



CONSEIL MUNICIPAL

du 20 juin 2019

Compte Rendu (CR 2019-DG-77)

L'an deux mille dix-neuf, le vingt juin, à *vingt heures*, le Conseil Municipal de la commune de DONGES s'est réuni en session ordinaire, au lieu habituel de ses séances, après convocation légale en date du douze juin deux mille dix-neuf, sous la présidence de Monsieur François CHENEAU, Maire.

Nombre de conseillers en exercice : 29

Etaient présents : 22

Messieurs CHENEAU François – OUISSE Louis – Madame SALMON Sandrine – Monsieur KLEIN Rémy – Madame PICOT Marie-Andrée – Messieurs ROULET Jean-Paul – RIAUD Didier (*jusqu'à la délibération N° 2*) – Mesdames OLIVEIRA Angélique (*jusqu'à la délibération N° 1*) – LECAMP Yveline – DELALANDE Claire – Messieurs GIRARDEAU Alain – HAUGOU Thomas — Madame DANDEC Brigitte – Monsieur FROCRAIN Frédéric – Madame ARDEOIS Martine – Messieurs NICOLLET Jean-Marc – BAUDICHAUD Ghislain — Madame HAURAY Jeanne — Monsieur CHAZAL Alain – Madame MORICLET Claudine – Monsieur DELALANDE Mikaël – Madame MISIN Christine.

Etaient excusés avec pouvoirs : 6

Monsieur PONTACQ Patrick (procuration à Monsieur HAUGOU Thomas)
Monsieur LEROUX Jean-Pierre (procuration à Madame PICOT Marie-Andrée)
Madame POTEREAU Laury (procuration à Monsieur GIRARDEAU Alain)
Monsieur SALIOT Rémi (procuration à Monsieur FROCRAIN Frédéric)
Monsieur LETERRIER Philippe (procuration à Madame HAURAY Jeanne)
Madame ALBERT Viviane (procuration à Madame MORICLET Claudine)
Monsieur RIAUD Didier (procuration à Madame LECAMP Yveline) *à partir de la délibération N° 3*
Madame OLIVEIRA Angélique (procuration à Madame ARDEOIS Martine) *à partir de la délibération N° 2*

Etait excusée : 1

Madame COICADAIN Cécile

Secrétaire de séance : Monsieur GIRARDEAU Alain.

Le Maire

Vous n'avez pas eu le projet de compte rendu du dernier conseil municipal qui n'a pas fini d'être transcrit par le Secrétariat Général, donc il sera soumis à votre approbation au prochain conseil municipal fin septembre.

Nous allons passer à l'ordre du jour. Pour le premier point, nous allons d'abord accueillir Monsieur Yann DUFOUR, qui est à côté de moi, et qui est le Directeur des transports et de la mobilité au sein de la CARENE. Monsieur DUFOUR est venu, et je l'en remercie, pour nous présenter le PDU, le Plan de Déplacements Urbains arrêté. Donc, « arrêté » cela veut dire qu'il est soumis à consultation. Il concerne le territoire de la CARENE. Le nouveau Plan de Déplacements Urbains, lorsqu'il sera définitivement approuvé, se substituera à celui qui avait été approuvé lors du mandat précédent. Je vais céder la parole tout de suite à Monsieur DUFOUR qui va nous faire cette présentation de ce document qui est soumis à notre avis ce soir.

Monsieur Yann DUFOUR (CARENE)

Merci Monsieur le Maire.

Je vais vous présenter les grands enjeux du Plan de Déplacements Urbains, tel qu'il a été présenté au Conseil Communautaire du mois d'avril, puisque la commune de Donges, comme l'ensemble des communes de la CARENE, le Département, la Région, et l'Etat, peuvent donner leur avis sur ce Plan de Déplacements Urbains, qui précédera une enquête publique qui se tiendra au mois d'août prochain, pour lequel l'ensemble des habitants pourront aussi s'exprimer avant l'approbation définitive d'ici la fin de l'année.

Il y a trois grands temps dans la présentation. La démarche, le retour sur la stratégie et les grands objectifs du Plan de Déplacements Urbains, et le plan d'action qui est la partie la plus concrète.

Sur la démarche, le Plan de Déplacements Urbains, c'est un plan, un programme – un programme de plus vous allez me dire – mais qui s'inscrit dans un projet de territoire autour du Plan Local d'Urbanisme intercommunal, celui qui va vous être présenté tout à l'heure, du Plan Climat Air Energie Territorial relatif à l'environnement, le Programme Local de l'Habitat, et le Schéma d'Accueil des Entreprises. En fait, ce sont les cinq grands plans programmatiques de l'agglomération de la CARENE, qui forment le projet de territoire et le projet de l'agglomération, en fonction de ces différentes composantes. Aujourd'hui, les élus de la CARENE ont l'opportunité de conduire concomitamment l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal, du Plan de Déplacements Urbains et du PCAET. Cela, pour garantir aussi une parfaite cohérence, le PDU en charge des mobilités, le PLUi sur l'aménagement et sur la construction, et le PCAET sur les enjeux environnementaux, d'air, d'énergie et de climat. Je vais rapidement rappeler que le Plan de Déplacements Urbains doit également s'inscrire dans les plans qu'on appelle « supra », d'une part le SRADDET, qui est le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des territoires, qui est réalisé par la Région, qui est cours d'élaboration par le Conseil Régional des Pays de la Loire, et dont l'élaboration a été repoussée suite à l'abandon du transfert de l'aéroport de Notre Dame des Landes. Deuxièmement, le SCOT, Schéma de Cohérence Territoriale de la métropole Nantes-Saint Nazaire, qui définit les grands principes d'urbanisation et de mobilité. Donc, le PDU, comme le PLUi, doivent être compatibles avec le SCOT et le SRADDET.

Sur le Plan de Déplacements Urbains, c'est aussi un exercice un peu obligatoire, avec des thématiques qui sont prévues par la Loi, avec trois enjeux forts : l'accès pour tous à la mobilité, donc des enjeux de cohésion urbaine et sociale, des enjeux de qualité de cadre de vie, de santé et d'environnement. C'est-à-dire garantir une qualité de l'air, notamment une fluidité des circulations, et apporter des éléments sur l'offre de mobilité, tant en matière d'aménagements que de services. Le code des transports prévoit que le PDU traite onze thèmes qui sont ceux qui sont mentionnés à droite : non seulement l'urbanisme et les déplacements, les transports collectifs, la marche et le vélo, le stationnement, l'usage du réseau de voirie, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, la logistique et les flux industriels, la tarification et la billettique intégrée, la sécurité des déplacements, la diminution du trafic automobile, les infrastructures pour véhicules électriques, et le management de la mobilité. L'ensemble de ces thèmes doivent être abordés et traités par le Plan de Déplacements Urbains.

En matière de PDU de la CARENE, de l'agglomération, la stratégie a été établie à partir de 2015, la révision du Plan de Déplacements Urbains, sur la base d'un diagnostic qui a été établi en étroite relation avec l'Agence d'Urbanisme. La stratégie se déploie sur cinq axes, qui ont été identifiés comme prioritaires : d'une part, renforcer l'attractivité du territoire, puisque la mobilité c'est aussi un moyen d'accéder au territoire et de concourir aux échanges économiques, très important pour notre industrie qui est, je dirais, relativement mondialisée. Deuxièmement, garantir le territoire du ¼ d'heure, donc plutôt pour les déplacements de la vie quotidienne. Globalement, sur l'agglomération, on a le privilège d'avoir des temps de parcours assez courts, par exemple, par rapport à d'autres métropoles, des métropoles comme Nantes ou la région parisienne. C'est un atout qu'il s'agit de conforter. Troisième axe, accélérer le changement de comportement pour aller vers des pratiques plus vertueuses, et pour des modes de déplacements plus écologiques, soit avec du report modal soit avec une meilleure utilisation des infrastructures et des services, par exemple le covoiturage. Quatrième axe, enclencher les coopérations, parce que la CARENE n'est pas seule, n'est pas isolée, même si au niveau de la CARENE, on peut considérer qu'il y a déjà des coopérations entre les communes, mais des coopérations qui doivent avoir lieu avec les territoires voisins, Cap Atlantique, Communauté de communes de Pontchâteau, Sud Loire, Nantes Métropoles, la Région, le Département, puisque le bassin de vie dépasse largement le territoire de la CARENE et les périmètres d'intervention des collectivités sont plus larges, notamment sur les transports ferroviaires, le rôle de la Région est essentiel. Et enfin, adopter une posture d'innovation et d'expérimentation, d'être capable d'évoluer et de pouvoir être à la pointe sur différents éléments, et être capable de tester des choses nouvelles, parce que parfois on peut avoir peur de nouvelles initiatives, donc ne pas avoir peur de faire des tests.

Le Plan de Déplacements Urbains de la CARENE, c'est n'est pas un Plan de Déplacements qui a été réalisé par un bureau d'étude et qui le décline sur tous les territoires. Il a été réalisé en interne, rédigé par la CARENE avec l'appui fort de l'Agence d'Urbanisme, en concertation également avec les communes, au travers de différentes instances. Le Plan de Déplacements Urbains se veut vraiment de révéler les spécificités de l'agglomération. Donc, avec une situation, quelque part, je dirais de Finistère, dans le sens où l'agglomération se retrouve sur la presqu'île de Guérande, avec une nécessité de connexion avec la métropole nantaise, qui est quand même l'un des poumons en lien avec l'agglomération, sur l'inter région sur le Grand Ouest, sur la France et l'Europe. Deuxième spécificité, c'est qu'on a des zones économiques concentrées, comme sur le secteur de Donges, mais dans toute la zone industrielle ou portuaire, qui va de Saint Nazaire-Montoir à Donges, et de grandes zones d'emplois que sont Brais ou la Cité Sanitaire, ou des éléments de dynamique industrielle à accompagner. Enfin, l'une des particularités aussi, c'est qu'on a une offre touristique à mettre en valeur, notamment sur la partie balnéaire, mais aussi en Brière, et la

question des mobilités y contribue. Autre spécificité, le bassin de vie est assez différent entre le centre de Saint Nazaire, la zone littorale ou des zones industrielles ou des zones d'habitats. Il faut prendre en compte également la présence de population à mobilité contrainte, notamment les scolaires, les personnes âgées ou les personnes en insertion professionnelle. Donc, des contraintes assez particulières de l'agglomération.

En matière d'objectifs, puisque l'élément, je dirais un peu phare du Plan de Déplacements Urbains, c'est de réduire la part modale de l'automobile. Tout le monde connaît aussi la configuration urbaine de notre territoire, par exemple à Donges, avec une obligation de prendre sa voiture. On a l'impression que la voiture est absolument indispensable. Une enquête ménages, réalisée à l'échelle de la Loire Atlantique, mais avec des chiffres sur la CARENE, a mis en évidence qu'en 2015, 71 % des déplacements de toute nature étaient réalisés en automobile. L'objectif de la CARENE, qui a été défini par le Conseil Communautaire, c'est de réduire cette part modale de la voiture, de 71 % à 63 % d'ici 2030. Comment ? En prenant en compte le fait que même dans les déplacements de très courte distance, la part de la voiture est prépondérante. Pour les déplacements, par exemple, inférieurs à 3 km, la voiture représente 55 % des déplacements et les modes doux, marche à pied, vélo, 40 %. L'objectif, pour ces déplacements principalement de courte distance, c'est d'avoir un transfert modal assez fort au profit de la marche à pied et du vélo, ce n'est pas de supprimer complètement la voiture, mais de mettre l'accent le plus fort sur ces déplacements de courte distance, avec des aménagements d'espaces publics, des requalifications de voirie, qui permettent de marcher ou de faire du vélo de manière plus naturelle. Il ne s'agit pas du tout, je le répète, de bannir la voiture, mais de la laisser à sa place pour des déplacements de plus longue distance, où là, les cheminements piétons ne sont pas du tout possible, et qui resteraient quand même majoritaires. Il s'agissait de pouvoir avoir un objectif à la fois ambitieux, mais aussi réaliste.

Sur le plan d'actions, le Plan de Déplacements Urbains ce sont des grands objectifs, mais aussi un plan d'actions avec des éléments plus opérationnels. Il se déroule autour de trois axes, quinze orientations et quarante actions. Je ne vais pas rentrer dans le détail de l'ensemble des actions, mais je vais vous présenter la structure du plan d'actions et notamment les grands axes. Un premier axe qui correspond aux grands déplacements entre la CARENE et la connexion avec le grand territoire national et international. Il s'agit de se raccorder finalement, notamment pour notre économie et pour le tourisme, aux grands itinéraires, ferroviaires, aux grands aéroports, aux grands itinéraires routiers. Avec quatre objectifs collatéraux : un meilleur raccordement à la Bretagne, faciliter l'accès ferroviaire aux aéroports et à Paris, se connecter au corridor transeuropéen de fret ferroviaire, notamment pour développer le fret ferroviaire pour le port Nantes-Saint Nazaire, puis une connexion routière à l'autoroute des estuaires entre Rennes et la Roche sur Yon. Aujourd'hui, on est obligé de passer par Nantes dont le réseau viaire est saturé et pour lequel on pourrait imaginer des meilleures connexions. Donc cela, c'est la première échelle territoriale pour les grandes connexions à la France, à l'Europe, au reste du monde. Deuxième échelle, c'est l'échelle de la métropole, plutôt du bassin de vie, le grand bassin de vie, la métropole Nantes-Saint Nazaire, Cap Atlantique, la Communauté de communes de Pontchâteau, Sud Loire, afin de permettre des meilleures connexions, notamment en matière d'offres de services pour plus de facilité de déplacements à l'intérieur de ce bassin de vie, pour lequel on travaille aussi en coopération avec d'autres acteurs. Troisième échelle territoriale, c'est à l'intérieur de l'agglomération des dix communes de la CARENE, apporter des solutions de mobilités internes à l'agglomération.

Pour mettre en œuvre ce Plan de Déplacements Urbains, il y a quelques éléments clés de réussite du projet. A la fois se doter d'outils facilitant l'usage du bouquet de mobilité, c'est à dire la voiture, c'est très facile, parce qu'elle répond à tous les types de déplacements. Quand on part sur un report modal, on pense en premier lieu par

exemple au bus, mais le bus ne répond pas à l'ensemble des déplacements, c'est pour cela qu'on parle de bouquet de mobilité. En fonction du type de déplacement, si on veut éviter de systématiser la voiture, il faut apporter différentes offres, entre le bus, le train, le vélo, éventuellement du covoiturage, de l'auto partage, ou d'autres systèmes. C'est à dire qu'en fonction de chaque déplacement, on peut imaginer un mode de déplacement différent. C'est ce qu'on appelle le bouquet de mobilité. Deuxièmement, observer, innover, expérimenter, évaluer, être dans une logique aussi évolutive et d'expérimentation. Troisième clé de réussite, adapter les modes de gouvernance, notamment avec une plus forte coopération entre l'agglomération et les communes, puisque chacun a ses propres compétences.

Par rapport aux éléments clé du plan d'actions, on ne va pas vous présenter ce soir les trente actions du plan d'actions, mais quelques éléments les plus emblématiques de la CARENE. En premier lieu, le développement du vélo, notamment en matière d'aménagement, une plus grande coopération CARENE-communes, pour mettre en place une compétence vélo, puisqu'aujourd'hui la compétence sur la voirie relève des communes pour l'essentiel. La CARENE est en train d'élaborer un dispositif d'accompagnement financier beaucoup plus fort en faveur des communes pour pouvoir mettre en œuvre des aménagements et des itinéraires vélo sécurisés, qui est une attente des habitants. On peut imaginer, pour développer le vélo, notamment sur les voiries communales, soit des itinéraires vélos complètement sécurisés, mais aussi dans les parties les plus denses des centres villes, des centres bourgs, un partage d'espace public ou une réduction des vitesses sous forme de zones 30 ou d'espaces partagés qui se développent de plus en plus en fonction de la configuration des communes. Voilà, en matière de vélos, un pan sur l'aménagement et un pan sur les services, par exemple avec vélycéo qui a été mis en place en 2017. Aujourd'hui, c'est plus de 1000 vélos en location longue durée, avec une nouvelle fois, cet été, une saturation du service, donc cela correspond à un besoin. L'idée c'est de continuer à le développer en déployant les points de location, aujourd'hui il n'y a qu'un seul point de location à Saint Nazaire, des points de location qui peuvent être soit pérennes soit temporaires en fonction des différents secteurs de l'agglomération et aussi des temporalités, notamment l'été. Il y a des sites touristiques, comme Rezé ou Pornichet, qui ont des besoins spécifiques. Au-delà des services type vélycéo, il y a aussi de développer le stationnement vélo avec la généralisation d'arceaux vélo qui permettent aussi de sécuriser et de ne pas se faire voler son vélo.

Sur le transport public, il y a un certain nombre d'actions clés. La création d'une deuxième ligne de bus à haut niveau de service, un petit peu à l'image d' helYce, pour desservir la partie la plus dense de l'agglomération, qui viendrait conforter le réseau de transports publics et conforter l'offre globale qui concerne aussi l'ensemble de l'agglomération, puisque les différentes autres lignes du réseau auront vocation à être mieux maillées avec cette deuxième ligne de bus à haut niveau de service. L'étude de faisabilité, et donc le tracé, va être étudiée au deuxième semestre 2019. Il y a des adaptations aussi, notamment sur la partie de Saint Nazaire, où il y a une différence d'offres entre la période scolaire et la période de vacances scolaires. Sur Donges, avec les Ty'bus, on a le même niveau d'offres en période scolaire et en période non scolaire. Sur les Ty'bus, il y a aussi des questions de renforcement d'offres et aussi de renforcement de la capacité des matériels roulants, puisqu'à certaines heures on arrive à des saturations. Aujourd'hui, les Ty'bus, par exemple sur Donges, on a l'obligation de mettre sa ceinture, c'est-à-dire qu'on ne peut pas avoir de voyageurs debout. Progressivement, les véhicules vont évoluer pour pouvoir accepter plus de voyageurs et mieux s'adapter aux évolutions de la fréquentation, en plus des renforcements de fréquence et aussi des contraintes particulières d'offres en période estivale dans le secteur plutôt balnéaire Pornichet, Saint Marc, où la population quintuple pendant l'été, donc les besoins de déplacements évoluent aussi.

Sur l'accompagnement du changement, il faut se donner aussi les moyens humains pour susciter le changement de comportement. Il y a des animateurs du tri qui ont été mis en place en 2005 au moment de la mise en place de la collecte sélective. L'idée c'est d'avoir une même logique en matière de mobilité, en mettant en place des animateurs ou des ambassadeurs de la mobilité qui pourraient intervenir auprès des actifs, auprès des scolaires, notamment dans les écoles, auprès des étudiants ou des personnes en recherche d'emploi, en fonction des cibles qui seront retenues. Donc, accompagner le changement de comportement et communiquer davantage.

Sur la question des grandes infrastructures, sur les enjeux de mieux connecter la CARENE au reste du territoire, avec à la fois des enjeux de renforcer l'offre métropolitaine, ce sont les TER entre Nantes, Saint Nazaire et le Croisic. Le cadencement a été mis en place, c'est un cadre qui permet d'améliorer l'offre, mais aujourd'hui il faut qu'il y ait aussi plus de trains. Le cadencement ce n'est qu'une organisation des trains. Améliorer les connexions avec la Bretagne, dans le cas notamment de projets qui sont portés par l'Etat, la Région Bretagne et la Région Pays de la Loire, d'amélioration de la ligne entre Rennes et Redon, donc de pouvoir imaginer à terme des relations directes entre la Presqu'île et Rennes. Renforcer les liaisons vers Paris, pérenniser les TGV directs ou améliorer les connexions à Nantes. Faciliter l'accès aux aéroports, notamment aux aéroports parisiens mais aussi à l'aéroport Nantes Atlantique. Relier les sites portuaires et aéroportuaires au corridor de frets européens. En fait, la CARENE n'a pas d'action directe là-dessus. Au niveau du Plan de Déplacements Urbains, la contribution de la CARENE viendra alimenter le SRADDET qui est le document cadre élaboré par la Région. On est plutôt dans du lobbying quelque part ou plutôt dans de l'influence auprès de nos grands partenaires que sont le Département, la Région et l'Etat.

En matière de volet routier, le raccordement à l'autoroute des estuaires, aujourd'hui l'autoroute Rennes/Redon est quasiment terminé et mise en deux fois deux voies. Donc, mieux connecter Redon au territoire de la CARENE, mieux connecter entre Pornic et la Roche sur Yon, Challans aussi. Optimiser les liaisons routières métropolitaines, donc renforcer la sécurité et la qualité de service sur la RN 171 et la RN 165 notamment. Renforcer l'offre de service régionale par car, entre Saint Nazaire-Guérande, Saint Nazaire-Pontchâteau, et Saint Nazaire-Saint Brévin, vers les pôles voisins. Là encore, une contribution auprès de la Région qui intervient sur ces services. Ce ne sont que quelques exemples clés du plan d'actions.

Les prochaines étapes, le 30 avril dernier, le Conseil Communautaire a arrêté le Plan de Déplacements Urbains. Entre mai et juillet, la CARENE sollicite l'avis des personnes publiques associées, l'ensemble des communes notamment, avec une présentation dans l'ensemble des conseils municipaux, comme ce soir. Du 20 août au 23 septembre, il y aura une enquête publique qui sera commune avec l'enquête publique du PLUi et des zonages d'assainissement sur lequel ma collègue Laëtitia QUELLARD reviendra tout à l'heure. A l'issue de l'enquête publique, il y aura une commission d'enquête, constituée de cinq personnes, qui émettra son rapport sur ces différentes enquêtes publiques, et à la fin de l'année ou en tout début d'année 2020, une approbation du Plan de Déplacements Urbains et des autres documents réalisés simultanément par le Conseil Communautaire et donc le Plan de Déplacements Urbains sera effectivement opposable et applicable.

Un dernier élément qui illustre ce Plan de Déplacements Urbains, pour l'agglomération, pour la CARENE : sur ces six ou sept prochaines années, cela représente un investissement de 80M d'euros sur les actions en matière de mobilité.

Voilà, j'en ai fini pour la présentation.

Monsieur le Maire

Merci, Monsieur DUFOUR d'avoir synthétisé en si peu de minutes, et de l'avoir bien synthétisé, quelque chose qui a mobilisé les services de la CARENE, l'ADDRN et les élus des communes. Je me tourne vers Louis OUISSE, qui a été présent à énormément de réunions de ce groupe de travail sur le PDU. Le Plan de Déplacements Urbains, c'est un document de prospective et planification, mais qui nous concerne toutes et tous au quotidien, parce qu'il ne s'agit pas uniquement des transports publics, on voit que ce n'est pas uniquement le réseau STRAN qui est en cause, c'est la mobilité. La mobilité, c'est aussi l'offre de mobilité qui peut être ce qu'on appelle les mobilités actives, cela peut être le vélo, la marche, les transports collectifs, cela peut être aussi la voiture individuelle, même si on sait que la part de la voiture individuelle est amenée à diminuer dans le futur, il faut quand même concilier le souhaitable et le possible. Le souhaitable, c'est une réduction de la part modale de la voiture, et le possible, c'est créer des alternatives auxquelles adhère la population pour les nouveaux modes de transport.

Pour la commune de Donges, vous l'avez dit, chaque commune de la CARENE a sa spécificité. Donges a une spécificité géographique, chacun le sait dans cette salle, c'est que nous sommes à la bordure Est de la CARENE, et qu'au niveau des transports, notamment des transports ferroviaires, nous avons une forte attraction de Savenay, puisque la gare de Savenay, qui est la troisième gare du Département, attire beaucoup de Dongeois, du fait que l'offre de transport en TER à la gare de Donges, est aujourd'hui clairement et nettement insuffisante. J'ai eu l'occasion de le dire au dernier Comité de lignes à Sévérac, aux élus de la Région et aux représentants de la SNCF qui étaient présents.

Aujourd'hui, la gare de Donges ne permet pas de satisfaire les besoins de transport des Dongeois, notamment de ceux qui vont vers Nantes, il y en a un certain nombre qui travaillent à Nantes, et très clairement, modification de la gare ou pas, création d'une halte ou pas, tant que le cadencement ne permettra pas des horaires plus adaptés à la gare de Donges, elle ne permettra pas de résoudre les problèmes de mobilité, notamment vers Nantes. Vers Saint Nazaire, je n'en parle pas, quand on regarde les horaires du TER entre Donges et Saint Nazaire, c'est impossible, c'est quasiment impossible d'aller en TER de Donges à Saint Nazaire dans des conditions satisfaisantes. Quand on regarde l'offre, quelques fois on nous propose d'aller à Savenay pour reprendre un train qui va repartir vers Saint Nazaire, autant dire que ce n'est même pas envisageable.

Donc, il reste, en transport public, le réseau Ty'bus de la STRAN. Le réseau Ty'bus qui existe aujourd'hui, il est amené à évoluer, puisqu'il partira de la future halte ferroviaire, ce qui sera certainement plus cohérent, en espérant que nous aurons plus de trains pour permettre une inter modalité. Ce réseau Ty'bus, nous pensons que – bien sûr nous avons entendu Antoine BOUVET qui nous avait dit, dans cette salle, que l'extension des bus helYce au territoire de Donges n'était pas envisageable, pour des raisons (et je pense que vous pourrez nous le confirmer si la question est posée), pour des questions de densité de population. Le réseau helYce, c'est des transports qui sont adaptés au BHNS, aux agglomérations denses, le centre-ville de Saint Nazaire, Trignac, et cela part de Montoir, mais entre Montoir et Donges il n'y a pas assez de densité de population, il n'y a pas suffisamment d'arrêts possibles à créer, pour permettre ce réseau. Cela a été dit par Antoine BOUVET. C'est la raison pour laquelle ce réseau n'a pas encore été étendu à Donges.

Néanmoins la ligne T4 des Ty'bus met un temps assez long, on en a déjà parlé entre nous, de Donges à Saint Nazaire, parce que le circuit à l'intérieur du bourg de Montoir est long, puisqu'on le fait en long, en large, et presque en travers... On a une durée de

trajet qui est sans doute un frein au développement de cette ligne qui peut intéresser pas mal d'usagers, mais qui peut freiner par la durée du circuit à l'intérieur de Montoir, qui est, par ailleurs, desservi par d'autres lignes. Donc, je crois qu'une des demandes que nous aurons à l'occasion de ce PDU, dans l'avis que nous émettrons, c'est de permettre une desserte maintenue évidemment, sans demander des bus heYce qui ne viendront pas, mais une desserte maintenue de la ligne T4, et peut-être une desserte améliorée qualitativement par des bus qui feraient un circuit un peu moins long à Montoir, et qui permettrait de rejoindre la gare de Saint-Nazaire, qui est vrai pôle d'échange multimodal, et l'atteindre beaucoup plus rapidement. Cela, c'est pour ce qui concerne le volet des transports de la STRAN.

Sachant qu'il faut penser aussi aux autres mobilités, et aux intermodalités comme on dit, l'aire de covoiturage des Six-Croix joue un rôle toujours plus important. Il suffit d'y aller le matin tôt ou n'importe quand dans la journée, pour voir combien elle est utilisée, puisqu'on y retrouve les réseaux de la STRAN, les réseaux scolaires, les réseaux LILA, qui ne vont plus s'appeler LILA mais ALEOP (c'est la Région qui change le logo), et on y trouve du covoiturage entre des personnes. C'est vrai que quand on va à plusieurs à Nantes, que ce soit avec des élus ou des personnes de la CARENE, on se retrouve souvent à l'aire des Six-Croix pour covoiturer. C'est un élément très important de notre mobilité. Il faut penser aussi au développement du vélo, au développement assez spectaculaire sur le territoire, comme vous l'avez dit Monsieur DUFOUR, de vélycéo, qui répond à une demande, certainement une demande de centre-ville mais pas seulement. Je crois qu'il faut soutenir ce développement, et cela consiste, comme vous l'avez dit, à aménager des voiries qui permettent aux usagers du vélo de circuler en toute sécurité et d'avoir un cadre de circulation qui soit bien défini par rapport à la voie utilisée par les voitures, par les autres usagers de la voie. C'est tout le travail qui est en cours pour le développement de ces pistes cyclables ou de ces pistes réservées aux mobilités cyclistes, ou les autres modes de mobilité, parce qu'il y a aussi pleins d'autres choses qui se développent.

Nous avons deux points importants, et surtout un point urgent à Donges, dont nous vous avons déjà parlé, c'est celui de la Pommeraye, puisque dans le cadre du réaménagement routier, piétonnier, cyclable, aux abords de l'école et du lotissement, nous avons une demande que nous avons transmise à votre direction concernant les aménagements cyclables aux abords de chaque côté du tunnel qui passe sous la départementale. Pour permettre notamment, mais pas seulement, aux enfants qui vont à l'école, d'y accéder par une voie aménagée, bien balisée et surtout sécurisée pour éviter évidemment de franchir la départementale qui est devenue particulièrement dangereuse vu l'intensité du trafic et le non respect des limites de vitesse.

Ce point de la Pommeraye, pour les aménagements cyclables, il est pour nous important. Nous savons que c'est pris en compte dans la liste des sujets sur lesquels la CARENE va intervenir. Je crois que la Pommeraye c'est un point important, il y en a un autre, c'est la rue de Gramont, qui est, j'ai envie de dire, une ancienne piste cyclable, enfin un ancien endroit où les vélos pouvaient circuler avec un marquage au sol qui s'est effacé avec le temps, où il faut envisager de créer une piste, sans doute bidirectionnelle et séparée du reste de la voirie par un merlon.

Monsieur Louis OUISSE

C'était ce qu'on avait envisagé, tout d'un côté, parce qu'autrement cela faisait deux petits côtés et c'était très difficile, les voitures se garaient dessus et cela gênait. Tandis que c'est quelque chose de plus large, d'un seul côté, avec la possibilité que les voitures se garent, cela relèvera la situation.

Monsieur Yann DUFOUR

Et cela permet d'aller à la Pommeraye du centre-ville de Donges.

Monsieur le Maire

Et cela permettra en plus de rejoindre le nord de Donges, ce qui n'est pas possible de façon satisfaisante et de façon sécurisée par la rue du Stade. Voilà les enjeux que nous avons grossièrement résumés.

Est-ce que vous avez des points à rajouter suite à nos interventions ?

Monsieur Yann DUFOUR

Très rapidement. Effectivement, il n'est pas prévu que la deuxième ligne de Bus à Haut Niveau de Service aille jusqu'à Donges ou au Six Croix. Quelques exemples : helYce à Saint Nazaire, c'est 17 000 voyageurs jour, il n'est pas prévu non plus que la deuxième ligne de Bus à Haut Niveau de Service aille sur Pornichet, qui représente 10 000 habitants. La ligne qui va sur Pornichet, on est à peu près sur 1000 voyageurs jour, et sur la ligne Ty'bus on est sur plusieurs centaines de voyageurs jour, pour vous donner l'échelle des fréquentations entre une ligne de Bus à Haut Niveau de Service et une ligne de bus classique, même si elles doivent être renforcées. Quelques chiffres parfois, cela permet d'éclairer.

Effectivement, la CARENE vient de présenter, en début de semaine, un schéma de financement pour les aménagements vélo, qui permettra aux communes, en tous les cas, - parce que l'aménagement relève encore de la compétence de la commune - il y a eu des échanges avec la Préfecture pour essayer de trouver d'autres solutions, et la Préfecture a confirmé que l'aménagement relève des communes, mais un mécanisme qui permettra à la CARENE de financer à 100 % les aménagements des communes, alors que classiquement les fonds de concours se limitent à 50 %. Il y a donc un mécanisme spécifique sur le vélo pour répondre aux enjeux du Plan de Déplacements Urbains. Nous allons reprendre contact avec les services techniques et les élus de Donges pour pouvoir le mettre en œuvre dans les meilleurs délais.

Monsieur le Maire

Je vous remercie. On en a déjà parlé à la CARENE, on n'est pas inquiet sur le soutien que vous allez accorder aux différentes communes pour les aménagements cyclables dès 2019.

Est-ce qu'il y a des questions à poser à Monsieur DUFOUR ?

Madame Claire DELALANDE

Les pistes cyclables seront-elles aussi envisagées sur les petites routes de campagne ? Pour nous, qui sommes dans les écarts, avec quand même beaucoup de maisons, et pour venir à Donges c'est impossible si l'on n'a pas de pistes cyclables dédiées qu'à cela. J'ai ma fille qui voudrait bien envoyer ses enfants à vélo à l'école mais c'est carrément suicidaire de penser à le faire. Tant que nous n'aurons pas de vraies pistes cyclables pour nous permettre de nous déplacer tranquillement en vélo, c'est impossible de changer sa façon de circuler, ce sera toujours la voiture, puisque

nous n'avons pas non plus de Ty'bus qui vient dans notre coin pour venir nous chercher.

Monsieur Yann DUFOUR

Après, il y a des contraintes techniques aussi. Quand il y a des voies qui font quatre mètres de large, ce n'est pas toujours facile de mettre une piste bidirectionnelle et de maintenir la circulation des voitures. Il y a différents dispositifs. En centre-ville, souvent, la solution pour implanter des pistes cyclables, c'est de réduire le nombre de places de stationnement, mais ce sont des discussions qui ont lieu avec les riverains, avec des demandes parfois légitimes, voire parfois contradictoires, mais cela s'étudie. Pour les zones de campagne, il y a des dispositifs maintenant qu'on appelle des chaucidoux, qui peuvent permettre aussi de réduire la vitesse. En fait, l'enjeu fort c'est de réduire la vitesse des voitures pour permettre une cohabitation. C'est plus compliqué, dans des routes de campagne, quand il n'y a pas d'emprise foncière, qu'en centre-ville.

Madame Claire DELALANDE

Il faudrait pourtant y arriver, parce que ce n'est pas de dessiner un vélo sur la route qui va mettre les enfants en sécurité... Ce n'est pas du tout la solution. C'est déjà dangereux de se croiser à deux voitures, il y a déjà plusieurs rétroviseurs qui se sont faits embarquer, donc deux voitures qui passent côte à côte c'est déjà compliqué, alors il faudra bien penser à une solution pour pouvoir y mettre une piste cyclable en bonne et due forme. Je ne sais pas comment il faudrait faire mais il faudra arriver à le faire, mais pas dessiner un vélo sur la route, cela ce n'est pas du tout bon.

Monsieur le Maire

L'alternative, ce serait d'utiliser des chemins de terre, ou d'anciens chemins, et de les affecter et de les baliser, pour que les cyclistes puissent les utiliser pour aller dans le centre-ville, mais sans faire d'aménagement sur la route elle-même, réservée aux voitures. C'est trouver des alternatives. C'est peut-être plus long, en passant par les anciens chemins, c'est peut-être des circuits plus longs, mais cela permettrait d'y arriver. J'ai maintenant un vélYcéo, et j'utilise le parcours santé et le chemin qui part de la chaussée de Martigné vers le parcours santé, cela fait un vrai raccourci. Il n'y a aucun risque à partir de la chaussée de Martigné, on arrive aux Cots-Prés, il n'y a pas de souci sur cette partie-là. Il faudrait développer dans les quartiers, la réutilisation possible des anciens chemins. Cela suppose qu'on discute avec les agriculteurs qui sont souvent les premiers utilisateurs de ces chemins et qui, quelques fois, aiment avoir un droit de regard sur l'utilisation de ces chemins. Il faut envisager ce partage des chemins qui sont encore nombreux, mais il faut les aménager et surtout les baliser pour qu'on puisse savoir la direction. Cela fait partie des pistes pour toutes les alternatives à la route qui est trop étroite, comme a dit Monsieur DUFOUR, et où on ne peut pas faire d'aménagement cyclable. Comme tu le dis toi-même, ce n'est pas en mettant un symbole de vélo sur la route que cela va obliger les gens à ralentir. Donc, il faut trouver des alternatives à la route, et je vois que les chemins peuvent en être, pas partout, mais dans certains endroits c'est peut-être une solution. Il faut étudier cela au cas par cas.

Est-ce qu'il y a d'autres questions ? S'il n'y a pas d'autre question, je vais procéder à la lecture du rapport tel qu'il a été rédigé.

DELIBERATION N° 1

Avis sur le Plan de Déplacements Urbains arrêté

Rapporteur : Monsieur Le Maire

Exposé

Par délibération du 30 avril 2019, le Conseil communautaire de la CARENE a arrêté son projet de plan de déplacements urbains (PDU), afin d'engager la phase réglementaire de consultation obligatoire, dans la perspective d'une approbation du document final début 2020.

Le PDU définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus, à l'échelle du ressort territorial du territoire de la CARENE. C'est un document de planification qui anticipe les évolutions à long terme et qui vise un équilibre entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé et le renforcement de la cohésion sociale et urbaine. C'est aussi un outil de programmation, qui doit prévoir les modalités de mise en œuvre et de financement de son plan d'actions. L'établissement d'un PDU est obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

L'avis de la commune a été sollicité en tant que personne publique associée, conformément à l'article 1214-15 du code des transports et constitue l'objet de la présente délibération.

Avant de présenter le contenu du projet de PDU, il s'agit de faire état du contexte dans lequel l'élaboration du PDU a été engagée.

1. Le contexte et la démarche d'élaboration du PDU

L'élaboration du PDU de l'agglomération nazairienne fait suite à un premier PDU, approuvé le 20 juin 2006 par le conseil communautaire ; il avait permis d'afficher une première ambition et de mettre en œuvre de nombreuses actions concrètes pour nos concitoyens, et notamment :

- Réorganisation du réseau STRAN autour d'une ligne structurante de bus à haut niveau de service (héLYce), mise en place en septembre 2012
- Création d'un pôle d'échanges multimodal et modernisation / extension de la Gare de Saint-Nazaire

Une évaluation de ce Plan de Déplacements Urbains a été menée par l'agence d'urbanisme en 2014. En parallèle la CARENE a mené, en partenariat étroit avec le Département de Loire-Atlantique, Nantes Métropole, Cap Atlantique et le CEREMA une enquête sur les déplacements quotidiens des habitants ; celle-ci a confirmé la place prépondérante de l'automobile sur nos territoires :

- 71% des déplacements sont effectués en automobile
- Pour les déplacements de courte distance, de moins de 1km, 40% sont effectués en voiture

Les enjeux de transition écologique ne sont pas compatibles avec cette quasi-dépendance à l'automobile et nécessitent un changement de paradigme. Pour autant le tissu urbain de notre territoire, et la répartition de l'habitat, des emplois et des services obligent une approche pragmatique pour modifier durablement les

comportements. Les collectivités doivent mieux articuler urbanisme et déplacements (c'est un des défis identifiés par le schéma de cohérence territoriale SCoT de la métropole Nantes Saint-Nazaire), organiser l'urbanisation, aménager l'espace public pour favoriser les déplacements à pied ou à vélo, ou avec des modes moins polluants ; la qualité de vie en sera bénéfique pour les habitants : qualité de l'air, bruit, qualité des espaces publics.

Ce PDU est arrivé à un moment propice pour le territoire, dans un contexte où il se réalisait, en parallèle, d'autres documents stratégiques contribuant, ainsi, à définir un projet politique actualisé et coordonné :

- Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) qui exprime des ambitions partagées par les acteurs du territoire et comprend un axe d'actions autour de la sobriété des déplacements
- Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) qui permet une bonne articulation entre les perspectives de développement urbain, celles des infrastructures et des services de transports, et dans la traduction de la politique de stationnement au service de l'attractivité des territoires, du report modal et de l'évolution des usages de la voiture.

Ces deux documents ont tous deux été arrêtés, comme le PDU, le 30 avril et leur approbation est prévue, également, pour début 2020.

2. Les différentes étapes de l'élaboration du PDU

La CARENE a engagé par délibération du conseil communautaire du 3 février 2015 la révision de son Plan de Déplacements Urbains. Pour cela elle s'est appuyée sur une concertation préalable dont elle a défini les modalités. Cette concertation s'est appuyée sur le dispositif mis en place dans le cadre du plan local d'urbanisme intercommunal, notamment au travers de réunions publiques communes, d'un séminaire « les universités du PLUi » et de l'organisation d'un forum des acteurs locaux (2 sessions). Un dispositif de communication spécifique a également été mis en œuvre pour le grand public :

- Publication d'une lettre du PDU en octobre 2018
- Réunion publique le 8 novembre 2018 à l'Alvéole 12, ayant rassemblé environ 80 participants
- Exposition constituée de 2 panneaux complétant ceux dédiés au PLUi, et accessible sur le site internet de la CARENE (rubrique concertation)

Le Conseil de développement a été sollicité ; il a choisi de constituer un groupe de travail spécifique. Il s'est notamment appuyé sur une approche croisée avec les conseils de développement des territoires voisins, afin d'appréhender les déplacements entre les territoires institutionnels et notamment domicile/travail. Il a également constitué un panel de membres volontaires, pour expérimenter le changement de comportement et choisir sur une période donnée d'autres modes de déplacement que l'automobile. Enfin le Conseil a travaillé avec la Maison de l'apprentissage pour confronter son approche avec les attentes des jeunes futurs actifs du bassin d'emploi. A l'issue de ses travaux, le Conseil de Développement a édité une publication « en route » et a organisé une restitution de ses travaux sur la mobilité à l'occasion de sa réunion plénière du 29 janvier 2018.

Le projet de révision du PDU a été présenté à la commission intercommunale d'accessibilité, à l'occasion de sa séance du 15 novembre 2018 ; à cette occasion les membres de la commission ont rappelé la nécessité d'une bonne coordination entre la CARENE et les communes pour l'aménagement des cheminements d'accès aux points d'arrêt du réseau de transport public ; la mise en œuvre des PAVE (plan de mise en

accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics) rappelée par le PDU devrait permettre cette bonne coordination des acteurs publics.

3. Les objectifs du PDU

En cohérence avec le PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial), le Plan de Déplacements Urbains a pour objectif de faire passer la part modale de l'automobile de 71% (enquête 2015) à 63% (horizon 2030). Cette ambition s'appuie principalement sur les déplacements de courte distance, pour lesquels la CARENE souhaite inverser la logique ; 55% des déplacements de moins de 3 km sont effectués en voiture et 40% en mode doux, demain il convient que 55% le soient à pied ou à vélo, et 40% seulement en voiture. Globalement cet objectif se décline par le développement :

- Du vélo (2% actuellement, 6% visés)
- De la marche à pied (20% actuellement, 22% visés)
- Du transport public (6% actuellement, 8% visés)

La stratégie de mobilité du territoire repose sur 5 défis majeurs :

- Renforcer l'accessibilité du territoire à grande échelle, tant pour les personnes que pour les marchandises,
- Garantir le territoire du quart d'heure
- Accompagner le changement d'habitude et de comportement, en lien avec les enjeux de transition écologique
- Enclencher les coopérations, non seulement territoriales mais aussi institutionnelles
- Adopter une posture d'innovation et d'expérimentation

Ainsi un plan d'actions a pu être élaboré. Il se décline en 3 échelles territoriales :

1. Le Grand Ouest et la connexion avec l'Ile-de-France, pour les grands flux économiques, touristiques et étudiants
2. Le bassin de vie, correspondant à la métropole Nantes Saint-Nazaire élargie aux territoires de Cap Atlantique, Pont-Château / Saint-Gildas et Pornic / Sud Estuaire

Sur ces 2 échelles, l'intervention de la CARENE ne relève pas directement de sa compétence d'autorité organisatrice de la mobilité, mais de positionnement du territoire ; son action et son influence doivent être étroitement liées avec les autres collectivités (agglomérations et métropoles voisines, Département, Région) et l'Etat, et pourra se concrétiser par une prise en compte dans le SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires).

3. L'agglomération, sur le périmètre de ses 10 communes.

Plus précisément ce plan d'actions se décline également en 13 orientations (et une trentaine d'actions en découlent) ; 3 livrets ont été élaborés pour clarifier les actions en fonction des différents modes principaux : le transport urbain, le vélo, la voiture autrement. Le détail du plan d'actions est présenté en annexe du présent document.

Quelques actions phares du plan d'actions peuvent être mises en avant pour illustrer le PDU, pour montrer la diversité des enjeux :

- En matière de transport ferroviaire : rappel de l'importance de la liaison ferroviaire Nantes <> Saint-Nazaire <> Le Croisic dans le système de déplacements, tant pour ceux de la vie quotidienne à l'échelle de la presqu'île ou de la métropole, que pour l'accès aux dessertes TGV disponibles à Nantes vers Paris, les aéroports franciliens (Orly et CDG) ou les autres métropoles telles que Lille, Strasbourg ou Lyon ; les

principes énoncés dans le SCoT métropolitain sont rappelés et affinés : un train toutes les heures tout au long de la journée entre Nantes, Saint-Nazaire et Le Croisic, complété par un train toutes les heures le matin, le midi et le soir entre Nantes et Saint-Nazaire, permettant une offre toutes les demi-heures sur les pointes de fréquentation ; parallèlement dans le cadre de la reconfiguration de l'aéroport Nantes Atlantique et de l'élaboration de son schéma d'accessibilité, une desserte ferroviaire permettrait des liaisons directes avec la presqu'île sans correspondance ; cette attente du territoire sera intégrée à la contribution de la CARENE au SRADDET.

- En matière de transport public : création d'une deuxième ligne de BHNS (bus à haut niveau de service) type héliYce pour conforter l'offre dans la partie la plus dense de l'agglomération (Saint-Nazaire, Trignac, Montoir) ; en effet une rupture d'offre et de qualité de service, comme cela a été effectué en 2012, est le seul moyen de créer une modification substantielle des pratiques de déplacement ; dans le cas présent, il s'agit d'une part d'apporter un même niveau d'offre sur les 2 branches (1 bus toutes les 10 minutes, amplitude horaire élargie y compris le dimanche) compte tenu des pôles générateurs de trafic [notamment les secteurs d'emplois de la zone industrialoportuaire et de Cadréan], et créer une nouvelle offre performante au Sud-Ouest de la ville Centre, en profitant de l'opportunité de requalification de tout ou partie de l'avenue de la Côte d'Amour ; les études de faisabilité et de tracé seront menées dès 2019 pour une mise en service dans le prochain mandat.
- En matière de vélo : développement par l'agglomération d'une politique publique « itinéraires vélos » permettant à la CARENE de développer les aménagements et leur sécurité afin d'accompagner le développement de la pratique du vélo, pour les déplacements de la vie quotidienne mais aussi au bénéfice des loisirs et de l'attractivité touristique ; ainsi une enveloppe de 2,5 M€ a été identifiée sur cette politique publique.
- En matière de communication, et de promotion du changement d'habitude : mise en place d'ambassadeurs de la mobilité qui, à l'image des animateurs du tri arrivés dès 2005, pourront intervenir ponctuellement et précisément auprès de différents publics cibles pour faire d'une part de la pédagogie sur les enjeux du changement de comportement et d'autre part présenter les solutions du bouquet de mobilité mis en place par la CARENE ; en effet, autant l'usage de la voiture permet de répondre à (presque) tous les types de déplacement, le choix de modes alternatifs nécessite une agilité à combiner différents outils et nécessite un accompagnement.

Ce ne sont que quelques exemples des actions qui seront menées par la CARENE dans les prochaines années. Elles représentent globalement un investissement de l'agglomération de 80 M€ jusqu'en 2025. A cela il convient d'ajouter les charges de fonctionnement induites par ces actions, évaluées à ce stade à 6 M€ chaque année. Il conviendra à cet effet d'ajuster le taux du Versement Transport de manière à mettre en œuvre cette ambition de développement du territoire, de son attractivité, de sa compétitivité et de son cadre de vie.

En parallèle de l'élaboration de ce plan de déplacements urbains, une évaluation environnementale a été réalisée. Afin d'assurer une parfaite cohérence avec le Plan Local d'Urbanisme intercommunal également soumis à évaluation environnementale, le choix a été fait de confier les 2 études au même prestataire. Cette évaluation conforte la contribution de la politique de mobilité au cadre de vie du territoire : qualité de l'air, lutte contre les nuisances sonores, prévention des accidents de circulation, santé (au travers de la pratique physique induite par les modes actifs),...

Proposition

Il est proposé aujourd'hui au Conseil Municipal d'émettre un avis favorable sur le projet de PDU du fait qu'il tient compte de la diversité des territoires et des problématiques particulières de la commune de Donges et propose des actions différenciées suivant les publics et les pratiques de mobilité.

Toutefois il est proposé d'assortir cet avis d'une demande d'amélioration de la desserte en transport en commun de la commune de Donges vers le centre de l'agglomération d'une part et vers les principaux pôles d'emplois d'autre part. En effet, aujourd'hui l'offre apparaît clairement insuffisante aussi bien en fréquence, qu'en durée de parcours et avec des itinéraires proposés inadaptés aux attentes des Dongeois. Au-delà de la desserte de la future halte ferroviaire il s'agit pour la commune de créer ce « saut qualitatif » seul susceptible d'accroître la part modale du transport en commun sur la commune.

Monsieur le Maire invite le Conseil Municipal à en délibérer.

Monsieur Alain CHAZAL

Ce dossier est un dossier important pour notre commune, et c'est un dossier d'une grande densité. D'ailleurs, au passage, le dossier qui devait être en annexe n'y est pas. C'est un peu embêtant. Bien sûr, nous sommes d'accord sur le diagnostic soulignant, et cela a été dit tout à l'heure, la quasi dépendance à l'automobile des habitants de notre territoire. Sur les objectifs, notamment sur les objectifs environnementaux, bien entendu, nous sommes d'accord.

J'interviendrai toutefois sur deux points : le premier concernant la commune de Donges. Comme il est souligné dans la délibération, je cite « l'offre apparaît clairement insuffisante aussi bien en fréquence qu'en durée de parcours, avec des itinéraires inadaptés ». En effet, ce constat est bien partagé par une grande partie de nos concitoyens et la population dongeoise. Les exemples de galères pour se rendre à Saint-Nazaire, que ce soit en centre-ville ou à l'hôpital par exemple, ne manquent pas. Mais que nous propose ce PDU pour Donges ? Je n'y ai pas trouvé d'avancées notoires et il serait bien illusoire de penser que la prochaine desserte ferroviaire pourrait changer les choses dans ce domaine. Il me semble que l'étude de faire arriver, et cela a été évoqué, le Bus à Haut Niveau de Service aux Six Croix, apporterait un réel progrès pour les Dongeois, et il me semble qu'aujourd'hui, il est de plus en plus d'actualité. Tout à l'heure, il a été souligné que les Ty'Bus étaient pleins, qu'il fallait trouver des véhicules plus grands, et malgré cela, c'est toujours une fin de non recevoir, la même fin de non recevoir, d'ailleurs, qu'à l'élaboration de cette ligne à haut niveau de service, où il avait été demandé qu'hélice aille au minimum au Six Croix. Cela servirait également, j'en suis certain, à bien d'autres habitants, de la CARENE notamment, ceux de la commune de Besné, qui se retrouvent un peu dans la même situation. Le document ci-joint propose bien de conforter l'offre dans la partie la plus dense, mais je regrette, et je viens de le dire, qu'une fois de plus, la partie la plus dense ce sont Saint-Nazaire, Trignac, Montoir, et c'est tout. Donges, qui est une des principales communes de la CARENE ne fait pas partie de la partie la plus dense. Cela me surprend et cela me désole.

Le deuxième point que j'aborderai, c'est celui de l'adaptation de ce PDU à l'objectif déclaré de transition écologique. Bien sûr, on ne peut être que d'accord avec le souci de, je cite « modifier durablement les comportements », mais les déclinaisons proposées me paraissent bien en-deçà des enjeux, que ce soit en termes de déplacements à vélos, à pieds, ou même en transports publics. Pour nous, ce PDU manque d'ambition, et je ferai au moins deux propositions. La première, pour inciter la

population à utiliser les transports publics en commun, ne faudrait-il pas les rendre gratuits à l'image de nombreuses collectivités sur le territoire national, voir international ? L'augmentation du versement en transport des entreprises devrait rendre possible cette gratuité. La deuxième proposition, serait d'équiper l'ensemble des véhicules de la STRAN et des transports en commun collectifs, de moteurs électriques. Ce qui marquerait une transition forte vers la transition écologique. Voilà l'intervention que je souhaitais faire à propos de cette délibération.

En conséquence, et au vu des points que je viens de développer, soulignant une insuffisance notoire en termes de services aux Dongeois et en termes d'ambitions écologiques, nous ne donnerons pas d'avis favorable à cette délibération. Je vous remercie.

Monsieur le Maire

Monsieur CHAZAL, sur le premier point que vous soulevez sur les bus héliYce, je pense que Monsieur DUFOUR vous a expliqué les raisons qui ont justifié qu'en 2012, et que depuis 2012, ce qu'avait déjà dit Antoine BOUVET dans cette même salle, le déploiement d'une ligne qui, je cite Monsieur DUFOUR, accueille 17 000 passagers par jour en centre-ville, ne peut pas être étendue dans un secteur où il s'agit d'accueillir des centaines de passagers par jour. Pourquoi ? Parce que Donges n'a pas 70 000 habitants, Donges a 8 000 habitants. Cela, c'est une réalité objective, géographique, qui s'impose à tout le monde, et il convient de faire preuve d'un certain réalisme et de constater qu'il n'y aura jamais autant de passagers à Donges qu'à Saint-Nazaire. Vous dites que vous regrettiez que nous ne fassions pas partie des zones les plus denses de l'agglomération, mais ce n'est pas un jugement, c'est un constat. Donges, avec ses 4850 hectares dont de nombreuses zones d'habitats dispersés, notamment vers le Nord de la commune, et vous le savez bien, ne peut pas prétendre au statut de commune à habitat dense. La commune est grande, très grande en superficie, mais elle n'est pas dense en population, comme peut l'être par exemple la commune de Trignac, qui est petite en superficie, avec une population très légèrement supérieure à la notre selon le recensement des derniers chiffres qui ont été publiés. On ne peut pas se considérer comme étant à égalité avec les communes denses, soit du centre-ville, soit à proximité du centre-ville. C'est comme cela, nous avons des zones rurales, et c'est très bien comme cela, et nous avons des zones qui sont proches d'autres agglomérations, proches d'Estuaire et Sillon, proches du Pays de Pontchâteau-Saint Gildas, et on ne peut pas prétendre au statut de zone d'habitats denses. C'est une réalité, nous devons l'enregistrer, c'est comme cela.

Quant à la gratuité des transports publics, sachez que c'est un débat que nous avons déjà évoqué de nombreuses fois à la CARENE. Pour en parler très régulièrement avec mes collègues vice-présidents, je peux vous dire ou vous redire, que mon collègue Jean-Jacques LUMEAU, qui est président de la STRAN et qui est vice-président délégué aux transports, est clairement hostile à l'application de la gratuité pour des raisons qui sont liées à la nécessité de développer le transport public. On voit que certaines agglomérations, on parle beaucoup de Dunkerque en ce moment, mais il y a eu Niort, il y en a eu d'autres, qui ont décidé d'appliquer la gratuité, elles se privent de recettes pour développer, pour étendre le réseau, pour investir. Quel est le but ? Est-ce que le but est de figer un réseau ou est-ce que c'est de l'étendre et de le développer ? Si on veut le développer, on ne peut pas se priver des recettes qui permettent de le financer. Quand à l'accessibilité du réseau à tous, je crois que cette préoccupation est déjà prise en compte par la tarification solidaire qui a été mise en place depuis le début du mandat. La tarification solidaire, c'est l'alternative à la gratuité. Elle permet aux personnes les plus défavorisées, notamment celles qui recherchent un emploi, les jeunes et autres, d'accéder à des conditions particulièrement satisfaisantes du point de

vue tarifaire au réseau de la STRAN, des conditions qui leur donnent une accessibilité réelle, sans pour autant instaurer une gratuité totale parce que qui dit gratuité totale, dit, encore une fois, se priver des recettes nécessaires pour investir, et le réseau de la STRAN a des objectifs d'investissement, et ceux-ci ne peuvent pas être assurés avec une baisse des recettes qui seraient générées par l'octroi de la gratuité. Quant au versement transport, il est dans une fourchette, il est plafonné, on ne peut pas aller au-delà, et l'idée ce n'est pas d'être au taquet et ensuite d'être privé de recette pour un développement des transports urbains.

Donc, on peut saluer le développement des transports urbains tel qu'il a lieu, on peut souligner comme nous le faisons, la nécessité d'améliorer la desserte des Ty'Bus à Donges, pour les raisons qui ont été indiquées par plusieurs personnes. Je reviens sur la durée du passage dans le bourg de Montoir qui nous paraît un obstacle pour les personnes qui veulent aller à Saint-Nazaire dans un temps de trajet raisonnable.

Mais cette observation étant faite, nous pensons, que néanmoins, il convient de saluer le travail qui a été fait en partenariat avec la Ville, avec les élus, c'est-à-dire principalement Louis, et avec les services de la Ville, pour l'élaboration de ce document. Il y a des avancées qui vont être possibles, notamment sur le vélo, on voit le besoin qu'il y a d'avancer sur le vélo, cela va être permis dans le cadre du PDU. Quand à la desserte ferroviaire, je le redis, elle n'est pas satisfaisante mais cela ne relève pas de la compétence de la CARENE, cela relève de la compétence de la Région, des TER. La Région qui a un opérateur qui s'appelle la SNCF, et c'est vers le Comité de Ligne et les élus de la Région que nous ne manquons pas de les interpeller chaque fois que cela est nécessaire, car la desserte ferroviaire de Donges, je le dis et je le redis, est insuffisante. Pas seulement celle de Donges, la desserte ferroviaire de la CARENE est insatisfaisante. David SAMZUN a eu l'occasion de le dire lui-même à de nombreuses fois. J'ai toujours souscrit à ces propos en tant qu'usager de la SNCF, pour dire combien les TER n'étaient pas un mode de transport sûr, quand on avait une correspondance à Nantes, c'est un mode de transport qui est souvent défaillant, et cela ne permet pas de renforcer, de maintenir l'attractivité du territoire au niveau des transports. Cela, ne relève pas de la CARENE, simplement, nous pouvons interpeller ceux qui sont vraiment en charge de cette compétence.

Monsieur Alain CHAZAL

Juste un mot, j'entends les arguments que vous avez développés, ce sont les mêmes arguments que j'ai entendu par, en son temps, Monsieur Olivier RICHARD, et maintenant Monsieur Jean-Jacques LUMEAU. Je dis que cela reste à prouver, ce sont des choses qui sont dites en réunion, cela reste à prouver. En plus, j'ai une autre notion qui n'apparaît pas dans ce projet de PDU, c'est la notion de service public. Le service public s'adresse à tous, qu'on soit en zone dense ou en zone non dense. C'est la raison pour laquelle, je le redis ici, il me semble qu'héYce devrait pousser son terminus au moins jusqu'à la zone des Six Croix. C'est un avis que je ne partage pas avec la CARENE et avec le projet de PDU, et je le dis haut et fort.

Madame Angélique OLIVEIRA

Ils n'ont pas la possibilité de faire un essai sur une durée pour voir....

Monsieur le Maire

C'est un investissement lourd, on ne peut pas l'engager à titre expérimental. Soit on investit soit on n'investit pas. On ne peut pas investir temporairement, c'est une charge lourde en coût les Bus à Haut Niveau de Service. Il me semble qu'on est obligé de faire du tout ou rien, on ne peut pas faire une expérimentation. Ce qu'on peut faire c'est aller voir sur des territoires extérieurs, dans quels cas les Bus à Haut Niveau de Service sont développés dans des zones rurales ou semi-rurales, mais à ma connaissance il ne doit pas y en avoir beaucoup, des secteurs où des bus héliYce iraient dans des zones d'habitats ruraux. Il me semble que c'est quelque chose qui mériterait d'être interrogé, mais je ne connais pas de territoire de ce type où les Bus à Haut Niveau de Service vont desservir les habitants. Je crois qu'il faut être pragmatique. Ce qu'à dit Monsieur DUFOUR, Antoine BOUVET l'a déjà dit, il y a plusieurs années au sein de ce conseil, imaginez ce que serait le coût d'un réseau tel que celui de la STRAN, si on remplaçait tous les Ty'Bus par des bus héliYce, et imaginez les aménagements qu'il faudrait faire sur la voirie. Si chaque commune réclamait un bus héliYce, voyez ce que cela générerait en termes de dépenses et il n'y aurait pas une hausse de fréquentation proportionnelle à la hausse des moyens mis en œuvre pour assurer cette desserte.

Notre position, c'est une position qui est avant tout réaliste par rapport à ce que l'on peut demander au service public et par rapport à ce qu'on ne peut pas lui demander. On ne peut pas lui demander de se mettre en déficit pour assurer une égalité des types de service sans tenir compte des différences de besoin selon les parties du territoire.

Monsieur Mikaël DELALANDE

Je vais avoir une déclaration un peu raccourcie, puisqu'elle ira dans le même sens qu'Alain CHAZAL, notamment sur toutes les notions qui sont de service public. On tient à réaffirmer un certain nombre de choses.

La délibération reprend les enjeux de la transition énergétique et sur les changements nécessaires, soit la dépendance de l'automobile. Sur cela, on est bien d'accord. Le document est plein d'ambition, notre avis, il reste dubitatif. Le document est généraliste et ne prend pas en compte la diversité de notre territoire, notamment de notre commune. Les trajets travail-domicile représentent une part importante des trafics vers l'agglomération, mais le modèle économique, le fonctionnement des entreprises, l'accroissement de la population à la périphérie des grandes villes rendent inéluctables le développement de l'automobile, les alternatives, aujourd'hui, étant inexistantes. Pour faire suite à notre dernier conseil, la demande de revoir les cadences de la STRAN, serait un premier pas. C'est du bon sens, c'est pragmatique, mais ce n'est pas encore proposé pour les Dongeois. Je remarque, dernièrement, que les efforts sont faits ailleurs, et sans calcul de coût, parce qu'on voit des navettes gratuites sur d'autres communes, entre Saint Nazaire et Pornichet. Donc, nous nous abstiendrons sur l'avis proposé, les mesures contenues dans le document ne nous apparaissent pas s'articuler sur nos problématiques communales.

Notre groupe avait posé la question à Antoine BOUVET pour héliYce, c'était à l'époque une fin de non recevoir, c'était non. Le problème était pourtant partagé. Mais, ce n'est pas forcément héliYce qu'il faut amener jusqu'au centre-ville, on peut peut-être ne pas aller jusque là, mais au moins de revoir les cadences. On l'a déjà soulevé, on l'a déjà dit, notre groupe s'est intéressé à toutes ces problématiques. Quand vous voulez aller, ou quand vous revenez de Saint Nazaire, déjà, et Monsieur le Maire vous l'avez dit, on parcourt Montoir, mais ce qui est à souligner c'est le temps d'attente important au Six Croix. Une fois qu'on est arrivé au Six Croix, il faut attendre le minibus et c'est parfois très long. Donc, la plupart des Dongeois qui veulent absolument prendre le bus, ou qui

n'ont pas le choix, ils font après du co-voiturage des Six Croix pour pouvoir revenir en centre-ville. C'est quand même un peu dommage.

Pour nous, le service public, ce serait que l'accès aux transports en commun se fasse pour l'ensemble des habitants de la CARENE. Je comprends bien qu'en plein centre-ville de Saint Nazaire, il y a la densité, et là, il y a peut-être un modèle économique qui est peut-être rentable, mais le service public doit aussi venir jusqu'à Donges. Vous avez parlé de Finistère, tout à l'heure, par rapport à la CARENE, et bien, nous, nous avons vraiment l'impression d'être le Finistère de la CARENE. Nous sommes pourtant une composante de la CARENE, nous avons la contribution importante qui est le reversement du fait de la présence de la raffinerie, avec toutes ses nuisances, mais j'ai l'impression que les discours ont un peu changé par rapport à Donges et j'ai l'impression qu'on commence à nous oublier de plus en plus. Donc, on s'abstiendra sur ce PDU.

Monsieur le Maire

Si Donges a été oublié, c'était en 2012. Je rappelle qu'en 2012, c'est le moment où les lignes héliYce ont été mises en place, et c'est en 2012 que la décision a été prise de ne pas les amener au Six-Croix alors qu'à l'époque, paraît-il, vous les aviez demandées. C'est un problème qui n'est pas récent, et ce n'est pas une dégradation, contrairement à ce que vous laissez entendre, du service.

Monsieur Mikaël DELALANDE

Ce n'est pas ce que j'ai dit.

Monsieur le Maire

Vous dites que Donges est de plus en plus oublié. Cela veut dire que depuis 2012, finalement, les bus héliYce ne sont pas arrivés, mais c'était de votre responsabilité politique, à l'époque, d'œuvrer pour qu'ils arrivent. Après vous nous dites qu'aujourd'hui ce serait possible, alors qu'hier cela ne l'était pas. Je ne comprends pas très bien pourquoi...

Monsieur Mikaël DELALANDE

Je veux bien comprendre les arguments qui ont été donnés par Antoine BOUVET depuis plusieurs années, je veux bien comprendre un certain nombre de choses, mais nous, ce que nous disons aujourd'hui, c'est qu'il faudrait peut-être remettre à plat, ne serait-ce peut-être une autre organisation en termes d'horaires, en termes de cadencements des minibus, et autres choses. Déjà cela, rien que cela, ce serait un progrès très important.

Je vous l'avais déjà dit, il y a un certain nombre de jeunes qui n'ont pas de permis, qui doivent se rendre tous les jours, quotidiennement à Saint Nazaire, et je peux vous dire que c'est un problème rencontré par les familles. J'interviens, dans mon cadre professionnel, en formation et je peux vous dire que quand je suis repéré en tant que Dongeois, la première chose que me demandent les jeunes c'est si je peux les ramener le soir parce que c'est compliqué de rentrer chez eux.

Monsieur le Maire

Je pense qu'on est d'accord, si on parle de renforcer, d'améliorer la desserte de Ty'Bus entre Donges et Saint Nazaire, c'est exactement ce que nous demandons dans la délibération. Améliorer la desserte, notamment en temps de trajet et en circuit, c'est exactement l'objet de l'observation que nous voulons faire sur le PDU. Quant à la desserte en termes de Ty'Bus, le cadencement, il s'est amélioré en 2015, dans les périodes creuses, entre Donges et Saint Nazaire. Il n'y a pas eu de dégradation, au contraire il y a eu un début d'amélioration, certes qui n'est pas forcément à la hauteur des attentes, mais c'est un début d'amélioration.

Quant au fait que d'autres communes auraient obtenues plus avec des navettes gratuites, je crois savoir que les navettes gratuites qui concernent Pornichet, cela ne date pas d'hier, cela date déjà d'il y a un certain temps, et c'est lié au statut particulier de commune balnéaire de Pornichet et à l'explosion de la population durant l'été. Là, il n'est pas question de parler d'un même niveau de besoin entre une commune de 10 000 habitants qui passe à 55 000 l'été, au bas mot, et une commune comme Donges qui a, à peu près, la même population tout au long de l'année. Parler des navettes gratuites de Pornichet comme étant quelque chose d'obtenu, non, c'est quelque chose d'ancien, qui est maintenu, mais qui est lié à une configuration particulière d'une commune balnéaire et de la deuxième ville la plus importante de la CARENE. On ne peut pas comparer Pornichet et Donges, ni par les besoins, ni par la population, ni par la géographie, ni par la proximité avec le centre-ville.

Monsieur Mikaël DELALANDE

Oui, mais mon propos c'était pour illustrer que quand on veut du service public, là, on ne calcule pas, mais quand c'est pour Donges, on dit qu'il faut trouver des moyens financiers, que c'est compliqué, que ce n'est pas rentable, que cela coûte cher, etc. Ce n'est pas pour retirer ce qui existe depuis plusieurs années, et vous avez raison. Votre rôle en tant que premier magistrat, et surtout en tant que conseiller communautaire, c'est bien de défendre nos intérêts.

Monsieur le Maire

De défendre les intérêts de la commune tout au long de l'année. Je peux vous dire que je passe beaucoup de temps à la CARENE comme sans doute jamais auparavant un élu de Donges en a passé à la CARENE.

Monsieur Mikaël DELALANDE

Comment vous le savez ?

Monsieur le Maire

Peut-être que vous aviez des bureaux permanents à la CARENE ? C'est possible.

Monsieur Mikaël DELALANDE

J'avais un bureau permanent à la CARENE, effectivement.

Monsieur le Maire

Oui, en tant que Président de groupe, mais ce n'est pas cela qui a permis de faire beaucoup d'avancées au niveau des transports... En parlant des transports, dire que le coût d'une ligne héliYce serait aussi peu élevé que le coût d'une navette provisoire une partie de l'année avec la Ville de Pornichet, excusez-moi mais c'est de la démagogie.

Le coût des navettes de Pornichet, ces navettes sont assurées par des prestataires je crois, et cela n'a rien à voir avec un investissement dans du matériel lourd tel que celui des bus à haute qualité, des bus héliYce. Mettre d'un côté des petites navettes sur une zone balnéaire avec un investissement tel que les bus héliYce, c'est vraiment comparer des choses qui n'ont vraiment strictement rien à voir.

Monsieur Mikaël DELALANDE

Je tiens à ce que ce soit dit pour que cela soit bien clair dans le PV, ce n'est pas ce que j'ai dit. On a bien compris que l'investissement n'était pas possible avec héliYce, ce qu'on demande c'est qu'on trouve une solution pour qu'il n'y ait plus de temps d'attente aussi longs entre les Six-Croix et le centre-ville, et qu'on mette moins de temps sur Montoir, qu'on n'ait pas à déambuler sur Montoir.

Monsieur le Maire

Dans ce cas, c'est exactement ce que nous proposons dans notre délibération, puisque nous constatons que vous abandonnez la revendication du bus héliYce alors. Nous prenons acte, vous ne revendiquez plus la mise en place des bus héliYce au Six-Croix, parce que c'est ce que vous venez de dire. Actons que la délibération, telle qu'elle est proposée, prend en compte la demande d'amélioration de la desserte de Ty'Bus sur Donges, avec un temps réduit entre Donges et Saint Nazaire et une réduction du temps passé au Six-Croix et à Montoir. C'est exactement ce que nous souhaitons proposer.

Monsieur Alain CHAZAL

Moi, je revendique toujours héliYce au Six-Croix.

Monsieur le Maire

D'accord, il vous en sera donné acte, Monsieur CHAZAL.

Monsieur Mikaël DELALANDE

Juste pour terminer, et après je laisserai la parole à Jean-Marc NICOLLET. Vous n'avez pas bien compris le sens de notre propos, mais on est habitué, comme cela ça vous permet de noyer un petit peu le poisson. Nous le redisons, nous, ce que nous demandons, c'est une amélioration du service actuel. Vous dites que vous l'avez mis dans votre délibération, mais depuis le passage d'Antoine BOUVET, on l'a dit et redit dans chaque conseil, et tous les groupes, tous les groupes ont demandé, même vous, vous l'avez aussi demandé, sauf qu'on ne voit rien venir. Et là, ce soir, on nous dit qu'il y a un PDU, il y a pas mal de choses, mais nous c'est du pragmatisme qu'on

demande. A la rigueur, cela ne relève même pas forcément du PDU, mais d'une décision de la STRAN, vous comprenez ?

Monsieur le Maire

Qu'est ce que je viens de dire ? Je viens de dire que la desserte en période creuse, en termes de Ty'Bus de la ligne T4, avait été améliorée avec des cadencements supplémentaires depuis 2015, donc, c'est un début. Je viens de le dire, je suis désolé.

Monsieur Mikaël DELALANDE

Ce n'est pas suffisant.

Monsieur le Maire

C'est parce que ce n'est pas suffisant que nous proposons d'améliorer encore, et c'est l'objet de la délibération telle qu'elle est soumise au vote. Nous sommes d'accord, mais je crois que nous avons du mal à dire que nous sommes d'accord...

Monsieur Jean-Marc NICOLLET

Moi, je ne vais pas avoir de mal à dire que nous sommes d'accord pour voter le PDU. Ce qui est important c'est ce qui a quand même été dit par mes collègues, tout ce qui est actuellement problématique pour les transports vers Saint-Nazaire. On ne va pas le répéter, ils l'ont très bien dit. Moi, je le lis quand même dans la proposition qui est faite, et je pense que les prochains élus qui siégeront, notamment à la CARENE devront insister, et je dirais même insister lourdement, pour que ces améliorations puissent être effectives. Pour le transport ferroviaire, je n'y crois pas trop, je suis un peu sceptique.

Le problème pour les Dongeois de diminuer la part de l'automobile, c'est compliqué. A Saint Nazaire, c'est beaucoup plus facile, pour beaucoup de choses, pas que pour le transport en commun, pour l'accessibilité à des zones commerciales ou d'autres choses comme cela, même pour aller à l'école, nous c'est un peu plus compliqué. Pour cela, je suis un peu sceptique. Notre groupe votera favorablement à ce PDU, en insistant bien qu'il ne faut pas qu'il y ait deux poids deux mesures au niveau de l'agglomération, avec une commune centrale qui serait considérée comme « privilégiée » et les communes périphériques, qui elles, devraient se contenter de ce qu'il reste. Voilà, donc j'insisterai bien sur le PDU, je suis d'accord, par contre sur l'amélioration, et j'ai bien compris que c'était marqué dans la proposition, sinon nous ne l'aurions pas votée. Nous pensons que les prochains élus devront se battre vraiment pour améliorer, et là, ce n'est plus comme l'a dit Mikaël, par rapport au PDU, c'est la STRAN qui peut elle-même l'améliorer.

Monsieur le Maire

Alors, je ne voudrais pas laisser croire que les actuels élus ne se battent pas pour améliorer. Ah si, c'est ce qui pourrait ressortir de ton propos, Jean-Marc. Si ce n'est pas cela, tu es membre de la commission des grands services publics, donc tu vois bien ce qu'il se passe...

Monsieur Jean-Marc NICOLLET

Mon intention n'est pas de dire qu'actuellement les gens ne font rien, c'est faux, je m'inscris en faux. C'est pour cela que je pense qu'il faut donner un avis favorable à ce PDU, j'y ai participé, parce que tu le sais aussi bien que moi, par rapport à certaines réunions qu'on a eu, notamment avec Monsieur DUFOUR. Ce que je voudrais dire, c'est qu'au-delà de la CARENE, c'est que les élus dongeois, bien sûr les élus de la CARENE sont privilégiés pour avoir un contact avec la STRAN, mais je pense que c'est au niveau de la STRAN que cela doit se négocier. Toi tu sièges à la STRAN, donc je sais très bien que tu y participes. Je préfère dire que je suis favorable mais qu'il faut quand même être vigilant et essayer d'améliorer la situation du transport en commun sur la commune de Donges.

Monsieur le Maire

Je suis du même avis que toi sur la nécessité de maintenir la demande, mais je redis, que moi, je ne me bats pas pour faire venir des bus hélYce, qui de toute façon ne viendront pas, je me bats pas de façon pragmatique pour améliorer la desserte des Ty'Bus, pour qu'on est un temps réduit de circuit entre Donges et Saint Nazaire, je ne reviens pas sur tout ce qui a été dit.

Pour élargir le débat, je voudrais quand même préciser qu'il y a des logiques de transport public qui ne sont pas les mêmes en centre-ville, en zone denses et en zones périurbaines.

Nous sommes, que nous le voulions ou pas, en zone périurbaine, et si on compare avec la métropole nantaise, on sait très bien que l'un des principaux atouts des transports publics de la métropole nantaise, ce sont les tramways. Le tram qui s'arrête à Saint Herblain ne va pas à Couëron, cela ne veut pas dire que Couëron n'est pas une ville importante, ni une ville qui n'a pas des liens avec Nantes, mais simplement le tram ne va pas à Couëron parce qu'il y a des effets de distance, et des effets de densité de population, qui font qu'on ne peut pas emmener le tram jusqu'aux extrémités de la métropole nantaise. On est à peu près dans la même configuration chez nous. Il faut se dire que les transports de centre-ville ne pourront pas se déployer, sauf à ce que l'urbanisation soit considérable et qu'on construise des habitats de grande hauteur, ils ne viendront pas dans les zones rurales de façon aussi évidente qu'ils vont et qu'ils répondent à des besoins en centre-ville. C'est un constat et c'est une logique qui s'applique partout, chez nous, à Nantes, dans la métropole parisienne et autres, c'est la même chose.

Madame Claire DELALANDE

Il me semblait qu'il y avait des navettes gratuites pour emmener les jeunes l'été vers les plages de Pornichet ? Je l'ai rêvé ou cela existe vraiment ? Cela ne partait pas de Donges ?

Monsieur le Maire

Il y a des minibus qui peuvent emmener des jeunes, effectivement, organisés par l'OSCD, notamment la Maison Des Jeunes, cela ça existe mais ce ne sont pas des transports publics, c'est ponctuel, en utilisant les minibus...

Madame Claire DELALANDE

Ce n'est pas la STRAN qui fait cela ?

Monsieur le Maire

Non.

Madame Claire DELALANDE

Je croyais que c'était la STRAN. Ce serait une idée de mettre cela juste pour l'été pour les jeunes.

Monsieur le Maire

Cela, on peut le mettre en place déjà avec les minibus de la mairie.

Madame Claire DELALANDE

Est que cela est suffisant par rapport à tous les jeunes que nous avons ? Peut-être que la STRAN serait plus appropriée pour cela.

Monsieur le Maire

A voir. Alain tu voulais dire quelque chose ?

Monsieur Alain GIRARDEAU

Oui, je voulais dire qu'on a bien compris ce soir qu'on était pénalisé de part notre éloignement par rapport à Saint-Nazaire, par contre par rapport au cadencement et la durée, comme pour les autres communes, comme Besné, qui sont assez excentrées, on est bien obligé de prendre notre véhicule pour aller jusqu'à Saint-Nazaire. Ce qu'il faudrait faire c'est un grand parking à l'entrée de Saint-Nazaire, de façon à ce que les gens, qui sont habitants de la CARENE, mais éloignés, puissent se garer à l'entrée de Saint-Nazaire sur un parking gratuit, afin de pouvoir ensuite utiliser les transports en commun et les transports proposés par la CARENE. J'en ai fait part à Monsieur LUMEAU de cela, parce qu'il est vrai qu'on est doublement pénalisé parce qu'on a l'éloignement, et après il faut repayer un stationnement et après repayer d'autres transports.

Monsieur le Maire

Effectivement, Monsieur DUFOUR rappelle que c'est prévu dans le PDU ce type de parking relais. Les parkings relais cela existe dans la métropole nantaise, il y en a plusieurs, il y en a un à François Mitterrand à Saint Herblain, il y en a un autre au Sud de Nantes, il y en a un autre à l'Est de Nantes. Cela fait partie des nouveaux moyens de se rendre en centre-ville avec la nécessité d'une gratuité. C'est le cas des parkings relais de l'agglomération nantaise, au moins celui de Saint-Herblain. C'est un vrai élément important.

Est-ce que quelqu'un d'autre veut intervenir ?

Madame Martine ARDEOIS

Je suis d'accord avec ce qui a été dit par Monsieur DELALANDE et Monsieur CHAZAL, mais je salue aussi le travail qui a été fait pour le PDU, parce que je pense que c'est important de pouvoir se poser quand même sur certaines choses. Maintenant, je trouve qu'il est beaucoup trop théorique et beaucoup plus axé, effectivement, sur les communes qui sont à plus forte densité au niveau de la population. Je trouve dommage que Donges ne puisse pas être un peu plus servie. On a parlé des bus, du train, etc. Je pense qu'à Donges ce qui marche le mieux, c'est quand même le covoiturage, c'est ce qui permet aussi de gagner du temps, ce temps on ne l'a pas avec les transports en commun. Le développement du vélo, je demande à voir, parce qu'à Donges, franchement, on a vu déjà ce que cela donne pour la déviation de la voie ferrée, pour la fameuse piste cyclable. On va à un bout au rond-point, et après on prend son vélo sur le dos, je ne sais pas, il n'y a pas de continuité, je trouve que cela n'est pas cohérent. Donc s'il faut vraiment adapter tout cela à Donges, il y a un chantier très lourd à réaliser, pour ma part je n'y crois pas, donc je m'abstiendrai aussi pour cette délibération, non pas par rapport au travail qui est fait, mais parce qu'il manque de concret pour la ville de Donges.

Monsieur le Maire

Effectivement, c'est un chantier très lourd, mais il faut être réaliste. Il y a des endroits où l'on pourra faire des choses, et des endroits où ce sera beaucoup moins facile. Ce n'est pas pour cela qu'il ne faut rien faire du tout. Les endroits où l'on peut faire des choses, j'ai cité tout à l'heure le quartier de la Pommeraye, qui est en attente des aménagements cyclables qui vont être réalisés, et la CARENE va participer à leur financement dans les conditions que Monsieur DUFOUR a exposé au titre des interventions pour le vélo. Il y a d'autres secteurs où cela sera moins facile. Interconnecter le centre-bourg avec Montoir en vélo, bien sûr, il y a des jalonnements qui existent, mais effectivement, le tracé n'est pas évident. Quand il faut passer par le Priory, ce n'est pas évident. C'est vrai, ce sont des contraintes.

Personne d'autre ne veut intervenir ? Nous allons passer au vote.

Décision

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal par :

- **20 POUR**

et

- **8 ABSTENTIONS**

**Madame OLIVEIRA Angélique – Madame DANDEC Brigitte –
Madame ALBERT Viviane – Monsieur CHAZAL Alain – Madame
MORICLET Claudine – Monsieur DELALANDE Mikaël – Madame
MISIN Christine – Madame ARDEOIS Martine**

➔ **EMET UN AVIS FAVORABLE** sur le projet de Plan de Déplacements Urbains ;

➔ **DEMANDE** la prise en compte de la demande formulée d'amélioration de la desserte en transport en commun de la commune ;

➔ **DIT** que la présente délibération, sera affichée durant 1 mois à la Mairie et publiée au recueil des actes administratifs de la Commune.

Monsieur le Maire

Nous allons remercier Monsieur DUFOUR de s'être déplacé, d'avoir répondu à nos questions, et d'avoir apporter les éclaircissements dont nous avons besoin pour délibérer. Bonne soirée.

Nous passons à l'examen de la question suivante qui est l'Avis sur le Plan Local d'Urbanisme intercommunal et nous accueillons Madame Laetitia QUELLARD, qui va nous faire une présentation, comme elle dit, synthétique, de ce document complexe, qui a nécessité beaucoup de réunions, beaucoup de travail, beaucoup de concertations, avec les élus et les services, les partenaires. Donc, sans attendre je laisse la parole à Madame QUELLARD, que je remercie d'être venue ce soir à Donges également.

Madame Laetitia QUELLARD (CARENE)

Bonsoir, je vous remercie de m'accueillir. Je suis Laetitia QUELLARD, vous ne me connaissez peut-être pas tous et toutes encore, puisque je suis arrivée à la CARENE il y a un an. Je suis responsable du pôle planification et droit des sols, pour les communes de la CARENE.

Je vais essayer de vous présenter, autant que faire se peut, en quelque temps, ce document qui est, effectivement, lourd et complexe. Cela a été une procédure, et surtout un processus d'élaboration, qui s'est déroulé sur plus de trois années, puisqu'il a débuté fin 2015 avec la prise de compétence par la CARENE de l'élaboration des documents d'urbanisme. Pour autant, même si cette compétence a été transférée, il n'en demeure pas moins que le document, en tant que tel, a été élaboré en très forte concertation avec chacune des dix communes qui composent le territoire. Il y a eu des instances d'élaboration et de suivi de ce processus qui ont associé étroitement évidemment les élus maires, mais également et surtout les élus adjoints à l'urbanisme, plus particulièrement en charge de ces dossiers, ainsi que les techniciens référents de chacun des communes qu'on a vraiment mobilisés très fortement pendant ces trois années d'élaboration.

De manière assez classique, le processus a débuté par un diagnostic du territoire, qui est une photographie du territoire à un instant T. Ce diagnostic stratégique a permis d'identifier un certain nombre d'enjeux. Pour répondre à ces enjeux, il y a un Projet d'Aménagement et de Développement Durable qui a été construit et qui a été débattu surtout dans vos communes à l'automne 2017. Il y a donc eu un débat sur ce projet stratégique en Conseil Communautaire de la CARENE mais aussi dans chacun des Conseils Municipaux. Vous avez pu avoir au moins connaissance de ce projet, et surtout contribuer à le construire. Suite à ce débat, qui était un temps fort de l'élaboration du PLUi, il y a eu un travail plus technique de traduction réglementaire du projet politique dans des documents que je vais vous présenter synthétiquement à la suite. Une fois que ce travail de traduction a été fait, il y a eu un temps formel d'arrêt du projet, et également d'arrêt du bilan de la concertation. Cela a été dit lors du Conseil Communautaire d'avril dernier. Là, nous sommes sur un temps de phase plus administrative, on va dire, aujourd'hui, qui consiste à faire partager ce projet aux communes, bien évidemment, pour qu'elles puissent exprimer un avis sur le projet finalisé, mais aussi aux personnes publiques associées, qui sont les grands partenaires, donc les services de l'Etat, notamment mais pas que, la Région, le Département, le Pôle Métropolitain au titre du SCOT, etc. Lorsqu'on aura recueilli

l'ensemble de ces avis, il y aura une phase d'enquête publique qui va s'ouvrir à l'été, sur une période que vous connaissez sans doute déjà, qui va s'écouler du 20 août ou 23 septembre inclus, période pendant laquelle chacun pourra exprimer ses observations, ses remarques, ses demandes, sur des registres d'enquête qui seront ici, en Mairie, mais également mis en ligne via un registre dématérialisé. Au regard de l'ensemble de ces avis, observations, demandes, il y aura un temps de reprise du document avant son approbation définitive.

Comme je vous le disais, sur l'élaboration du document en tant que tel, il y a eu vraiment un processus de gouvernance intra CARENE et communes qui s'est appuyé, qui s'est adossé à un processus de concertation publique. Il y a eu tout une concertation préalable qui a été mise en place et qui a été clôturée d'ailleurs en même temps que l'arrêt. Il y a des outils d'informations qui ont permis au grand public d'avoir connaissance du document au fur et à mesure qu'il s'élaborait, et également des moments de partage de ce document, et également de possibilités données d'y contribuer plus directement pour ceux qui le souhaitent. Au nombre des outils, je ne vais pas tout lister, il y a un site internet dédié, qui est toujours actif, d'ailleurs sur lequel vous pouvez consulter le document du PLUi arrêté, il est d'ores et déjà en ligne puisqu'il y a des demandes des habitants, qui y ont déjà accès et en amont de l'enquête publique. Il y a également des lettres d'informations qui ont été distribuées à la population, des articles de presse, des expositions, d'ailleurs j'ai vu qu'elles étaient toujours là à l'accueil de la Mairie, et cela peut permettre de servir d'outils de communication auprès de la population. Il y a également deux petites vidéos de présentation que vous pourrez retrouver sur le site internet. Donc, des temps de partage et de contribution, classiquement, des forums des acteurs, des réunions publiques, des permanences notamment sur les marchés. Nous avons mis en place des outils permettant de recueillir les demandes individuelles des habitants du territoire, soit par courrier, soit par le biais des registres mis en place dans les communes, ou tout simplement par mail. Sur le temps de la concertation préalable, au total, nous avons recueilli 144 requêtes individuelles, dont la très grande majorité portait sur des demandes de constructibilité, concernant directement les possibilités de construire sur la parcelle de la personne concernée, mais on a été moins saisi de sujets plus stratégiques ou plus transversaux qui portent sur l'échelle globale du PLUi. Ces contributions sur des problématiques ou sur des thématiques des enjeux plus stratégiques, relèvent davantage de contribution du conseil de développement, du forum des acteurs, etc.

On a, malgré tout, des expressions qui se sont portées sur différentes thématiques, je ne vais pas toutes les lister ici, mais c'est juste pour vous donner une illustration, parce qu'on a regroupé par thématique du PLUi les sujets qui avaient fait l'objet d'expressions soit en réunion publique, soit en forum des acteurs, soit lorsqu'on a été saisi directement. Notamment, la thématique de la mobilité a été interrogée à la place de la voiture, je vois que cela a été effectivement très évoqué juste avant cette présentation, et également la question du développement des modes de déplacement doux. Egalement, la thématique environnementale est beaucoup ressortie des débats, notamment concernant l'enjeu de protection des espaces naturels et agricoles, l'enjeu de prise en compte des risques, évidemment la commune de Donges est très concernée, et évidemment la thématique risque est intégrée au PLUi.

Egalement, la nécessité de préserver ce territoire d'eau, et de développer les énergies renouvelables.

Concernant la consommation d'espaces, l'enjeu de limitation de la consommation d'espaces, notamment des espaces agricoles et naturels, est ressorti, de même que la nécessité d'encadrer la constructibilité, en tout cas pour ce qui concerne la constructibilité éparse.

Pour ce qui est des modes de développement de l'habitat, ont été interrogés l'impact des nouveaux modes constructifs sur les tissus urbains déjà constitués, de même que certains ont pu s'interroger sur des nouvelles règles d'urbanisme qui pourraient être plus contraignantes.

Pour ce qui concerne l'économie, la question équilibre commercial entre les centralités et les zones rurales est beaucoup ressortie, de même que la capacité d'accueil pour l'activité économique.

Enfin, de manière plus transversale, pas en tant que thématique en tant que telle, mais une interrogation autour des modalités de concertation et d'élaboration du document en tant que tel, en particulier sur les modes collaboratifs commune/CARENE et également sur une certaine crainte qui a pu être exprimée d'éloignement entre l'instruction demain et des demandes d'autorisation d'urbanisme pour l'usager, notamment au regard de la prise de décision. Toutes ces interrogations ont trouvé leurs traductions règlementaires dans le PLUi, cela s'est décliné par un certain nombre d'outils. La concertation préalable avait vocation d'identifier un certain nombre de thématiques ou de problématiques à intégrer dans le document d'urbanisme.

Sachant quand même que l'élaboration de ce PLUi est un exercice qui est relativement contraint, qui est assez encadré, puisque le PLUi a l'obligation d'être compatible avec un certain nombre de normes ou de documents qui lui sont supérieurs. Les normes supérieures, c'est bien évidemment les lois, qui ont évoluées en la matière, il y a un certain nombre de lois assez récentes, qui, maintenant, le deviennent moins, mais dont vous avez déjà certainement entendu parler, qui sont les lois GRENELLE, ALUR, qui invitent très fortement les documents d'urbanisme, et quand je dis « invitent » c'est un euphémisme, qui incitent très fortement les documents d'urbanisme à prévoir une modération de la consommation d'espace, des espaces notamment agricoles et naturels et à intégrer les problématiques environnementales au cœur même du document. Nous avons également une obligation de compatibilité avec des documents supra territoriaux, que sont le schéma de cohérence territoriale, qui a été élaboré à l'échelle du pôle métropolitain Nantes-Saint Nazaire, qui prévoit un certain nombre d'orientations et d'objectifs qui s'imposent à ce territoire et au document d'urbanisme qui le traduit, et je pense notamment aux objectifs de modération de la consommation d'espace, on y reviendra.

Pour ce qui concerne le document PLUi en tant que tel, c'est un document assez conséquent dans son nombre de pages, si vous avez commencé à l'appréhender. Vous le verrez en tout cas physiquement au moment de l'enquête publique puisqu'il y aura un dossier qui sera mis à disposition en consultation publique.

Il y a un rapport de présentation qui établit un diagnostic du territoire, il y a également ce qu'on appelle un état initial de l'environnement, qui est un peu le diagnostic environnemental du territoire. Il y a également l'explication des choix, si vous avez une interrogation sur les choix qui sont opérés par ce document d'urbanisme, vous pourrez en trouver l'explication, la justification, dans le rapport de présentation. Il y a également une articulation avec les autres plans et programmes. Et enfin, dans le rapport de présentation, vous trouverez l'évaluation environnementale du document, qui a été faite en continue pendant tout le processus d'élaboration.

Ce diagnostic du territoire a permis d'aboutir au Projet d'Aménagement de Développement Durable, qui est donc la vision stratégique politique des objectifs d'aménagement de ce territoire pour les dix années à venir.

Ensuite, il y a une traduction plus réglementaire, au travers du règlement écrit et du règlement graphique. Le règlement graphique c'est le plan de zonage. Ce sont bien

ces documents réglementaires qui vont servir de fondement à l'instruction demain et à la délivrance des demandes d'autorisation de construire.

Vous avez, également, plusieurs documents qui sont les orientations d'aménagement et de programmation, qui font un petit peu le lien entre le PADD et le règlement, puisque ce qu'on appelle les OAP sont la traduction graphique et littérale d'intention d'aménagement de la collectivité sur des secteurs qui sont appelés à évoluer demain, soit parce qu'ils vont être ouverts à l'urbanisation, soit parce que ce sont des secteurs de réinvestissement de la collectivité. Chaque commune dispose de cet outil. Il y a plusieurs OAP, notamment sur la commune, et ce sont évidemment des documents qui ont été construits en étroite collaboration, je vais même dire en co-élaboration avec la commune. C'est peut-être un des aspects qui pourra vous intéresser plus particulièrement.

Et enfin, dernier élément composant ce document, c'est un certain nombre d'annexes réglementaires opposables, comme je vous le disais, le PLUi est un exercice qui est un peu contraint, puisque les personnes publiques associées en début de processus nous font part, nous font connaître leurs objectifs, leurs intentions d'aménagement sur le territoire, et nous demandent de bien vouloir les prendre en compte, et tout particulièrement les services de l'Etat qui nous adressent en début de processus ce qu'on appelle un « porter à connaissance » et nous informe des contraintes réglementaires qui s'imposent à nous et que l'on doit nécessairement intégrer, et que vous retrouverez en annexe.

Maintenant, je vais aborder, de la manière la plus synthétique possible, les grandes orientations d'aménagement de ce PLUi qui sont issues des enjeux du diagnostic. On peut peut-être résumer ce document, le PLUi, comme ayant vocation à organiser le développement du territoire, en économisant ses ressources, en gérant également les risques, et en préservant le cadre de vie. Pour ce qui concerne l'identification des atouts de ces territoires, un premier constat, il y a vraiment trois espaces majeurs, que vous connaissez, qui sont ressortis de ce diagnostic. Les espaces majeurs de ce territoire sont la Loire, l'océan et la Brière, qui sont des composantes évidemment essentielles mais assez différenciées. Cela a conduit à identifier une mosaïque de dix paysages. Un des objectifs de ce PLUi c'est vraiment de respecter chacune des composantes identitaires de ce territoire, et vous verrez que chacun des zonages et des réglementations spécifiques associées du PLUi tiennent compte véritablement de cette diversité. C'est ce qui peut expliquer aussi le nombre de zones et de sous-zones, que vous trouverez dans le règlement graphique et littéral, puisqu'il y a vraiment un travail de zonage très fin qui a été fait avec des indices et des sous-indices qui permettent d'avoir des règles différenciées tenant compte de la diversité de ces paysages et la diversité de l'identité de ce territoire. Quand bien même le document est unique, je tiens à dire que les règles ne le sont pas.

Il y a vraiment ce travail très fin qui a été fait, et ce qui explique aussi le temps pris pour l'élaboration à la parcelle de ce document. Bien évidemment, les identités qui constituent la richesse de ce territoire sont valorisées, en tout cas on le croit au travers de ce document, donc le développement se fera en cohérence et en harmonie avec l'ADN de chacune des communes.

Un des objectifs très fort de ce PLUi, c'est d'atteindre un objectif de réduction de consommation de 35 % de la consommation d'espace par rapport à la période précédente. J'évoquais tout à l'heure le document supra territorial qu'est le SCOT, le Schéma de Cohérence Territoriale, c'est lui qui nous assigne cet objectif de réduction de 35 % de la consommation d'espace. Pourquoi ? Pour garantir l'équilibre entre les différents usages, puisque le territoire est vraiment fort de nombreux atouts, que le PLUi valorise et sur lesquels il s'appuie. Bien évidemment, il faut préserver

durablement ce qui fait la ressource et l'attractivité de ces territoires, et cela passe par la pérennisation des espaces naturels et agricoles. En fait, cet objectif de 35%, il ressort du SCOT, mais il ressort aussi, je crois, vraiment d'une volonté forte des élus du territoire, et cela a été exprimé et traduit dans le PADD, partant du constat qu'il y avait une trop forte consommation foncière qui pouvait potentiellement fragiliser la biodiversité, qui a pour effet d'étendre les villes sans que nécessairement cela apporte de réponse totalement satisfaisante aux questions sociales et environnementales.

L'objectif du PLUi, c'est, demain, de bâtir autrement, en construisant davantage ce qu'on appelle la ville sur la ville, mais tout en respectant évidemment les habitants qui sont déjà présents. Cela invite aussi à repenser les parcs d'activités, parce que la limitation de consommation d'espace ne se retrouve pas que sur l'habitat mais aussi sur la modération de la consommation du foncier à vocation économique, et donc cela engage à repenser les parcs d'activités pour adapter les besoins réels des entreprises en termes de surface. On peut avoir une réflexion en termes de mutualisation des stationnements, une réflexion en termes d'extension des bâtiments, etc.

Alors pourquoi réduire de 35 % la consommation d'espace ? Bien évidemment, c'est pour protéger les zones agricoles et naturelles, partant du constat là encore que l'économie agricole, qui est un socle majeur de ce territoire, constitue également un élément de préservation des équilibres environnementaux et est potentiellement fragilisée. Les exploitations qui sont orientées essentiellement vers de l'agriculture extensive sont garantes du maintien des grands espaces naturels et agricoles, ainsi que des marais. Le PLUi s'est assigné pour objectif de protéger durablement 7 000 hectares de zones agricoles. Pour ce faire, il y a plus de 20 000 hectares qui sont placés également en zone naturelle. Tous ces outils de protection qui sont mis pour protéger l'agriculture et les zones agricoles, cela permet de donner une visibilité suffisante et durable à la profession agricole, qui a besoin de garantie de pérennisation pour pouvoir s'installer et se développer. Forcément, cet objectif de modération de la consommation d'espace aura son corolaire en termes de développement de l'urbanisation. Limiter l'impact du développement en extension urbaine, notamment par le renouvellement urbain portant sur l'habitat et sur l'économie. Un des enjeux identifié pour ce territoire, qui est naturellement attractif, qui pour se développer doit pouvoir continuer à s'étendre, car les besoins ne pourront être satisfaits par le seul renouvellement urbain des villes, des bourgs et des quartiers, et des parcs d'activité. Quand bien même on a un objectif très fort de modération de la consommation d'espaces, et donc partant de réinvestissement des secteurs déjà urbanisés, ce qu'on appelle le renouvellement urbain, il n'en demeure pas moins que pour répondre au besoin de développement interne et également externe de ce territoire qui est attractif, il faut malgré tout prévoir un certain nombre de zones d'urbanisation futures, que l'on appelle les zones à urbaniser, pour permettre l'extension de l'habitat, des équipements ou des activités économiques, pour répondre tout simplement aux besoins de la population actuelle ou à venir. Pour autant, ces zones d'urbanisation futures seront réduites sur le périmètre de l'agglomération, partant de 932 hectares qui étaient prévus à 510 hectares dans le cadre du PLUi, et cela évidemment, cela n'a pu être obtenu que par un effort qui a été fait par chacune des dix communes concernées. En cela, cela va permettre d'assurer une inversion de tendance, c'est vraiment un axe fort du PLUi, d'inverser le rapport de proportion entre le développement de l'urbanisation et le renouvellement urbain. Cela rejoint aussi une des orientations fortes qui est posée par le SCOT. Demain, le développement devra se faire à hauteur de 60 % en renouvellement urbain et donc à 40 % en extension urbaine, et là, on est véritablement dans une inversion de tendance par rapport à ce qui a pu être observé par le passé. J'ai dû revenir en arrière, je vous prie de m'en excuser. Pour aboutir à cette limitation de la consommation d'espace en extension urbaine, cela nécessite de fixer des limites claires, ce qu'on a appelé la limite de l'enveloppe urbaine entre les secteurs déjà urbanisés et les zones naturelles. L'enjeu a été de délimiter des enveloppes urbaines

qui permettent de vraiment définir les zones agglomérées et de stopper l'urbanisation diffuse qui pouvait avoir pour conséquence « d'émietter » les campagnes.

Un des objectifs du PLUi a été d'identifier les secteurs de village, de hameau et les îles de Brière, et cela pour pouvoir renforcer des petites identités urbaines qui sont déjà constituées et équipées et également pour consolider les lisières entre les secteurs construits et les secteurs naturels et agricoles, préservés de l'urbanisation. Par contre, et par voie de conséquence, ce qui a été qualifié d'écart, voit son développement possiblement limité, puisque seuls sont urbanisables les villages, qui pour certains peuvent être dotés d'extensions, les hameaux peuvent être urbanisés en dent creuse, de même que les îles. Par contre les écarts ne peuvent plus recevoir d'urbanisation nouvelle, mais les habitations existantes peuvent continuer à évoluer. Tout cela permet de protéger le patrimoine écologique, notamment par l'identification et la consolidation de ce qu'on appelle une trame verte et bleue, qui permet d'identifier les grands réservoirs et corridors biologiques. Evidemment, il y a un enjeu de préservation des espaces animales et végétales pour conforter leurs places dans ce territoire. L'objectif du PLUi c'est de préserver les zones humides, les cours d'eau, les chais et les graveaux. Le PLUi fixe également des prescriptions faites pour développer la nature en ville, pour que la trame verte et bleue ne soit pas que les espaces naturels et agricoles, mais qu'il y ait bien une continuité de ces réservoirs et de ces corridors qui peuvent aussi passer par la ville. Le PLUi fixe un certain nombre de prescriptions et d'outils qui permettent d'identifier et de préserver la nature en ville.

Au titre du patrimoine, également, parce qu'il y a un patrimoine naturel qui est très fort, mais il y a également un patrimoine bâti, nous avons fait un travail fin d'identification des éléments du patrimoine bâti. Ce patrimoine bâti a été recensé et identifié, il est également protégé. Il est protégé à différents types, et au travers de différents outils, cela peut être des outils supra PLUi puisqu'il y a des protections spécifiques au titre des monuments historiques et des sites inscrits. Il y a également des bâtiments identitaires qui, là, ont été recensés et identifiés au travers de ce PLUi. Une préservation également des chaumières patrimoniales parce que c'est un des éléments emblématiques de ce territoire. Il y a un certain nombre d'outils plus spécifiques que sont les AVAP mais cela ne concerne pas la commune. Egalement, une préservation du bâti paysager, donc le végétal est également identifié et protégé à différents titres, cela peut aller de l'arbre isolé remarquable jusqu'à des espaces boisés classés ou répertoriés. On a vraiment fait un travail fin, justement sur la base de la mosaïque des paysages qui a été identifiée. Il a été considéré vraiment nécessaire, pour ne pas banaliser le territoire, de vraiment bien en protéger les éléments emblématiques, et c'est ce qui permet aussi d'avoir une différenciation des règles d'urbanisme pour préserver l'identité et la particularité de chaque commune.

Autre enjeu et autre problématique d'importance, c'est la prise en compte des risques, de tous les risques, mais notamment ceux liés au changement climatique, c'est peut-être une des nouveautés de ce PLUi. Le PLUi, en articulation avec le PCAET, vise à réduire la vulnérabilité du territoire aux inondations et aux submersions marines. Par voie de conséquence il y a des règles de construction en zones inondables qui ont été définies pour les secteurs concernés et par les ZAZI et par le PPRL. Je ne rentre pas dans les détails mais il faut savoir qu'il y a des règles de construction particulières pour les zones inondables et pour les secteurs soumis à risque de submersion. Enfin, pour poursuivre sur l'adaptation du document d'urbanisme et aux risques, mais également aux enjeux nouveaux portés par le PCAET, il y a un certain nombre de nouveautés en faveur de la transition énergétique. Au nombre des outils du PLUi, et là, ce sont quelques exemples, il y a par exemple la création d'un zonage spécifique NPV, naturel, protégé, mais permettant le photovoltaïque, cela permet d'autoriser la création de fermes solaires pour valoriser, selon le principe du moindre impact, des terrains qui sont fortement artificialisés. Par exemple, dans les zones économiques et pour les

bâtiments destinés à l'industrie, aux bureaux ou aux équipements d'intérêt public ou collectif, et les bâtiments de surface importantes, qui ont une surface de plancher supérieure à 1 500 m², il est demandé d'avoir recours à un dispositif de protection des énergies renouvelables qui participe au moins à 25 % du bilan énergétique. Cette imposition, cette obligation, ne concerne uniquement que les bâtiments économiques d'une certaine importance, nous ne sommes pas allés jusqu'à l'imposer sur l'habitat parce qu'on a considéré que cela pourrait être éventuellement assez contraignant. Il y a également des zonages d'assainissement, donc d'eaux pluviales et d'eaux usées, qui sont plus prescriptifs, qui seront annexés au PLUi lors de son approbation, et qui ont vocation à participer à cette transition énergétique. Il ya également des outils plus spécifiques, notamment ce qu'on appelle le coefficient de biotope par surface qui impose une proportion d'espaces éco-aménageables.

Voilà, je vous ai vraiment, à très grands traits, brosser les éléments, non pas peut-être fondamentaux, mais surtout nouveaux de ce PLUi. Puisque vous avez un document d'urbanisme sur la commune actuellement opposable, c'est vraiment pour vous indiquer ce qui, demain, va évoluer et ce qui va se traduire par des règles d'urbanisme pour chacune des zones spécifiques qui auront été identifiées. Je vais en terminer là peut-être pour cette présentation liminaire, et peut-être réserver un temps pour les échanges et les questionnements, parce que je ne veux pas être trop technique ou trop fastidieuse.

Monsieur le Maire

Merci Madame QUELLARD pour votre présentation. Merci pour tout le travail qui a été accompli par les services de la CARENE, mais aussi ceux de l'Agence d'urbanisme, l'ADDRN, en partenariat avec les services des communes, dans un temps contraint, puisque nous étions limités dans les délais pour l'arrêt du PADD et l'approbation du PLUi. Un travail considérable a été fait en peu de temps, et les services ont été très réactifs, même proactifs, pour que les délais soient tenus.

Je voudrais, ce soir, remercier également, un élu, qui est mon voisin, qui est à côté de moi, mon voisin en tous les sens du terme d'ailleurs, parce que Louis s'est investi considérablement dans ce PLU intercommunal... Il a participé, je crois qu'il a été l'un des plus assidus des adjoints à l'urbanisme de la CARENE, en participant à quasiment tous les groupes de travail qui ont eu lieu. On avait dit, l'autre jour, qu'il y en avait eu au moins trente-deux. Il s'est investi, et on peut dire que son expérience nous a été très utile parce que je crois que c'est la troisième fois qu'il participe au premier plan à la révision d'un plan d'urbanisme sur la commune de Donges. La première fois, c'était dans les années quatre-vingt-dix, de quatre-vingt-quatorze à quatre-vingt-seize, où nous étions, à l'époque, encore sous le régime du plan d'occupation des sols, et où Louis avait supervisé la révision de ce plan d'occupation des sols qui avait posé un gros problème au secteur NAGP de Donges-Est, à propos de la création des quais, et nous étions allés jusqu'au Conseil d'Etat. Ensuite, Louis a participé à l'élaboration complète du premier Plan Local d'Urbanisme, qui avait été approuvé en février 2008, et cela avait déjà été un très gros travail. Et là, pour la troisième fois, il a été particulièrement présent et actif pour la défense des intérêts de la commune de Donges, dans le cadre de l'élaboration de ce PLUi. Je veux le remercier officiellement, très sincèrement et chaleureusement pour le travail qu'il a fait sur ces différents Plans Locaux d'Urbanisme. On peut dire que cette expérience nous a été utile dans les échanges que nous avons eus avec la CARENE et les services de l'Etat.

J'en viens à l'examen du fond du PLUi, où il y a certainement beaucoup de choses à dire. Le choix d'aller vers le Plan Local d'Urbanisme intercommunal n'était pas un choix évident à la base. Nous avons fait parti de ceux, et nous en avons déjà parlé au sein

de cette assemblée, qui avait émis un certain nombre de questions, voire de réserves, sur l'élaboration. Rétrospectivement, que constate-t-on ? C'est que si nous étions restés tout seul dans notre coin, en faisant notre Plan Local d'Urbanisme, de toute façon, la logique de l'intercommunalité était déjà contenue dans les lois votées au début des années 2000, mais si nous étions restés, au moins pour ce Plan Local d'Urbanisme, tous seuls, nous aurions eu à faire face aux mêmes contraintes, au mêmes exigences de contenu du document. Nous aurions dû « grennelliser », comme on dit, notre Plan Local d'Urbanisme tous seuls, nous aurions dû l'adapter sur le Plan Climat et Energie, sur les documents sur les transports, sur les zonages d'assainissement, assainissement des eaux usées, assainissement des eaux pluviales... nous aurions dû l'adapter aux normes qui sont au-dessus du PLU. Comme l'a dit Madame QUELLARD, c'est un document contraint, où nous sommes obligés d'intégrer dans notre zonage, dans notre règlement, qui sont les aspects les plus connus du PLU, des règles qui ont été fixées au-dessus, et nous aurions dû le faire tout seul, et cela aurait été certainement beaucoup plus compliqué de le faire tout seul.

Certes, ce document de PLU est un résultat d'un long travail d'échanges, d'équilibre entre nos demandes, nos souhaits et les préconisations des partenaires. Je souligne quand même, que la CARENE et l'ADDRN nous ont accompagnés, ont relayé nos demandes auprès de ceux qui avaient d'autres avis, puisque la négociation, s'il y a eu négociation, s'est faite essentiellement avec les services de l'Etat, de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer. Déjà, en 2008, le Sous-préfet de Saint Nazaire était venu à Donges pour voir les secteurs qui posaient question concernant les zonages. Le Sous-préfet s'était déplacé en personne, Louis était là, et vous aviez fait un tour des secteurs où il y avait des enjeux par rapport à la loi littoral, par rapport à l'urbanisation dans les villages. Aujourd'hui, la même question que pour la loi littorale se pose, mais pas seulement la loi littorale, comme il a été dit par Madame QUELLARD, il y a le SCOT de la métropole Nantes/Saint-Nazaire, qui lui aussi pousse à la revitalisation des bourgs et au développement de l'urbanisme dans les centralités. Il y a aussi, ne l'oublions pas, la charte du Parc Naturel Régional de Brière qui est également une norme, qui est même au-dessus du SCOT, qui s'impose au SCOT, et qui contraint par des prescriptions assez sévères l'urbanisation, notamment au Nord de la commune, dans le périmètre du Parc Naturel Régional. Donc, il y a toutes ces normes qui sont venues se rajouter, et il a fallu échanger avec les services de l'Etat sur l'interprétation à donner sur ces différentes normes. J'oublie dans les normes qui s'imposent à nous, il y a aussi, ou les agendas, ou les atlas qui s'imposent à nous, il y a l'inventaire des zones inondables de l'Estuaire, sur lequel nous avons eu des échanges assez nombreux avec les services de la DDTM.

Le résultat qui arrive ce soir du PLU arrêté, est le fruit d'un travail d'échanges où nous avons obtenu un certain nombre d'avancées, par rapport à ce qui était préconisé par les services de l'Etat. Les avancées sont, un certain nombre de quartiers, où il était envisagé par la DDTM de les requalifier en écart, et donc en zone non constructible, nous avons obtenu avec l'appui de la CARENE de les maintenir dans ce PLU, sous forme de hameau, sur des critères précis de densité, de l'habitat existant, de linéarité, ou de la forme du village, et des équipements existants, etc. A l'issue de nos échanges, nous avons maintenu la qualification de hameau, notamment dans le secteur des Brouzils et la Crépelais, dans le secteur d'Assac, la Roulais, la Mégretais, la Mornais, également dans le secteur d'Er, Hélé, la Diguennais, et dans un autre secteur qui est celui de Maca, Sem, le Perron, le Pavillon, Gaverly. Ce sont des secteurs qui auraient pu être radiés d'un trait de la constructibilité, et les efforts que nous avons menés, les arguments de conviction que nous avons portés, que nous avons portés collectivement avec la CARENE, ont permis de maintenir la constructibilité dans ce PLU arrêté.

On peut, certes, s'interroger sur le fait que la loi littorale, qui nous est souvent et même quasiment toujours opposée par le service de l'Etat, n'a pas changé depuis 2008, c'est la même loi, le texte n'a pas évolué. Avec un texte qui n'évolue pas, l'interprétation des services de l'Etat, elle, change... C'est l'interprétation qui change, ce n'est pas le texte. L'interprétation de l'Etat change, elle est toujours dans le même sens : un sens de plus en plus restrictif à l'urbanisation. Cela se fonde sur des jurisprudences du Conseil d'Etat, notamment je crois la jurisprudence « Porto-Vecchio » où l'on vient remettre en cause l'urbanisation des dents creuses. Ces interprétations de l'Etat, forcément, elles sont un enjeu pénalisant pour nos PLU, spécialement pour notre commune, qui est grande en superficie, avec des quartiers nombreux. Mais je crois que la défense des intérêts de la commune a été assurée, on le voit dans le résultat, par rapport à ce qui était envisagé au départ. Certes, cela ne sera pas aussi étendu que dans le PLU de 2008 pour ce qui concerne les zones de hameaux, mais, encore une fois, ce n'est pas la CARENE qui a changé d'avis, ce n'est pas la commune qui a changé d'avis, c'est l'Etat qui a changé d'avis dans son interprétation des textes, et comme l'avis de l'Etat s'impose à nous en termes de zonage, c'est ce compromis qui résulte des échanges avec l'Etat qui est aujourd'hui proposé.

Un certain nombre de points, comme je l'ai dit, ont pu être réglés, cela n'est jamais totalement satisfaisant, il ne faut pas se le cacher, mais je remercie encore tous les partenaires qui ont œuvré pour cette défense des intérêts de la commune, que ce soit au niveau des services et au niveau des élus, et je renouvelle mes remerciements chaleureux à Louis pour ce troisième plan d'urbanisme qu'il mène avec beaucoup d'assiduité et de conviction.

Maintenant, est-ce qu'il y a des questions à poser à Madame QUELLARD, notamment concernant ce document ?

Madame Claire DELALANDE

Par rapport aux zones de marais, les marais sont censés avoir des réserves d'eau douce qui nous assurent des nappes phréatiques quand même un peu remplies, alors qu'on voit grâce ou à cause des agriculteurs, que l'eau est envoyée à la Loire via l'océan pour avoir des marais asséchés pour y mettre les bêtes le plus tôt possible. C'est un non sens total quand on veut revenir à des choses plus saines de la nature. Est-ce qu'il y a quelque chose à faire à cela ? Parce que là, en ce moment, on voit les canaux qui sont très bas, nous ne sommes qu'au mois de juin, alors quand on pense que l'on va avoir un été soit disant caniculaire, qu'est ce qui va se passer par rapport au manque d'eau encore ?

Monsieur le Maire

J'ai peut-être une réponse, puisque je suis allée avant-hier à une réunion du SYLOA, le Syndicat Loire Aval, qui gère le SAGE, le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux. Il ressort des documents que nous avons examinés, que le territoire de Donges est situé sur une zone alluviale, c'est-à-dire que nous n'avons pas de nappe phréatique performante, comme peut l'avoir Campbon par exemple, puisque sur le territoire il y a soit de la roche cristalline, c'est-à-dire du granit, du granit plus ou moins décomposé, c'est peu propice à des nappes phréatiques profondes et de qualité. Il y a des secteurs alluviaux, donc chez nous ce sont les marais qui sont des secteurs d'alluvions, donc il n'y pas de nappes phréatiques des marais satisfaisantes. Les seuls endroits où il y a des nappes phréatiques satisfaisantes ce sont dans des secteurs sédimentaires, donc de roche calcaire, et la nappe de Campbon est sur une roche calcaire, donc c'est là où il y a un vrai enjeu de protection de la nappe. La nappe de Campbon fournie quand

même plus de 8,4 millions d'eau à la CARENE par an. C'est cette nappe qui est protégée et qui fait l'objet de mesures de protection vis-à-vis des usages agricoles et autres. Notre territoire de Donges, il n'a pas, dans les zones de marais en tout cas, de nappe phréatique, puisqu'on est quasiment de surface et l'eau circule avec la Loire.

Madame Claire DELALANDE

J'entends bien ce que tu dis, mais justement je déplore que l'eau douce comme cela, nous n'ayons pas des douves et des canaux qui soient pleins, en réserve d'eau, ne serait-ce que pour les agriculteurs pour arroser leurs cultures. Nous n'avons pas de réserve d'eau. On se plaint que les océans ont trop d'eau douce et que cela fait fondre les glaciers, et on laisse l'eau douce partir à la mer comme cela, bêtement, au lieu de la réserver pour l'usage de ceux qui en auraient besoin.

Monsieur le Maire

Mais l'eau douce qui est dans nos canaux, elle n'a pas d'usage agricole.

Madame Claire DELALANDE

Elle pourrait en avoir.

Monsieur le Maire

Elle pourrait en avoir, à condition qu'il y ait des pompages, et quand c'est un canal qui est au milieu d'un marais, il n'y a pas de logique à pomper l'eau du canal pour mettre dans le marais, parce qu'elle vient du marais déjà. Le canal c'est l'exutoire, l'eau part du marais, elle vient de la pluie. Alors les réserves d'eau, ce serait pour les usages agricoles, mais en même temps, dans les marais, des réserves d'eau cela ne paraît pas évident, déjà pour creuser un étang il faut une autorisation de la Direction de l'Agriculture, on n'a pas le droit de creuser une réserve d'eau comme cela chez soi. Ce sont des règles, on gère les masses d'eau au niveau d'un bassin versant, chez nous c'est le Syndicat du Bassin Versant du Brivet, dont fait partie Rémy KLEIN, qui gère ces masses d'eau.

Madame Claire DELALANDE

Quand on voit le canal de Bernaceau, il est presque vide, alors que là on devrait quand même avoir de l'eau, ne serait-ce que pour la beauté du site.

Monsieur le Maire

Je crois que la question des niveaux d'eau est très contestée entre les pêcheurs, les chasseurs, les éleveurs, et les défenseurs de l'environnement. Pour trouver le bon niveau d'eau, je crois que Bernard LELIEVRE, à la Commission Syndicale, a toujours beaucoup de soucis avec cela. Il y a toujours trop d'eau pour les uns et pas assez pour les autres, tout dépend des périodes de l'année... Là, ce n'est pas dans le PLUi.

D'autres questions pour Madame QUELLARD particulièrement ? Pas de question. Je vais procéder à la lecture du projet d'avis.

DELIBERATION N° 2

Avis sur le Plan Local d'Urbanisme intercommunal arrêté

Rapporteur : Monsieur Le Maire

Exposé

Préambule

Par arrêté préfectoral en date du 17 novembre 2015 les statuts de la CARENE ont été modifiés par l'intégration de la compétence Plan local d'urbanisme, documents d'urbanisme et carte communale.

Le Conseil Communautaire a, par délibération en date du 15 décembre 2015, prescrit l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal et défini les modalités de concertation avec la population et de collaboration avec les Communes membres.

Conformément à l'article R153-5 du Code de l'Urbanisme, les Communes membres de la CARENE sont sollicitées pour avis sur le projet de PLUi arrêté dans un délai de trois mois à compter de la transmission du dossier. En l'absence de réponse à l'issue de ce délai, l'avis est réputé favorable.

Elaboration du PLUi

L'élaboration du PLUi a été menée par la CARENE en étroite collaboration avec les Maires, les adjoints à l'urbanisme et les services compétents de chaque Commune, conformément à la Charte de gouvernance signée entre la CARENE et les Communes membres en décembre 2015.

Les Personnes Publiques Associées (PPA) ont été rencontrées tout au long de la procédure et ont contribué au processus d'élaboration du document.

Par ailleurs, des réunions de travail thématiques ont été organisées de manière régulière ou ponctuelle, avec les grands acteurs du territoire (la DDTM, la DREAL, le grand Port Maritime, la profession agricole, le Parc Naturel régional de Brière, le Pôle métropolitain Nantes-Saint-Nazaire, etc.).

Ce processus, accompagné et nourri par une concertation publique, a permis de construire un document partagé.

Suite à la consultation des personnes publiques et des Conseils Municipaux sur le projet de PLUi arrêté, les prochaines étapes de la procédure de PLUi seront :

- l'enquête publique d'une durée minimale d'un mois (prévue du 20 août au 23 septembre 2019 inclus);
- l'organisation d'une conférence intercommunale fin 2019 avant l'approbation du document;

Le projet de PLUi pourra encore faire l'objet de modifications pour tenir compte des avis, des observations et conclusions de la commission d'enquête, sous réserve néanmoins de ne pas remettre en cause l'équilibre général du PLUi.

- l'approbation du dossier en Conseil communautaire.

Composition du projet de PLUi arrêté :

Conformément à l'article L.151-2 du code de l'urbanisme, le dossier de PLUi arrêté est constitué des documents suivants:

- **le rapport de présentation** composé notamment du diagnostic socio-économique, de l'explication des choix retenus, de la justification du projet, de l'état initial de l'environnement et de l'analyse des incidences du projet de PLUi sur l'environnement.

- **le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)** construit à partir des enjeux issus du diagnostic socio-économique. Il fixe les grandes orientations de l'agglomération qui affirme son attractivité, dans le respect des identités qui la composent, au travers de trois défis :

- Le défi du rayonnement et des coopérations,

- Le défi de l'attractivité par le cadre de vie

- Le défi de l'équilibre et de la solidarité

Le PADD a été débattu en Conseil municipal le 21 septembre 2017 puis en Conseil communautaire le 03 octobre 2017.

- **les pièces réglementaires** qui comprennent un règlement graphique et un règlement écrit.

- **les orientations d'aménagement et de programmation (OAP)**

Les OAP sectorielles qui déterminent les principes d'aménagement dans certains secteurs et quartiers à enjeux, en cohérence avec les orientations définies dans le PADD.

Une OAP thématique sur la trame verte et bleue dont l'objectif est de préserver les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques, à l'échelle de l'ensemble du territoire.

- **les annexes** et documents informatifs

Proposition

Il est proposé d'émettre un avis favorable sur le projet de PLUi assorti des observations suivantes :

- Sur la forme : il convient de souligner le travail remarquable effectué par la CARENE pour élaborer ce PLUi, qui tout au long du processus a accompagné les communes membres en répondant à leurs questions, leurs souhaits, leurs inquiétudes voire leurs oppositions,
- Sur le fond : six remarques sont ici à formuler :

- Projet d'extension du cimetière rendu nécessaire par le contournement ferroviaire des sites industriels de Donges : au vu des études géomorphologiques qui viennent de s'achever dont le but principal est d'éviter les secteurs où la nappe d'eau est la plus affleurante et dont les résultats sont en cours d'analyse par les services municipaux, il est demandé que le zonage UQa2 ainsi que l'emplacement réservé prévu à cet effet tiennent compte des deux emplacements possibles à ce stade pour cette extension suivant plan ci-joint (pièce n°1). Le choix entre les deux sites devant être effectué dans les semaines qui viennent sur des critères techniques, administratifs et financiers, il est demandé que le Conseil Municipal mandate Monsieur le Maire pour porter à la connaissance de la commission d'enquête le choix du site effectué par la commune,
- Orientation d'Aménagement et de Programmation de la rue des Clos Galants : compte tenu du contexte urbain pavillonnaire du secteur en contact direct avec le centre-ville, il est demandé que le principe de respecter un épannelage progressif des hauteurs depuis le secteur des Clos Mignons vers la rue des Ecoles inscrit aujourd'hui en recommandation à l'OAP devienne un intangible du projet et soit repris au plan des « principes d'aménagement » (pièce n°2),

- Maisons appartenant à la société TOTAL (SIPAR) répertoriées au patrimoine à protéger rue Pasteur : la valeur patrimoniale de ce patrimoine immobilier en déshérence n'est pas avérée et celui-ci s'est beaucoup dégradé ces dernières années. Or les dispositions générales du PLUi indiquent que : « *Le bâti patrimonial de qualité, possible, public et exceptionnel et compris dans les séquences urbaines remarquables, repéré au plan de zonage, doit être conservé, sauf nécessité de démolition pour des raisons sanitaires ou de sécurité ou pour la mise en œuvre d'une opération ayant un caractère d'intérêt général.* » Afin de permettre à cette rue de connaître une évolution urbaine favorable par un processus de démolition-reconstruction si c'est la solution qui devait être retenue, il est demandé que ces habitations soient « sorties » de l'inventaire.
- Immeuble occupé partiellement par la société Orange sis à la Pommeraye, parcelle cadastrée section ZM 319. Cet immeuble qui n'est que très partiellement occupé depuis de nombreuses années doit pouvoir évoluer. Bien que répertorié au patrimoine, le règlement actuel de la zone AE2 ne fait pas expressément référence à la possibilité de changer la destination des constructions existantes repérées au plan de zonage comme cela est le cas pour la zone agricole AA1. Il est donc demandé que cette disposition soit rajoutée à l'article 2.2 du règlement de la zone AE2 (pièce n°4),
- Les zones constructibles ont été déterminées en s'appuyant sur l'enveloppe urbaine en référence à ce que demande le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la métropole Nantes Saint-Nazaire. Rue des Préteaux au lieu-dit Revin la parcelle cadastrée section ZA n° 58 a été récemment bâtie, la maison étant désormais terminée. Un second permis de construire a également été délivrée, la construction n'ayant pas débutée à ce jour. Il est donc demandé que cette parcelle réintègre l'enveloppe urbaine et soit donc classée en zone UH (pièce n°5),
- Ancienne carrière de la Maison Noulet : les dispositions générales du PLUi indiquent que dans les périmètres de carrière sont admis les installations classées et constructions directement liées à l'exploitation du sol et du sous-sol, par la création et l'exploitation d'une installation de stockage de Déchets Inertes (ISDI) et les aménagements permettant le retour à l'état naturel du site à un état naturel, agricole et paysager. Il est rappelé que le Conseil Municipal de Donges avait, dans sa séance du 29 juin 2017, émis un avis défavorable au projet de la SAS CHARIER CM d'exploiter une installation de stockage de déchets inertes non dangereux au lieudit « La Maison Noulet ». Il est donc demandé que cette référence à la possibilité de réaliser un ISDI soit supprimée (pièce n°6).

Vu l'exposé du projet,

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 103-2 et suivants, L151-1 et suivants, L.153-1 et suivants, R151-1 et suivants et R.153-1 et suivants ;

Vu la délibération du Conseil Communautaire en date du 15 décembre 2015, portant sur la prescription du Plan local d'urbanisme intercommunal et la fixation des modalités de concertation, ainsi que sur les modalités de collaboration avec les communes membres.

Vu le débat sur le PADD qui s'est tenu en séance du Conseil municipal en date du 21 septembre 2017

Vu la délibération du Conseil communautaire en date du 3 octobre 2017 portant débat sur les grandes orientations du PADD

Vu la délibération du Conseil communautaire en date du 19 décembre 2017 portant sur l'application du décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 relatif à la modernisation du Plan Local d'Urbanisme ;

Vu les deux délibérations du Conseil communautaire en date du 30 avril 2019 arrêtant respectivement le bilan de la concertation préalable et le projet de PLUi;

Vu la concertation qui s'est déroulée durant toute l'élaboration du PLUi;

Vu les différentes pièces composant le dossier de PLUi arrêté, et notamment le rapport de présentation, le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation, le règlement écrit et graphique (zonage) et les annexes.

- Considérant que les Communes membres doivent transmettre leur avis dans un délai de trois mois à compter de la réception du projet de PLUi, soit au plus tard le 10 août 2019, et que, passé ce délai, leur avis sera réputé favorable,

- Considérant que le projet de PLUi arrêté, le bilan de la concertation ainsi que l'ensemble des avis des Communes et des personnes publiques associées qui auront été réceptionnés seront annexés au dossier de l'enquête publique qui devrait se dérouler du 20 août au 23 septembre 2019 inclus;

- Considérant que le projet de PLUi pourra être modifié pour tenir compte des avis, des observations et des conclusions de la commission d'enquête, avant son approbation par le conseil communautaire, prévue en début d'année 2020 ;

- Considérant que le PLUi, une fois approuvé et exécutoire se substituera à l'ensemble des documents d'urbanisme communaux en vigueur.

Monsieur le Maire invite le Conseil Municipal à en délibérer.

Monsieur le Maire

Je rajoute sur la carrière de la Maison Noulet, que bien évidemment, la circonstance que la société CHARRIER ait racheté la maison de la Maison Noulet, ne change absolument rien à notre position de refus de cette activité. Les dangers de la route départementale N° 4 en direction de Crossac, qui est déjà accidentogène avec un revêtement en bicouche fait l'année dernière, cette route n'a pas changé, les contraintes n'ont pas changé, les contraintes qui en résulteraient et les risques pour les habitants du quartier de Revin, de la route de Crossac, de la Guesne et autres, sont les mêmes.

Donc, il n'y aucune raison que nous changions d'avis, d'ailleurs le Président du Département, lui-même, n'a pas changé d'avis. Nous voulons confirmer, et j'ai déjà eu l'occasion de le dire il n'y a pas très longtemps à des habitants de Revin, que nous ne changeons pas de position sur ce projet, et logiquement nous demandons que le zonage du PLUi ne permette plus dans l'avenir cette réalisation, sachant que nous sommes, en plus, dans le périmètre du site inscrit du Parc Naturel Régional de Brière. Si on regarde les photos du secteur, c'est un secteur particulièrement intéressant, une zone remarquable, et cela serait assez incompréhensible qu'on puisse permettre cette activité industrielle, potentiellement polluante et assurant certainement un trafic routier

inacceptable sur cette voie déjà bien mise à mal. Tous les éléments concourent à ce que nous confortions notre position sur la carrière de la Maison Noulet.

Qui veut prendre la parole ?

Monsieur Mikaël DELALANDE

L'avis c'est bien sur l'arrêté du PLUi, on ne va pas rentrer dans les détails, le document c'est plus de sept cents pages, je crois qu'il sera plus utile de le faire pendant l'enquête publique. Cependant, quelques points, quelques remarques. Tout d'abord sur la gouvernance, vous saluez la démarche du PLUi, mais les réelles informations, les informations les plus fines, nous n'avons pu les avoir qu'après la séance du Conseil Communautaire du 30 avril. Vous avez fait part, d'ailleurs, pendant les différentes réunions que vous avez organisées sur l'urbanisme, de vos difficultés pour vous faire entendre et pour pouvoir avoir des choses précises. Je me souviens du texte sur la gouvernance qui avait été mise en place, je l'ai là, et il était clairement dit que dans ce schéma de gouvernance, les commissions d'urbanisme auront une place essentielle dans l'élaboration du PLUi. C'est un extrait. Moi, je n'ai pas l'impression qu'on ait vraiment été associés. J'ai participé aux réunions qui ont été organisées, je suis allé à Saint André des Eaux, je suis allé à Saint-Malo de Guersac, je suis allé aussi à Saint-Nazaire, et je suis resté sur ma faim. Sur la méthode, nous, nous l'avons déjà dit, notre préférence aurait été sur un PLUi de secteur. La loi le permet. Nous aurions très bien pu faire un secteur des communes Est avec des caractéristiques qui sont quand même différentes de la partie Ouest de la CARENE. On aurait préféré, vous l'avez compris, une participation plus active des élus de chaque conseil.

Sur le Conseil Communautaire du 30 avril, je note qu'il n'y a eu aucune prise de parole des élus dongeois, aucune réserve, et que le vote a été fait à l'unanimité des représentants dongeois. Et aujourd'hui, vous avez des réserves. Sur la traduction du dossier, le projet, pour nous, il semble plus adapté aux Nazairiens, un projet nazairien. Une densification de notre centre-ville, avec la naïveté de penser pouvoir réduire la place de la voiture en l'absence d'autres moyens. Nous n'allons pas revenir sur le débat qu'on a eu tout à l'heure, notamment sur les moyens des transports en commun. Ce PLUi nous amènera, quand même, à avoir des défis. Un défi pour apporter des services à la population. Qui dit densité de population en centre-ville, dit qu'il nous faudra un dynamisme commercial, il nous faudra créer certainement une autre ambiance urbaine, il nous faudra apporter d'autres services de qualité, il nous faudra apporter de vrais services de transports. La Ville devra s'en donner les moyens, mais en a-t-elle les moyens ?

Des inquiétudes partagées, notamment sur la carrière de la Maison Noulet, nous aurions souhaité que le PLUi recharge, et revienne sur une zone naturelle sur cette carrière, comme cela elle était sanctuarisée, ce n'est pas le cas. Dans le document de plus de sept cents pages, on dit même que les carrières ont même vocation à recevoir des déchets inertes. Une inquiétude sur le secteur de la Belle Fille, qui passe en zone portuaire, ce qui veut dire que la ville, finalement, n'aura qu'un avis à donner, n'aura pas réellement de prise sur ce secteur, elle n'aura pas de décision. Une forte inquiétude aussi sur une forte limitation de construction ou impossibilité dans les villages. Vous l'avez dit, il y a eu une évolution, puisqu'au départ, dans les réunions, vous nous disiez que les villages, finalement, la plupart étaient supprimés, il y avait de fortes impossibilités. Le document a évolué, vous l'avez dit, mais il reste encore des fortes limitations.

Il y a des bonnes choses dans le document. Tout d'abord, la préservation du patrimoine. Il y a aussi le coefficient de biotope pour limiter l'imperméabilisation des

sols, cela ce n'est pas une nouveauté, ce sont des dispositions qui auraient pu être mises en place plus rapidement. Je l'avais déjà dit dans ce conseil, la Ville de Rennes, qui avait mis cela de manière exemplaire dans ses documents. Il y a aussi de bonnes choses, une recommandation pour les couleurs de façade, donc recommandation et non pas obligation comme il y a dans certaines communes, je pense à Montoir, cela sera un outil intéressant.

En conclusion, nous donnerons un avis défavorable sur votre avis de PLUi. Nous ne pouvons pas voter votre avis avec autant de réserves. Notre avis est défavorable sur l'ensemble du PLUi, mais cela on le détaillera plus dans l'enquête publique. Concernant notre avis, avec autant de réserves, nous nous abstenons.

Monsieur le Maire

Quelques éléments de réponse. Oui, le PLUi arrêté a été voté à l'unanimité moins une voix, quand même. Il a été voté à l'unanimité par les élus dongeois, oui, et alors ? Certes, il n'y a pas eu de prise de parole spécifiquement d'un élu dongeois, mais il n'y a pas eu non plus de prise de parole d'un élu de Pornichet, il n'y a pas eu d'organisation de la prise de paroles des dix maires de la CARENE. Cela n'était pas prévu, le maire de Montoir non plus, n'a pas pris la parole. Ce n'était pas prévu comme cela. Il était prévu que les élus qui avaient travaillé plus spécifiquement sur le PLUi, notamment Alain MICHELOT, bien évidemment, prennent la parole, mais nous n'avons pas voulu mettre en scène un petit bout de phrase de chacun, pour dire son petit mot, en disant « moi aussi, j'ai fait quelque chose », non, cela ne s'est pas passé comme cela.

Nous sommes au-delà de ces prises de paroles qui auraient relevé plus de la gesticulation que de la véritable intervention. Donc, effectivement, nous assumons, le Maire de Pornichet, comme le Maire de Montoir, comme moi-même et autres, de ne pas avoir pris la parole, mais cela ne signifie pas qu'en-dehors, et dans les débats avant, nous avons évidemment pris la parole.

Je peux vous dire que si PLUi, comme vous le dites, a évolué, c'est parce que nous avons pris la parole, et au moment où il le fallait. Ce n'était pas forcément en séance plénière, devant les journalistes et les élus des communes, qu'il fallait prendre la parole, c'était avant qu'il fallait le faire ! Nous l'avons fait avant, ce qui a permis les avancées que j'ai indiquées sur les secteurs que j'ai indiqués.

Le fait que nous ayons des observations à émettre n'est pas du tout contradictoire avec le fait que nous ayons émis un avis global favorable à l'arrêt du PLUi. On ne peut pas dire d'un côté que le PLUi est arrêté par le Conseil Communautaire et qu'ensuite les communes devraient être dans le tout ou rien, et de dire puisque les élus communautaires ont voté à l'unanimité, nous n'avons plus rien à dire. Bien sûr que non, ce n'est pas comme cela que la démocratie locale a fonctionné, et ce n'est pas comme cela que le partage entre les conseils municipaux et le conseil communautaire a été conçu. Bien évidemment, si on nous consulte, c'est pour que nous rajoutions des choses. Nous avons dit beaucoup de choses avant, mais nous avons des choses à rajouter maintenant. Quand on rajoute des choses, ce ne sont pas des choses extrêmement marquantes et importantes.

Quand on dit qu'une maison s'est construite à Revin dans le quartier des Préteaux, et que depuis il faut adapter le zonage à la réalité du terrain, on ne peut pas dire que c'est quelque chose qui remette considérablement en cause les orientations du PLUi.

Quand on dit, qu'au niveau du cimetière, on doit prendre en compte un éventuel site d'extension suite aux études géomorphologiques, je ne pense pas que quand vous regardez le plan, cela va bouleverser la philosophie du PLUi de voir qu'il y a un secteur qui est plus près de la rue de Parscau du Plessis et un autre qui est plus éloigné. Cela porte sur quelques centaines de m2 quand même.

On voit bien que les observations que nous formulons ne remettent pas en cause le PLUi tel qu'il est arrêté. Encore une fois, c'est un document qui est contraint. Ce n'est pas un choix simple à faire, que de faire le PLUi, parce que nous sommes en bas de chaîne, après les lois, notamment la loi GRENELLE et la loi ALUR, après la charte du Parc de Brière, après le Schéma de Cohérence Territoriale, on voit que nous sommes en cascade tout en bas, et nous faisons un travail de compilation en intégration des différentes règles, pour en sortir le meilleur possible face à des partenaires, notamment l'Etat, qui ont des interprétations parfois modifiées des règles qui doivent s'appliquer à notre PLU. Il n'y a donc aucune contradiction dans notre vote au conseil communautaire et dans les observations que nous faisons maintenant, qui ne remettent pas en cause la philosophie générale et qui vont dans le sens de la modification.

Sur la Maison Noulet, le sens de notre observation c'est de revenir au zonage. J'ajoute que cela ne concerne pas que Donges, cela concerne aussi la Communauté de Communes Pontchâteau Saint Gildas, qui est présidée par Véronique MOYON, Maire de Crossac, qui, à maintes reprises, est venue avec nous sur le site soutenir notre opposition. Les habitants de Crossac, eux aussi, sont mécontents de l'éventuelle transformation de la carrière en site de stockage de déchets. Eux aussi auront à s'exprimer par rapport à ce zonage, et je ne doute pas qu'ils iront dans le même sens. Il y a aussi le Parc de Brière, qui a aussi son mot à dire sur ce document. Le SBVB, le Syndicat du Bassin Versant du Brivet, qui gère l'hydraulique et les zones humides, et qui aura aussi son mot à dire. Nous ne sommes pas les seuls à émettre des observations, c'est normal qu'on le fasse maintenant, cela avait été évoqué comme cela dans les discussions que nous avons eues avec les services de la CARENE, au moment de l'élaboration du PLUi. Je pense aussi que les riverains de Revin, de la route de Crossac et de la Guesne, viendront, lors de l'enquête publique, donner un avis qui ira dans le même sens que celui que nous voulons proposer ce soir. Nous sommes en parfaite cohérence avec la position que nous avons affichée déjà en 2017, et depuis 2017, le Département lui-même n'a pas changé d'avis, donc il n'y a aucune raison que nous changions le nôtre.

Concernant les terrains de la Belle Fille, il ne s'agit pas, soudain, de les transformer en zone portuaire ! Ils sont déjà dans un secteur réservé pour de futures aménagements portuaires, mais le PLU actuel les avait déjà classés dans un secteur à part. On parle de la zone qui est au Nord de Donges-Est, qui est derrière la ligne de chemin de fer, entre la D90, la route de Lavau, et la ligne de chemin de fer. Ce sont des secteurs qui sont déjà la propriété du Port depuis très longtemps, et des secteurs, la Balluais notamment, entre la Balluais et le Grand Pré, où il y a des zones qui sont exclues du périmètre de Donges-Est, qui ne sont pas gérées par le conservatoire du littoral, qui échappent au zonage protecteur et qui, un jour peut-être, seraient utilisées, mais on ne sait pas quand, par le Port, comme réserve foncière pour aménager des zones d'activités, mais on parle de très long terme, puisque de toute façon il n'existe aucune desserte routière suffisante et existante pour ce secteur, on est de l'autre côté de la voie ferrée.

On voit bien que c'est un zonage qui existe, il ne s'agit pas de créer un nouveau zonage qui serait menaçant, c'est un zonage déjà existant, et depuis très longtemps. Quand je disais que Louis avait travaillé depuis le POS de 1994 sur le secteur, le secteur, dans le POS de 1994, se trouvait déjà en réserve foncière pour le Grand Port,

enfin à l'époque c'était le Port Autonome. Il était déjà dans un zonage du même type. Cela n'est pas un « scoop », ce n'est pas une nouveauté, c'est quelque chose d'existant, c'est une réserve foncière existante, c'est la seule, d'ailleurs, dont le Port disposerait sur le territoire de l'Estuaire, du bas Estuaire de la CARENE. Donc, on ne change pas ce zonage, mais pour l'instant, depuis 25 ans, on ne peut pas dire que des activités soient venues s'y implanter. Dans combien de temps des activités viendraient s'y implanter ? On ne peut pas le savoir. En tout cas il ne faut pas alarmer, il n'y a aucun changement dans ce zonage. En plus, c'est une zone non remblayée comme dit Louis. C'est une zone qui serait à urbaniser, et non pas une zone déjà urbanisée. Simplement, c'est une propriété du Port depuis très longtemps, depuis les années 70. Donc, rien de nouveau sous le soleil concernant ce zonage de la Belle Fille.

Sinon, pour le reste, c'est un document qui va encore évoluer suite à l'enquête publique, suite aux avis des personnes publiques associées, et nous resterons très vigilants. Encore une fois, c'est un document de compromis, et un compromis n'est jamais totalement satisfaisant, mais c'est un compromis qui fait quand même une part assez large à nos demandes, à nos remontées de terrain. Je pense notamment au secteur des zones inondables et au secteur de l'Espérance, où le PLUi maintient et confirme le caractère urbain, urbanisable, de ce secteur et on s'en réjouit.

Est-ce qu'il y a d'autres avis ?

Monsieur Mikaël DELALANDE

Je voudrais juste répondre sur les terrains de la Belle Fille. Effectivement, c'est des projets qui sont supputés sur cette zone. Mon propos était de dire que, dans le document on le réaffirme, alors qu'on pouvait très bien fermer toute hypothèse, avec les outils du PLUi, et, comme vous dites c'est à très long terme, le jour où il y aura un projet qui naîtra, qui sera mis en forme, peut-être que les élus du jour, à ce moment-là, prendront les décisions pour revoir le Plan Local d'Urbanisme. En le mettant là aujourd'hui, nous n'avons plus la main, c'est ce que je voulais dire.

Deuxièmement, sur la carrière de la Maison Noulet, notre demande, et c'est notre demande, et on va continuer à le faire, peut-être que nous serons entendus, je ne sais pas, nous demandons que cela redevienne en zone naturelle, cela l'était avant 2016, avant la révision me semble-t-il.

Monsieur le Maire

C'était une zone agricole.

Monsieur Mikaël DELALANDE

Oui, d'accord, mais on peut très bien la mettre en zone naturelle. On peut très bien demander à ce que cela devienne une zone naturelle à cet endroit. Et en mettant en zone naturelle, vous le savez très bien, que ce serait beaucoup plus compliqué pour un industriel de vouloir faire une activité à l'intérieur, de vouloir mettre des déchets ultimes.

Monsieur le Maire

Sur la carrière, la réponse est très simple. Il suffit d'empêcher la réalisation, dans le règlement, d'installation classée ISDN, il suffit d'empêcher cela pour rendre la zone définitivement inaménageable pour une activité de comblement de carrière, on reste en zone agricole. Il s'agit justement de la mettre en zone agricole pure, et là, elle sera aussi bien protégée qu'une zone N. Donc, il ne s'agit pas de changer le zonage, il s'agit de changer la règle qui permet une dérogation pour l'aménagement de cette chose. Et cela, croyez bien que je suis en première ligne depuis le début, et j'ai les courriers que j'ai envoyés, notamment au Département et au Commissaire enquêteur, qui viendront confirmer tout ce que je dis. L'objectif est inchangé pour moi depuis le début, qui est bien de faire en sorte que cette zone, qui est une zone dans le périmètre du Parc, qui est une zone dans le site, reste telle qu'elle est, et qu'elle puisse bénéficier des aménagements paysagers et autres, qui permettront à la fois de la sécuriser et de permettre l'accessibilité au public. Voilà, c'est cela ma position, et il ne s'agit pas de dire autre chose. C'est bien la position qui est la mienne depuis le début, et tout le monde le sait très bien dans cette assemblée.

Monsieur Mikaël DELALANDE

Je vais conclure et après je laisserai la parole à Madame ARDEOIS. Ce que je réaffirme, pour que ce soit clair dans le procès verbal, c'est qu'on puisse revenir avant la situation du 28 juin 2016. Puisque le 28 juin 2016, dans la délibération N° 17, en Conseil Communautaire, au nom de la Commission d'urbanisme et d'aménagement durable, Eric PROVOST avait fait part des décisions du Conseil Municipal du 22 octobre 2015. Et vous, votre propos, Monsieur le Maire, était celui-là, c'est peut-être un peu long mais c'est important de le lire : « il s'agit d'une modification et non pas d'une mise en révision, elle concerne des adaptations de détails et ne porte pas sur des points mineurs du PLU de la Ville de Donges. Le point le plus important porte sur le secteur de la Pommeraye, un secteur qui est déjà urbanisé à l'extérieur du centre-bourg, pour laquelle la commune prévoit des créations de logements afin de respecter les objectifs du PLH. Ce secteur est bien équipé, il dispose déjà d'une école maternelle et élémentaire, d'une station d'épuration, et d'un commerce. Il porte une capacité modérée et équilibrée du développement, et c'est le seul secteur identifié pour ce développement en dehors du centre-bourg. Cette modification respecte les grands équilibres et n'aboutit pas à déséquilibrer l'urbanisation de Donges, notamment par rapport aux quartiers Nord qui sont dans le périmètre du Parc de Brière. Le secteur a des services publics qui peuvent desservir ces nouveaux logements. C'est dans ce cadre, pour permettre cette future réalisation limitée, qu'intervient cette modification. »

Depuis, moi, ce que je lis dans le PLUi, c'est qu'on a rechangé cette zone, et quand on continue votre propos, « les autres modifications sont des suppressions de quelques OAP qui n'avaient plus de justification compte tenu de l'urbanisation du centre-bourg, une réduction des linéaires, de protection des locaux commerciaux aux rues les plus commerçantes, c'est-à-dire autour de la place Armand Morvan, la place de l'Hôtel de Ville, et cela en accord avec la Chambre de Commerce et les commerçants locaux – cela je le regrette un peu mais cela est fait – ainsi que la suppression d'un emplacement réservé, quelques assouplissements sur le plan règlementaire et une modification qui permet une installation de stockage de déchets inertes sur une ancienne carrière située dans le quartier de Revin, au Nord de la commune, pour combler cette carrière, qui serait satisfaisante pour l'environnement, et qui permettrait de revenir à un état plus ou moins stabilisé de cette ancienne carrière, qui est inexploitée depuis assez longtemps ». C'était le 28 juin 2016.

Monsieur le Maire

Oui, et alors ? Mikaël DELALANDE était même présent à la réunion qui a eu lieu avec les riverains au mois d'avril 2017 et je crois qu'il s'est dit un certain nombre de choses ce jour-là. Mikaël DELALANDE sait très bien ce qui s'est dit, et ce que j'ai dit. Et je crois que c'est à la suite de cette réunion que je suis allé sur le terrain, que j'ai rencontré les riverains, que j'ai eu des échanges nombreux et fructueux avec les riverains et que j'ai pris la position que j'ai prise. Je crois qu'il ne faut pas faire l'impasse sur ce qui s'est passé lors de cette réunion à la Pommeraye, cette réunion très importante, où je rappelle quand même que le représentant de CHARRIER est venu dire, officiellement, devant tout le monde, « *je vous préviens, nous allons faire un stockage de déchets, cela n'amènera aucune création d'emplois, cela ne générera aucune taxe supplémentaire au profit des collectivités, et alors, nous sommes propriétaires, nous faisons ce que nous voulons et notre but c'est de gagner de l'argent, et alors...* ». Voilà ce qu'il est venu dire. Est-ce que par rapport à un discours tel que celui-là, un élu un tant soit peu raisonnable aurait pu ne pas changer d'avis par rapport à un tel projet ? J'assume parfaitement, et c'est à la suite de cette position, mais on va s'arrêter là... Cela commence à suffire. J'ai pris cette position-là, je l'assume parfaitement et je l'assume parfaitement vis-à-vis des habitants de Revin, de la route de Crossac, et de la Guesne, il n'y a aucun problème.

Je vais revenir sur la Belle Fille, quand même. Sur la Belle Fille, il faut bien dire que laisser croire aux gens que si on classe les terrains de la Belle Fille, qui sont en zone d'aménagement futur, depuis au moins 25 ans, et qu'il serait prudent de les mettre en zone naturelle et qu'un jour on pourrait les remettre, quand on veut, en zone d'aménagement futur, c'est faux, c'est totalement faux.

Ce sont des terrains qui sont aujourd'hui non aménagés, ce sont des terrains qui sont dans le futur, éventuellement aménageables, et faire croire que l'on peut faire machine arrière et marche avant quand on veut, ce n'est pas vrai. Si on les classait en zone naturelle, ce serait terminé, c'est des cliquets. On ne pourrait plus revenir dessus. Dire que dans le futur les élus pourront toujours changer le zonage, on sait très bien que ce n'est pas vrai et que ce n'est pas comme cela que ça marche. Les terrains que nous reclassons en zone naturelle, jamais plus on ne pourra les remettre en zone d'aménagement futur. Si aujourd'hui, nous les maintenons, nous ne faisons que les maintenir en zone d'aménagement futur, c'est cela qui permet, aux élus de demain, de choisir le moment venu, de rendre cette zone d'aménagement futur constructible ou pas.. Il n'y a pas le choix, si on les classait aujourd'hui en zone naturelle ce serait terminé. On ne parlerait jamais plus du secteur de la Belle Fille. Ce que nous voulons maintenir, c'est ce qui est maintenu depuis vingt-cinq ans, et je n'ai pas l'expression d'un besoin du côté du Port sur des activités dans ce secteur. Nous ne faisons que maintenir des choses du passé.

Martine, tu voulais intervenir ?

Monsieur Mikaël DELALANDE

Je n'ai pas de droit de réponse, juste trente secondes.

Monsieur le Maire

Je pensais que tu avais dit que tu avais terminé.

Monsieur Mikaël DELALANDE

La réunion de la Pommeraye, nous étions, je crois, trois élus, j'étais présent, il y avait Monsieur OUISSE et puis vous-même. Effectivement, ce jour-là, on a bien compris quel était le projet de CHARRIER, avec l'ensemble des riverains, je ne conteste pas ce qui a été dit, ce que nous, nous avons fait, ce que d'autres groupes ont fait, et ce que vous, vous avez fait, même si le dossier était quand même bien engagé, parce que j'avais votre signature, mais je vais même pas polémiquer là-dessus. Ce que je voulais dire, par rapport à la lecture que j'ai fait du procès verbal, c'était pour vous répondre, pour vous dire qu'il était tout à fait envisageable de revenir à l'état antérieur, puisque dans la délibération, on le dit, on modifie le secteur pour pouvoir permettre le projet. Dans votre propos, ce n'est pas ce que vous essayez de dire. Je pense qu'il faut être très concis. En plus, je pense que vous êtes d'accord avec moi, mais vous n'osez pas le dire.

Monsieur le Maire

Non. Moi, je dis une chose, le but c'est quoi ? C'est d'être pragmatique, il faut empêcher qu'il y ait un stockage de déchets à la Maison Noulet. Et bien alors, quel est le moyen de l'obtenir...

Monsieur Mikaël DELALANDE

Demandons que ce soit en zone naturelle.

Monsieur le Maire

Demandons qu'il n'y ait plus de possibilité de faire un stockage de déchets à la Maison Noulet. Pour moi, la question c'est cela. Le reste... Et bien d'empêcher les créations d'installations classées pour la protection de l'environnement sur le secteur, et notamment les stockages de déchets. C'est tout, ce n'est que cela. Nous sommes d'accord, mais encore une fois, chacun veut mettre son petit grain de sel, et essayer d'en mettre un peu plus que l'autre, mais non, il y a une mesure simple et pragmatique, c'est celle-là. C'est tout, et on s'arrête là, et je donne la parole à Martine ARDEOIS.

Madame Martine ARDEOIS

Je voulais avoir une précision sur la partie des maisons appartenant à la société TOTAL, rue Pasteur, parce qu'il n'y avait pas de plan joint. Comme elles sont nombreuses, je voulais savoir quelles maisons exactement cela concernait.

Monsieur le Maire

Ce sont les maisons, on le voit, c'est la pièce n° 3, c'est vrai que ce n'est pas facile à lire, c'est marqué « à exclusion de l'inventaire patrimonial ». Ce sont les maisons des anciens contrôleurs des douanes, qui sont situées rue Pasteur. Des maisons qui ont une forme assez particulière, dont certaines sont déjà murées pour éviter les squatteurs, face au garage de Marie-Andrée, dans ce quartier-là. Je pense qu'on en voit six ou sept sur le plan. Ce sont ces maisons-là qui sont concernées, du fait que ce n'est pas du patrimoine remarquable.

Madame Martine ARDEOIS

Ce que je comprends, c'est de pouvoir avoir la possibilité de détruire et de reconstruire avec des projets type logements sociaux. C'est à la mode en ce moment, à chaque fois qu'on reconstruit quelque chose c'est qu'il y a un manque de logement social au niveau de la commune. Cela va être cela. Auquel cas, tout dépend des projets qui vont être faits derrière. En fin de compte, c'est cette demande qui est faite à travers ce paragraphe-là ?

Monsieur le Maire

Ces maisons, et même si on parlait de les démolir, le site n'intéresse pas SILENE. Ce n'est pas là où il y a des projets de réaliser des logements sociaux. Il n'y a pas d'enjeu. D'ailleurs, concernant la vente du patrimoine de la SIPAR, c'est un serpent de mer dont on parle depuis des années et des années. Cela semblait s'accélérer, et là, c'est retombé. Simplement, l'objet de cette observation, c'est de dire que ce ne sont pas des maisons qui ont une architecture remarquable à préserver. Cela ne veut pas dire qu'il faut les démolir, cela ne veut pas dire qu'il faut construire dessus, et pas spécialement du logement social ou pas, c'est de dire que les flécher comme élément de patrimoine, cela ne paraît pas cohérent par rapport à ce qu'est le patrimoine et l'inventaire patrimonial, c'est tout.

Après, l'évolution de ce secteur, on fait attention, évidemment, à ne pas faire n'importe quoi. On fait attention à ne pas laisser faire n'importe quoi, mais cela ne veut pas dire qu'en supprimant leur classement à l'inventaire patrimonial on serait favorable à ce que des promoteurs viennent s'y installer ou qu'un bailleur social vienne y construire. De toute façon, il ne faut pas oublier qu'avec le contournement ferroviaire, la rue Pasteur va être en impasse. Arrivé à la Croix de l'Ariais, on ne pourra plus aller vers Savenay...

Madame Martine ARDEOIS

Oui, mais cela n'a pas de conséquence par rapport aux habitations.

Monsieur le Maire

Non, mais ce que je veux dire c'est que c'est une rue qui va desservir un quartier, et l'idée n'est pas forcément de ramener beaucoup de population à cet endroit particulier du quartier. Il peut y avoir d'autres aménagements dans le secteur, mais pas sur ce point-là de la rue Pasteur.

Madame Martine ARDEOIS

Vous avez vu la configuration des maisons ? Cela coûterait vraiment trop cher pour des gens ou même pour un promoteur de pouvoir les rénover. En plus, elles ne sont pas du tout pratiques. En dehors d'une démolition, je ne vois rien d'autre. Quand on voit certains projets de reconstruction, cela me fait peur.

Monsieur le Maire

Il n'y a pas de projet identifié dessus, pour l'instant. En tout cas, les règles du PLU s'appliqueront. On a toujours le pouvoir de préempter au cas où il y aurait un projet qui serait dangereux. Ce que l'on a déjà fait.

Monsieur Louis OUISSE

La rue qui va vers Savenay, va redevenir comme avant, retourner vers le cimetière et on ne pourra plus passer par là.

Madame Martine ARDEOIS

Ce n'est pas ce souci, ce n'est pas cela qui m'inquiète. On parle bien des maisons, on parle bien du secteur. De toute façon les laisser comme cela, on sait que cela pose problème, il y a des maisons qui sont encore squattées, qui ne sont pas encore murées, notamment au bout de la rue de Chateaubriand, qui fait l'angle avec la rue Pasteur. Après quel projet...

Monsieur le Maire

On veillera à ce qu'il ne se fasse pas n'importe quoi dans le secteur, je pense que c'est une priorité.

Est-ce qu'il y a d'autres interventions ?

Monsieur Alain CHAZAL

Je vais faire vite, vu l'heure avancée. Je pense que mon intervention ne vous surprendra pas, puisqu'elle est dans la droite ligne de toutes les interventions que j'ai pu faire, autant au dernière Conseil Municipal concernant le PLUi, qu'en commission, et le document qui nous est proposé ce soir me conforte, et le débat qu'on vient d'avoir ici ensemble me conforte également. Les élus ne sont plus maîtres dans leur commune de leur PLU. Ce PLUi, et Madame la technicienne de la CARENE nous l'a bien montré, est devenu l'affaire de techniciens avertis, plus que des élus, on est bien d'accord. Et la question que je me pose, c'est où est le citoyen là dedans ? Quelle est la place du citoyen dongeois là dedans ? On l'a vu lors du dernier Conseil Municipal, comment on avait éloigné les citoyens d'un certain nombre de services publics, aujourd'hui on voit comment on éloigne les citoyens des décideurs. Jusqu'à aujourd'hui, jusqu'à ce fameux PLUi, un Dongeois, une Dongeoise, qui n'était pas satisfait du PLU et qui voulait interroger un élu, prenait un rendez-vous avec le Maire, il obtenait ce rendez-vous, et il pouvait discuter avec le premier magistrat de la commune. Aujourd'hui, quel citoyen de la CARENE va prendre rendez-vous avec le Président de la CARENE pour parler de son bout de terrain ? Quel citoyen, je vous le demande ? Aucun. Donc, je le dis et je le répète, ce PLUi éloigne les citoyens des décisions. En ce qui nous concerne, nous nous abstiendrons, ne serait-ce que pour ces raisons, sur le PLUi.

Monsieur le Maire

Merci, est ce qu'il y a d'autres interventions ?

Je crois que les débats de ce soir montrent qu'on « se plaint souvent des effets dont on chérit les causes », comme disait Bossuet. On se plaint des effets, on se plaint de l'éloignement des élus des décisions, mais un certain nombre d'orientations ont été prises par les politiques, les politiques au sens large, tous les politiques.

Nous avons voté à l'unanimité des lois du Grenelle de l'environnement, chacun essaye de dire « moi je suis plus environnementaliste que toi, moi j'en fais plus que toi, etc ». Au niveau des grands principes, tout le monde est d'accord, tout le monde en rajoute, mais le diable est dans les détails.

Dès qu'on vient à l'application de ces mesures votées à l'unanimité au Parlement, là, cela commence à coincer, et plus on redescend plus cela coince. Et nous, nous sommes tout en bas, et là, cela coince beaucoup ! Mais cela coince beaucoup à cause de quoi ? Qui a poussé à l'élaboration de Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux ? Qui a défini des règles de loi littoral qui sont contraignantes et qui poussent à des règles de plus en plus contraignantes ? Qui a pris toutes ces lois ? Et bien, ce sont les politiques. Après, on s'étonne des conséquences des lois qui ont été votées. Et encore cela n'a pas été à polémique, cela a été unanime. En général, ces lois sont votées à l'unanimité. Puis maintenant, dès qu'on voit l'application des lois, on se dit, finalement, on est dépossédés de notre pouvoir, ce n'est plus nous qui décidons, ce sont les règles qui ont été fixées en haut qui s'appliquent. C'est vrai, je l'ai dit, on l'a dit dès le début, c'est un document contraint. C'est la conséquence de choix qui sont faits « en entonnoir », qui sont au-dessus de nous, et qui restreignent à chaque niveau de plus en plus notre marge de manœuvre. C'est comme cela, mais c'est la conséquence des choix qui ont été faits depuis longtemps, et des choix unanimes faits par tous les politiques.

On dit, encore une fois, il faut limiter l'urbanisation en dehors des villes, on se plaint de la circulation sur nos routes de campagne, et cela c'est le résultat de l'étalement urbain, et on vient dire maintenant qu'on nous empêche de faire l'étalement urbain comme on faisait avant. On ne peut pas avoir le beurre et l'argent du beurre. On ne peut pas se plaindre des conséquences des politiques qui ont été menées et puis dire qu'il faut continuer à mener ces politiques.

Effectivement, nous n'avons plus le choix comme avant. Louis le sait bien, dans les premiers plans d'urbanisme qu'on a votés, on avait plus de marge de manœuvre, il y avait moins de normes qui s'imposaient à nous, on faisait un peu plus ce qu'on voulait au sein de la commune au niveau du zonage et autre. Maintenant, c'est de plus en plus contraint, mais ce n'est pas plus contraint à Donges qu'ailleurs, si, c'est peut-être plus contraint à Donges parce qu'il y a les PPRT et autres, mais toutes les communes subissent ces lois en cascade qui viennent contraindre les élus et limiter leur choix.

On ne peut pas faire semblant de s'en étonner parce que tout a été voté dans des instances parlementaires, la main sur le cœur, en disant nous allons agir pour l'environnement, et puis le Grenelle. Et maintenant qu'on applique le Grenelle, on trouve que c'est beaucoup moins intéressant qu'au moment des grands votes. C'est comme cela, c'est le concret, c'est le réel, et nous sommes au niveau du concret et du réel. C'est comme cela.

Monsieur Alain CHAZAL

Je pense qu'ici on nous demande un avis, et pour en avoir parlé avec certains d'entre nous autour de cette table, tout le monde ne partage par l'avis favorable. Ce qui me semble important dans une assemblée comme la nôtre, où l'on nous demande un avis important sur un dossier important, sur le PLUi, c'est que de temps en temps l'on

puisse avoir le courage de ses opinions et dire non, nous ne sommes pas d'accord. Voilà, c'est tout ce que je voulais dire.

Monsieur le Maire

Oui, sauf qu'il y a quand même un souci de cohérence. Quand on obtient des avancées, comme nous les avons obtenues, et je me retourne vers Louis, on ne va pas cracher dans la soupe une fois qu'on a obtenu les avancées. Je vous le redis, si nous n'étions pas intervenus, les zones qui seraient devenues des écarts inconstructibles, auraient été beaucoup plus nombreuses que ce qui résulte. Alors, certes, c'est un compromis et un compromis n'est pas satisfaisant. Il ne faut pas cracher dans la soupe, on a obtenu des choses, on a obtenu des choses importantes pour pas mal de quartiers. Je crois qu'il faut jouer le jeu, ce n'est pas satisfaisant, mais il faut être responsable. Etre dans l'éthique de responsabilité, c'est aussi de savoir voter un document qui n'est pas satisfaisant en totalité, mais qui aurait pu être bien pire si on avait laissé faire. Nous n'avons pas laissé faire.

Monsieur Alain CHAZAL

J'ai aussi le sentiment d'être quelqu'un de responsable.

Monsieur le Maire

Oui, mais vous êtes responsable dans l'opposition. Quand on est dans les échanges au quotidien avec les services de l'Etat, avec les services de l'Agence d'urbanisme, avec les services de la CARENE, les techniciens et autres, on est dans une responsabilité d'élus majoritaires, et c'est, vous le savez bien, par forcément aussi simple d'être responsable dans ces cas-là, il faut mesurer les conséquences, l'éthique de conséquence. On est moins dans l'affichage de postures, on est plus dans la volonté d'avoir des avancées, des résultats. C'est différent.

Monsieur Alain CHAZAL

Je le sais, j'ai aussi été majoritaire.

Monsieur le Maire

Je le sais, c'est pour cela que je vous le dis. Vous l'avez été deux fois, c'est pour cela que je vous le dis.

Bien, est-ce qu'il y a d'autres interventions ?

Nous allons passer au vote.

Décision

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal par :

- **23 POUR**

et

- **5 ABSTENTIONS**

Madame ALBERT Viviane – Monsieur CHAZAL Alain – Madame MORICLET Claudine – Monsieur DELALANDE Mikaël – Madame MISIN Christine

➔ **EMET UN AVIS FAVORABLE** sur le projet de Plan Local d'Urbanisme Intercommunal ;

➔ **DEMANDE** la prise en compte des six observations décrites ci-dessus et mandate Monsieur le Maire pour porter à la connaissance de la commission d'enquête le choix du site effectué par la commune pour l'extension du cimetière de Donges ;

➔ **DIT** que la présente délibération, sera affichée durant 1 mois à la Mairie et publiée au recueil des actes administratifs de la Commune.

Monsieur le Maire

Je remercie beaucoup Madame QUELLARD de nous avoir suivis durant ces longs échanges.

Madame QUELLARD (CARENE)

Mais forts intéressants, je vous remercie de votre accueil. Bonne soirée.

DELIBERATION N° 3

Rue Armand de Gramont : acquisition auprès de Monsieur Francis BRISSON de la parcelle non bâtie cadastrée section YI n° 138

Rapporteur : Monsieur OUISSE Louis

Exposé

A l'occasion de la vente de la propriété bâtie située 70 rue Armand de Gramont, il paraît opportun de régulariser la situation de la parcelle non bâtie cadastrée section YI n° 138 qui se trouve entre cette propriété et le domaine public routier communal. Il s'agit d'une parcelle de 42 m² correspondant de fait à l'emprise de la voie et issue probablement d'une ancienne procédure d'alignement portant sur cette rue. Aujourd'hui c'est M. Francis BRISSON qui en est propriétaire, celui en ayant hérité de ces parents auparavant propriétaire du 70 rue Armand de Gramont.

Proposition

Il est proposé aujourd'hui d'acquérir ce bien au prix de 100 € conformément à la demande de Monsieur Francis BRISSON.

Monsieur le Maire invite le Conseil Municipal à en délibérer.

Monsieur Louis OUISSE

Je ne connaissais pas Monsieur BRISSON et j'ai vu une personne qui arrive à la porte de mon bureau et puis qui me dit « quand est-ce que vous achetez ce terrain ? ». Alors je dis « d'abord quel terrain ? ». Avec Jean-Marc, on reprend le cadastre et on voit la petite parcelle-là qui était restée. Alors je lui dis « d'accord, mais combien vous en voulez ? », il me dit « cent euros ». Alors on a dit « on y va pour les cent euros », et c'est comme cela que ça a été acheté.

Monsieur le Maire

C'est lié à l'aménagement de la rue de Gramont. On en a beaucoup rue de Gramont.

Monsieur Louis OUISSE

Oui, il y a en a d'autres.

Monsieur le Maire

La rue a été élargie, mais sans qu'on ait acquis les terrains en question auprès des propriétaires. C'est vrai que dans les années 60 ou 70, cela marchait plus vite que maintenant.

Décision

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal à **L'UNANIMITE** :

➔ **APPROUVE** l'acquisition de la parcelle cadastrée section YI n° 138 au prix de 100 € à Monsieur Francis BRISSON ;

➔ **AUTORISE** Monsieur le Maire à intervenir à la signature de l'acte notarié correspondant.

DELIBERATION N° 4

Les Ecottais III : Cession d'un ensemble de parcelles communales à la CARENE

Rapporteur : Monsieur OUISSE Louis

Exposé

Le 27 septembre 2016, le Conseil Communautaire de la CARENE reconnaissait d'intérêt communautaire l'aménagement du secteur dit des Ecottais III à vocation principale d'habitat et créait à cet effet une Zone d'Aménagement Différé (ZAD) dans le but de mieux maîtriser le prix du foncier à acquérir. Le périmètre de la ZAD des Ecottais III correspond au périmètre de la zone 2AU du même nom inscrite au PLU.

Alors que la CARENE va engager prochainement les études environnementales sur ce site, la commune de DONGES souhaite lui céder l'ensemble des parcelles dont elle est propriétaire dans le secteur soit les parcelles cadastrées section YE 115-126-129-134-150-151-154-155-156-157-159-161-165 et 196 pour une superficie totale de 52 345 m², à l'exception des parcelles cadastrées YE 164 et 165 d'une superficie de 17 640 m² situées à l'extrémité Est de la rue Jules Verne.

En effet, la commune de DONGES souhaite étudier à cet endroit la faisabilité d'un nouveau groupe scolaire pour répondre aux besoins grandissants de la population. Il est précisé toutefois qu'au vu des études préalables portant sur ce nouvel équipement communal et au vu des superficies qu'il sera nécessaire de mobiliser, la commune pourra éventuellement céder ultérieurement à la CARENE une partie de la parcelle YE 164 pour l'intégrer dans le périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) à créer.

L'ensemble des parcelles a été estimé au prix de 6.40 €/m² par le pôle de gestion domaniale de la DRFIP.

Proposition

Il est proposé aujourd'hui de céder l'ensemble des parcelles susvisées à la CARENE pour un montant total de 335 008 €, soit 6.40 €/m², conforme à l'estimation du pôle de gestion domaniale de la DRFIP du 04/04/2019.

Monsieur le Maire invite le Conseil Municipal à en délibérer.

Monsieur Louis OUISSE

Tous ces terrains, c'était des terrains qui avaient été achetés avant que je parte et que vous arriviez. Ils étaient prévus pour faire les Ecottais III. Après, cela a été arrêté, il n'y en a eu peu ou pas de rachetés. J'avais racheté juste, quand on est revenus, 2000 ou 3000 m², un pré, dans l'angle, en face de chez le médecin.

Monsieur le Maire

L'idée, c'est de céder à la CARENE ces terrains, qui faisaient l'objet d'une réserve foncière de la commune, de céder des actifs à la CARENE pour l'aménagement de la future tranche 3 de la zone des Ecottais. Ce qui nous permet de disposer de recettes d'investissement en cédant des actifs, dont nous, en tant que commune, n'aurions pas eu l'utilité. Nous conservons, en revanche, les actifs fonciers dont nous aurons l'utilité, c'est-à-dire l'assiette foncière d'un futur groupe scolaire sur le secteur, qui a été identifié dans le secteur le plus favorable, c'est-à-dire près de la rue Jules Verne, par rapport aux accès, notamment, des transports en commun, des bus.

Donc, nous conservons la maîtrise foncière des terrains qui seront utiles à la Ville, et nous cédon les terrains dont la maîtrise foncière n'est pas nécessaire à la Ville, et où l'on faisait du portage. Cela va nous générer une recette en fonction du prix des

domaines, et cela nous permet de disposer quand même de 335 008 euros, ce qui n'est pas rien vu l'état de nos recettes communales.

Décision

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal à **L'UNANIMITE** :

➔ **APPROUVE** la cession à la CARENE des parcelles cadastrées section YE 115-126-129-134-150-151-154-155-156-157-159-161-165 et 196 sises aux lieu-dit le Coin Carré et les Grands Angles pour un prix de 335 008 € ;

➔ **AUTORISE** Monsieur le Maire à intervenir à la signature de l'acte notarié correspondant.

DELIBERATION N° 5

Budget Général 2019 (M 14) - Décision Modificative n°1

Rapporteur : Monsieur Le Maire

Exposé

Le projet de Décision Modificative n° 1 du Budget Général de 2019 s'équilibre en dépenses et en recettes à hauteur de -29 300 € en section de fonctionnement, et de 424 300 € en section d'investissement.

Le document en *annexe* synthétise les propositions dont le total par chapitre est retracé ci-dessous :



I. SECTION DE FONCTIONNEMENT

① DEPENSES DE FONCTIONNEMENT : -29 300 €

- Chapitre 011 : Charges à caractère général : 3 235 €

➤ **Crédits nouveaux :**

- ✚ Locations mobilières – belvédère non prévu au BP 2019 : 1 500 € ;
- ✚ Divers publicité, relations publiques – gilets jaunes floqués « PCS » : 150 €.

➤ **Virements de crédits/ajustements :**

- ✚ Entretien et réparations de réseaux – sinistre candélabre : 1 265 € (voir en recettes) ;
- ✚ Structures gonflables Festi-jeunes : 1 500 € (voir subvention Total en recettes) ;
- ✚ Guso prestations intermittents du spectacle : -800 € : virement au Chapitre 012 ;

- ✚ Cotisation Musique & Danse : -380 € : virement au Chapitre O12.
- **Chapitre 012 : Charges de personnel : 3 795 €**
 - ✚ Distribution de prospectus pour la réunion publique Résidence Séniors : 400 € (voir en recettes) ;
 - ✚ Intervenants extérieurs dans les écoles – ajustement : 2 595 € (virements des Chapitres O11 et 65) ;
 - ✚ Guso prestations intermittents du spectacle : 800 € (virements du Chapitre 011).
- **Chapitre 65 : Autres charges de gestion courante : -71 515 €**
 - **Crédits nouveaux :**
 - ✚ Créances éteintes : 200 € : délibération du présent conseil ;
 - ✚ Ajustement subvention TAP – OSCD : 7 000 € compte-tenu de l'avenant n°1 à la convention d'objectifs présenté au présent conseil dans le cadre du PEDT 2018 – 2021 au titre de l'année scolaire 2019/2020.
 - **Virements de crédits/ajustements :**
 - ✚ Contribution service incendie : -76 500 € : la compétence est transférée à la CARENE à effet du 01/03/2019 (4 mois étaient prévus au BP 2019) – voir en recettes) ;
 - ✚ Participations transports scolaires aux communautés de communes – compétence Région « ALEOP » : - 2 215 € (virement au Chapitre O12).
- **Chapitre 67 : Charges exceptionnelles : 700 €**
Il s'agit d'un reliquat de frais de remorquage de véhicules à la fourrière de 2018.
- **Chapitre 022 : Dépenses imprévues : 34 485 €.**

🕒 RECETTES DE FONCTIONNEMENT : -29 300 €

- **Chapitre 73 : Impôts & taxes : -54 800 €**
 - ✚ Le crédit inscrit au titre des taxes foncières et d'habitation est ajusté de – 6 100 € compte-tenu du produit attendu à hauteur de 3 343 928 € ;
 - ✚ L'Attribution de Compensation est à ajuster de -48 700 € compte-tenu du transfert de la compétence incendie à la CARENE à effet du 01/03/2019 (prélèvement prévu au BP : -194 507 €, notifié : -243 133 €).
- **Chapitre 74 : Dotations & participations : 10 800 €**
 - ✚ DSR : -2 200 € : la Dotation de Solidarité Rurale est notifiée à hauteur de 78 746 € ;
 - ✚ Compensation d'exonération de taxes foncières : 1 100 € : produit notifié à hauteur de 11 192 € ;
 - ✚ Participation de LNH (La Nantaise d'Habitations) au coût de distribution des prospectus Résidence Séniors : 400 € (voir dépenses) ;
 - ✚ Multi-accueil – CAF Fonds locaux et prestation MSA : 10 000 € : crédits non prévus au BP ;
 - ✚ Subvention Total Festi-jeunes 2019 (délibération du 23/05/2019) : 1 500 € (voir en dépenses).

- **Chapitre 77 : Produits exceptionnels : 14 700 €**

Cet ajustement de 14 700 € concerne le remboursement des assurances dans le cadre de sinistres sur bâtiments et voirie.

II. SECTION D'INVESTISSEMENT

❶ DEPENSES D'INVESTISSEMENT : 424 300 €

- **Chapitre 20 : Immobilisations incorporelles : 24 000 €**

Un virement de crédits de 24 000 € est proposé du Chapitre 21 au titre de la migration Exchange et du serveur informatique.

- **Chapitre 21 : Immobilisations corporelles : 432 910 €**

✚ Le virement de crédits de -24 000 € est proposé vers le Chapitre 20 ci-dessus.

➤ **Affaires scolaires :**

✚ Mobilier ouverture de classes Aimé Césaire : 6 000 € ;

✚ Mobilier ouverture d'une classe Ecole élémentaire La Pommeraye : 3 110 € ;

➤ **Acquisitions foncières :**

✚ Logements sociaux 15, rue Laënnec : 165 000 € (même montant en recettes) ;

✚ Future médiathèque 29 bis, avenue de la Paix : 270 000 €.

➤ **Réserves pour sinistres :**

Bâtiments scolaires, salle des Guifettes et voirie : 12 800 € (voir en recettes de fonctionnement).

- **Chapitre 23 : Immobilisations en cours : -41 000 €**

➤ **Mesures nouvelles :**

✚ Aménagements de sécurité école de La Pommeraye : 37 000 € ;

✚ Parking de covoiturage La Pommeraye : 22 000 € (voir subvention en recettes).

➤ **Opération décalée à début 2020 :**

Opération O82 « Extension Ecole Elémentaire La Pommeraye » : -100 000 €.

- **Chapitre 020 : Dépenses imprévues : 8 390 €.**

❷ RECETTES D'INVESTISSEMENT : 424 300 €

- **Chapitre 024 : Produits des cessions des immobilisations : 410 000 €**

✚ Cession à la CARENE 15, rue Laënnec : 165 000 € (même montant en dépenses) ;

✚ Cession terrains les Ecottais III à la CARENE : 155 000 € (en complément des 180 000 € prévus au BP 2019) ;

✚ Cession de la chapelle de La Pommeraye : 90 000 € (délibération du 23/05/2019).

✚

- Chapitre 13 : Subventions d'investissement : 14 300 €

- + Subvention CARENE parking de covoiturage La Pommeraye : 10 000 € (voir dépenses) ;
- + Subvention « PrimeEnergie » au titre des économies de gestion du chauffage de l'hôtel de ville et de l'école Casanova (pôle 1) : 4 300 €.



La commission des Finances a émis un avis favorable à cette proposition le 07 juin dernier.

Proposition

Il est proposé au Conseil Municipal d'approuver la Décision Modificative n° 1 du Budget Général de l'année 2019 telle que proposée en annexe.

Monsieur le Maire invite le Conseil Municipal à en délibérer.

Monsieur le Maire

On voit qu'il s'agit pour l'essentiel de dépenses et de recettes d'investissement supplémentaires, mais c'est de la bonne gestion. On cède des actifs dont on n'a pas besoin, pour racheter des actifs dont on a besoin, sans emprunter. C'est préparer l'avenir en faisant de la bonne gestion financière et patrimoniale.

Madame Christine MISIN

J'ai juste une petite question que j'avais déjà posée en commission finances, c'était sur le prix de vente pour le bâtiment LE CAHEREC. Il est à 270 000 euros, et moi, de mémoire, j'avais noté 250 000 euros. Vous m'avez dit non, c'est le prix des domaines, 270 000 euros. Or, j'ai recherché dans mon budget primitif qu'on avait eu en début d'année, et j'avais noté 250 000 euros. Là, c'est marqué, acquisition bâti pour nouvelle médiathèque, plus frais de notaire. Est-ce que les frais de notaire seront en plus des 270 000 euros, ou est-ce que c'est inclus dedans ?

Monsieur le Maire

C'est inclus dedans.

Madame Christine MISIN

C'est inclus dedans, d'accord.

Monsieur le Maire

C'est le net pour nous, c'est le coût total.

Madame Christine MISIN

Le coût total pour la commune.

Monsieur le Maire

Il y a une partie qui va au notaire et en taxes, et il y a une partie qui va à l'acheteur.

Madame Christine MISIN

D'accord.

Monsieur le Maire

C'était le total.

Madame Christine MISIN

L'estimation des domaines est bien de 270 000 euros ?

Monsieur le Maire

Non, c'est 250 000 euros hors coût...

Madame Christine MISIN

Donc, j'avais bien compris.

Monsieur le Maire

Pour l'instant, nous n'avons pas encore rencontré l'acquéreur. Notre objectif est de négocier au mieux, pour l'instant nous pouvons inscrire le crédit parce que tout simplement nous avons des recettes par ailleurs. Mais si on peut faire moins, on fera moins.

Madame Christine MISIN

D'accord. Donc, le prix des domaines finalement c'est 250 000 €.

Monsieur le Maire

L'estimation des domaines, oui.

Madame Christine MISIN

J'avais demandé à la commission finances et ce n'était pas clair. Merci.

Monsieur le Maire

Mais, encore une fois, nous n'avons pas fini de négocier. Ce que l'on peut dire c'est qu'on peut envisager grâce à nos recettes d'acquiescer dès cette année ce bien. Le propriétaire étant plutôt enclin à vendre rapidement, nous avons les moyens de faire traîner si on veut, parce qu'on en a pas besoin demain matin, donc on peut mettre cela dans la balance.

Décision

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal par :

- **19 POUR**

et

- **9 ABSTENTIONS**

**Monsieur BAUDICHAUD Ghislain – Madame HAURAY Jeanne –
Monsieur NICOLLET Jean-Marc – Monsieur LETTERRIER Philippe –
Madame MORICLET Claudine – Madame ALBERT Viviane –
Monsieur CHAZAL Alain – Monsieur DELALANDE Mikaël – Madame
MISIN Christine**

➔ **APPROUVE** la Décision Modificative n° 1 de 2019 du Budget Général de la Commune, telle que présentée en annexe.

DELIBERATION N° 6

Lieu de mémoire : bilan et affectation du reliquat de dons

Rapporteur : Monsieur Rémy KLEIN

Exposé

Le lieu de mémoire a été inauguré le 11 octobre 2018 près de l'église.

Ce projet est cofinancé par les partenaires suivants :

- Fondation Total : 7 500 €,
- Club de Mécènes de Loire-Atlantique : 3 000 €,
- Fondation du Patrimoine de Loire-Atlantique : 3 000 €,
- Dons nets Fondation du Patrimoine : 12 212,31 €,
- Association de Défense du Brivet : 481,91 €.

Depuis la réalisation des travaux, le total des postes de dépenses retenus est ramené de 26 742,40 € HT prévus initialement, à 29 745,36 € HT (total des devis).

Le plan de financement définitif joint totalise, sur factures après travaux réalisés, 25 622,96 € HT en dépenses, tandis que les dons, estimés à 11 000 €, ont été constatés à hauteur de 12 212,31 €.

En conséquence, le solde constaté correspond à un surplus de dons de 571,26 €.

Compte-tenu de ces ajustements par rapport aux prévisions, la Fondation du Patrimoine propose à la commune trois avenants d'actualisation aux conventions initiales (voir en annexe).

Elle sollicite, par ailleurs, du conseil municipal l'affectation de ce surplus de dons de 571,26 € à un projet.

Proposition

Il est proposé à l'Assemblée délibérante d'autoriser M. Le Maire à approuver le plan de financement définitif joint, à procéder à la signature des trois avenants d'actualisation aux conventions initiales figurant en annexe, à solliciter le versement de ces aides financières et de décider d'en affecter le surplus aux travaux de restauration de l'escalier à vis de la Porte Saint-Michel à Guérande.

La commission des Finances a émis un avis favorable à cette proposition le 07 juin dernier.

Monsieur le Maire invite le Conseil Municipal à en délibérer.

Monsieur le Maire

Effectivement, suite à la consultation des élus, c'est le projet de la porte Saint-Michel à Guérande qui a retenu le plus d'options de la part des membres du Conseil Municipal. Je voudrais juste revenir sur le plan de financement définitif du Lieu de Mémoire, on voit que la part de l'autofinancement de la Ville est de 0 %. C'est particulièrement intéressant de voir que les dons ont été supérieurs au coût de l'opération, que nous avons un reliquat dont nous devons choisir l'affectation. C'est un « problème de riche » pour une fois à Donges, mais cela montre que le soutien des donateurs privés au projet a été particulièrement massif et on ne peut que s'en féliciter.

Je remercie à nouveau Rémy, qui a été la cheville ouvrière de cette opération, où les dons d'entreprises et de particuliers ont couvert au-delà des demandes ce projet. Je me réjouis de ce résultat sur tous les points du terme.

Décision

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal à **l'UNANIMITE** :

- ➔ **APPROUVE** le plan de financement définitif, tel qu'annexé ;
- ➔ **AUTORISE** Monsieur le Maire à procéder à la signature des avenants aux conventions figurant en annexe, ainsi que tous les actes y afférant (autorisation de versement de fonds, etc...) ;
- ➔ **SOLLICITE** le versement des aides financières ;
- ➔ **DECIDE** d'affecter le surplus de dons aux travaux de restauration de l'escalier à vis de la Porte Saint-Michel à Guérande.

DELIBERATION N° 7

Fixation des tarifs des services publics locaux : activités culturelles, restauration scolaire et structures en bâti provisoire à vocation commerciale ou lucrative

Rapporteur : Monsieur le Maire

I. TARIFS DU SERVICE PUBLIC DES ACTIVITES CULTURELLES

SERVICE PUBLIC ACTIVITES CULTURELLES

Exposé

RAPPEL : Par délibération n°5 du 28 juin 2018, le Conseil Municipal a fixé les tarifs relatifs aux activités culturelles pour la saison 2018 – 2019 comme suit :

SPECTACLES	TARIF PLEIN ADULTES	TARIF REDUIT A PARTIR DE 13 ANS – ETUDIANTS DEMANDEURS D'EMPLOI. (sur présentation de la carte)	TARIF ENFANTS (4 à 12 ans inclus)
Catégorie A	8 €	6 €	4 €
Catégorie B	11 €	8 €	6 €
Catégorie C	16 €	11 €	8 €
Catégorie D	20 €		
Catégorie S	2 €		

Proposition

Pour la saison 2019 - 2020, les nouveaux tarifs seront valables **du 1er septembre 2019 au 31 août 2020**.

Au vu de la programmation, et afin de rendre attractif l'ensemble des spectacles proposés il est proposé, pour la saison 2019-2020 de simplifier les tarifs de billetterie, à savoir:

4 SPECTACLES ORGANISES PAR LA COMMUNE DE DONGES

SPECTACLES	TARIF PLEIN ADULTES	TARIF REDUIT A PARTIR DE 13 ANS – ETUDIANTS DEMANDEURS D'EMPLOI. (sur présentation de la carte)	TARIF ENFANTS (4 à 12 ans inclus)
Catégorie A	7 €	4 €	Gratuité
Catégorie S	2 €		

4 FORMULE ABONNEMENT

Suppression de la Formule Abonnement et Famille

La simplification de la tarification permet de s'affranchir d'un système d'abonnement.

4 SPECT'APEROS

Le tarif des **Spect'apéros** est celui de la **Catégorie S à savoir : 2 €**,
L'inscription est individuelle et nominative,
L'inscription ne peut pas être remboursée.

4 FONCTIONNEMENT

La billetterie est tenue par le Régisseur titulaire de la régie de recettes « spectacles et activités culturelles » ou l'un de ses suppléants.

La billetterie est ouverte chaque soir de spectacle 30 minutes avant le début de ce dernier.

Une permanence a lieu le mardi soir entre 17h et 19h30 pour les réservations et le retrait des billets.

Une réflexion et étude est en cours pour la faisabilité d'une billetterie en ligne suite à la mise en place du projet SIBIL (Système d'**Information BILletterie**) le 1er juillet 2018 en application de l'article 48 de la loi « Liberté de création, architecture et patrimoine. »

4 ACTIVITES CULTURELLES

Pour la saison 2019- 2020, du 1er septembre 2019 au 31 août 2020, il est proposé dans le cadre des activités culturelles gérées par la commune, de solliciter une participation des familles à chaque saison à savoir:

- **Inscription par trimestre et par personne : 20 €**, (payable en une fois : 60 €)
- Les entrées aux spectacles enfants sont **gratuites**,
- Les entrées aux spectacles adolescents sont ceux de la **Catégorie S soit 2 €**.

LIU DE CONVIVIALITE - Tarifs des Consommations

Exposé

Depuis l'an dernier, tant à l'Espace Renaissance que lors de représentations extérieures, le service culturel a mis en place un lieu de convivialité.

Le régisseur a suivi une formation sur les débits de boisson de Licence 3 pour ce faire. Cet Espace a su trouver sa place et répond à une attente du public en amont et en aval des spectacles ainsi que lors des entractes. Cet espace permet rencontres et échanges et apporte une facette supplémentaire au service.

Proposition

Il est donc proposé au Conseil Municipal de :

- **MAINTENIR** le lieu de convivialité ;
- **FIXER les tarifs 2019** pour les consommations suivantes :

• Bières (verre 25 cl ou bouteille 33 cl) :	2,50 €
• Vins (verre) :	1,50 €
• Boissons non alcoolisées (verre) :	gratuit
• Eau (petite bouteille 25 cl) :	0,50 €
• Boissons chaudes (tasse) :	1,00 €
• Denrées emballées sucrées ou salées :	1,00 €
• Consigne :	1,00 €.

LOCATION DU GRADIN BOIS INTERIEUR EXTERIEUR

Exposé

Depuis Janvier 2019, l'équipe de l'Espace Renaissance a construit un gradin en bois entièrement démontable afin d'accueillir différents types de formations sur scène ou en extérieur. Ce gradin démontable composé de 6 éléments pouvant chacun accueillir 10 adultes ou 15 enfants pourrait, en plus des services internes, être mis en location par convention pour des structures extérieures. Cela permettrait de :

- Valoriser les actions culturelles et le travail des agents,
- Rentabiliser l'investissement bois fait pour cette construction,
- Investir dans plus d'éléments ou de pourvoir à l'usure des anciens.

Proposition

Sont proposés les tarifs et services suivants **pour la saison 2019- 2020, du 1er septembre 2019 au 31 août 2020** :

➤ Location :

⇒ **Forfait : 50 € par élément ou 250 € l'ensemble, pour une période maximale de 3 jours.**

➤ Cautionnement :

La location est conditionnée par un dépôt de caution de **250 €** à l'ordre du Trésor Public lors de la signature de la convention de location ou de prêt. Le chèque non-encaissé sera restitué à l'issue de l'état des lieux. En cas de dégradation constatée par le régisseur de l'Espace Renaissance, la caution pourra être retenue.

II. TARIFS DU SERVICE PUBLIC DE LA RESTAURATION SCOLAIRE

● SERVICE PUBLIC DE LA RESTAURATION SCOLAIRE

Exposé

RAPPEL : Par délibération n° 5 du 28 juin 2018, le Conseil Municipal a fixé les tarifs des services relatifs au service de restauration scolaire à compter du 1er septembre 2018 ainsi qu'il suit :

- prix du repas maternel : **2,60 €**,
- prix du repas élémentaire : **3,10 €**,
- prix du repas adulte : **4,00 €**,
- prix du repas exceptionnel : **4,00 €**.

Proposition

Il est proposé de reconduire à partir du 1^{er} septembre 2019 les tarifs en vigueur pour l'année scolaire 2019/2020, sachant que le principe d'un tarif différencié selon les catégories de rationnaires (maternelle, élémentaire, adulte) et la distinction entre repas réguliers et repas exceptionnels restent inchangés :

⇒ **TARIFS à compter du 1^{er} septembre 2019 :**

- prix du repas maternel : **2,60 €**,
- prix du repas élémentaire : **3,10 €**,
- prix du repas adulte : **4,00 €**,
- prix du repas exceptionnel : **4,00 €**.

Nota : ces tarifs sont susceptibles d'être minorés des aides de la CAF ou du CCAS.

III. DROITS DE STATIONNEMENT : TARIF POUR STRUCTURES EN BÂTI PROVISOIRE A VOCATION COMMERCIALE OU LUCRATIVE

Exposé

Par délibération n° 5 du 14 février 2018, le Conseil Municipal a décidé de créer un nouveau tarif pour les structures commerciales ou lucratives souhaitant implanter sur le domaine public communal des structures bâties provisoires :

⇒ **Tarif 2019 : 0.10 €/ m² de bâtiment / jour d'occupation.**

Proposition

Il est proposé au Conseil de compléter ce tarif par les deux suivants **à compter du 1er juillet 2019** :

- ⇒ Forfait eau/assainissement : **3.90 €/m³**
- ⇒ Forfait électricité : **0.17 €/Kwh.**

La commission des Finances a émis un avis favorable à cette proposition le 7 juin dernier.

Monsieur le Maire invite le Conseil Municipal à en délibérer.

Madame Claire DELALANDE

Par rapport à l'inscription par trimestre et par personne de vingt euros, payable en une fois. C'est-à-dire qu'il faut payer toute l'année entière. Mais imaginons que la personne prenne un trimestre et finalement cela ne lui plaît pas, qu'est ce qui se passe ?

Monsieur le Maire

C'est soit 3x20 € soit 60 €. On peut payer soixante euros d'un coup mais on peut payer vingt euros par trimestre.

Madame Claire DELALANDE

Et si la personne n'y retourne plus après, elle est remboursée ?

Monsieur le Maire

Non, la personne qui paye vingt euros et qui y va un trimestre, elle a payé vingt.

Madame Claire DELALANDE

C'est parce que c'est marqué payable en une fois, cela trompe un peu les choses.

Monsieur le Maire

Cela peut être payé en une fois, ce n'est pas obligatoire. Ce n'est pas exigé en une fois.

Madame Claire DELALANDE

D'accord.

Monsieur Ghislain BAUDICHAUD

Très rapidement, sur le Spect'Apéro, on parle de l'abonnement individuel et nominatif. L'abonnement ne peut pas être remboursé ? Il y a des réservations pour le Spect'Apéro mais il n'y a pas forcément d'abonnement ? Est-ce que c'est en lien avec la partie d'avant où on dit justement qu'il n'y a plus d'abonnement ?

Monsieur le Maire

Ce sont des inscriptions parce que la capacité d'accueil de la médiathèque est réduite. On fonctionne sur des inscriptions et une fois qu'on s'est inscrit, on a réservé, donc si on ne vient pas, cela n'est pas remboursé.

Monsieur Ghislain BAUDICHAUD

Donc, on parle bien d'inscription et non pas d'abonnement.

Monsieur le Maire

Oui, on parle d'inscription.

Monsieur Ghislain BAUDICHAUD

Lors de la réunion, nous avons abordé la possibilité de mettre une limite sur la durée possible de location pour les tarifs des droits de stationnement pour les structures en bâti provisoire à vocation commerciale ou lucrative. Cela avait été abordé en toute fin de réunion.

Madame Maïolique PARIS CHOLET

Non, c'était sur les gradins.

Monsieur Ghislain BAUDICHAUD

C'était sur les gradins. D'accord, merci.

Monsieur le Maire

C'est une période maximale de trois jours, mais sur les locations de mise à disposition du domaine public ce n'est pas limité, c'est par jour.

Décision

Après délibération, le Conseil Municipal à l'**UNANIMITE** :

➔ **APPROUVE** les tarifs des services publics suivants tels que présentés ci-dessus :

- activités culturelles pour la saison 2019 – 2020, à savoir du 1er septembre 2019 au 31 août 2020 ;
- restauration scolaire à compter du 1^{er} septembre 2019 ;
- tarifs pour structures en bâti provisoire à vocation commerciale ou lucrative à compter du 1er juillet 2019.

DELIBERATION N° 8

Budget général 2019 - Attribution d'une subvention exceptionnelle à l'association « Groupement d'apprentis rescapés du bombardement du 9 novembre 1942 »

Rapporteur : Monsieur Le Maire

Exposé

Le 9 novembre 1942, deux vagues de bombardements déciment l'Ecole d'Apprentissage du Chantier de Penhöt, faisant 186 victimes dont 134 apprentis issus de seize communes de la région nazairienne, dont 5 dongeois.

Afin de perpétuer la mémoire de cette tragédie, un mémorial a été érigé sur le lieu du drame, constitué d'une colonne brisée en granit, symbole des vies brisées, et de trois panneaux émaillés en arrière-plan, rappelant les circonstances du drame et la liste des victimes.

L'association « Groupement d'apprentis rescapés du bombardement du 9 novembre 1942 » a sollicité le soutien des seize communes concernées pour la réalisation de ce mémorial.

Proposition

Il est donc proposé au Conseil Municipal d'accorder une subvention exceptionnelle de 200 € à l'association « Groupement d'apprentis rescapés du bombardement du 9 novembre 1942 » sise 35, rue Claude Bernard 44600 SAINT-NAZAIRE au titre de la réalisation de ce mémorial.

Monsieur le Maire invite le Conseil Municipal à en délibérer.

Décision

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal à l'UNANIMITE :

- ➔ **ACCORDE** une subvention exceptionnelle de 200 € à l'association « Groupement d'apprentis rescapés du bombardement du 9 novembre 1942 » sise 35, rue Claude Bernard 44600 SAINT-NAZAIRE ;
- ➔ **PRECISE** que les crédits inscrits à l'article 6745 seront abondés par un virement de 80 € de l'article 6718 du même chapitre.

DELIBERATION N° 9

Budget général 2019 : Créances éteintes

Rapporteur : Monsieur Le Maire

Exposé

L'instruction comptable M14 fait la distinction depuis le 1^{er} janvier 2012, entre les créances éteintes à la suite d'une procédure de rétablissement personnel ou de liquidation judiciaire ne pouvant plus faire l'objet de poursuites ni de recouvrement, et les autres créances à admettre en non-valeur (poursuites sans effet, créances minimales, personnes disparues,...).

L'effacement de la dette (créance éteinte) prononcé par le juge, s'impose à la collectivité créancière qui est tenue de le constater.

M. le Receveur Municipal a fait savoir qu'il n'a pu recouvrer un certain nombre de créances relatives au Budget Général, malgré diverses procédures de recouvrement engagées (liste n°2415661415).

Les créances éteintes (surendettement et effacement de dette) d'un montant total de 198,60 € correspondent aux titres émis en 2014 et 2017 à l'encontre d'usagers de la restauration scolaire.

Proposition

Il est donc proposé au Conseil Municipal de constater l'effacement de la dette d'un montant total de 198,60 € concernant les titres émis en 2014 et 2017 (liste n°2415661415).

La commission des Finances a émis un avis favorable à cette proposition le 07 juin dernier.

Monsieur le Maire invite le Conseil Municipal à en délibérer.

Décision

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal à l'**UNANIMITE** :

➔ **DECIDE** de constater l'effacement de la dette d'un montant total de 198,60 € concernant les titres émis en 2014 et 2017 (liste n°2415661415) ;

➔ **PRECISE** que la dépense sera imputée à l'article 6542 « créances éteintes » du Budget Général de 2019.

DELIBERATION N° 10

Budget annexe du Centre d'Accueil des Travailleurs en Déplacement "Les Tainières" 2019 : Créances éteintes & admission en non-valeur de créances irrécouvrables

Rapporteur : Monsieur Le Maire

Exposé

- I. L'instruction comptable M14 fait la distinction depuis le 1^{er} janvier 2012, entre les créances éteintes à la suite d'une procédure de rétablissement personnel ou de liquidation judiciaire ne pouvant plus faire l'objet de poursuites ni de recouvrement, et les autres créances à admettre en non-valeur (poursuites sans effet, créances minimales, personnes disparues,...).

L'effacement de la dette (créance éteinte) prononcé par le juge, s'impose à la collectivité créancière qui est tenue de le constater.

M. le Receveur Municipal a fait savoir qu'il n'a pu recouvrer un certain nombre de créances éteintes, à l'encontre d'usagers du camping, malgré diverses procédures de recouvrement engagées (liste n°2415661415) d'un montant total de 715,40 € TTC, soit 597,48 € HT (surendettement et effacement de dette).

- II. Par délibération n°1 du 9 novembre 2017, le Conseil Municipal a décidé d'admettre en non-valeur les titres de recettes émis à l'encontre d'usagers du camping pour un montant de 9 266,33 € TTC, soit 7 737,80 € HT.

Depuis, M. le Receveur Municipal a fait savoir qu'il n'a pu recouvrer un certain nombre de créances relatives au Budget Annexe du Centre d'Accueil des Travailleurs en Déplacement « Les Tainières » d'une somme totale égale à 7 716,29 € TTC, soit 6 435,94 € HT correspondant aux titres émis à l'encontre d'usagers de 2012 à 2016 (liste n°2415661415).

Malgré diverses procédures de recouvrement, le Receveur Municipal sollicite de la commune l'admission en non-valeur de ces créances, pour les motifs suivants : décès et combinaison infructueuse d'actes et poursuite sans effet.

Proposition

Il est donc proposé au Conseil Municipal :

1. de constater l'effacement de la dette à l'encontre d'usagers du camping d'un montant total de 715,40 € TTC, soit 597,48 € HT (liste n°2415661415) ;
2. d'admettre en non-valeur les titres de recettes émis sur le Budget Annexe du Centre d'Accueil des Travailleurs en Déplacement « Les Tainières » de 2012 à 2016 pour un montant de 7 716,29 € TTC, soit 6 435,94 € HT (liste n°2415661415).

La commission des Finances a émis un avis favorable à cette proposition le 07 juin dernier.

Monsieur le Maire invite le Conseil Municipal à en délibérer.

Décision

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal à **L'UNANIMITE** :

➔ **DECIDE** de constater l'effacement de la dette d'un montant total de 715,40 € TTC, soit 597,48 € HT (liste n°2415661415) ;

➔ **DECIDE** d'admettre en non-valeur les titres de recettes émis sur le Budget Annexe du Centre d'Accueil des Travailleurs en Déplacement « Les Tainières » de 2012 à 2016 pour un montant de 7 716,29 € TTC, soit 6 435,94 € HT (liste n°2415661415) ;

➔ **PRECISE** que la dépense sera imputée respectivement aux articles 6542 « créances éteintes » et 6541 « créances admises en non-valeur » du Budget Annexe du Centre d'Accueil des Travailleurs en Déplacement « Les Tainières » de 2019.

DELIBERATION N° 11

Intercommunalité : Nouvelle répartition des sièges du Conseil communautaire de la CARENE – Approbation

Rapporteur : Monsieur Le Maire

Exposé

En vue du renouvellement général de mars 2020, les communes membres disposent d'un délai ouvert jusqu'au 31 août 2019 pour se prononcer sur la détermination du nombre et de la répartition des sièges au sein du Conseil communautaire.

La composition des conseils communautaires et la répartition des sièges entre les communes membres seront fixés ensuite par arrêté préfectoral au plus tard le 31 octobre 2019.

Aussi, conformément aux dispositions de l'article L. 5211-6-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT), le nombre et la répartition des sièges de conseiller communautaire peuvent être établis soit :

- selon les modalités prévues aux II à IV de l'article L.5211-6-1 du CGCT, ce qui représente au cas d'espèce 48 sièges,

- ou bien par accord des deux tiers au moins des conseils municipaux des communes membres de la communauté d'agglomération, représentant plus de la moitié de la population de celle-ci ou de la moitié au moins des conseils municipaux des communes membres représentant plus des deux tiers de la population de celles-ci. Cette majorité doit comprendre le conseil municipal de la commune dont

la population est la plus nombreuse, lorsque celle-ci est supérieure au quart de la population des communes membres.

Cet accord est encadré par des conditions de répartition des sièges, détaillées à l'article L.5211-6-1 2° du CGCT, qui doivent respecter un principe général de proportionnalité par rapport à la population de chaque collectivité membre de la communauté d'agglomération. En l'absence d'accord, les sièges seront répartis selon les modalités prévues aux II à IV de l'article L.5211-6-1 précité.

Proposition

Les Maires de la CARENE, réunis en Conférence des maires le 7 mai 2019, ont fait le choix d'un accord local entre les 10 communes et approuvé à l'unanimité la répartition des sièges du Conseil communautaire comme suit :

Population municipale	COMMUNES	Nb de sièges	%
69719	St Nazaire	30	50,00
10676	Pornichet	6	10,00
7871	Trignac	5	8,33
7852	Donges	4	6,66
7079	Montoir de Bretagne	4	6,66
6355	St André des eaux	3	5,00
4109	La Chapelle des marais	2	3,33
3983	St Joachim	2	3,33
3175	St Malo de guersac	2	3,33
2999	Besné	2	3,33
		60	

Monsieur le Maire invite le Conseil Municipal à en délibérer.

Monsieur Mikaël DELALANDE

Quand nous avons lu la délibération, cela nous a fait un peu sourire. A l'époque, nous étions pour un scénario à soixante élus, vous n'aviez pas réussi à avoir l'unanimité auprès des maires. Certains maires reprochaient qu'on donnait beaucoup d'élus à Saint Nazaire, mais cela aurait eu l'avantage qu'on puisse conserver le poste de Sandrine SALMON et d'avoir cinq élus communautaires à la CARENE. Aujourd'hui, je vois que cela ne pose plus de problème, on passe à soixante délégués, sauf que, comme vous venez de le dire, Trignac a pris l'avantage de dix-neuf habitants et eux, il n'y a pas de problème pour qu'ils aient cinq sièges. Donc, les débats que nous avons pu avoir il y a deux ans, je crois, en 2017, quand le Conseil Municipal de Trignac a dû être renouvelé, le débat des Maires cela leur posait problème, et aujourd'hui cela ne pose plus de problème. J'ai du mal à comprendre, mais nous allons voter cette délibération puisqu'à l'époque nous étions pour soixante sièges.

Monsieur le Maire

La situation de 2019 n'a pas grand-chose à voir dans le débat avec celle de 2017, parce que les chiffres de la population ne sont pas les mêmes. En 2017, nous étions

sur d'autres chiffres de population, et le débat n'était pas de donner cinq sièges ou pas à Donges, le problème était de renforcer le nombre d'élus de Saint Nazaire ou pas, proportionnellement.

Ce n'était pas un débat entre Donges et les autres, c'était un débat entre Saint Nazaire et les autres. Aujourd'hui le nombre de conseillers communautaires de Saint Nazaire a fortement augmenté depuis 2017, cela est indéniable. La proportion des élus nazairiens a fortement augmenté. Cette fois-ci, il ne s'agit pas d'un bouleversement tel que subit en 2017, il s'agit d'un seul siège. Je ne me voyais pas remettre en cause l'application de la formule mathématique qui faisait qu'à 19 habitants près, Trignac avait un siège de plus.

On est partis sur cette formulation-là, on ne s'est pas fait des nœuds dans le cerveau pour arriver à ce consensus. Empêcher Trignac d'avoir ce cinquième siège, cela ne permettait pas aux autres communes d'avoir un siège en plus, donc on ne parle pas du tout de la même chose en 2017 et en 2019. Cette fois-ci on parle d'un Conseil Communautaire à soixante membres, mais la répartition est légèrement modifiée au profit de Trignac, ce sera peut-être différent dans le mandat suivant. On entérine des choses, mais il n'y a pas eu de débat polémique ni quoi que ce soit entre les maires, nous avons tous entériné les chiffres. C'est bien comme cela. Cela aurait pu être Donges, cette fois-ci c'est Trignac, c'est tout.

Monsieur Mikaël DELALANDE

Cela n'était pas le sens de notre propos. Effectivement, les chiffres, on ne peut pas les changer. C'est le résultat du recensement. Ce que je veux dire, c'est que la dernière fois, on aurait très bien pu proposer soixante sièges pour l'intérêt communal, parce qu'on est là pour défendre l'intérêt communal, cela aurait permis que les cinq élus qui avaient été élus par le suffrage direct, par les Dongeois, cela aurait permis de conserver cinq sièges. C'est pour cela, j'ai relu un peu les débats que nous avons pu avoir ici à l'époque, vous l'aviez longuement expliqué, qu'il y avait certains maires que cela gênait que Saint Nazaire puisse avoir une surreprésentation. Montoir, certes, perdait, ils étaient trois, mais si on regarde dans notre jardin, on aurait pu avoir ce scénario-là, à soixante. Mais rassurez-vous, on va le voter, on était pour soixante, on ne va pas changer d'avis.

Monsieur le Maire

Je n'ai pas d'inquiétude, de toute façon il sera voté quand même... Sandrine SALMON appréciera le soutien de « Mieux vivre à Donges » pour sa présence au Conseil Communautaire... En attendant, ce que je dis, c'est qu'il y avait quand même une action traumatisante dans la perte d'un élu sur trois dans les petites communes, cela aurait pu aller jusqu'à deux élus sur trois si l'on avait appliqué certaines formules mathématiques.

Cela a été très compliqué en 2017, on ne remercie pas Monsieur PELON de ce qu'il a fait. Aujourd'hui, on repart sur de nouveaux chiffres de population, un nouvel accord. Je pense que cet accord ne soulève aucune question dans aucune des communes. Il y a deux ans, cela aurait été différent, aujourd'hui, c'est sur de nouvelles bases que nous sommes, et franchement cela aurait pu être Donges à dix-neuf habitants près, mais c'est comme cela.

Monsieur Mikaël DELALANDE

Ce que j'avais dit à l'époque est toujours valable. Quatre élus pour Donges, avec toutes les compétences de la CARENE, toutes les réunions, et cela vous le dites assez souvent, vous passez beaucoup de temps à la CARENE, quatre ce n'est pas beaucoup. Alors, quand je vois Besné, Saint Joachim, Saint Malo de Guersac, la Chapelle des Marais, qui ont deux élus, cela va être quand même compliqué.

Monsieur le Maire

Encore une fois, on déplore les effets dont on chérit les causes. Qui a voté les lois qui ont conduit à ces modifications ? Il y a quand même des décisions qui ont été prises au niveau des lois, et les lois NOTRe et autres qui ont été votées, on n'a pas fini d'en parler, et on peut toujours être inquiets sur l'évolution du poids dans nos agglomérations. Heureusement, depuis 2014, au sein de la CARENE, je le dis, je le redis, les maires ont une vraie délégation, ce n'était pas le cas avant, maintenant c'est le cas et on travaille de façon collégiale. Ce n'était pas forcément le cas avant. On a un peu plus le droit de regard sur des choses qu'on est pas obligé de nous présenter. Heureusement, mais combien de temps cela durera, on ne sait pas.

Décision

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal à **L'UNANIMITE** :

➔ **APPROUVE** le nouvel accord local précisant les nouvelles modalités de répartition des sièges au sein du Conseil communautaire portant à 60 le nombre de conseillers communautaires pour le mandat 2020 – 2026 répartis comme suit :

Population municipale	COMMUNES	Nb de sièges	%
69719	St Nazaire	30	50,00
10676	Pornichet	6	10,00
7871	Trignac	5	8,33
7852	Donges	4	6,66
7079	Montoir de Bretagne	4	6,66
6355	St André des eaux	3	5,00
4109	La Chapelle des marais	2	3,33
3983	St Joachim	2	3,33
3175	St Malo de guersac	2	3,33
2999	Besné	2	3,33
		60	

➔ **AUTORISE** Monsieur le Maire à accomplir tout acte nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

DELIBERATION N° 12

Modification des statuts et du périmètre d'intervention du SYDELA

Rapporteur : Monsieur Le Maire

Exposé

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment les articles L. 5211-17, L.5211-18 du CGCT, L.5211-19, L. 5211-20 et L. 5711-1 et suivants,
Vu la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République,
Vu la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la Transition Energétique pour la Croissance Verte,
Vu la délibération n°2018-04 du 8 mars 2018 adoptée par le Comité syndical du SYDELA et portant sur le retrait de l'ancienne commune du Fresne sur Loire,
Vu la délibération n°2019-21 du 16 mai 2019 adoptée par le Comité syndical du SYDELA et portant modification statutaire,

Monsieur le Maire expose au conseil municipal :

La réforme territoriale et en particulier la fusion des Communautés de communes opérée au 1er janvier 2017 ont modifié le paysage intercommunal en Loire-Atlantique. Six nouvelles intercommunalités ont vu le jour :

- CC Sud Retz Atlantique
- CC Sèvre et Loire
- CC Estuaire et Sillon
- CC Châteaubriant-Derval
- CA Pornic Agglo Pays de Retz
- CA Clisson Sèvre et Maine Agglo

Proposition

Les collèges électoraux du SYDELA sont formés sur le périmètre des intercommunalités, aussi, il est devenu nécessaire de procéder à des ajustements afin d'assurer une représentativité plus juste au sein du Comité syndical du SYDELA suite à l'évolution du périmètre intercommunal.

De plus, la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte permet au SYDELA d'intervenir de manière plus étendue, en complément de sa compétence obligatoire électricité, sur des domaines liés à la transition énergétique. Cette loi crée notamment la compétence production d'électricité qui est partagée entre les communes et les EPCI. Il est ainsi apparu nécessaire de procéder à une mise à jour des statuts du SYDELA afin d'être également en adéquation avec les évolutions législatives.

Ces nouveaux statuts entreront en vigueur à l'occasion du renouvellement du prochain mandat municipal.

Par ailleurs, la création de deux communes nouvelles impactant les limites départementales de la Loire-Atlantique et du Maine et Loire, nécessite de procéder à une modification du périmètre d'intervention du SYDELA.

En effet, la commune nouvelle Vallons de l'Erdre, intègre la commune de Freigné initialement située sur le territoire du Maine et Loire. De même, la création de la commune nouvelle d'Ingrandes-le-Fresne-sur-Loire située en Maine et Loire implique la sortie de l'ancienne commune de Fresne sur Loire du territoire de la Loire-Atlantique. Il convient donc d'acter ces modifications territoriales.

Monsieur le Maire invite le Conseil Municipal à en délibérer.

Décision

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal à **L'UNANIMITE** :

- ➔ **APPROUVE** les nouveaux statuts du SYDELA et leurs annexes ;
- ➔ **APPROUVE** la modification du périmètre du SYDELA, suite au retrait de l'ancienne commune du Fresne sur Loire et de l'intégration de l'ensemble du territoire de la commune nouvelle de Vallons de l'Erdre ;
- ➔ **AUTORISE** Monsieur le Maire à accomplir tout acte nécessaire à l'exécution de la présente délibération et **CHARGE** Monsieur le Maire à notifier la présente délibération à Monsieur le Président du SYDELA.

DELIBERATION N° 13

Ouverture/fermeture de classes à la rentrée 2019

Rapporteur : Monsieur Le Maire

Exposé

Monsieur l'Inspecteur d'académie a avisé la Commune des mesures de carte scolaire actées lors du Conseil Départemental de l'Education Nationale (CDEN) du 6 mars 2019.

Ainsi, dans le cadre de la rentrée scolaire de septembre 2019, l'Inspecteur d'académie a pris, après avoir consulté les instances consultatives prévues par la réglementation, les décisions suivantes :

- ECOLE ELEMENTAIRE AIME CESAIRE :
 - Ouverture de 3 classes CE1
 - Ouverture de classe en élémentaire
- ECOLE MATERNELLE DANIELLE CASANOVA :
 - Fermeture de classe
- ECOLE PRIMAIRE DE LA POMMERAYE :
 - Ouverture de classe de CP

- Ouverture de classe de CE1

Ces mesures de carte scolaire reposent sur une analyse des effectifs des élèves, à partir de laquelle sont répartis les postes d'enseignants.

Proposition

La décision d'ouvrir ou de fermer une classe sans entraîner ni la création ni la suppression d'une école relève du seul ressort du directeur académique des services de l'Education Nationale qui décide ainsi d'ajouter ou de retirer un poste d'enseignant.

Monsieur le Maire invite le Conseil Municipal à en délibérer.

Décision

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal à **L'UNANIMITE** :

➔ **PREND ACTE** des décisions de l'Inspecteur d'académie de procéder à la rentrée 2019, après avoir consulté les instances consultatives règlementaires, à l'ouverture de 3 classes de CE1 et d'une classe en élémentaire à l'école CESAIRE, à la fermeture de classe à l'école maternelle CASANOVA, à l'ouverture d'une classe de CP et d'une classe de CE1 à l'école de la Pommeraye ;

➔ **PRECISE** que la dépense correspondante pour la Commune en achat de mobilier en cas d'ouverture de classe a été prévue au Budget primitif 2019 et en DM1 de 2019.

DELIBERATION N° 14

Convention de mutualisation des locaux communaux de l'ancienne école CASANOVA

Rapporteur : Monsieur Le Maire

Exposé

Par délibération du 23 juin 2016, le Conseil municipal avait approuvé la convention de mutualisation de l'ancienne école CASANOVA.

Cette convention arrivant à échéance le 14 juillet 2019, il y a lieu d'en prévoir une autre pour les trois années à venir.

Le nouveau projet de convention associe les mêmes partenaires à savoir : l'école maternelle Danielle CASANOVA, l'école Aimé CESAIRE, l'office socioculturel de DONGES (OSCD), la ville de DONGES et les associations T'as ta nounou à DONGES et l'amicale Laïque.

Il intègre néanmoins les décisions relatives à la carte scolaire qui ne sont pas sans conséquences sur les locaux scolaires. Après discussion avec les acteurs concernés, il a été convenu des dispositions suivantes :

- L'ensemble des classes de maternelle seront regroupées au pôle 1 de l'école (plus de classes au pôle 2). L'école maternelle CASANOVA pourra utiliser la salle de motricité (M1) du pôle 2 en partage avec l'école élémentaire CESAIRE et l'amicale laïque
- Quatre classes modulaires sur l'ancienne école CASANOVA seront libérées par l'OSCD et attribuées à l'école CESAIRE. La Mairie, de son côté, fait l'effort de mutualiser ses locaux RAM.
- les salles d'activités S4 et S5 seront ainsi dans ce contexte partagées entre les trois partenaires que sont l'OSCD, la Ville pour les activités du Relais Parents Enfants (RPE) et des Ateliers Parents Enfants (APE) ainsi que l'association « T'as ta nounou à DONGES »

Dans le cadre des travaux programmés cet été au pôle 2 de CASANOVA (ancienne école CASANOVA), il est proposé que la Commune mette à disposition de l'OSCD une partie des locaux de l'actuelle école maternelle CASANOVA, pôle 1 pour le déroulement du centre de loisirs de l'été 2019.

Proposition

Le Conseil est donc appelé à approuver la nouvelle convention de mutualisation des locaux de l'ancienne école CASANOVA ainsi que la convention Commune/OSCD relative à l'utilisation de certains locaux de l'école CASANOVA pôle 1 pour le déroulement du centre de loisirs de cet été.

Ces projets de conventions ont recueilli l'avis favorable des différents partenaires concernés.

Monsieur le Maire invite le Conseil Municipal à en délibérer.

Madame DELALANDE Claire, Monsieur RIAUD Didier, Monsieur DELALANDE Mikaël et Monsieur LETERRIER Philippe, ne prennent pas part au vote, car ils sont membres du bureau et du Conseil d'Administration de l'OSCD.

Décision

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal à **L'UNANIMITE** :

- ➔ **APPROUVE** la nouvelle convention de mutualisation des locaux de l'ancienne école CASANOVA ci-annexée ;
- ➔ **APPROUVE** la convention Commune/OSCD relative à l'utilisation de certains locaux de l'école CASANOVA Pour le déroulement du centre de loisirs de l'été 2019 ;
- ➔ **AUTORISE** Monsieur le Maire à signer ces deux conventions ainsi que tous les actes y afférant.

DELIBERATION N° 15

Avenant N° 1 à la convention d'objectifs Commune / OSCD dans le cadre du Projet Educatif De Territoire de Donges (PEDT 2018-2021)

Rapporteur : Monsieur Le Maire

Exposé

Par délibération n°9 du 25 septembre 2018, le conseil municipal a approuvé la convention d'objectifs entre la commune et l'OSCD dans le cadre du projet éducatif de territoire de Donges (PEDT 2018- 2021).

Dans ce cadre, l'Office socio-culturel de DONGES (OSCD) s'est engagé à organiser des animations sur le temps de la pause méridienne à destination des enfants des écoles publiques et privée de DONGES scolarisés en élémentaire et accessoirement en maternelle.

Il y a lieu d'accompagner ce projet associatif poursuivant une mission d'intérêt général en accordant une subvention de fonctionnement.

Proposition

Le Conseil municipal est appelé à approuver l'avenant n° 1 à la convention d'objectifs entre la Commune et l'OSCD figurant en annexe.

Cet avenant vient préciser les modalités de versement de la subvention de fonctionnement de 20 000 € versée par la Commune à l'OSCD pour l'année scolaire 2019/2020.

Monsieur le Maire invite le Conseil Municipal à en délibérer.

Madame DELALANDE Claire, Monsieur RIAUD Didier, Monsieur DELALANDE Mikaël et Monsieur LETERRIER Philippe, ne prennent pas part au vote, car ils sont membres du bureau et du Conseil d'Administration de l'OSCD.

Décision

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal à **L'UNANIMITE** :

➔ **APPROUVE** l'avenant n°1 à la convention d'objectifs ci-annexé à conclure entre la Commune et l'OSCD dans le cadre du projet éducatif de territoire de DONGES (PEDT 2018-2021) ;

➔ **AUTORISE** Monsieur le Maire à procéder à la signature de cet avenant ainsi que tous les actes y afférant.

DELIBERATION N° 16

Convention de mise à disposition du personnel communal auprès de l'OSCD

Rapporteur : Monsieur Le Maire

Exposé

Par délibération du 25 septembre 2018, le Conseil municipal a approuvé la mise à disposition de deux agents communaux auprès de l'OSCD.

Celle-ci concernait Mme Marie-christine NOURY et Monsieur Fabrice TRIPON.

Or, à partir de la rentrée de septembre 2019, il est envisagé la mise à disposition d'un troisième agent : Monsieur Andy LAGRANGE, Agent d'animation et d'exploitation des équipements sportifs.

Il y a donc lieu de mettre à jour la convention de mise à disposition précédente.

Proposition

Il est proposé au conseil municipal d'approuver la nouvelle convention figurant en annexe.

Celle-ci fixe les conditions de la mise à disposition de ces trois agents communaux

Dans ce cadre, Monsieur Fabrice TRIPON sera affecté à 100 % dans une mission d'animateur au secteur adulte de l'OSCD. Mme Marie-Christine NOURY assurera sur un temps complet à 100 % à l'Office la gestion des animations de la pause méridienne ainsi que la mise en œuvre d'activités culturelles et d'actions en direction des personnes âgées. Monsieur Andy LAGRANGE exercera, à hauteur de 20 %, des fonctions d'animateur dans le cadre des animations de la pause méridienne.

Monsieur le Maire invite le Conseil Municipal à en délibérer.

Madame DELALANDE Claire, Monsieur RIAUD Didier, Monsieur DELALANDE Mikaël et Monsieur LETERRIER Philippe, ne prennent pas part au vote, car ils sont membres du bureau et du Conseil d'Administration de l'OSCD.

Décision

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal à **L'UNANIMITE** :

➔ **APPROUVE** la convention de mise à disposition du personnel communal auprès de l'OSCD ci-annexée ;

➔ **AUTORISE** Monsieur le Maire à procéder à la signature de cette convention ainsi que tous les actes y afférant.

DELIBERATION N° 17

Participation de la commune aux services de transport scolaire

Rapporteur : Monsieur Le Maire

Exposé

Par délibération du 28 juin 2018, le Conseil municipal a fixé la participation de la Commune aux prix des abonnements des transports scolaires.

Pour mémoire, le Conseil municipal a validé par délibération du 20 juin 2012 le principe d'une participation financière de la Ville pour les abonnements de transports scolaires des enfants dongeois fréquentant les établissements scolaires de Donges ainsi que les lycées. La Commune accorde également une participation aux abonnements de transports scolaires pour les élèves handicapés à l'école primaire scolarisés en classe pour l'inclusion scolaire (CLIS) ainsi que les collégiens accueillis en sections d'enseignement général et professionnel adapté (SEGPA).

Pour l'année scolaire 2018/2019, ces transports scolaires étaient gérés par trois entités :

- La STRAN qui prend en charge les dessertes intra-DONGES vers les écoles et le Collège de DONGES ainsi que celles vers les Etablissements de ST NAZAIRE et TRIGNAC
- La Communauté de communes du pays de PONTCHATEAU-ST GILDAS qui dessert les différents établissements de PONTCHATEAU, ST GILDAS, REDON, BLAIN
- La Communauté de communes Estuaire et Sillon qui dessert les Etablissements scolaires de SAVENAY

Pour l'année scolaire 2019/2020, suite au transfert de la Compétence transport du Département à la Région des Pays de la Loire, la nouvelle identité régionale « ALEOP » remplace LILA. Une tarification unique de 110 €/an pour les ayants droits sera pratiquée. Il n'est donc plus envisagé dans ce nouveau contexte de solliciter la Commune pour participer aux frais de transport des élèves scolarisés dans les Etablissements secondaires de SAVENAY ou du secteur de PONTCHATEAU, ST GILDAS DES BOIS, REDON.

Il ne reste donc plus désormais qu'une seule entité sollicitant la participation de la Commune : la STRAN.

STRAN

Pour l'année scolaire 2018/2019, la participation communale était de 3 € par mois soit 30 € par an sur les abonnements matelots concernant principalement les élèves des écoles maternelles et primaires de la Commune de DONGES et sur les abonnements Skipper concernant principalement les élèves scolarisés au Collège Arthur RIMBAUD et les lycées de St NAZAIRE.

La STRAN a confirmé par courrier que pour l'année scolaire 2019/2020, il n'était pas prévu d'augmentation des tarifs des titres de transport.

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE BLAIN

Pour l'année scolaire 2018/2019, la communauté de communes du pays de BLAIN sollicite une prise en charge de 68 € pour un élève dongeois scolarisé au lycée professionnel St Clair de Blain-Derval.

Proposition

Pour l'année scolaire 2018/2019, il est proposé de verser à la Communauté de Communes du pays de BLAIN une participation à hauteur de 68 €.

Pour l'année scolaire 2019/2020, il est proposé au Conseil municipal de reconduire la participation de la Commune comme suit :

STRAN

	Abonnements	Tarifs	Participation communale	Prix pour les familles
Abonnements Matelots 2019/2020	Mensuel	14 €	3 €	11 €
	Annuel	140 €	30 €	110 €
Abonnements Skipper 2019/2020	Mensuel	20 €	3 €	17 €
	Annuel	200 €	30 €	170 €

A noter que depuis le 1^{er} janvier 2016, la STRAN pratique une nouvelle tarification solidaire. Ainsi, en fonction du niveau de revenus (quotient familial CAF), celle-ci permet à l'ensemble des membres d'un foyer de bénéficier d'une réduction sur les abonnements mensuels du réseau STRAN. Trois taux de réduction sont appliqués : 90 %, 60 % et 30 %. Aussi, dans le cas où l'aide apportée par la STRAN se révèle plus favorable que la participation communale, la tarification solidaire se substituera à l'aide communale de 3 € par mois.

Monsieur le Maire invite le Conseil Municipal à en délibérer.

Décision

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal à **L'UNANIMITE** :

- ➔ **APPROUVE** le montant des participations communales telles qu'énoncées ci-dessus pour l'année scolaire 2018/2019 et l'année scolaire 2019/2020 ;
- ➔ **AUTORISE** le Maire à procéder au mandatement des dépenses correspondantes.

DELIBERATION N° 18

Ressources humaines : Création de postes et mise à jour du tableau des effectifs

Rapporteur : Madame Sandrine SALMON

Exposé

Au niveau du **multi-accueil**, une étude de fond visant à mettre en adéquation le besoin en encadrement des enfants, l'optimisation des conditions de travail sur le temps méridien et les emplois du temps des agents titulaires en minimisant au maximum le recours régulier aux agents temporaires a fait ressortir une organisation ajustée sur la base de 5 postes d'agents titulaires à 35 heures/semaine et 5 postes de titulaires à 28h heures/semaine.

Proposition

Pour mettre cette organisation en place pour la rentrée, il est donc demandé la création de :

- Un poste d'agent social à temps complet et la suppression d'un poste de même grade à temps non-complet 28 heures
- Un poste d'auxiliaire de puériculture principal de 2^{ème} classe à temps complet dans le cadre de la concrétisation d'une formation d'auxiliaire de puériculture et la suppression d'un poste d'agent social principal de 2^{ème} classe à temps non-complet 30 heures
- Un poste d'éducateur de jeunes enfants de 2^{ème} classe à temps non-complet 30 heures et la suppression d'un poste de même grade à temps non-complet 28 heures

En parallèle, après une année et demie de test, il est validé la pérennisation d'un poste de maitresse de maison à temps plein. Il est donc demandé la création d'un poste d'adjoint technique à 35 heures.

Exposé

La procédure de recrutement du responsable adjoint de l'office de la Pommeraye est en cours. Afin d'assurer un recrutement au 26 août prochain, sans réunion du conseil municipal entre la délibération relative à ce poste et la prise de fonctions, trois créations sont à envisager.

Proposition

Il est demandé la création de trois postes afin de se caler aux contraintes du cadre d'emplois de référence.

- Un poste d'adjoint technique à temps non-complet 31h30
- Un poste d'adjoint technique principal de 2^{ème} classe à temps non-complet 31h30
- Un poste d'adjoint technique principal de 1^{ère} classe à temps non-complet 31h30

Les postes non utilisés seront supprimés au conseil suivant.

Information complémentaire

Suite aux avancements et évolutions de carrière 2018 et 2019, sera présentée au prochain conseil une délibération mettant à jour le tableau des effectifs pour l'ajuster à la réalité actuelle.

Monsieur le Maire invite le Conseil Municipal à en délibérer.

Madame Claire DELALANDE

C'est quoi cela, un poste de Maîtresse de maison à temps plein ?

Madame Sandrine SALMON

C'est au multi-accueil, c'est l'intitulé du poste d'une personne, c'est son titre. Elle s'occupe du linge, des repas.

Madame Claire DELALANDE

Je ne pensais pas du tout entendre cela un jour.

Madame Martine ARDEOIS

Je voulais demander par rapport au poste d'Educateur de jeunes enfants, cela à un lien avec le départ en retraite d'un agent au service des Sports ?

Monsieur le Maire

Non. Cela a un lien avec la fin des contrats aidés et à la nécessité de conserver dans les effectifs celui qui était dans une situation de contrat aidé, donc de contrat qui était par nature précaire. C'est au service des Sports mais ce n'est pas en lien avec le départ en retraite d'un agent, c'est plutôt dans la volonté de créer un poste pour pérenniser la présence de celui qui était sur le contrat aidé, c'est plutôt dans cette filière-là. Ce n'est pas lié avec un départ en retraite, c'est plutôt pour garder quelqu'un, et non pas tenir compte du départ de quelqu'un.

Madame Martine ARDEOIS

Oui, mais avec le départ en retraite, ce poste est vacant ? Non ? Il a été supprimé, je ne l'avais pas intégré ça.

Monsieur le Maire

Ce n'était pas un poste de la filière sportive, c'était un poste d'adjoint technique.

Madame Sandrine SALMON

Ce n'était pas un éducateur c'était un adjoint technique.

Monsieur Alain CHAZAL

Il y a trois postes proposés à temps partiel, cela est imposé ou y-a-t-il une alternative ?

Madame Maïolique PARIS CHOLET

Le recrutement a lieu la semaine prochaine, et l'on prévoit les trois supports parce qu'on a l'obligation d'avoir un support de poste pour recruter, et on supprimera les deux qui n'ont pas servi la prochaine fois.

Monsieur Alain CHAZAL

Ha d'accord, je n'avais pas tout compris, excusez-moi. Vu l'heure tardive, cela doit être pour cela.

Monsieur le Maire

On crée au cas où.

Madame Maïolique PARIS CHOLET

Comme nous n'avons pas encore choisi la personne, on ne connaît pas son grade actuel.

Monsieur Alain CHAZAL

Cela sera quand même du temps partiel imposé.

Madame Maïolique PARIS CHOLET

Oui, tout à fait.

Monsieur le Maire

C'est du temps incomplet, du temps partiel est toujours sur demande. Le temps partiel c'est sur demande de l'agent, le temps incomplet est imposé par l'employeur.

Décision

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal à l'**UNANIMITE** :

➔ **VALIDE** les créations/suppressions de poste à compter du 1^{er} septembre 2019 pour le multi-accueil et 26 août 2019 pour l'office de la Pommeraye ;

➔ **APPROUVE** le nouveau tableau des effectifs.

DELIBERATION N° 19

Décisions du Maire prises par délégation du conseil municipal (art. L2122-22 du CGCT)

Rapporteur : Monsieur Le Maire

Monsieur le Maire fait part au Conseil des décisions et des opérations de déclaration d'intention d'aliéner prises depuis le conseil du 23 mai dernier :

- ➔ Décision du Maire n°2019-317 du 04/06/2019 portant recours à une ligne de trésorerie de 500 000 € auprès de La Banque Postale.

Registre des Déclarations d'Intention d'Aliener

Service Urbanisme
Foncier

Période du

29/04/19 au

09/05/19

Dossier	Date de dépôt	Propriétaire	Demandeur	Bien	Surface Parcelle	Surface Utile en copropriété	Prix de vente <i>Commission</i>	Acquéreur	Date de décision	Décision
0 3011	09/05/19	SOCIETE NAZAIRIENNE DE DEVELOPPEMENT 6 PLACE PIERRE SEMARDTOUR 44600 SAINT-NAZAIRE	Maître DE L'ESTOURBEILLON Geoffroy	Non bâti LES ECOTTAIS BL 1AUb 1008	587		49 800	BARBASTE Yannick	23/05/19	Pas d'acquisition

QUESTIONS DIVERSES

Madame Martine ARDEOIS (Conseillère libre et indépendante)

Lors du Conseil Municipal du 20 décembre 2018, nous avons abordé les différents incidents qui ont eu lieu au cours de l'année 2018, au sein de la raffinerie de Donges. Lorsque ces événements se sont produits, les propos des Autorités et des responsables TOTAL étaient rassurants. Lorsque des riverains se sont inquiétés de ce qu'ils avaient vu, ils ont été également raillés par des salariés TOTAL, notamment sur les réseaux sociaux, ils les traitaient de peureux et que s'ils n'étaient pas contents ils n'avaient qu'à quitter Donges, que rien n'était grave et que certains incidents étaient considérés comme événements normaux. Toujours est-il que le Ministère de l'Ecologie a publié des rapports sur ces incidents, à partir desquels les riverains obtiennent enfin des explications qu'ils ne reçoivent malheureusement pas au niveau local. Ces rapports révèlent des alarmes défailtantes ou mal interprétées par les opérateurs. Les opérateurs de ces alarmes sont accaparés à d'autres tâches, le protocole de crise n'est pas respecté, des défauts d'étanchéité des tuyauteries transportant des produits dangereux sont constatés, etc.

Depuis, d'autres incidents, considérés comme plus mineurs, ont eu lieu lors des travaux de redémarrage des unités, mais il suffit que TOTAL publie un communiqué préalable dans la presse ou sur les réseaux sociaux, pour se sentir dédouané de toute explication. Or, des rejets de fumée sombre ont eu lieu à maintes reprises depuis quelques mois. On est loin d'incidents normaux tel qu'on a voulu nous en convaincre. La communication auprès des riverains n'est visiblement pas une priorité. Une commission de suivi de sites extraordinaire était programmée le dix mai mais a été annulée. Pourtant, notre commune a été fortement impactée par la majorité des incidents recensés sur le secteur de la Com Com.

Question : Avez-vous plus d'informations sur la date à laquelle va enfin avoir lieu cette CSS ? Puisqu'il apparaît tout de même que le sujet est important à aborder pour notre commune.

Monsieur le Maire

J'ai posé la question à Monsieur Joseph CHARIER, le secrétaire général de la Sous-préfecture de Saint Nazaire, que j'ai rencontré lors d'une autre CSS, le six juin dernier. Monsieur CHARIER m'a bien dit qu'il n'avait pas oublié la nécessité de réunir la CSS comme demandé en fin d'année 2018, mais il m'a dit qu'il n'était pas en mesure de m'indiquer la date, que je lui ai demandée pourtant, qu'il n'était pas en mesure de me la donner pour l'instant, puisque la Sous-préfecture doit organiser la CSS par rapport à d'autres annonces qu'elle fera prochainement. Il y a une question, paraît-il, de phasage, mais j'ai bien redemandé la réunion prochaine de la CSS, et je me suis bien alarmé du fait qu'on avait eu un report au dernier moment sans savoir pourquoi. Voilà, c'est tout ce que je sais, mais j'ai relayé.

Madame Martine ARDEOIS (Conseillère libre et indépendante)

Oui, parce que le temps passe, et puis rien n'est abordé, et on reste encore sur notre fin. Heureusement qu'il y eu ces rapports, parce qu'au moins nous avons eu confirmation de certaines choses, mais derrière, on attend la suite. Cela n'avance pas.

Monsieur le Maire

On communiquera dès qu'on aura la date. Pour l'instant, on ne l'a pas, mais j'ai relayé.

Madame Martine ARDEOIS (Conseillère libre et indépendante)

L'année prochaine...

Autre question : Comme nous l'avons vu précédemment, les incidents les plus fréquents génèrent des rejets de fumée dans l'atmosphère. La raffinerie de Donges n'est pas la seule concernée par ces rejets, même si elle est concernée par la majorité des incidents qui s'y rapportent. YARA, à Montoir, a connu également des incidents notables dans ce domaine. Sous prétexte que ces entreprises génèrent de l'emploi et de l'activité économique importante, devons-nous pour autant accepter de subir autant les conséquences de la pollution atmosphérique qu'elles provoquent ? Des études ont démontré que l'espérance de vie peut être diminuée, que des maladies telles que le développement de cancers du poumon, de broncho-pneumopathies chroniques obstructives (BPCO), de maladies cardio-vasculaires, d'infections respiratoires, ou encore de diabète, peuvent être déclenchées lorsque les organismes sont soumis à ces contraintes sur des périodes longues. Une pétition circule afin de demander la réalisation d'une étude sanitaire et épidémiologique sur le secteur Saint Nazaire-Donges et qui permettrait de mieux connaître les risques susceptibles d'affecter la population. J'invite les élus qui le souhaitent à la signer, j'ai les documents ici.

Egalement, la CARENE souhaitait intégrer la dimension qualité de l'air dans son Plan Climat Air Energie Territorial, le PCAET - on l'a abordé un petit peu au départ, mais juste de nom, parce qu'on parlait des transports et de la mobilité - afin d'engager un diagnostic de vulnérabilité et de définir un programme d'actions. La question c'est savez-vous où en sont rendues ces démarches ? Quelle est la position des élus sur le sujet, qu'il paraît également important d'aborder ? Avez-vous d'autres pistes d'intervention de travail sur cette question qui concerne directement notre commune ? On parle bien de la qualité de l'air et de la pollution atmosphérique.

Monsieur le Maire

Alors, j'avais été saisi par l'ADZRP d'une demande au niveau d'une étude épidémiologique. J'ai répondu à l'ADZRP, qu'effectivement, une étude me paraissait importante, qu'elle soit assurée par un service indépendant de tout le monde. J'avais identifié que c'était Santé Publique France, qui est l'organisme habilité à faire des études épidémiologiques.

Nous en avons parlé, notamment ces dernières semaines à propos de Sainte-Pazanne, où il y a un problème qui est assez inquiétant pour la population locale. Donc, ces études relèvent en général de Santé Publique France, et j'ai estimé qu'il fallait leur demander de faire ce travail, indépendant, et de communiquer les résultats ensuite à l'ensemble de la population.

Depuis lors, je suis informé que des choses sont lancées, que des études sur la santé en général ont eu lieu ou vont avoir lieu, et que la préoccupation exprimée sur notre territoire sera bien prise en compte.

Pour l'instant, si j'ai eu des témoignages de l'investissement des différents services compétents, ce n'est pas à moi qu'il appartient de faire les annonces. Quelque chose est en cours, j'espère en tout cas que cela répondra dans la transparence aux inquiétudes, aux interrogations, aux questions tout simplement, qui se font jour sur notre territoire industriel. C'est un point important mais je ne peux pas communiquer

avant ou à la place de celles et ceux qui en ont la pleine compétence. En tout cas, nous suivons cela de très près à Donges, et dans les autres communes industrielles du bassin de la Basse Loire. Nous l'avons pris en compte, et j'ai dit mon soutien à l'étude épidémiologique, très clairement.

Madame Martine ARDEOIS (Conseillère libre et indépendante)

La dernière question : Une commission de sécurité est-elle prévue prochainement ?

Monsieur le Maire

Au mois de septembre, lors de la mise en place des nouvelles caméras, plus la vigilance citoyenne, et les autres sujets. On pourra faire le point là-dessus.

Voilà, les questions sont terminées. Nous avons terminé en tout petit peu plus tôt que le dernier conseil. Pas beaucoup, mais un petit peu. Très bonnes vacances à tout le monde.

CLOS ET ARRETE LES DITS JOUR, MOIS ET AN à 00h20

Le Maire :
François CHENEAU

La Secrétaire de séance :
Alain GIRARDEAU