont des bassins émetteurs directs de passagers existent déjà. C'est un grand débat d'ailleurs : quel est l'équilibre que l'on doit trouver entre de l'investissement public - en acceptant le principe d'un déficit puisque l'on répond à un besoin auquel le marché ne répond pas - et de l'hyperinflation d'offres ?

Je suis un fervent défenseur des transports publics très développés. Je pense que c'est un bon investissement sur l'avenir. Mais, en termes d'approche économique marginaliste, plus vous créez de kilomètres sur la base d'un réseau déjà existant, plus vous créez du déficit potentiel. Le nombre de voyageurs a beaucoup augmenté - 300 000 voyageurs de plus - l'échelle est presque trop honnête, et la vente billettique a quand même progressé malgré les avantages tarifaires qui ont été proposés.

Une des autres vocations de la Communauté d'agglomération est le soutien aux communes, c'est-à-dire que la Communauté d'agglomération rend aux communes ce que les communes donnent et qui n'est pas utilisé dans le cadre des compétences transférées. Derrière cela, c'est vraiment la défense du contribuable de ne pas se laisser entraîner dans une spirale bureaucratique et administrative de « machin » qui, par son existence, génère des besoins. C'est l'organe qui crée le besoin. C'est comme cela que l'on se retrouve dans un pays hyper-endetté et hyper-fiscalisé à la fois. Donc, soutien aux communes puisque les attributions de compensation, ce que rend la Communauté d'agglomération aux communes, une fois que les missions transférées ont été assumées, représente 65 % du Budget Principal, 46 254 914 € qui sont rendus aux communes à l'euro près, au prorata correspondant à l'implication de chaque commune. Ce pourcentage diminuera au gré de la consolidation de la Communauté d'agglomération puisqu'il y aura de plus en plus de compétences transférées, tel que la loi le dispose ou tel que les communes le décident, et plus on transférera de compétences, moins il y aura de rendu aux communes, et plus la Communauté d'agglomération assumera cette gestion pour les communes.

Cela révèle une volonté forte de maîtriser et rationaliser les dépenses, donc les charges qui font l'objet d'arbitrages pour dépenser le mieux possible. Et, dans « le mieux », il y a la notion de « moins possible ».

Des procédures ont été mises en œuvre, qui donnent une réalité concrète à ce travail. Ainsi, le groupement de commandes pour le carburant nous permet de réaliser 144 000 € d'économies pour la Communauté d'agglomération. Pour la Ville de Cannes, il s'agit de 80 000 € d'économies, indépendamment de la baisse du coût du pétrole.

Les marchés sont systématiquement négociés, dans un cadre très contraint qui est celui du Code des Marchés Publics, mais qui permet des possibilités de négociation. Et, ainsi, sur la très grosse opération d'investissement, la plus lourde, celle du Pôle d'Echange Multimodal, c'est-à-dire la nouvelle gare et les alentours de Cannes, 600 000 € ont été récupérés grâce aux procédures de négociation dans les marchés, et pas simplement en appliquant la procédure habituelle de marché où on lance le truc, on ouvre les plis, on retient le moins disant et on y va sans négocier. Nous avons des possibilités de renégocier dans le cadre des marchés publics.

M. le Président le rappelait, nous avons également 4 % de dépenses de fonctionnement contre un ratio national de 17 %. Même si l'on intégrait le Budget des Transports où il y a une très forte masse salariale, nous serions nettement en dessous de la moyenne nationale parce que nous serions à moins de 12 %. Il faut s'y tenir, résister dans le temps pour éviter les effets de bureaucratie et rationaliser les dépenses, défendre les contribuables tout en investissant dans le territoire, car la Communauté d'agglomération investit dans le territoire.

Cela passe par l'accompagnement à l'emploi et le soutien aux entreprises. Quand on parle de soutien aux entreprises, que les choses soient claires. De même que j'évoquais tout à l'heure le principe de subsidiarité - c'est une conviction personnelle partagée, je crois, par toutes les communes représentées -, la collectivité n'a pas à donner de l'argent aux entreprises. Soutenir les entreprises, c'est laisser travailler les entreprises, ne pas trop les ponctionner, créer un marketing territorial cohérent, considérer que les territoires sont en compétition et apporter de la dynamique à un territoire, des externalités positives, des équipements qui accompagnent le développement économique.

Le budget qui vous est présenté prévoit des actions engagées par les Maisons de l'Economie et de l'Emploi de Mougins et de Mandelieu, qui organisent, par exemple, les Forums de l'Emploi, l'aide à la recherche d'emploi, le soutien aux offreurs d'emplois et aux demandeurs d'emploi. Il s'agit également de la démarche French Tech, qui est une démarche importante pour la promotion des entreprises innovantes, que nous soutenons à hauteur de 24 000 € cette année, en parfaite symbiose avec Sophia-Antipolis et Nice. C'est une action forte à l'échelle départementale pour que les Alpes-Maritimes en général, le territoire de Cannes Pays de Lérins en particulier, soient reconnues par cette dynamique entrepreneuriale innovante. L'appui et l'accompagnement aux entreprises sur le territoire sont aussi importants, avec des soutiens logistiques de simplification d'accompagnement dans les démarches à destination des PME et PMI, TPE et tous les indépendants en général.

Cela se traduit aussi à travers des piliers de notre vocation évoquée tout à l'heure par le Président Bernard BROCHAND et défendue par le Vice-Président du Pôle nautique et du Développement Economique, Henri LEROY, à savoir le Pôle nautisme qui fait partie de l'ADN de notre territoire. Ce pôle, c'est une histoire et c'est un avenir.

En effet, la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins s'est engagée dans le développement de la filière du nautisme pour catalyser la création de valeurs et de richesses, favoriser les effets de cluster, de cohérence, avec les nombreux professionnels présents ; ce qui s'est déjà traduit par des actions. Par exemple : nous avons mis en œuvre, en quelques semaines, et cela fonctionne particulièrement bien, au Centre de Formation des Apprentis de Cannes, dit Faculté des Métiers, une formation hôtelier navigant qui se fait en partenariat entre la Communauté d'agglomération et la Ville de Cannes. La Ville de Cannes a lancé cette formation, la Communauté d'agglomération fait la communication et le lien avec les professionnels. Cela fonctionne bien. C'est complet dès la première année.

Nous participons également à l'Observatoire des Ports de plaisance et à la mise en réseau avec la CCI, ainsi qu'aux salons nautiques locaux. Et, cela a été évoqué tout à l'heure, la promotion de la Mer de Lérins avec cette alléchante bouillabaisse locale à laquelle vous êtes conviés. Donc, la promotion de notre baie, magnifique baie, et la diffusion de pavillons, de cartes marines, la valorisation des produits de la pêche, en rappelant - ce qui n'est pas assez su - que nous avons une des plus grandes - la deuxième, je crois - Prud'homies de Méditerranée françaises dans notre baie.

L'investissement dans le territoire, c'est aussi la Politique de la Ville qui fait partie des compétences obligatoires de la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins. C'est pourquoi la Ville de Cannes a transféré cette action. Deux grands secteurs sont concernés par les dispositifs « Politique de la Ville » au sens administratif du terme : une partie de La Bocca et, désormais, une partie du Cannet avec le quartier de Saint-Pierre.

Depuis le 1^{er} janvier 2015, la Communauté d'agglomération est compétente en matière de Politique de la Ville. Cela se traduit par un soutien aux associations de terrain. Nous avons un débat en Conseil Municipal sur certaines de ces associations de Cannes à ce sujet, qui interviennent à Ranguin et à La Frayère à Cannes, ainsi qu'à Saint-Pierre au Cannet : une enveloppe de 100 000 € leur est consacrée, dans le cadre du contrat de ville en cours d'élaboration, et aussi un accompagnement aux organismes d'insertion, notamment le PLIE et la Mission Locale. Ces actions sont importantes pour favoriser l'insertion par l'économique, pour dynamiser un territoire, pour lutter contre la précarité. Elles doivent faire l'objet de beaucoup de vérifications pour éviter les effets d'assistanat. C'est dans cet esprit-là que nous travaillons. 500 000 € seront consacrés par les villes, en l'occurrence par la Ville de Cannes, à ces opérations en 2015.

Une étude sur le PLIE et la Mission Locale est en cours pour rationaliser les dépenses en mutualisant les moyens par exemple. Ainsi, la Ville de Cannes lance, en 2015, un grand audit de sa politique sociale, non seulement sur le C.C.A.S., mais également sur toutes les associations qui bénéficient de l'argent public et sur tous les partenaires de la politique sociale, pour essayer d'identifier d'éventuels oublis, mais aussi d'évidents doublons et lutter contre les effets de gaspillage. Le gaspillage sur le plan social, comme l'assistanat, comme la fraude, a un double effet négatif : cela plombe les finances publiques, et donc il faut desserrer la contrainte sur les cotisants, en particulier les entreprises puisque cela se fait au détriment de l'emploi et, en plus, plus il y a de déperdition, moins on peut aider les personnes qui en ont vraiment besoin. Donc, lutter contre la fraude et les doublons aide les entreprises et les contribuables, mais aussi les personnes qui sont vraiment en nécessité, qui ont besoin d'être aidées. Comme l'argent public n'est pas extensible, il est nécessaire d'engager ces approches rigoureuses.

L'investissement sur le territoire, c'est aussi l'Habitat puisque, désormais, l'intercommunalité à fiscalité propre du bloc communal doit élaborer le PLHi. Ce Plan Local de l'Habitat, parce qu'il existait avant, arbore fièrement ses majuscules, et donc, il sera élaboré désormais dans le cadre de l'intercommunalité. Ces PLH ont été instaurés par la loi SRU, et il faut d'abord - là aussi, c'est un nouveau terme imposé - faire des diagnostics territoriaux dans tous les domaines. Il est vrai que la France est malade, donc c'est peut-être un bien. Quand j'étais plus jeune, on faisait des analyses, maintenant on fait des diagnostics. Puis, on verra si c'est un accompagnement thérapeutique de fin de vie ou si l'on peut sauver le malade.

L'investissement dans le territoire, c'est aussi l'Aménagement du Territoire. Là, on retrouve la sémantique qui fleure bon le Général de Gaulle. Et donc l'élaboration du SCoT est assurée par le syndicat intercommunal SCoT'Ouest qui nous vaut le bonheur d'être mariés à Grasse et à sa communauté d'agglomération. Nous avons budgété cette cotisation, en sachant qu'il y a parfois des budgétisations qu'il faut faire, qui ne correspondent pas à la réalité de paiement. Par exemple : nous avons considéré que, sur l'exercice écoulé, comme ce syndicat n'avait pas travaillé, nous ne cotisons pas. C'est assez nouveau dans les approches, on l'assume complètement et nous le faisons en discussion avec nos amis de Grasse.

En partenariat avec l'Etablissement Public Foncier régional Provence-Alpes-Côte d'Azur et les Communes de Mandelieu et de Cannes, nous programmons des études foncières. C'est extrêmement important puisque c'est une étape préalable obligatoire pour réaliser une belle ambition que nous partageons : développer la présence d'activités et d'entreprises liées au nautisme sur le territoire de notre communauté d'agglomération, et donc il faut prévoir l'aménagement de ce foncier, ainsi que les équipements sur ce foncier pour avoir des zones attractives et démarcher des entreprises. La grande chance que nous avons, c'est que ce sont les entreprises elles-mêmes qui nous démarchent pour s'installer ici depuis que cette dynamique est lancée, y compris des entreprises déjà existantes sur le territoire qui veulent s'agrandir. Il faut donc que l'on organise l'espace, qu'on le rationalise, qu'on l'aménage - nous reviendrons dans quelques séances sur ces opérations - pour créer de la valeur, de la richesse et des emplois autour de la filière nautique.

L'investissement dans le territoire, c'est aussi la Politique Environnementale. On est dans une belle définition de l'investissement puisque travailler pour l'environnement, c'est penser à l'avenir, aux générations futures. Dans ce cadre, des crédits sont affectés pour l'étude sur le Parc Marin au large de Théoule-sur-Mer, avec le Conseil Départemental pour que ce magnifique espace fasse l'objet des protections et des valorisations nécessaires. Il y a un enjeu environnemental et touristique, et puis, tout simplement, de fierté azurienne que de préserver ce superbe site que chacun aime.

Dans le cadre du Plan Climat-Energie Territorial - nous y reviendrons tout à l'heure puisque je vous proposerai deux délibérations sur ce point - il y a des mesures de lutte contre les gaz à effet de serre, dont l'une des plus concrètes est l'installation de nouvelles bornes électriques pour les véhicules électriques ou hybrides, et la cartographie du bruit qui est une obligation légale. Nous allons donc faire un diagnostic avant de proposer une thérapie. Les crédits sont inscrits aussi.

L'investissement dans le territoire, c'est bien sûr les Déchets. Vous savez que les déchets font l'objet d'un budget annexe directement connecté au Budget Principal. A ce titre, le traitement des déchets est délégué à deux entités : au SMED pour la Ville de Cannes, et à UNIVALOM pour les quatre autres communes de notre Communauté d'agglomération. Ce budget annexe et la subvention du Budget Principal font l'objet d'augmentation pour deux raisons : une augmentation des cotisations de 2 % des deux autorités organisatrices des Déchets que sont UNIVALOM et le SMED, et cette différence d'interprétation entre l'Etat et nous sur la TVA. Nous budgétions le maximum - le principe de prudence qui est un principe comptable nous l'impose - mais nous continuons de contester l'assujettissement à la TVA sur la problématique du traitement des déchets. Je l'ai évoqué lors du Débat d'Orientations Budgétaires, et une question avait été posée par l'un d'entre vous, à juste titre, sur la variation de ce poste budgétaire. Les emprunts liés à cette compétence ont été transférés au SMED ; il n'y a donc plus de dette sur ce budget.

Les autres grands pans de notre intervention se rapportent à la Mobilité et aux Transports, avec un choix volontariste très fort qui avait été engagé au départ par le S.I.T.P., maintenant porté par la Communauté d'agglomération, avec l'avantage d'avoir Théoule et Mougins dans cette logique territoriale forte. Le service PALM BUS se déploie, avec ce que cela implique d'augmentation du trafic, des charges aussi. L'offre a spectaculairement évolué puisque l'augmentation de kilomètres représente 1 136 410 kilomètres de plus de service sur une année, soit une augmentation de 36 % de l'offre kilométrique, ce qui représente plus d'un tiers, avec une augmentation de charges qui suit, mais qui est inférieure en pourcentage : 36 % d'augmentation de l'offre de transport et 28 % d'augmentation des charges. Le transport public est constitué de charges de fonctionnement : du carburant en plus, l'amortissement de véhicules en plus et des chauffeurs en plus. C'est un service consommateur de masse salariale, par définition.

Un réseau qui s'améliore, à la fois quantitativement et qualitativement, puisque nous modernisons le réseau et nous poursuivons les travaux du BHNS. Modernisation du réseau qui se traduit, par exemple, par l'achat de deux minibus et de six bus standard, pour 2 311 000 €. Le système billettique et informatique va être totalement amélioré pour une dépense lourde et importante de 577 000 €. Elle fera d'ailleurs l'objet d'une délibération à ce Conseil Communautaire. La poursuite des travaux du réseau BHNS à hauteur de 3 216 492 €, avec essentiellement, cette année, les travaux sur la Commune de Mandelieu et sur le Pôle d'Echange Multimodal de Cannes-Centre. A ce titre, la gare et tout ce qui est autour représente, avec les restes à réaliser 2014 et la participation SNCF, près de 4 256 643 € sur le budget 2015. C'est une opération qui bénéficie de subventions : 680 000 € au titre du FEDER, 736 423 € de la Région, et 1 832 000 € du Département. Sur un total de 4 256 643 €, 3 248 423 € de subventions. Nous budgétisons cette année 2 100 000 €, compte tenu des appels de fonds émis. En matière de Transports, la dette de la Communauté d'agglomération baisse de 937 675 € en capital.

Vous l'avez constaté, en illustration de ce que nous avons évoqué lors du Débat d'Orientations Budgétaires, un budget prudent sur le respect des fondamentaux financiers, avec la volonté de préserver le contribuable et de préparer l'avenir. Ce budget prépare les nouvelles compétences que nous allons devoir gérer de façon intercommunale, dans le cadre des transferts légaux - je pense notamment à la Gestion des milieux aquatiques, au Développement Economique - ou volontaires, comme tout ce qui sera déclaré d'intérêt communautaire.

Ce budget prépare l'avenir puisqu'il anticipe la perte substantielle des dotations de l'Etat. Nous travaillons notamment sur les critères du Coefficient d'Intégration Fiscale et sur la mutualisation. Une bonne mutualisation a du sens, quand elle est bien faite. Il prépare l'avenir avec, comme objectif, de garder une capacité d'investissement pour le BHNS en particulier puisqu'il reste au moins 80 M€ de travaux à réaliser sur toutes les communes au cours des prochaines années. Grâce à cette solidité financière, lorsqu'il faudra engager ces actions, recourir à l'emprunt ou à d'autres modes de financement, nous serons en mesure de le faire.

Un budget consolidé basé sur la prudence. Tous les volumes exposés sont ceux que nous avons évoqués en Débat d'Orientations Budgétaires : 76 596 140 € au Budget Principal, 52 642 611 € aux Transports, 23 016 384 € pour le Budget Annexe des Ordures ménagères.

Voilà pour cette présentation plus synthétique, mais plus exhaustive et précise à la fois. Avant de passer au vote par chapitre, je voudrais savoir s'il y a des questions ou des observations.

M. GARCIA ABIA.- Chers collègues, bonjour ! M. le Vice-Président, vous savez bien que je ne peux que souscrire à votre philosophie de ne pas empiler les dépenses au fur et à mesure que l'on crée des structures. Vous présentez un Budget primitif marqué par la rigueur, des hausses de dépenses a minima, aussi bien en fonctionnement qu'en investissement.

C'est un budget élaboré avec une prudence de Sioux, mais qui laisse les Pays de Lérins, malheureusement, encore dans un état embryonnaire. En effet, c'est mon sentiment, on n'a pas l'impression que le bassin cannois vit en intercommunalité. Les cinq communes vivent côte à côte, mais pas ensemble.

La Politique de la Ville, par exemple, qui comprend actuellement des agents sur Cannes, une Maison pour l'Emploi à Mandelieu, une autre à Mougins, n'est pas prise réellement en charge par l'intercommunalité, mais par chacune des communes.

Dans la section d'investissement, il y a une subvention d'équipement qui se monte à 1 500 000 €. Aucun projet d'intérêt général n'est retenu à ce jour. Pourtant, comme je l'ai indiqué lors du Débat d'Orientations Budgétaires, la place de Rocheville et la limite de communes entre Cannes et Le Cannet sont en pleine restructuration. Il est, de plus, prévu que le BHNS ligne 2 passe par là. Et ce n'est que tant mieux.

Il en est de même pour le centre de Mandelieu, qui est d'une grande importance pour l'intercommunalité parce qu'il y a une sortie d'autoroute. C'est l'image des Pays de Lérins et pas seulement de Mandelieu. Alors, pourquoi n'y a-t-il pas d'intervention financière ? Est-ce parce que les communes ne l'ont pas demandé ? Est-ce que des désaccords persistants empêchent les Pays de Lérins de se développer ? La question me paraît d'autant plus pertinente que le dynamisme d'une collectivité territoriale se mesure souvent à son investissement et que, ici, si on enlève les subventions d'équipement qui n'ont pas encore trouvé preneur, les Pays de Lérins n'investiront en 2015, en Budget Principal, que 138 000 €, c'est-à-dire pas grand-chose.

Concernant les répartitions aux 5 communes du montant des recettes fiscales, là encore, je considère que la solidarité n'est pas de mise. J'en ai parlé au moment du Débat d'Orientations Budgétaires, on continue à répartir uniquement en fonction de l'impôt que pourrait collecter chaque commune, et on oublie l'apport humain des communes dans l'économie et la part de chaque commune dans les services publics. Je considère que, dans cette affaire, la Commune du Cannet n'est pas prise en considération à sa juste place.

Enfin - j'en ai aussi parlé au moment du Débat d'Orientations Budgétaires -, ne faudrait-il pas, petit à petit, permettre à tous les habitants du bassin cannois de pouvoir bénéficier du même tarif lors d'activités culturelles ou sportives ? Je comprends l'argument de la commune qui a investi et dont les habitants ont financé le projet. Mais, il y a des sites financés depuis longtemps. Les frais de fonctionnement de certains lieux pourraient être pris en charge par l'intercommunalité, avec une clef de répartition. Bref ! Si l'on veut, il y a des moyens pour que la Culture et le Sport soient à la portée de tous sans distinction d'appartenance à telle ou telle commune.

Aucun des éléments dont je viens de parler n'est pris en compte dans le Budget Principal. Rien n'indique qu'il en sera tenu compte dans l'avenir. Aussi, je ne voterai pas le Budget Principal présenté, ni les Budgets Annexes.

M. LISNARD.- Y a-t-il d'autres interventions ?

M. CARRETERO.- Bonjour, chers collègues ! Je voudrais intervenir sur les trois budgets : le Budget Principal, le Budget Annexe des Transports et le Budget Annexe du Traitement des Ordures Ménagères.

Le Cannet a conscience de la difficulté d'établir un budget dans le contexte économique actuel, notamment en raison de la baisse des dotations de l'Etat. Nous avons également conscience des efforts réalisés. Par conséquent, après s'être abstenue l'année dernière, et afin d'apporter sa contribution à la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins, la Ville du Cannet votera favorablement les trois budgets. Certains constats méritent malgré tout d'être évoqués.

Concernant le Budget Principal et son budget de fonctionnement, le résultat prévisionnel de l'exercice 2015 sans le report de 2014 présente un déficit de 697 000 €. Pourra-t-on, l'année prochaine, équilibrer notre budget sans hausse de la fiscalité locale ?

En ce qui concerne le Budget Annexe du Traitement des Ordures Ménagères, l'écart du coût de traitement de valorisation des déchets pour les quatre communes gérées par UNIVALOM et le coût du service effectué par le SMED pour Cannes est important : 78,19 € par habitant pour UNIVALOM, 172,95 € par habitant pour le SMED. Pourra-t-on arriver à obtenir une réduction du coût des déchets du SMED ?

Pour le Budget Annexe des Transports, et sur le fonctionnement, la masse salariale est en augmentation de 9 %, avec 1,4 M€ entre 2014 et 2015. Le résultat prévisionnel de l'exercice 2015 sans le report de 2014 est un tout petit excédent de 372 000 €. Pourra-t-on équilibrer le Budget Annexe des Transports sans subvention d'équilibre du Budget Principal ?

Sur l'investissement, avec une capacité d'autofinancement nette prévisionnelle de seulement 1,9 M€, pourra-t-on financer la suite des travaux du BHNS ?

Pour conclure, il serait, si cela est possible, nécessaire de disposer d'un Plan Pluriannuel d'Investissements, d'une prospective financière permettant de définir les marges de manœuvre de la C.A.P.L. dans un plan de financement précis et détaillé. L'ensemble de ces éléments serait nécessaire pour que nous puissions prendre ensemble les mesures qui s'imposent pour faire face aux réductions drastiques des dotations de l'Etat.

M. LISNARD.- Y a-t-il d'autres interventions ?

Mme BALDEN.- J'interviens au titre d'UNIVALOM. C'est une bonne nouvelle que je voudrais vous annoncer ; j'espère qu'elle sera appréciée comme telle. En effet, en ce qui concerne le traitement des déchets ménagers de la C.A.P.L., initié par UNIVALOM, il n'y aura pas de modification d'une année à l'autre. Nous avons voté, jeudi après-midi, les nouveaux tarifs. Nous avons prévu une augmentation de 2,14 %. Or, il a été voté une remise exceptionnelle de 20 € la tonne pour les quatre communes de la C.A.P.L. et la Commune de Mouans-Sartoux à partir du 1^{er} janvier 2015. Le coût d'UNIVALOM pour le traitement de ses déchets ne sera pas impacté d'une année à l'autre, et ainsi la fameuse TEOM des communes sera préservée.

M. LISNARD.- C'est vrai pour le traitement pur, mais est-ce que pour tout ce qui est quais de transfert et autres, il y aura une augmentation ?

Mme BALDEN.- C'est autre chose. Les quais de transfert, c'est aussi prévu dans le coût. Disons que nous avons le prix le plus bas du Département. C'est le travail de toute une équipe, mais je ne voulais pas laisser passer cette bonne nouvelle.

M. LISNARD.- S'il n'y a pas d'autres interventions, je vais essayer de répondre à ce tir groupé d'interventions de la Commune du Cannet, où nous voyons deux approches très différentes entre M. GARCIA ABIA et M. CARRETERO.

M. GARCIA ABIA voudrait plus de mutualisation, quitte à payer pour d'autres ; ce que vous qualifiez de solidarité, qui ne doit pas être une prime à la mauvaise gestion et un acte anormal de gestion de notre part. Et M. CARRETERO qui, à l'euro près, voudrait qu'il y ait une symétrie parfaite entre chaque compétence de chaque commune. Je pense que l'on arrive, entre ces deux démarches, à un bon équilibre. En tout cas, je me réjouis que la Commune du Cannet, dont le Maire est Vice-Président de cette Communauté d'agglomération, vote le budget. Je pense que c'est une nouvelle positive qui nous fait entrer dans une normalité de bon augure.

Je tiens aussi à vous dire que je partage complètement votre souhait de plan prévisionnel d'investissements. Pour connaître un peu Bernard BROCHAND, je pense que c'est le cas aussi. J'ai réalisé un Plan Pluriannuel d'Investissements dans la commune dont j'ai la charge. Ce PPI sera réalisé avec les cinq communes évidemment, au sein de la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins.

Une façon facile de faire diminuer le coût du traitement des déchets du SMED, qui correspond à une logique intercommunale, qui représente une amélioration de baisse du coût pour la Ville de Cannes par rapport au SIVADES, serait que UNIVALOM, par exemple, utilise, de mémoire, ses 20 000 tonnes de vide de four pour accueillir 20 000 tonnes de déchets qui sont traités par le SMED. Le problème est que l'on compare des choux fleurs et des carottes, encore que c'est plus comparable. Le SMED n'a pas du tout le même process de traitement des déchets qu'UNIVALOM puisque le SMED ne veut pas procéder à l'incinération tel que le fait UNIVALOM, et que l'incinération est un mode plus économique qui explique, en partie, grâce aussi à la qualité de votre gestion, la faiblesse relative du coût des déchets traités.

Dans une logique, non seulement intercommunale, mais métropolitaine - Cannes, Grasse, Antibes -, le fait d'avoir une bonne communication et une bonne optimisation des équipements d'UNIVALOM, avec un contrat avec le SMED, plutôt que de le confier à l'opérateur privé qui en fait ce qu'il veut, nous permettrait de répondre à l'exigence d'optimisation des équipements d'UNIVALOM d'une part, tout en améliorant le coût de traitement à la tonne des déchets qui passent par le SMED d'autre part.

Soyez rassuré, M. CARRETERO, en vous sachant gré de votre vote, de la volonté de continuer sur cette orthodoxie financière, en espérant que l'Etat ne nous mette pas à nouveau un coup sur la tête. Je crains que les élections départementales passées, on ait, dans le courant de l'été, comme ce fut le cas l'année dernière après les élections municipales, une augmentation des prélèvements dans les finances des collectivités, des communes en particulier. En tout cas, nous travaillons dans cet esprit-là. Ne pas nous laisser embarquer dans une spirale de dépenses, maîtriser les coûts de façon rigoureuse, optimiser tous les budgets, y compris les déchets, avec, pourquoi pas, une meilleure mutualisation et optimisation à l'échelle départementale des équipements. Nous avons déjà beaucoup progressé en la matière ; c'est quelque chose que je plaide depuis longtemps. Et puis, de façon bilatérale entre la C.A.P.L. et le SMED, travailler sur un projet technique d'amélioration de baisse des coûts du SMED. Nous avons actuellement un projet pour tenter de réduire jusqu'à 20 € la tonne, d'ici 2019, le coût de traitement des déchets, en respectant les principes du SMED, qui sont de beaux principes, de traitement et de valorisation « matière » des déchets qui ont du sens.

En matière de Transports, il y a une augmentation des charges de personnel inférieure à l'augmentation de l'offre. C'est un choix politique : nous améliorons le service des Transports Publics, tout en respectant les fondamentaux budgétaires puisque l'on ne touche pas à la fiscalité et on n'augmentera pas les taux de fiscalité dans la Communauté d'agglomération. Nous voyons aussi qu'il y a une dynamique sur la billetterie, qui va continuer. Il faudra optimiser aussi la billetterie et les offres tarifaires qui sont proposées. Richard GALY pourrait en dire plus à ce sujet.

M. GARCIA ABIA, vous dites que nous avons une prudence de Sioux. Oui ! D'autant plus que, pour rester dans le Far West, la diligence est attaquée. Elle est attaquée par ce que j'évoquais : par le Gouvernement, par les Apaches du Gouvernement ou par les brigands, qui ont toujours tendance à croire que l'argent des autres est illégitime. C'est ce qui fait que l'on a une telle augmentation de la fiscalité en France. C'est comme cela que l'on a un taux de prélèvements obligatoires de 47 % en France.

Vous nous dites que la communauté est à l'état d'embryon. Non ! C'est un enfant. L'accouchement a eu lieu le 1^{er} janvier 2014. C'est un enfant qui est en croissance et qui va continuer à croître. Dans l'année 2015, par exemple, puisque vous parliez de la Politique de la Ville, c'est la Communauté d'agglomération qui pilotera l'élaboration des contrats de ville avec les Villes de Cannes et du Cannet. Le Cannet n'est pas oublié et a toute sa place dans la Communauté d'agglomération, et le Maire du Cannet est Vice-Président de la Communauté d'agglomération et a été associé à toutes les étapes constitutives de cette entité. Vous verrez que, avant l'été, le contrat de ville avec Le Cannet et Cannes sera élaboré par la Communauté d'agglomération. Il est hors de question de maltraiter une commune, toutes les communes doivent être bien traitées et nous en sommes garants. Je crois que les résultats sont là pour en témoigner.

Pour le BHNS, on continue de le développer sur Mandelieu. Il faudra terminer le tronçon de Carnot, en bonne intelligence avec Le Cannet. Vous nous disiez que la Communauté d'agglomération investissait peu. Oui, elle a récupéré, par les compétences légales, des compétences qui se traduisent avant tout par du fonctionnement. La Politique de la Ville, par exemple, qui est un gros poste, est, avant tout, comptablement, en termes de fonctionnement. Et je suis sûr que vous n'êtes pas hostile à ce soutien aux associations lorsqu'elles font du bon travail, le soutien aux individus et à celles et ceux qui permettent de réduire les fractures territoriales et sociales.

Mais, vous avez omis 20 500 000 € d'investissement qui sont dans le Budget Annexe des Transports. C'est l'intercommunalité qui l'assume. On ne peut pas dire que l'on n'a pas d'investissement.

Sur les déclarations d'intérêt communautaire qui pourraient amener à une unicité tarifaire sur les équipements, je vous ai déjà répondu la fois précédente. Nous travaillons à une liste d'équipements culturels et sportifs qui pourraient être déclarés d'intérêt communautaire. Mais, je suis beaucoup plus attaché à l'équité qu'à l'égalité. Vous parliez de philosophie au début de votre intervention, c'est peut-être une différence philosophique. En l'occurrence, pratiquer aujourd'hui le même tarif serait inéquitable puisque l'utilisateur de la commune, qui a financé par ses impôts, paierait deux fois : il paierait par son ticket d'entrée et par ses impôts. Il est logique que, sur des équipements lourds qui attirent parfois 50 % d'utilisateurs d'autres communes, les usagers des autres communes qui n'ont pas financé ces équipements dans leurs impôts paient plus que les usagers de la commune qui ont financé ces équipements par l'impôt. C'est l'équité, et c'est donc la justice, à laquelle nous sommes attachés.

Je voudrais vous dire enfin qu'il n'y a pas de désaccord persistant entre les communes. Je ne sais pas si je suis navré de vous le dire : les choses se passent bien. Il y a des dossiers qui doivent être précisés. J'évoquais le BHNS tout à l'heure, cela en est un. Nous allons regarder cela entre adultes. Il faudra arriver à une solution. Mais, il n'y a pas de désaccord persistant.

Quand vous dites que l'enveloppe de 1,5 M€ de soutien aux projets des communes n'est pas affectée, c'est volontairement, pour ne pas créer des effets de bureaucratie. Aujourd'hui, on préfère rendre aux communes. Vous citez un exemple, que je connais moins que Mme BALDEN ou M. CARRETERO ou vous-même, de Rocheville. Si la commune préfère mener son projet parce qu'elle le maîtrise, qu'elle le connaît et qu'elle préfère récupérer le trop-perçu de la Communauté d'agglomération, cela ne me pose pas de difficulté. On n'est pas là pour faire de l'intégration forcée. Cela n'a aucun sens, en plus. Qu'une opération soit financée par l'ingénierie communautaire ou par l'ingénierie communale, cela revient exactement au même. C'est la commune qui paie en réalité, donc qui paie décide ; cela me paraît assez sain. Ce 1,5 M€, que vous évoquiez, qui est marginal dans le budget global, on le présente comme un fonds de soutien aux communes, c'est un solde, un excédent, une provision pour anticiper des jours difficiles à cause de l'attaque de la diligence que j'évoquais tout à l'heure, et en prenant en compte les préoccupations légitimes évoquées par M. CARRETERO, que nous partageons. Pour être franc, ce n'est pas 1,5 M€ qui va être rendu aux communes, c'est 1,5 M€ d'excédent, grâce à des économies qui sont faites, etc. C'est comme cela qu'on l'engage. Vous le voyez donc : une intercommunalité qui est née, qui est toute récente, elle a un peu plus d'un an, et elle sait déjà marcher, parler, manger la bouillabaisse. Les choses ne vont pas si mal que cela.

M. BROCHAND. - Je voudrais préciser un certain nombre de choses. Sur les investissements, en particulier ce qui se passe à Mandelieu, il y a pratiquement 8 M€ d'investissement sur le centre de Mandelieu. Ce sont des investissements qui touchent à la fois le BHNS et Mandelieu lui-même. Ne dites pas que l'intercommunalité ne participe pas. N'oubliez pas non plus que nous souhaitons que le BHNS se développe. Nous avons un projet de 85 millions d'euros sur les années à venir, on ne va pas vous dire aujourd'hui combien on emprunte, à quel taux, comment on va le faire, mais c'est prévu. On ne va pas le mettre dans le budget puisque nous n'avons pas l'accord de toutes les communes sur le tracé qui va jusqu'à Mougins. Nous le souhaitons vivement d'ailleurs. Cela fait quatre fois que nous avons demandé un rendez-vous à votre mairesse pour qu'elle nous dise où elle veut qu'il passe. De toute façon, le BHNS ira à Mougins. Par où va-t-il passer ? Rocheville ? Le Cannet ? De ce côté-là, je vous demande d'être notre intermédiaire auprès de votre maire pour faire en sorte que l'on puisse avoir une réponse à nos propositions. Nous sommes prêts à aller la voir. Je crois que c'est le quatrième ou le cinquième rendez-vous que nous lui demandons pour lui exposer le développement du BHNS.

Pour nous, le BHNS est le principal projet d'investissement. D'ailleurs, on voit bien les économies que l'on peut faire là où passe le BHNS, et combien on peut être utile et répondre à un besoin. Depuis qu'il y a le BHNS, sur les parcours où nous nous trouvons, les bus, au lieu de dépenser 55 000 litres d'essence par semaine, n'en dépensent que 51 000 litres. Ce n'est pas grand-chose, sauf que c'est vous qui avez investi. Ce sera la même chose pour le reste. Ce sont des économies immédiates et sûres.

Si l'on a véritablement une prudence de Sioux, on a aussi peut-être des capacités d'être un peu plus malins que les autres. Ne vous faites aucun souci, les investissements sont là. Encore faut-il pouvoir les faire. Or, Monsieur, vous vivez tous les jours, vous regardez les journaux, les résultats, comment ne pas penser que l'on est dans un chaos économique que l'on n'a jamais connu ? Voulez-vous que nous prenions des responsabilités là aussi qui soient complètement démesurées par rapport à ce qu'est notre vie de tous les jours ? On n'augmente pas les impôts, on fait des économies, on essaie d'être prudents. J'espère que cela suffira. Sachez que certaines communes ne pourront plus payer leurs employés municipaux à la fin de l'année. Ce n'est pas simplement dans les Pays du Nord, c'est ici, autour de chez nous. Il y a beaucoup de villes qui vont être mises sous tutelle et nous nous faisons en sorte que ceci n'arrive pas dans notre intercommunalité et à toutes les communes qui en font partie.

Je pense que c'est plus qu'une qualité de sagesse, c'est une qualité de gestion, car demandez aux entreprises qui ne font pas d'économies, elles sont en faillite. Nous espérons ne pas être en faillite en 2015. Je remercie les gens qui nous font confiance. Je suis d'accord avec M. CARRETERO : nous dépensons trop en matière de déchets. Il faut trouver un système qui va diminuer notre coût. Vous croyez que l'on n'y pense pas tous les jours ? Si l'on peut gagner 3 ou 4 millions sur un certain nombre de choses, on les gagnera. On a bien vu, concernant le BHNS pour aller vers Mandelieu, que l'on a économisé 4 millions d'euros. Pourquoi ? Parce que l'on est allé sur le terrain, parce que l'on a vu comment on pouvait faire et parce que le Maire de Mandelieu a été suffisamment astucieux pour pouvoir économiser 4 millions d'euros.

M. LEROY.- Je voudrais apporter une précision parce que ce que vous dites est important et, en même temps, cela ne correspond pas à la réalité. Quand vous dites que les communes n'ont pas sollicité l'intercommunalité, forcément ! Le dossier du centre-ville de Mandelieu est un dossier qui était bouclé en 2014, notamment avec le Conseil Départemental qui abonde le projet de 2 millions d'euros. Je vous signale aussi que, dans le domaine des investissements, le S.I.T.P. avait prévu une liaison des ronds-points de Mandelieu qui approchait les 8 M€ et que, en réalité, elle était sur 2 fois 2 voies. J'ai trouvé cela complètement ridicule, et on s'est entendu entre les Maires de Cannes, de Mandelieu et le Président de l'agglomération pour ne pas continuer à avoir un site propre, mais continuer la desserte de Mandelieu et le retour sur Cannes, entre les deux ronds-points d'entrée de l'autoroute et du site de la Zone Industrielle des Tourrades sur les 2 fois 2 voies. Mais, sachez que la Communauté d'agglomération, par l'intermédiaire du Budget Annexe des Transports, prend en charge tous ces aménagements et va aussi réaliser la gare routière de Mandelieu. Dire que les communes n'ont pas demandé, forcément ! Le budget était bouclé financièrement. Quand vous avez un projet qui commence début 2015, si vous ne le programmez pas budgétairement, il ne pourra pas commencer. Nous avons travaillé pour réduire les dépenses déjà engagées à l'époque du S.I.T.P. Et le Conseil Départemental participe à hauteur de 2 millions d'euros. Nous avons la chance d'avoir, dans le bassin cannois, deux Vice-Présidents aujourd'hui. Malheureusement, nous ne pourrions pas avoir de syndicat puisque les Vice-Présidents n'en ont pas, mais nous allons travailler avec le cabinet du Président du Conseil Départemental pour voir qui sera Président du SMED, parce que cela pourrait nous servir de façon extrêmement offensive dans le cadre de la réduction du coût. Je vois que David me regarde, mais il a dû déjà travailler de son côté avec le Président du Conseil Départemental et son cabinet pour savoir qui va avoir la présidence du SMED. Ce serait formidable que ce soit l'un d'entre nous, nous y travaillons.

Mme BALDEN.- Vous savez très bien que je vais au SMED, d'ailleurs j'y rencontre M. LISNARD régulièrement. Je voulais vous rassurer sur ce point : ce ne sont pas deux syndicats étanches.

M. LEROY.- La présidence du SMED va être, le 24 vraisemblablement, affectée à un nouveau conseiller départemental. L'objectif est de voir comment, même avec nos amis grassois, on pourrait s'entendre entre les conseillers départementaux pour une répartition plus judicieuse à l'Ouest.

Je crois que point n'est besoin de dire que, aujourd'hui, la Métropole est un territoire indépendant du Conseil Départemental puisque le transfert des routes a été fait. Le territoire de l'Ouest est vraiment le territoire de prédilection du Conseil Départemental. Je voudrais devant vous remercier vivement le Président du Conseil Départemental de m'avoir donné la compétence de toutes les routes du Département. C'est quelque chose qui, je crois, va profiter vraisemblablement à l'Ouest du Département.

Voilà, M. GARCIA ABIA, c'était juste pour vous dire que le dossier de 8 millions d'euros d'investissement à Mandelieu, avec la gare routière qui va être prise en charge par l'intercommunalité et l'aménagement entre les deux grands ronds-points de Mandelieu, sont du domaine de l'intercommunalité, et qu'il y aura des investissements intercommunaux qui n'apparaissent peut-être pas à une lecture spontanée de l'ensemble des budgets.

M. BROCHAND.- Je ne vous demande pas de la tolérance mais nous sommes très jeunes quand même. A part le Président qui a vraiment son âge, cette intercommunalité a un an. Je pense que, comme je l'ai dit en ouvrant la séance, quand on regarde ce qui s'y passe, je suis très fier d'être Président d'une intercommunalité qui, contrairement à ce que vous dites, bouge beaucoup, fait beaucoup de choses, change les lignes et permet d'arriver à quelque chose qui aujourd'hui est unique en France. Il faudrait que vous le notiez, c'est peut-être un modèle pour d'autres intercommunalités.

Les différents maires sont justement très conscients de cela et très conscients qu'il faut aujourd'hui faire des sacrifices, qu'il faut vraiment ne pas hésiter à faire des économies, mais pas simplement pour faire des économies, ce n'est pas pour les mettre à la banque, mais pour essayer de faire des investissements. Quand on va emprunter 85 millions d'euros pour la suite du BHNS, il faudra bien aller voir les banquiers et leur expliquer pourquoi on veut le taux le plus bas.

M. LISNARD.- Je vous propose de passer au vote chapitre par chapitre.

Budget Principal :

Recettes de fonctionnement :

Chapitre 13 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

M. VASSEROT.- Je m'abstiens sur le Budget Principal et les Ordures Ménagères, et je voterai pour les Transports.

M. LISNARD.-

Chapitre 70 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 73 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 74 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Cela nous amène à un report de recettes de fonctionnement de 2 364 091,28 €.

Dépenses de fonctionnement :

Chapitre 11 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 12 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 14 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 65 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 67 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 22 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 23 : Virement à la section d'investissement de 1 666 208,28 €.

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Le total de 74 794 482,28 € est donc adopté à la majorité de tous les groupes présents, moins l'opposition de M. GARCIA ABIA et de M. GROSJEAN et une abstention de M. VASSEROT avec le pouvoir qu'il possède pour M. TABAROT.

Recettes d'investissement :

Chapitre 1068 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 21 : Virement de la section de fonctionnement de 1 666 208,28 €.

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Dépenses d'investissement :Chapitre 20 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 204 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 21 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Avec un RAR de 12 151,20 €. Soit un report de 123 298,46 €. Soit un total de l'investissement du Budget Principal de 1 801 657,94 € adopté à la majorité de tous les groupes présents, moins l'opposition de M. GARCIA ABIA et de M. GROSJEAN et une abstention de M. VASSEROT avec le pouvoir qu'il possède pour M. TABAROT.

Budget Annexe des Transports :

Il sera voté par tous les groupes précédents plus M. VASSEROT, avec toujours l'opposition de M. GARCIA ABIA et de M. GROSJEAN.

Recettes d'exploitation :Chapitre 13 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 70 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 73 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 74 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 75 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 77 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Nous avons un report de 3 565 501,16 €.

Dépenses d'exploitation :Chapitre 11 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 12 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 14 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 65 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 66 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 67 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 23 : Virement à la section d'investissement pour un montant de 3 937 532 €.

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Soit un budget d'exploitation du Budget Annexe des Transports de 32 117 932,16 € adopté à la majorité de tous les groupes présents, moins l'opposition de M. GARCIA ABIA et de M. GROSJEAN.

Recettes d'investissement :

Chapitre 13 : Subventions d'investissement à hauteur de 2 900 000 €.

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 1068 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 21 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 40 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Dépenses d'investissement :Chapitre 20 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 21 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 23 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 13 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 16 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Avec un reste à réaliser de 4 425 716,19 € et un report de 6 845 537,42 €.

Le total de ce budget d'investissement est de 20 524 679,61 € adopté à la majorité de tous les groupes présents, moins l'opposition de M. GARCIA ABIA et de M. GROSJEAN.

Budget Annexe du Traitement des Ordures Ménagères :

Nous revenons à la configuration du vote du Budget Principal, avec les oppositions évoquées et l'abstention de M. VASSEROT avec le pouvoir qu'il possède pour M. TABAROT.

Recettes d'exploitation :Chapitre 70 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 74 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Report de 2 273 642,99 €.

Dépenses d'exploitation :Chapitre 11 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 65 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 66 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Chapitre 67 :

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Soit un total du budget d'exploitation des Ordures Ménagères de 22 681 825,99 € adopté à la majorité de tous les groupes présents, moins l'opposition de M. GARCIA ABIA et de M. GROSJEAN et une abstention de M. VASSEROT avec le pouvoir qu'il possède pour M. TABAROT.

Recettes d'investissement :Chapitre 1068 : 21 731,78 € de réserves

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Report de 312 827,18 €.

Dépenses d'investissement :Chapitre 21 : Immobilisations corporelles, à hauteur de 312 827,18 €.

Adopté à la majorité des suffrages exprimés (Abstentions : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA et M. GROSJEAN)

Reste à réaliser de 21 731,78 €.

Total du budget d'investissement : 334 558,96 € adopté à la majorité de tous les groupes présents, moins l'opposition de M. GARCIA ABIA et de M. GROSJEAN et une abstention de M. VASSEROT avec le pouvoir qu'il possède pour M. TABAROT.

Merci pour vos votes sur ces budgets. Je vous propose d'aller directement à la délibération n° 5.

M. CIMA quitte la séance en laissant procuration à M. FRIZZI.
M. FIORENTINO quitte la séance en laissant procuration à Mme VAILLANT.

5.- Taux d'imposition 2015 : Maintien des taux 2014

M. Bernard BROCHAND, Président, donne la parole à M. David LISNARD, 4^{ème} Vice-Président

M. LISNARD.- Il vous est proposé de ne pas toucher au taux de la CFE 2015 et de fixer à 0 % les autres taux, puisqu'on est obligé de voter pour un taux, qui correspond au choix extrêmement fort qui est le nôtre de ne pas créer de fiscalité additionnelle pour alimenter la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins, ce qui est logique et cohérent avec le fait que les mairies conservent en direct les opérations qu'elles gèrent en direct. Nous fixons donc à 0 % les taux de taxe d'habitation, taxes foncières sur le bâti et sur le non-bâti.

Je mets aux voix.

M. GARCIA ABIA.- Je pense que, dans une certaine logique, à partir du moment où l'on ne vote pas le budget, il me paraît cohérent de ne pas voter les taux d'imposition, bien que, je dois le dire, il est vrai que, par exemple pour la CFE, l'effort que fait l'intercommunalité par rapport aux petites entreprises est tout de même à souligner. C'est une très bonne chose. Mais, je pense qu'il y a une certaine cohérence qui est la mienne.

M. LISNARD.- On peut ne pas être d'accord avec ce qu'il y a dans le budget, mais être d'accord avec cette approche dont vous soulignez la pertinence.

La délibération est adoptée à la majorité des suffrages exprimés (Contre : M. GARCIA ABIA).

6.- Subvention d'équilibre 2015 au Budget Annexe Traitement des Ordures Ménagères

M. Bernard BROCHAND, Président, donne la parole à M. David LISNARD, 4^{ème} Vice-Président

M. LISNARD.- Cette délibération résulte de ce qui précède puisque nous venons de voir dans quelles conditions le Budget Annexe du Traitement des Ordures Ménagères doit bénéficier d'une subvention du Budget Principal puisque le service des Ordures Ménagères ne bénéficie pas de la fiscalité, pour l'instant. Ce sera certainement le cas dans le cadre de l'application de la loi NOTRe en cours de débat. Il ne bénéficie pas de la fameuse TEOM. Ce qui est compréhensible puisque la Communauté d'agglomération ne traite qu'une partie de la problématique de la chaîne de la gestion des déchets, la partie essentielle du traitement, mais pas la partie de la collecte. Donc, les communes perçoivent encore cette Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères. En vertu de ce principe des vases communicants, dans le souci du rendu à l'euro près financier aux entités qui sont à la source de la charge et à la source de la dotation, il faut donc que le Budget Principal abonde ce budget annexe, et cela vient en déduction de ce que le Budget Principal rend aux communes qui perçoivent la TEOM.

La délibération est adoptée à la majorité des suffrages exprimés (Abstention : M. VASSEROT et M. TABAROT ; Contre : M. GARCIA ABIA).

7.- Remise gracieuse du débet d'un montant de 586,89 € constaté sur l'année 2013 pour la Régie des Transports Urbains

M. Bernard BROCHAND, Président, donne la parole à M. David LISNARD, 4^{ème} Vice-Président

M. LISNARD.- Il s'agit d'autoriser une remise gracieuse d'un débet d'un montant de 586,89 € constaté pour l'année 2013 pour la Régie des Transports Urbains. Il y a eu un dysfonctionnement du distributeur automatique de carnets et du Terminal Point de vente en Agences, et donc, sur un montant global de 6,6 M€, l'erreur se monte à 586,89 €. Pour que le régisseur de recettes n'assume pas sur ses deniers propres cette erreur, dont il s'avère qu'elle n'est pas de son fait, nous disent les experts, mais en raison notamment de ce terminal, il vous est proposé d'accorder cette remise gracieuse. Y a-t-il des questions ? Nous passons au vote.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

8.- Responsabilité élargie du producteur : Demande d'autorisation d'adhésion du SMED et d'UNIVALOM à l'éco-organisme ECO-MOBILIER

M. Bernard BROCHAND, Président, donne la parole à M. David LISNARD, 4^{ème} Vice-Président

M. LISNARD.- La loi du Grenelle de l'Environnement II du 12 juillet 2010, précisée en particulier par son décret du 6 janvier 2012 relatif à la gestion des déchets d'éléments d'ameublement, dispose que c'est aux producteurs de déchets d'assumer le coût de ces déchets.

En application de ce décret d'application de la loi dite Grenelle II, il faut mettre en place une filière à Responsabilité Élargie des Producteurs. C'est dans la loi et cela s'appelle un REP. Il s'agit de la responsabilité élargie des producteurs concernant les DEA (Déchets d'Éléments d'Ameublement), c'est-à-dire l'obligation pour ces producteurs de prendre en charge ces déchets pour leur recyclage, alors que, jusqu'alors, c'était la collectivité, donc le contribuable dans sa globalité, qui assumait ces déchets spécifiques.

Les producteurs d'ameublement ont choisi d'assumer leur responsabilité à l'échelle nationale, de manière collective, dans le cadre d'un éco-organisme agréé par l'Etat. Il s'intitule ECO-MOBILIER. Il s'agit d'une société privée qui regroupe ces fabricants et ces distributeurs d'ameublement. Il a bénéficié d'un arrêté d'agrément le 26 décembre 2012 par les pouvoirs publics. Il faut savoir que des objectifs très précis sont donnés, qui ont une vocation écologique et économique puisque ces objectifs sont de réutiliser 50 % du tonnage supplémentaire par rapport à la situation actuelle, 45 % de recyclage contre 25 % actuellement, 80 % de valorisation contre moins de 50 % actuellement. Lorsque l'on responsabilise le producteur et qu'il a un intérêt financier, on voit que les résultats sont spectaculaires.

A ce titre, nous vous proposons que la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins autorise le SMED et UNIVALOM à adhérer à cet éco-organisme. L'adhésion est gratuite. L'intérêt est que nous récupérons progressivement, puisque le dispositif va se mettre en place de façon progressive sur 4 ans, d'ici 2019, une économie de 350 000 €. Nous aurons donc 300 000 € de traitement des déchets qui était assumé jusque-là par les collectivités, et 50 000 € d'aménagement de nos équipements qui correspondront à une dépense, mais qui seront financés par Eco-Mobilier. Donc, une opération qui a du sens et qui est une bonne nouvelle pour notre Communauté d'agglomération.

S'il n'y a pas de question, nous passons au vote.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

9.- Plan Climat-Energie Territorial - Candidature de la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins à un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) de l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) pour le déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques

M. Bernard BROCHAND, Président, donne la parole à M. David LISNARD, 4^{ème} Vice-Président

M. LISNARD.- Ce Plan Climat-Energie Territorial a été impacté par la loi Grenelle II du 12 juillet 2010, qui dispose que les établissements publics intercommunaux à fiscalité propre de plus de 50 000 habitants doivent adopter un P.C.E.T. qui traduit l'engagement de la collectivité dans la lutte contre le réchauffement climatique et l'adaptation aux modifications du climat sur le long terme.

Le 20 juin dernier, nous avons délibéré pour rejoindre la démarche de ce P.C.E.T. de l'Ouest des Alpes-Maritimes, aux côtés des Villes de Cannes, Antibes et Grasse. C'est positif puisque ces trois communes et les trois communautés d'agglomération de ces trois bassins de vie se sont réunies pour aborder ensemble la problématique de ce Plan Climat-Energie Territorial. C'est une bonne échelle pour relever un certain nombre de défis. Je crois qu'il faut s'en réjouir, en particulier pour travailler sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le but est de mailler ce grand territoire Cannes-Grasse-Antibes avec des bornes de recharge pour les véhicules électriques et hybrides, qui s'inscrit aussi dans le PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère). Pour cela, le Gouvernement a lancé, en janvier 2013, un AMI (Appel à Manifestation d'Intérêt) pour le déploiement des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, piloté par l'ADEME.

En s'inscrivant dans cet AMI, nous récupérons 50 % du financement de ces 54 points de recharge supplémentaires puisque 27 bornes permettent d'avoir deux points de recharge, pour un coût, génie civil inclus, de 270 000 €, et nous nous faisons financer 135 000 € par l'ADEME.

Y a-t-il des questions ?

M. ARTUSO.- L'électricité est payée par la personne qui vient prendre sa recharge électrique avec une carte, je suppose ?

M. LISNARD.- C'est à celui qui fait le plein de payer, et pas au contribuable. Dans un premier temps, il était prévu, pour inciter au dispositif, que ce soit payé par le contribuable. Ce n'est plus le cas. Je propose qu'il y ait une facturation à celui qui fait le plein d'électricité de son véhicule, peut-être avec une progressivité de la tarification. Mais, c'est normal, c'est extrêmement économique, beaucoup plus économique qu'un plein d'essence ; donc, le plein sera payé par l'utilisateur.

M. ARTUSO.- Toutes les choses étant égales par ailleurs, ce ne sont pas les plus pauvres qui ont des véhicules électriques. Donc, si le contributeur, dont je peux faire partie moi-même à titre personnel, participe au paiement, cela me semble la moindre des choses.

M. LISNARD.- Qu'il soit pauvre ou pas, c'est à lui de payer, comme pour l'essence.

Mme VAILLANT.- Je voulais ajouter un petit détail. J'étais, la semaine dernière, au Salon Ever de Monaco qui présentait ces bornes de recharge électrique. Normalement, on ne peut y avoir accès qu'avec un badge. La personne déverrouille le dispositif avec son badge, c'est une carte de paiement en même temps. Cela fait une sécurisation, n'importe qui ne peut pas venir se brancher sur cette borne, il faut être muni de cette carte pour recharger et régler son énergie.

M. LISNARD.- Je suis favorable à ce que l'on facture au centime près, non pas de façon forfaitaire comme à Paris où le plein d'électricité est à 2 €.

Mme VAILLANT.- Il faut veiller aussi, pour une question de sécurité et que n'importe qui ne puisse pas aller sur ces bornes, à avoir cette petite carte magnétique pour déverrouiller la borne.

M. LISNARD.- Pour récapituler, aujourd'hui on met en place ces bornes, on bénéficie des subventions. On doit mettre en place ces bornes, de toute façon. On aurait pu aussi imaginer, d'un point de vue philosophique, j'y serais plus favorable, que ce ne soit pas le contribuable qui paie ces bornes par les collectivités et par l'ADEME, mais que ce soit le fournisseur d'électricité qui paie. Un volontarisme va être accentué par la loi de transition énergétique votée récemment par le Parlement. Mais, à titre personnel, d'un point de vue philosophique, j'en conteste le principe. Je pense que l'on déresponsabilise et on infantilise un peu plus la société. Et, surtout, c'est à EDF, qui encaisse, de payer. Ceci étant, le cadre législatif est ce qu'il est. C'est une bonne nouvelle que d'avoir une approche volontariste pour développer les énergies renouvelables, et donc de bénéficier au maximum des subventions que l'on peut obtenir dans le cadre du Plan Climat-Energie Territorial.

S'il n'y a pas de question, nous passons au vote.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

10.- Plan Climat-Energie Territorial - Convention constitutive de groupement de commandes pour la mise en œuvre de l'action commune « Optimiser la logistique urbaine à l'échelle de l'Ouest 06 »

M. Bernard BROCHAND, Président, donne la parole à M. David LISNARD, 4^{ème} Vice-Président

M. LISNARD.- Nous proposons une bonne démarche qui consiste, là aussi, à unir les moyens de Cannes, Grasse, Antibes, communes et communautés d'agglomération, en termes de logistique urbaine. C'est une démarche très importante à mes yeux. A tel point que la Ville de Cannes vient de se doter d'un service de logistique urbaine. Il n'y a pas de création de poste de fonctionnaire, mais ce service regroupe, sous l'autorité du directeur de la police municipale, la gestion des transports « derniers kilomètres de livraison », connexion au Centre de vidéo-protection urbaine, régulation des flux électroniques. La logistique urbaine est un vrai défi pour toutes les agglomérations.

Dans un souci d'accompagnement méthodologique et de bonne expertise, pour que l'on raisonne à l'échelle de la grande agglomération Cannes-Grasse-Antibes, il vous est proposé, mes chers collègues, d'autoriser la Communauté d'agglomération à participer à la convention constitutive du groupement de commandes pour la mise en œuvre de l'action commune « Optimiser la logistique urbaine à l'échelle de l'Ouest des Alpes-Maritimes », dans les conditions précisées dans la délibération et la convention W5 jointe.

Y a-t-il des questions ? Nous passons au vote.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

11.- Plan de Gestion des Risques d'Inondation (P.G.R.I.) du Bassin Rhône-Méditerranée - Avis de la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins

M. Bernard BROCHAND, Président, donne la parole à M. David LISNARD, 4^{ème} Vice-Président

M. LISNARD.- Une Directive Inondation du Parlement Européen a été transposée en droit français par la fameuse loi Grenelle II du 12 juillet 2010, qui prévoit d'améliorer l'évaluation et la gestion des risques d'inondation, dans un souci de protection des biens et des personnes. Malheureusement, parfois l'actualité nous rappelle la dangerosité et le caractère dramatique que peuvent revêtir certaines inondations lorsque le milieu naturel a été fortement modifié par la construction. A travers le Plan de Gestion des Risques d'Inondation, il y a la volonté pertinente de raisonner à l'échelle du bassin Rhône-Méditerranée qui a préfiguré la concession des agences de l'eau et tout ce qui s'ensuit.

Nous avons reçu récemment un porté à connaissance de la Préfecture qui pose des vraies difficultés dans les communes car, pour les communes littorales, ce porté à connaissance a une valeur normative sur le plan urbanistique et extrêmement maximaliste. Il remet en cause l'édification de bâtiments. Par exemple toute la presqu'île Croisette est concernée.

Il vous est demandé de nous aider à ce que le travail d'élaboration de ce Plan de Gestion des Risques d'Inondation fasse preuve de plus de bon sens et colle plus à la réalité de notre territoire. Les documents qui nous ont été soumis, aussi bien aux communes qu'à la Communauté d'agglomération, relèvent beaucoup d'incohérences, en particulier le volet « Inondation » et le volet « Risques de submersion marine ». Il y a des approximations de méthode, de mode de calcul qui peuvent avoir des impacts très lourds sur la constructibilité de certains édifices et nous obliger à surélever encore plus les édifices. Il faut, bien sûr, préserver et protéger ce qui doit l'être et se protéger du risque, mais on n'est pas obligé d'être maximaliste et de retenir de mauvais scénarii.

Je vous donne quelques exemples, et vous avez certainement lu la délibération qui est très complète. Page 441, dans le document préparatoire qui s'impose à nous, dans la partie « Territoires à Risques importants d'Inondation », figure celui de Nice-Cannes-Mandelieu où il y a un périmètre qui s'arrête aux lignes du Département. Or, on sait très bien que l'eau ne respecte pas nos limites administratives. Il faut absolument que l'on raisonne en bassin versant et à l'échelle territoriale la plus pertinente. Un autre exemple en matière de submersion marine : la valeur technique des données pose question. Les études de submersion marine ont été élaborées sur la base des niveaux marins relatifs à la Ville de Sète. Aujourd'hui, je pense que l'on doit avoir une approche topologique beaucoup plus proche de la réalité de notre territoire et de notre baie. Nous avons un document qui est à la fois très contraignant, parfois très généraliste et qui, sur certaines problématiques d'eaux de ruissellement, s'arrête aux limites administratives du Département. C'est quelque chose qui a le mérite d'exister, qui a la grande contrainte d'exister, et qui s'impose en matière d'urbanisme.

Il vous est suggéré, au vu de ces nombreuses incohérences relevées, de l'approximation des méthodes de calcul utilisées, et des conséquences lourdes qu'aurait cette démarche, d'émettre un avis défavorable sur le projet de P.G.R.I. tel qu'il a été soumis à la consultation par le Préfet Coordonnateur du Bassin Rhône-Méditerranée, et de demander des études complémentaires qui collent à la réalité de notre baie et de nos bassins versants. De plus, je pense que nous avons quasiment toutes les études et tous les outils à fournir.

M. BROCHAND.- Parfois, on est très surpris parce qu'il y a des différences de hauteur. Aujourd'hui, les hauteurs de submersion marine sont de l'ordre de 2,40 mètres, c'est-à-dire qu'il n'y a plus aucune rivière qui peut sortir et aller dans la mer. On peut se poser des questions. Ils ne sont pas sûrs que ce soit 2,40 mètres, ce peut être 1,20 mètre. Donc, il est très difficile de pouvoir répondre.

M. LISNARD.- C'est tellement maximaliste que cela rend impossible toute action. Imaginez la possibilité à partir de 2,40 mètres. Cela n'a aucun sens. C'est absurde. A force d'ouvrir le parapluie, on ne peut pas faire les digues.

Il y a aussi de vraies incohérences, notamment à la page 3 de la délibération, sur le volume 2, dans le T.R.I. de Nice-Cannes-Mandelieu, page 429, le tableau des populations pour les débordements de cours d'eau indique que moins de personnes sont exposées pour le scénario extrême que pour le scénario moyen. Il y a d'énormes incohérences. Je pense qu'il ne faut pas les accepter.

S'il n'y a pas de question, nous passons au vote.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

M. VASSEROT quitte la séance sans laisser de procuration.

12.- Actualisation du tableau des effectifs de la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins

M. Bernard BROCHAND, Président, donne la parole à M. Georges BOTELLA, 3^{ème} Vice-Président

M. BOTELLA.- Mes chers collègues, bonjour. Merci au Vice-Président en charge du Budget d'avoir été aussi éloquent et d'avoir pu tenir la durée pour toutes ces délibérations.

Par cette délibération, il est nécessaire d'actualiser le tableau des effectifs de la C.A.P.L. au regard des modifications engendrées par les mouvements de personnel, à savoir, d'une part, le transfert au 1^{er} janvier 2015 de personnels au profit du Syndicat UNIVALOM suite à l'adhésion de la C.A.P.L. à ce syndicat pour le territoire des Communes du Cannet, Mandelieu-La Napoule, Mougins et Théoule-sur-Mer, concernant notamment la compétence optionnelle à la carte pour la réalisation et la gestion des déchetteries ; d'autre part, le transfert au 1^{er} juillet 2015 de personnels suite à la reconnaissance de l'intérêt communautaire pour les actions de Développement Economique « Accompagnement à l'emploi » et à l'issue des conventions de mandat de gestion provisoire conclues entre la C.A.P.L. et les communes membres concernées, ainsi qu'enfin, l'évolution statutaire des personnels de la C.A.P.L. dans le cadre des C.A.P.

En conséquence, le Conseil Communautaire est appelé à autoriser les modifications effectuées dans les tableaux des effectifs de la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins, suite notamment à ces transferts de personnels inhérents à des transferts de compétences, ainsi qu'à approuver ces tableaux à jour au 13 avril 2015, que vous avez dans votre projet de délibération, et à décider que les dépenses afférentes seront imputées au budget de l'exercice en cours, en section de fonctionnement, au chapitre 012.

Y a-t-il des questions concernant cette délibération ? Je la mets aux voix.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

13.- Indemnité forfaitaire de déplacements intra-muros

M. Bernard BROCHAND, Président, donne la parole à M. Georges BOTELLA, 3^{ème} Vice-Président

M. BOTELLA.- Par cette délibération, certains agents de la C.A.P.L. sont amenés à effectuer des déplacements à l'intérieur du territoire communautaire. Ce sont essentiellement les agents de la Politique de la Ville. A ce titre, ils pourront bénéficier soit de l'indemnité classique basée sur le tarif mis en place par le service régulier de transport public de voyageurs (en cas de déplacements temporaires) ou sur l'abonnement le moins cher de transport en commun le mieux adapté (en cas de déplacements fréquents), soit, en cas d'utilisation dûment autorisée d'un véhicule personnel à plus de 80 %, et assuré, du versement d'une indemnité forfaitaire d'un montant annuel de 210 € qui sera réactualisé en cas de revalorisation par l'Etat.

En conséquence, le Conseil Communautaire est appelé à approuver les modalités de mise en œuvre et les conditions de remboursement édictées ci-dessus, et à décider que les dépenses relatives à ces différents frais seront prévues au budget de l'exercice en cours et seront imputées en section de fonctionnement, au chapitre 012.

Y a-t-il des questions ? S'il n'y en a pas, nous allons procéder au vote.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

14.- Désignation du Directeur de la Régie PALM BUS sur proposition du Président de la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins

M. Bernard BROCHAND, Président, donne la parole à M. Richard GALY, 1^{er} Vice-Président

M. GALY.- La Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins a souhaité recruter une personne à temps complet au poste de Directeur de la Régie PALM BUS, tout en conservant M. Christophe ULIVIERI au poste de Directeur communautaire du Pôle Déplacements/Voirie. M. ULIVIERI avait accepté, en 2014, au-delà des fonctions de Directeur du Pôle, d'assumer les fonctions, provisoirement en tout cas, de Directeur de la Régie. Considérant le développement de l'activité des transports au sein de la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins, je vous propose de nommer maintenant quelqu'un à temps plein sur ce poste. Il est proposé M. Frédéric MARANDON au poste de Directeur de la Régie, à compter du 1^{er} mai 2015. Il a d'ailleurs lui-même rejoint notre structure en septembre 2014.

Je voudrais d'ailleurs remercier, si vous me le permettez, Christophe ULIVIERI, de tout le travail qu'il a accompli depuis l'année dernière, au moment où nous étions dans la création de la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins. Il fallait mettre en place, reprendre l'existant de la Régie, organiser de façon nouvelle notre fonctionnement au sein de PALM BUS en particulier. Il a fait un très gros travail, et je le remercie très officiellement.

J'espère que vous acceptez maintenant de nommer quelqu'un à temps complet sur ce poste : M. Frédéric MARANDON.

M. CARRETERO.- Le Cannet n'est pas favorable à cette délibération, sans avoir de considération particulière sur la personne, mais en raison de la dépense conséquente qu'elle va générer sur un poste budgétaire déjà en nette augmentation. La masse salariale de la Régie des transports a subi une hausse de 9 % en une année, ce qui représente un coût supplémentaire de 1,4 M€.

La fonction de Directeur est actuellement occupée par un cadre A du début de la grille. Son remplacement par un administrateur hors classe va augmenter de façon significative le budget du personnel de la Régie des transports. Aucun poste de ce niveau n'est actuellement pourvu dans toutes les directions de la C.A.P.L., me semble-t-il. Dans un contexte économique que l'on connaît particulièrement tendu, qui frappe toutes les communes et les intercommunalités, le recrutement d'un administrateur au plus haut grade de la Fonction Publique Territoriale, en raison du coût que cela va générer, ne nous apparaît ni nécessaire ni opportun.

M. GALY.- En réalité, ce sera à budget constant parce que, en fait, une autre personne occupait des fonctions au sein même de PALM BUS l'année dernière, et n'a pas été remplacée. Elle était d'ailleurs payée sur 14 mois. M. MARANDON étant payé sur 12 mois, c'est à budget constant que nous transférons les charges. M. MARANDON remplace une autre personne qui n'est plus maintenant dans les services. Outre le fait que Christophe ULIVIERI s'occupait de la Régie, de manière à avoir un œil sur la transmission de ce fonctionnement, en réalité une personne en remplace une autre, à budget constant.

M. LISNARD.- Pour la partie financière, que les choses soient claires : l'augmentation des charges de personnel que vous évoquez est de 9 % parce que l'on a augmenté l'offre de transport de 36 %. Quand on augmente l'offre, soit il y a plus de chauffeurs, soit ils travaillent plus longtemps, et donc il n'y a pas une augmentation des charges à périmètre constant. Il y a une optimisation du travail qui est faite. C'est un secteur difficile. Je peux vous assurer que nous serons extrêmement rigoureux. Je serai le premier à regarder qu'il n'y ait pas de dérives ; ce n'est pas du tout le cas. Lorsque l'on crée un service ou qu'on l'augmente, il y a des charges, mais elles augmentent moins vite que l'offre. C'est positif.

Ce qui vient d'être évoqué révèle que l'on propose en remplacement une personne dont la compétence et la maîtrise de ces métiers sont une évidence aussi bien au vu de son CV que de son travail.

M. GALY.- Avec cette réponse, est-ce que nous pouvons passer au vote ?

La délibération est adoptée à la majorité des suffrages exprimés (Abstention : Mme DESENS et M. DESENS ; Contre : Mme TABAROT, Mme BALDEN, M. PIGRENET, M. GARRIS, M. ALENDA, Mme DI BARI, Mme ROMIUM, M. CARRETERO, Mme BARASCUD, M. FARINELLI et M. DI MAURO).

15.- Nouvelle ligne PALM 9 - Avenue de Vallauris - Convention entre la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis et la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins

M. Bernard BROCHAND, Président, donne la parole à M. Richard GALY, 1^{er} Vice-Président

M. GALY.- Soucieuses de répondre aux attentes des usagers du secteur, la C.A.P.L. et la C.A.S.A. souhaitent proposer de transformer la ligne PALM BUS 9, jusqu'alors une ligne à la demande, en ligne régulière. Cette ligne devient donc une ligne régulière qui effectue ses services sur l'ensemble des secteurs du Col Saint-Antoine, depuis l'arrêt Fournas à Vallauris, sur le territoire de la C.A.S.A., jusqu'à la Gare S.N.C.F. de Cannes sur le territoire de la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins, avec un véhicule de type minibus 20 places adapté à la fréquentation et aux voies. Cette transformation est matérialisée par une convention où la répartition des coûts est établie de la manière suivante, au prorata des kilomètres parcourus sur la C.A.S.A. et sur les Pays de Lérins : 37,41 % du coût sur la C.A.S.A., et 62,59 % du coût sur les Pays de Lérins. Soit, pour la C.A.S.A., 101 276 € TTC et, pour les Pays de Lérins, 169 437 € TTC. Je vous invite donc à bien vouloir adopter cette mesure. M. le Maire de Cannes, en rendant cette ligne qui était à la demande de manière permanente, mais aussi en prolongeant la distance qui va beaucoup plus loin sur Vallauris, ce qui nous amène aussi de la clientèle sur les Pays de Lérins, nous répondons ainsi à un souhait que vous aviez.

M. LISNARD.- Merci de le rappeler, cher Richard. C'est effectivement l'aboutissement de demandes et de combats réitérés après que cette ligne, qui dépendait de la Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis, ait été supprimée. La Ville de Vallauris n'était plus desservie. Grâce au Maire de Cannes de l'époque, un service à la demande avait été instauré en urgence. Mais, ce n'était pas un service de ligne directe. Or, nous sommes dans une avenue à enjeux pour les riverains, mais également pour la liaison intercommunale, avec quelques immeubles dans le bas de l'avenue et quelques unités fortement habitées en particulier par des personnes âgées. Il y a même un foyer-logement qui dépend du C.C.A.S. de la Ville de Cannes qui est sur l'avenue de Vallauris. Des personnes âgées, parfois à revenu modeste, sont privées ainsi de tous moyens pour rejoindre le centre-ville. J'en avais fait un combat dans le cadre de mon projet de mandat municipal et je suis très heureux que l'on aboutisse aujourd'hui et que la C.A.P.L. nous permette de rétablir une ligne de desserte directe de l'avenue de Vallauris, tout en étant dans une logique de cohérence territoriale intercommunale et économique. C'est une très bonne nouvelle pour les usagers, dont nous pouvons nous réjouir.

M. CARRETERO.- Le Cannet votera cette délibération qui répond aux attentes des usagers de ce secteur. Nous souhaiterions que le développement du réseau puisse être étendu aux quartiers du Mont Joli et de l'Aubarède situés au Cannet, à la limite de Mougins. Il nous semble légitime que les Cannetans de ces quartiers puissent bénéficier d'un meilleur service, en ce qui concerne en tout cas la fréquence. C'est ce qui nous est demandé régulièrement.

M. GALY.- Je pense que ce sont des sujets qu'il faut que nous abordions maintenant avec Mme le Maire du Cannet. Il y a celui-là, le BHNS, etc. C'est la raison pour laquelle nous avons demandé ce rendez-vous. Nous souhaiterions répondre aux attentes de la Ville du Cannet. Nous le ferons avec plaisir, tout en restant raisonnables dans les dépenses budgétaires. Ceci dit, sur la ligne 9, est-ce que tout le monde est d'accord ?

La délibération est adoptée à l'unanimité.

M. BROCHAND.- Merci beaucoup d'avoir pu venir à cette séance. En tout cas, c'était une séance très importante, en particulier concernant le Budget 2015 qui prépare la suite et, comme vous l'avez dit, nous allons faire là aussi des prévisions sur les 4 ans à venir qui vous permettront de mieux apprécier comment nous allons gérer cette intercommunalité.

La séance est levée à 17h30.