

Epinal, le 23 juillet 2008

Le Président,

Deuxième section

Réf. à rappeler :

Recommandé A.R

Monsieur le Président,

Par lettre du 29 avril 2008, je vous ai communiqué le rapport d'observations définitives de la chambre régionale des comptes concernant la gestion de la communauté de communes du bassin de Pompey, jusqu'à la période la plus récente.

En l'absence de réponse au terme du délai d'un mois prévu par l'article L. 241-11 du code des juridictions financières, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport d'observations qui sera communiqué par vos soins à votre assemblée délibérante, dès sa plus proche réunion. Inscrit à son ordre du jour, il est joint à la convocation adressée à chacun des membres de l'assemblée et donnera lieu à débat.

Après information de l'assemblée délibérante, le rapport d'observations devient un document communicable à toute personne qui en fera la demande, conformément aux dispositions de la loi du 17 juillet 1978, relative à la communication des documents administratifs.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de ma considération distinguée.

Jean MOTTES

Monsieur Laurent TROGRLIC
Président de la communauté de communes du bassin de Pompey
Site de Ban la Dame
54390 FROUARD



Chambre régionale des comptes
de Lorraine

RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU BASSIN DE POMPEY

(Meurthe-et-Moselle)



Chambre régionale des comptes
de Lorraine

Le présent rapport est composé de la façon suivante :

- 1. Rapport d'observations définitives du 29 avril 2008.**
- 2. Procès verbal par lequel le greffe de la Chambre régionale des comptes de Lorraine constate que M. Laurent TROGRLIC, président de la Communauté de communes du bassin de Pompey , n'a pas adressé de réponse au titre des dispositions de l'article L-241-11 du code des juridictions financières dans le délai d'un mois fixé au 30 mai 2008.**

SOMMAIRE

SYNTHESE	5
1. INTRODUCTION	8
2. LE CONTEXTE GENERAL	9
2.1. Les données démographiques et territoriales	9
2.1.1. Présentation générale	9
2.1.2. La composition et le périmètre de la communauté de communes	10
2.2. Les conséquences de la création de la CCBP dans l'organisation locale de la coopération intercommunale	11
3. LES COMPETENCES DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES	13
3.1. Le choix des compétences	13
3.2. La définition de l'intérêt communautaire retenue en juin 2006	14
3.2.1. Les constats généraux	14
3.2.2. La compétence n° 1 « aménagement de l'espace »	15
3.2.3. La compétence n° 2 « actions de développement économique »	15
3.2.4. La compétence n°3 « actions relatives à la protection et la mise en valeur de l'environnement »	16
3.2.5. La compétence n° 4 « actions relatives à la politique du logement et du cadre de vie »	16
3.2.6. La compétence n° 8 « action sociale d'intérêt communautaire »	16
3.2.7. La compétence n° 10 « autres compétences facultatives »	17
3.3. L'exercice des compétences dévolues à la communauté de communes	17
3.3.1. Les constats particuliers	17
3.3.2. Des interventions aux contours imprécis et manquant de lisibilité	19
3.4. Les transferts financiers entre la CCBP et les communes membres	21
3.4.1. Le choix effectué en matière de fiscalité directe locale	21
3.4.2. L'évaluation des transferts de charges	21
3.4.3. Des transferts de personnels réduits	23
4. REVISION DES COMPTES DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES	24
4.1. Généralités	24
4.2. Les immobilisations transférées à la CCBP	24
4.3. L'indépendance des exercices.	24

5. ANALYSE DE LA SITUATION FINANCIERE	25
5.1. Généralités.	25
5.2. Evolution de la section de fonctionnement.	26
5.2.1. Les dépenses.	26
5.2.2. Les recettes.	27
5.2.3. L'évolution de la fiscalité directe locale	29
5.3. L'évolution de l'autofinancement.	30
5.4. Les conditions de financement de la section d'investissement	31
5.5. L'évolution de la dette et de la situation financière globale	32
5.5.1. Une dette en forte réduction	32
5.5.2. Une situation financière globalement excédentaire à la clôture de l'exercice 2006	33
5.6. Conclusions sur la situation financière de la CCBP.	33
6. L'EXERCICE DE LA COMPÉTENCE TRANSPORT	34
6.1. Les constats préalables	34
6.1.1. Un territoire peu propice à l'exercice de la compétence	34
6.1.2. La prise en charge des flux de déplacements	36
6.1.3. Un plan de déplacements urbains lancé tardivement	37
6.2. Les utilisateurs du réseau de transports de la CCBP	38
6.2.1. Les clients fréquentant les lignes régulières	38
6.2.2. Les usagers scolaires	38
6.3. Le cadre de gestion du service des transports	39
6.3.1. Un cadre conventionnel très développé	39
6.3.2. Le poids des échanges suburbains	39
6.3.3. L'offre de service et l'offre tarifaire	40
6.3.4. La contribution du budget principal au service des transports	42
6.4. L'exploitation du service des transports	43
6.4.1. La situation du service à la fin de la DSP	43
6.4.2. Une premier appel d'offres infructueux	43
6.4.3. Les résultats de la seconde consultation	44
6.5. L'évolution des ressources et des charges du service des transports	46
7. LES DÉPENSES INFORMATIQUES.	48
7.1. Les constats généraux.	48
7.2. Les dépenses liées au fonctionnement des services administratifs.	48
7.3. Les dépenses liées à la gestion du site internet.	49

SYNTHESE

La composition et le périmètre de la communauté de communes du bassin de Pompey (CCBP) sont conformes au cadre légal. Bien qu'elle recouvre une population significative, son assise territoriale et institutionnelle mérite d'être renforcée en raison de sa forte imbrication dans l'agglomération nancéenne, de l'absence de ville centre et d'un essor limité par la présence sur son territoire de différents syndicats intercommunaux, ou par des compétences déléguées à des instances supra communautaires (syndicats mixtes, Pays Val de Lorraine).

La CCBP est dotée de dix blocs de compétences dont celles prévues obligatoirement par la loi. Si le conseil communautaire a procédé, en juin 2006, à la définition de l'intérêt communautaire pour l'exercice de ces compétences, les options retenues pour certaines d'entre elles conduisent la communauté à s'inscrire dans une démarche d'accompagnement des politiques communales, contraire au principe de spécialité. En outre, la formulation parfois équivoque de l'intérêt communautaire ne permet pas de fixer la délimitation entre le niveau communal et l'échelon intercommunal. En pratique, les compétences dévolues à la CCBP ont donné lieu à des transferts très limités en personnel et concernant principalement la voirie communale et les services communaux d'accueil de la petite enfance.

Il résulte des travaux de la commission d'évaluation des transferts de charges et des décisions retenues par le conseil communautaire en 2002 et 2003, lors de la mise en place de la taxe professionnelle unique, que le calcul des charges transférées des communes vers la CCBP et des compensations à verser aux communes a été favorable à ces dernières, le montant des dépenses réalisées par la communauté de communes sur la voirie communale apparaissant dès 2004 nettement supérieur au montant de la charge théoriquement transférée.

Les comptes de la CCBP sont présentés dans leur ensemble conformément aux règles budgétaires et comptables applicables. Il convient néanmoins de procéder à quelques corrections pour assurer une bonne qualité des informations financières figurant dans ces documents. L'évolution de la situation financière de la CCBP de 2002 à 2006 se caractérise, malgré l'augmentation significative des dépenses pendant cette période, par une hausse importante et rapide de l'épargne de gestion et de la capacité d'autofinancement, ces résultant découlant de la nette progression des produits fiscaux. Elle se traduit également par une forte réduction de la dette et la présence à la fin de l'exercice 2006 d'un fonds de roulement élevé. Ces résultats très favorables, au plan strictement financier, ne reflètent pas selon la CCBP une stratégie implicite visant à la constitution de réserves financières. Ils s'expliquent par le retard pris dans la réalisation de programmes d'investissement.

L'exercice de la compétence « transports » par la CCBP, autorité organisatrice au sens de la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982, est confronté à plusieurs difficultés, en particulier une forte dépendance par rapport aux choix retenus par les autres autorités organisatrices présentes sur l'agglomération nancéenne (la communauté urbaine et le syndicat des transports suburbains), un territoire avec des écarts importants de densité de population, et des flux de déplacements se dirigeant en majorité à l'extérieur du territoire communautaire et pris en charge par différentes autorités organisatrices. Par ailleurs, le processus d'établissement d'un plan de déplacement urbain lancé tardivement par rapport à ceux des autres autorités organisatrices n'était pas achevé à la fin de l'année 2007.

Le service des transports comprend un service de lignes de bus régulières, complété par un dispositif de transport à la demande, la CCBP assurant, par délégation du département, le transport des élèves du second degré. La forte imbrication des réseaux de transport sur le territoire de la communauté de communes se traduit logiquement par un cadre conventionnel très développé. L'offre tarifaire et de service, fortement dépendante de la politique conduite en la matière par la communauté urbaine du grand Nancy, tend à favoriser l'interopérabilité et la convergence des formules d'abonnement. Cependant, des différences subsistent entre les offres et les tarifs, ce qui n'en simplifie pas la lecture pour les usagers.

Au plan financier, le service des transports est depuis septembre 2005 comptablement suivi au sein d'un budget annexe spécifique. Les résultats budgétaires et financiers enregistrés au cours des derniers exercices font apparaître un déficit représentant environ 10 % des produits affectés ou perçus par ce service, malgré la progression soutenue des recettes commerciales constatées de 2005 à 2006. Les modalités de prise en charge de ce déficit par une subvention du budget général ne respectent pas, à cet égard, le cadre légal. A la suite des procédures engagées en 2004 et 2005 pour la conclusion du marché d'exploitation du service des transports, la chambre souhaite attirer l'attention de la CCBP sur les critères retenus par la commission d'appel d'offres pour arrêter son choix et sur la vigilance qu'elle doit observer sur le respect par le titulaire du marché des services sur lesquels il s'est engagé.

1. INTRODUCTION

1.1. Le contrôle de la communauté de communes du bassin de Pompey (CCBP) a été inscrit au programme 2007 de la chambre régionale des comptes de Lorraine.

La lettre d'ouverture de contrôle a été adressée le 24 mai 2007 à M. Didier BIANCHI, président de la communauté de communes pendant la période examinée.

1.2. Conformément aux dispositions de l'article L. 241-7 du code des juridictions financières, un entretien préalable a été tenu par le magistrat rapporteur le 24 avril 2006 avec le président de la communauté de communes, M. Laurent TROGRLIC, s'est déroulé au siège de la CCBP le 7 novembre 2007.

1.3. La chambre, dans sa séance du 22 novembre 2007, a arrêté ses observations provisoires adressées le 11 janvier 2008. Les réponses du président à ces observations provisoires sont parvenues à la chambre le 10 mars 2008.

1.4. Lors de sa séance du 10 avril 2008, la chambre a arrêté les observations définitives ci-après détaillées.

2. LE CONTEXTE GENERAL

2.1. Les données démographiques et territoriales

2.1.1. Présentation générale

La Communauté de communes du Bassin de Pompey été créée le 1^{er} janvier 1995, suite à la dissolution à la même date du Syndicat intercommunal à vocation unique (SIVU) du PACT urbain. Le nouvel établissement, composé à l'origine de dix communes situées à la lisière nord de l'agglomération nancéenne, regroupe actuellement douze communes après l'adhésion, le 1^{er} janvier 2003, de Montenois et de Lay-Saint-Christophe.

En considérant les données du recensement général de 1999, la CCBP, qui regroupe une population de 40 926 habitants, constitue par rang d'importance démographique la troisième structure intercommunale du département de Meurthe-et-Moselle, après la Communauté urbaine du Grand Nancy (258 268 habitants) et la Communauté de communes de l'agglomération de Longwy (53 989 habitants).

La répartition de la population est sur la base du recensement général de 1999 la suivante.

communes	habitants
MONTENOIS	368
MALLELOY	873
FAULX	1 170
SAIZERAIS	1 242
MARBACHE	1 717
LAY SAINT CHRISTOPHE	2 651
CUSTINES	2 991
BOUXIERES AUX DAMES	4 124
POMPEY	5 229
LIVERDUN	6 390
FROUARD	6 999
CHAMPIGNEULLES	7 172
total population	40 926

La tendance actuelle est celle d'une évolution globalement positive à l'échelle du bassin. Après intégration des révisions partielles intervenues depuis 1999, la population de la CCBP s'établissait, selon les données figurant au compte administratif 2006, à 41 233 habitants¹.

¹ population DGF : 41 409 habitants

2.1.2. La composition et le périmètre de la communauté de communes

En application de l'article L. 5214.1 du code général des collectivités territoriales (CGCT) « *la communauté de communes est un établissement public de coopération intercommunale regroupant plusieurs communes d'un seul tenant et sans enclave* », et « *elle a pour objet d'associer des communes au sein d'un espace de solidarité, en vue de l'élaboration d'un projet commun de développement et d'aménagement de l'espace* ».

Le périmètre géographique de la communauté de communes est conforme à ces principes². L'objectif principal de cet établissement de coopération intercommunale, créé pratiquement ex nihilo, a consisté, lors de sa création, à fédérer plusieurs communes situées à la jonction des vallées de la Meurthe et de la Moselle autour de la reconversion économique d'un secteur auparavant dominé par l'industrie sidérurgique, puis, depuis 2001, à développer les services à la population afin de constituer au niveau de la communauté de communes un véritable bassin de vie apte à accueillir de nouveaux habitants.

Au-delà de ces constats généraux, la CCBP reste cependant confrontée à deux enjeux majeurs :

- renforcer sa présence institutionnelle sur un territoire réparti sur quatre cantons (Domèvre-en-Haye, Malzéville, Nomeny et Pompey)³, englobé en grande partie dans l'agglomération nancéenne et voisin immédiat de celui de la Communauté urbaine du Grand Nancy, cette proximité pouvant générer des chevauchements de compétence, notamment sur les transports urbains, ou des interrogations quant à la définition des périmètres de solidarité, étant observé par ailleurs qu'avec 41 000 habitants sur un territoire de 148,5 km² (soit 276 habitants/km²), la densité de population de la CCBP est six fois moins élevée que celle de la CUGN alors même que les deux EPCI disposent d'une superficie comparable ;
- faire émerger une réalité communautaire au sein d'un territoire sans ville centre, regroupant des communes périurbaines au passé industriel qui concentrent l'essentiel de la population⁴ et des communes rurales à vocation agricole, territoire qui ne coïncide pas avec un secteur économique intégré bien identifié ou un bassin éducatif au sens du ministère de l'Éducation Nationale, et qui ne représente à l'échelle régionale qu'une des composantes du bassin d'emploi de Nancy délimité par l'INSEE.

² cf. carte de la communauté de communes en annexe

³ répartition des communes :

- canton de Nomeny : Montenois, Malleloy et Faulx ;
- canton de Pompey : Pompey, Frouard, Champigneulle, Saizerais, Marbache ;
- canton de Malzéville : Bouxières aux Dames, Custines, Lay-St Christophe ;
- canton de Domèvre en Haye : Liverdun.

⁴ les 4 principales communes membres de la CCBP (Champigneulle, Frouard, Liverdun et Pompey) représentent 63% de la population communautaire

En outre, le positionnement de la CCBP en tant que partie sud du Pays Val de Lorraine n'est pas évident. En effet, celui-ci s'est constitué en tant qu'entité territoriale géographiquement distincte des agglomérations nancéennes et messines, alors même que les principales collectivités membres de la CCBP sont de fait dans l'agglomération nancéenne. Il peut être constaté, à cet égard, que Champigneulle n'est qu'à 7 kms du centre de Nancy et que les cantons urbains du nord de l'agglomération nancéenne (Pompey et Malzéville) recouvrent des communes appartenant soit à la CUGN⁵, soit à la CCBP. Cette réalité est connue des élus membres du conseil communautaire puisque, dans une étude que la CCBP avait commandée à la société ITEM en 2004 sur les conditions de stationnement, il était constaté que les villes de Champigneulle, Frouard et Pompey apparaissaient en continuité directe avec l'urbanisation du Grand Nancy.

Pour le président de la communauté de communes, la proximité de la CUGN ne pose pas de problème de chevauchement de compétences puisqu'en matière de transport, la mise en cohérence des différents réseaux de transports urbains et suburbains est assurée par le syndicat mixte. Il considère par ailleurs, que la CCBP recouvre une agglomération multi-communale de 40 000 habitants disposant sur les communes de Pompey et de Frouard d'équipements de centralité et que la présence de la CCBP dans le Pays Val de Lorraine est fondée compte tenu de l'intérêt de cette entité géographique qui constitue un espace de développement cohérent respectant la mixité urbaine et rurale.

2.2. Les conséquences de la création de la CCBP dans l'organisation locale de la coopération intercommunale

A ce stade, la constitution de la communauté de communes n'a pas eu d'effet perceptible en termes de clarification et de simplification de l'organisation intercommunale dans ce secteur. En effet, les compétences dévolues à la CCBP n'ont pas conduit à la suppression des syndicats intercommunaux préexistants, ceux-ci continuant, en 2007, d'exercer des missions hors du champ de compétence de la communauté de communes.

syndicat	communes adhérentes au syndicat membres de la CCBP	autres communes adhérentes
syndicat des eaux Obrion – Moselle	Bouxières-aux-Dames, Custines, Faulx, Frouard, Malleloy, Marbache, Pompey	
syndicat du stade de Frouard – Pompey	Frouard, Pompey	
syndicat intercommunal d'assainissement du Val de Mauchère	Faulx, Malleloy	
syndicat intercommunal de la piscine de Frouard, Liverdun et Pompey	Frouard, Liverdun, Pompey	
syndicat intercommunal d'eau et d'assainissement du Bassin de Pompey	Champigneulle, Custines, Frouard, Marbache, Pompey	Belleville
syndicat intercommunal pour les relations franco-allemandes	Frouard, Pompey	
syndicat intercommunal scolaire de Custines, Frouard et Liverdun	Custines, Faulx, Frouard, Liverdun, Malleloy, Montenois, Pompey	Aingeray, Leyr

⁵ la commune de Maxéville membre de la CUGN fait partie du canton de Pompey

La CCBP précise, à cet égard, que la rationalisation de la carte intercommunale par la suppression de différents syndicats intercommunaux reste dans les projets de la communauté de communes mais que sa mise en œuvre suppose une vérification préalable de l'état des équipements et installations qui pourraient lui être transférés.

Par ailleurs, certaines des compétences exercées par la CCBP ne peuvent s'exercer que dans un cadre dépassant son périmètre territorial. C'est le cas, en particulier, de la plate forme multimodale de Champigneulle ou de la création de nouvelles zones d'activité qui ont vocation à s'intégrer dans l'organisation et la structuration du bassin d'activité et d'emploi de l'agglomération nancéenne et de la gestion des transports interurbains. C'est la raison pour laquelle la gestion de ces compétences, dévolues dès le départ à la communauté de communes, est déléguée à des syndicats mixtes : le syndicat mixte des transports suburbains de Nancy et le syndicat mixte pour la réalisation de la plateforme logistique multimodale du nord de Nancy ; ce dernier a toutefois, selon le président de la communauté de communes, vocation à être dissous au cours de l'année 2008. La CCBP adhère également à deux autres syndicats mixtes : le syndicat départemental d'électricité de Meurthe-et-Moselle et le syndicat de gestion du schéma de cohérence territoriale (SCOT).

La gestion et le financement du théâtre Gérard Philippe de Frouard peuvent illustrer, par ailleurs, la difficulté rencontrée pour faire émerger une intercommunalité forte. Cet équipement culturel est, en effet, pris en charge par la ville avec le soutien financier de la communauté de communes et du pays du Val de Lorraine, alors que sa zone de rayonnement inclut l'agglomération nancéenne, ou tout du moins sa partie nord. Selon le président, l'intervention de la CCBP s'inscrit dans le cadre de ses compétences facultatives en toute transparence et légitimité.

Se pose enfin la question de la complémentarité ou de la superposition entre la CCBP et le Pays Val de Lorraine. La CCBP fait en effet partie, avec six autres établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et des représentants des acteurs économiques et associatifs, de cette structure fédérative matérialisée et animée par un conseil de développement local (association) et un GIP de développement local, mais elle représente à elle seule près de la moitié (45 %) de la population du Pays Val de Lorraine et le quart de sa superficie.

Or, le Pays intervient sur différents secteurs ressortant des compétences de la CCBP (développement économique, accès à l'emploi et insertion, aménagement du territoire, urbanisme, service à la population, politique de la ville,...) et il est surtout le partenaire désigné par l'Etat, la région Lorraine et le département de Meurthe-et-Moselle, pour le pilotage et la réalisation du contrat de pays signé le 27 juin 2003 pour un montant global prévisionnel de 87 M€ ce contrat s'articulant autour de quatre thématiques : l'aménagement durable de l'espace, le développement économique, la cohésion sociale et territoriale, l'organisation et l'animation du Pays.

Pour le président de la communauté de communes, ce contexte est désormais révolu puisque le conseil général de Meurthe et Moselle contractualise directement avec les EPCI ; la CCBP et les EPCI du Pays Val de Lorraine ayant conclu avec le département un contrat économique territorial pour trois ans en décembre 2007, et qu'en outre les EPCI sont les interlocuteurs directs de la Région pour ses procédures d'appel à projet, notamment dans le domaine économique.

Pour conclure sur ce point, il apparaît, au vu de ces différents constats, que la CCBP n'a pas jusqu'à présent acquis la dimension suffisante pour se positionner à l'échelle de son territoire en tant qu'acteur principal des différentes politiques ayant vocation à s'inscrire dans le cadre intercommunal.

3. LES COMPETENCES DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES

3.1. Le choix des compétences

Le conseil communautaire a délibéré, le 20 juin 2006, pour modifier les statuts de la communauté de communes et définir l'intérêt communautaire, en application de l'article 164 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux responsabilités locales et de l'article 18 de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 qui avait fixé la date butoir pour cette définition au 18 août 2006. Les statuts ainsi modifiés ont été validés par arrêté préfectoral du 17 août 2006.

A la suite de ces modifications statutaires, les compétences exercées de façon obligatoire par la CCBP, en application de l'article L. 5214-16 du code général des collectivités locales, sont l'aménagement de l'espace et le développement économique intéressant l'ensemble de la communauté. Quatre compétences optionnelles lui ont été dévolues⁶ :

- la protection et la mise en valeur de l'environnement,
- la politique du logement et du cadre de vie,
- l'action sociale d'intérêt communautaire,
- la voirie d'intérêt communautaire.

Enfin, la communauté de commune exerce quatre autres compétences dites facultatives : la prévention de la délinquance, l'électrification, le transport des personnes et la dernière intitulée « autres compétences facultatives » se référant, en fait, à l'action culturelle de la CCBP (financement du théâtre Gérard Philippe de Frouard, mise en place d'un fonds intercommunal en faveur de la lecture publique et mise en réseau des écoles de musique).

⁶ l'article L. 5214-16 du CGCT ne rendant obligatoire l'exercice que d'une seule compétence optionnelle

3.2. La définition de l'intérêt communautaire retenue en juin 2006

3.2.1. Les constats généraux

Si les dispositions de l'article L. 5214-16 du code général des collectivités locales ne comportent aucune règle sur le contenu de l'intérêt communautaire, la doctrine du ministère de l'Intérieur, exprimée au travers des circulaires ministérielles⁷, des réponses aux questions écrites des parlementaires et du guide de l'intercommunalité rédigé par la Direction générale des collectivités locales et la Direction générale de la comptabilité publique, indique que l'intérêt communautaire ne peut se réduire à une liste de zones, d'équipements ou d'opérations au sein des différentes compétences mais qu'il doit être défini au moyen de critères objectifs permettant de fixer une ligne de partage stable entre les compétences communautaires et celles restant au niveau communal, le transfert des équipements et des personnels affectés à l'exercice de ces compétences pouvant dès lors s'opérer clairement.

Il ressort des dispositions statutaires adoptées en juin 2006 que l'intérêt communautaire a été défini pour ces différentes compétences. Les rédactions approuvées par le conseil communautaire et les conseils municipaux des communes membres mériteraient cependant d'être clarifiées.

En effet, les dispositions retenues pour certaines compétences (actions de développement économique, énergies renouvelables, logement, développement social, action culturelle...), conduisent la CCBP à s'inscrire dans une démarche d'accompagnement de politiques communales, contraire au principe de spécialité, et non pas à exercer pleinement ces compétences au sein du territoire intercommunal. En outre, la formulation de l'intérêt communautaire est parfois équivoque et ne permet pas de déterminer, pour l'exercice de certaines compétences, une ligne de partage claire entre le niveau communal et l'échelon intercommunal.

Ces anomalies, qui ne pourraient être corrigées que dans le cadre d'une future évolution statutaire effectuée selon la procédure suivie en 2006, risquent de se traduire au mieux par un faible niveau de réalisation, au pire par la survenance de litiges entre la CCBP et les communes membres.

Selon le président de la communauté de communes, l'exercice de compétences partagées avec d'autres collectivités n'est pas contraire au principe de spécialité tel que l'indique la loi avec l'introduction de l'intérêt communautaire. Il sera néanmoins proposé au conseil communautaire, à l'occasion d'une prochaine modification statutaire, une réécriture de certaines dispositions dans le sens d'une plus grande précision.

⁷ en particulier la circulaire B/04/10075/C du 15 septembre 2004 relative aux dispositions sur l'intercommunalité introduites par la loi du 13 août 2004

3.2.2. La compétence n° 1 « aménagement de l'espace »

A ce titre, la CCBP « *participe aux instances du Pays Val de Lorraine et contribue à l'élaboration du Contrat de Pays, à son suivi et sa mise en œuvre auprès des communes membres* ». Or, aucune indication n'apparaît sur le contenu effectif de cette compétence qui peut être analysée de deux façons :

- soit la CCBP est compétente pour l'ensemble des projets ou des actions figurant au contrat de Pays,
- soit la CCBP n'est compétente que pour les actions contractualisées ressortant des compétences qui lui ont été explicitement dévolues.

Dans les faits et selon les indications du président de la communauté de communes, la CCBP n'intervient que pour les actions contractualisées ressortant de sa compétence.

Au sein du même bloc de compétence, la CCBP assure « *la réalisation d'études pré-opérationnelles relatives aux projets intercommunaux ou d'intérêt communal* » concernant les liaisons routières, l'aménagement des cours d'eau et leurs abords, les aménagements d'espaces de loisirs, de tourisme de proximité, de cheminement piéton et de pistes cyclables et « *la création, l'aménagement et la gestion de pistes cyclables et de cheminements piétons et équestres s'inscrivant dans un schéma de déplacement à l'échelle du bassin (...)* ».

Cette rédaction conduit en pratique à une confusion des compétences communales et communautaires pour la réalisation de ces études et des programmes qui s'y rattachent, puisqu'elle ne comporte pas de délimitation technique ou financière entre les opérations d'intérêt communautaire et celles d'intérêt communal.

3.2.3. La compétence n° 2 « actions de développement économique »

Ce bloc de compétences recouvre à la fois l'aménagement, le développement, la gestion et l'entretien des zones industrielles et commerciales, la gestion de zones d'activités intercommunales, l'accompagnement à la création d'entreprises et la dynamisation des commerces. Si la définition de l'intérêt communautaire pour les zones industrielles et commerciales semble claire, celle des zones d'activités intercommunales, caractérisées comme « *zones destinées à accueillir des activités complémentaires à celles du fond de vallée* », reste énigmatique.

En outre, il apparaît une redondance, voire un risque de confusion entre les zones ressortant du bloc de compétence « action de développement économique » et les ZAC d'intérêt communautaire inscrites dans le cadre de la compétence « aménagement de l'espace » définies comme devant assurer la reconversion ou la résorption d'une friche industrielle ou urbaine et permettre l'accueil d'activités économiques dans les secteurs industriel, tertiaire et artisanal.

Enfin, le périmètre d'intervention de la CCBP en faveur de l'accompagnement à la création d'entreprises (bâtiments industriels ou tertiaires, pépinières d'entreprises, aides aux plateformes d'initiative locale) et la dynamisation des commerces restent imprécis sur le cadre d'intervention de la CCBP. Il conviendrait, en effet, de savoir si la communauté de communes intervient seule, en lieu et place des communes membres, ou si elle peut être amenée à ne pas intervenir et à laisser l'exercice de ces compétences aux communes. Pour le président de la communauté de communes, il y a bien eu transfert de compétences des communes vers la CCBP dans les domaines de la création d'entreprises et la dynamisation des commerces.

3.2.4. La compétence n°3 « actions relatives à la protection et la mise en valeur de l'environnement »

S'agissant du développement des énergies renouvelables, la rédaction retenue, à savoir « *un engagement (de la CCBP) en faveur du développement durable à travers l'étude, la mise en œuvre et le soutien de nouvelles filières de traitement et de valorisation des énergies renouvelables* » relève plus de la pétition de principe que d'une définition précise de l'intérêt communautaire puisqu'elle ne précise ni les secteurs d'intervention retenus (solaire, éolien, biomasse, dispositifs d'économie d'énergie,...), ni les modalités de cette intervention (réalisations sous maîtrise d'ouvrage communautaire, soutien à certaines filières,...).

3.2.5. La compétence n° 4 « actions relatives à la politique du logement et du cadre de vie »

Pour ce secteur, la démarche retenue par les conseillers communautaires et les conseils municipaux a consisté jusqu'à présent à ne pas doter la CCBP d'une compétence générale, mais de la spécialiser sur les dispositifs de programmation et de coordination. Néanmoins, l'intérêt communautaire n'est pas défini pour les actions en faveur de la réhabilitation des logements et du cadre de vie puisque les statuts indiquent explicitement que la CCBP intervient pour ces actions aux côtés des communes.

3.2.6. La compétence n° 8 « action sociale d'intérêt communautaire »

S'agissant des actions en faveur de la petite enfance, la définition de l'intérêt communautaire est équivoque. La CCBP assure, en effet, à ce titre « *la coordination et la mise en œuvre d'une politique d'action sociale, globale et concertée, en faveur des enfants de moins de 6 ans* » et « *la création et la gestion des services et équipements collectifs destinés à l'accueil permanent des enfants de moins de trois ans et temporaire des enfants de moins de 6 ans qu'il soit régulier ou occasionnel* », la CCBP étant censée également « *contribuer à l'encouragement des initiatives des communes et associations en faveur des modes de garde individuels, itinérants ou périscolaires* ».

Selon cette définition, la politique en faveur des enfants de moins de six ans ressort implicitement à la fois des communes et de la CCBP, cette dernière étant chargée d'une part d'assurer la coordination des actions communautaires, communales ou associatives et de créer et gérer les équipements collectifs destinés à l'accueil des enfants. Se pose également un problème de délimitation du champ de compétence entre les communes et la CCBP à l'égard des crèches associatives ou des centres de loisirs sans hébergement accueillant précisément des enfants de moins de six ans.

Pour le président de la communauté de communes, les structures de type CLSH accueillant des enfants de moins de six ans s'inscrivent dans le cadre des actions en faveur de la jeunesse relevant de la compétence communale.

3.2.7. La compétence n° 10 « autres compétences facultatives »

La rédaction en vigueur, qui tend à préciser les modalités d'intervention de la CCBP dans le domaine de l'action culturelle, ne permet pas de définir l'intérêt communautaire puisqu'en la matière, les compétences de la communauté de communes se cantonnent au cofinancement de différentes actions gérées par les communes ou cofinancées par le Pays Val de Lorraine (théâtre de Frouard, lecture publique, festival du conte, mise en réseau des écoles de musique).

3.3. L'exercice des compétences dévolues à la communauté de communes

L'exercice effectif de ces compétences est examiné au regard des dispositions statutaires adoptées en 2006. Si dans leur ensemble, les compétences sont exercées selon le cadre statutaire approuvé par les instances délibératives, leur consistance est variable selon les secteurs. L'examen des différents secteurs d'intervention de la CCBP appelle différents constats.

3.3.1. Les constats particuliers

Sur la compétence n° 1 « aménagement de l'espace »

Les interventions ressortant de ce bloc de compétence sont exercées ou le seront, étant précisé qu'au-delà de la réalisation des études pré opérationnelles, la CCBP souhaite assurer, pour des raisons pratiques, l'aménagement des pistes cyclables et des cheminements piétons ou pédestres. Par ailleurs, le schéma intercommunal de déplacement des modes alternatifs aux transports en milieu urbain devrait être présenté dans le courant de l'année 2008 au conseil communautaire.

S'agissant de la création de ZAC communautaires permettant la reconversion d'anciennes friches industrielles ou urbaines, la CCBP ne dispose plus de projets d'envergure, les réserves foncières constituées par l'EPFL étant désormais réduites (7 à 10 hectares) et recouvrant des secteurs difficiles à aménager. Le président de la communauté de communes précise toutefois que la CCBP étudie de nouvelles possibilités de réserves foncières sur l'ensemble du territoire communautaire dans la perspective de la réalisation du barreau autoroutier Toul-Dieulouard et que cette démarche doit faire l'objet d'une convention cadre avec l'EPFL.

Sur la compétence n°2 sur « action de développement économique »

Cette compétence, qui recouvre plusieurs axes d'intervention, est exercée à ce jour de façon incomplète. Bien que figurant dans les zones industrielles et commerciales d'intérêt communautaire, la zone commerciale et tertiaire du Saule Gaillard n'a pas encore été transférée de la commune de Frouard vers la CCBP. La communauté de communes souhaite en effet attendre la fin, en 2008, de la concession d'aménagement et de commercialisation conclue par la commune avec la SEBL et le bilan financier final de cet aménagement avant de procéder à ce transfert.

Par ailleurs, la CCBP n'a pas à ce stade engagé d'actions particulières en faveur de la dynamisation des commerces, dans l'attente d'un diagnostic sur la situation du commerce en cours de réalisation au début de l'année 2008.

Sur la compétence n°3 « actions relatives à la protection et la mise en valeur de l'environnement »

En dehors de la partie « gestion et élimination des déchets ménagers », les deux axes d'intervention définis pour ce bloc de compétence font l'objet jusqu'à présent d'une implication sélective de part de la CCBP :

- concernant les énergies renouvelables, la communauté de communes privilégie pour le moment la valorisation de la ressource forestière, compte tenu de l'importance du domaine forestier sur le territoire communautaire, et a fait réaliser une étude sur le potentiel d'exploitation des bois de basse qualité ;
- sur la préservation de la qualité de l'air, cette compétence est techniquement assurée par l'association agréée AIRLOR, à laquelle la CCBP apporte un concours financier.

Sur la compétence n°4 « politique du logement et du cadre de vie »

L'exercice de cette compétence restait, à la fin de l'année 2006, limité puisque la CCBP n'a reçu la délégation pour assurer la gestion des aides à la pierre que depuis le 1^{er} janvier 2007. Les modalités d'intervention de la communauté de communes à l'égard des bailleurs sociaux sont, selon le président de la communauté de communes définies en application des orientations du Programme local d'habitat. Dans le cadre d'une opération de rénovation urbaine portant sur 242 logements et la recomposition des espaces publics du quartier, une convention est intervenue avec Meurthe & Moselle Habitat et la ville de Champigneulle le 9 juillet 2007

Par ailleurs, la communauté de communes assure, conformément à ses statuts, la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement d'une aire d'accueil destinée aux gens du voyage⁸.

Sur la compétence n°8 « emploi et développement social »

Au sein de ce bloc de compétence, la principale innovation apportée par la constitution de la CCBP, au titre du développement des services à la population, est la création d'un service intercommunal d'accueil de la petite enfance. Toutefois, la matérialisation de cette compétence dépend beaucoup de la construction prévue en 2008 de l'espace multi-services intercommunal (EMI) destiné, notamment, à accueillir les services de la communauté de communes et les locaux affectés à la crèche communautaire.

3.3.2. Des interventions aux contours imprécis et manquant de lisibilité

Outre les problèmes d'ordre juridique qu'elles sont parfois susceptibles de poser au regard du principe de spécialité⁹, les modalités d'intervention de la communauté de communes sur différents secteurs ne permettent pas d'assurer la lisibilité de l'action de la CCBP à l'intérieur du territoire communautaire.

Cette situation provient tout d'abord :

- des interventions menées conjointement avec les communes, comme les primes au ravalement de façades, les aides au secteur culturel ou le soutien à quelques manifestations sportives (les Boucles de la Moselle);
- de l'exercice restreint de certaines compétences, l'intervention de la CCBP se limitant, en matière d'électrification, au reversement des subventions accordées aux communes membres par le syndicat mixte départemental d'électricité et, en matière de politique d'aide à l'emploi, aux participations financières versées pour le fonctionnement de la mission locale Val de Lorraine.

Elle peut résulter aussi, bien que ce mode d'intervention soit légalement autorisé par l'article L. 5214-16 V du code général des collectivités locales et qu'il ait été explicitement prévu dans les statuts de la CCBP¹⁰, de l'utilisation, depuis 2003, des fonds de concours de la communauté de communes vers les communes membres. A ce titre, la CCBP participe directement, dans le cadre des règlements votés par le conseil communautaire, au financement de divers équipements communaux (écoles, équipements sportifs, aménagements urbains, bâtiments municipaux, salles communes) mais aussi à la prise en charge des frais de fonctionnement pouvant être rattachés à ces équipements, les montants correspondants ayant évolué comme suit :

	2003	2004	2005	2006
c/65754 et c/204	12 206 €	100 615 €	147 492 €	63 359 €

⁸ équipement réalisé et mis en service au cours de l'année 2007

⁹ cf. notamment à ce sujet, la jurisprudence du juge administratif : Conseil d'Etat 27/02/1970 Commune de Saint-Vallier ; Conseil d'Etat 14/01/1998 n°161661 Communauté urbaine de Cherbourg ; C.A.A. Bordeaux 24/06/2003 N° 99BX00156 Société SVE Onyx

¹⁰ article 7 (dispositions budgétaires)

Le président de la communauté de communes indique que l'intervention de la CCBP, au côté des communes, en faveur du ravalement des façades est liée à l'état fortement dégradé du bâti et à l'existence de nombreuses façades noircies auparavant par l'activité sidérurgique, et qu'un règlement fondant cette intervention a été adopté.

Par ailleurs, la constitution, à partir de 2004, dans le cadre d'un contrat intercommunal de prévention et de sécurité, d'un service de police intercommunal¹¹ s'inscrit dans une démarche qui mériterait d'être précisée. En effet, l'exercice d'une compétence de la CCBP en la matière n'apparaît pas directement dans ses statuts, si ce n'est de façon implicite au titre de la prévention de la délinquance (compétence n°9). Du fait notamment de ces imprécisions, aucun transfert des pouvoirs de police des maires dans le cadre des dispositions de l'article 163 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004¹² n'est intervenu des communes vers la communauté de communes, alors que les missions confiées à ce service s'exercent à la fois pour le compte de l'Etat (contrôles routiers), des communes (missions de renfort de la police municipale) et de la communauté de communes elle-même (surveillance des zones d'activités communautaires).

Pour le président de la communauté de communes, la création d'une brigade intercommunale de police municipale qui est intervenue dans le cadre de l'article 43 de la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, ne relève pas de l'exercice d'une compétence communautaire et ne nécessite pas son inscription dans les statuts de la CCBP. La chambre note toutefois que cette position apparaît en contradiction avec la jurisprudence du Conseil d'Etat qui considère que l'exercice d'une compétence par un EPCI doit résulter de ses statuts et non pas des décisions des organes délibérants¹³.

Par ailleurs, la définition de l'intérêt communautaire pour l'exercice de la compétence voirie a conduit à dissocier de la gestion des voies d'intérêt communautaire, le nettoyage, le balayage et le déneigement qui demeurent de la responsabilité des communes.

Si cette solution paraît contraire aux principes fixés aux articles L. 1321-1 et L. 1321-2 du code général des collectivités locales et porteuse de litiges futurs entre la CCBP et les communes sur les responsabilités respectives à l'égard de ces ouvrages, elle est néanmoins admise par l'Etat¹⁴. Par ailleurs, elle est techniquement justifiée selon la communauté de communes, car les maires des communes membres n'ont pas souhaité transférer leurs pouvoirs de police en matière de voirie et ces services sont assurés par les différents services communaux jusqu'à présent dans de bonnes conditions, ce mode de gestion permettant d'assurer de façon transitoire le maintien du niveau de service retenu auparavant par les communes avant de procéder à une harmonisation progressive.

Il ressort de ces différents constats, qu'en dehors de ces compétences techniques originelles (traitement des déchets, transports, zones d'activité), la communauté de communes apparaît, soit comme une force d'appoint financier ou logistique des politiques municipales, soit comme un simple relais institutionnel assurant, pour le compte des communes, la relation avec différents partenaires (syndicats mixtes, bailleurs sociaux, mission locale pour l'emploi...).

¹¹ doté en 2005 de 5 agents

¹² codifié au CGCT à l'article L.5211-9-2

¹³ Conseil d'Etat 14 janvier 1998 n°161661. Communauté urbaine de Cherbourg

¹⁴ Cf. réponse à la QE n°80224 de M. Alain Marleix. JO Assemblée Nationale du 21/03/2006 – page 3180

3.4. Les transferts financiers entre la CCBP et les communes membres

3.4.1. Le choix effectué en matière de fiscalité directe locale

Par délibération du 30 octobre 2001, le conseil communautaire optait pour une fiscalité mixte avec taxe professionnelle unique à compter du 1^{er} janvier 2002, conduisant dès lors les communes et la communauté de communes à se partager les impôts ménage (TH, TFB, TFNB) perçus sur le territoire.

Pour la CCBP, cette solution a été retenue en considérant, d'une part, la nécessité de sécuriser à moyen terme les recettes fiscales ordinaires de la communauté de communes suite aux revers économiques constatés à cette période, et d'autre part, de matérialiser au plan fiscal l'engagement de la communauté de communes en faveur du développement des services à la population.

3.4.2. L'évaluation des transferts de charges

L'attribution de compensation prévue à l'article 1609 nonies C (V) du code général des impôts a pour finalité d'assurer, pour les communes et l'EPCI, la neutralité budgétaire du passage à la taxe professionnelle unique. Elle est déterminée à partir des travaux d'évaluation des transferts effectués par la commission prévue à l'article 1609 nonies C (IV). La neutralité des transferts et de l'attribution de compensation n'est toutefois garantie pour l'ensemble des partenaires qu'à la condition d'un recensement exact ou, à tout le moins, une évaluation réaliste des charges concernées. S'agissant de la CCBP, les travaux d'évaluation à réaliser portaient sur les compétences voirie, petite enfance et développement économique (ZAC du Saule Gaillard et zones d'activité de Pompey).

Conformément au cadre légal fixé, une commission a été installée le 9 avril 2002 pour procéder par commune à l'évaluation du montant des charges transférées à la CCBP. A cet effet, la commission s'est adjoint les services d'un conseil pour mener à bien cette mission technique et potentiellement complexe sur le secteur de la voirie.

Si le principe de base retenu par la commission était d'évaluer les charges transférées selon leur coût réel, le mode de calcul finalement retenu a privilégié pour la voirie une approche basée sur les stocks (montant cumulé des investissements réalisés) et le coût théorique médian d'un kilomètre de voirie communale, plutôt que les dépenses réalisées par les communes au cours des exercices précédents. Cette démarche était la plus équitable, selon la CCBP, compte tenu de la disparité entre les communes des niveaux d'équipement et de service en matière de voirie. Selon ce cadre, la commission et le conseil communautaire ont préféré ne pas procéder aux transferts des emprunts ou de la quote-part des emprunts communaux ayant participé au financement des travaux de voirie.

Par ailleurs, l'évaluation des charges relatives à la zone du Saule Gaillard a été différée dans l'attente de l'achèvement de la concession d'aménagement.

L'impact financier de ces transferts de charge a été finalement limité, puisque, par rapport à un droit à compensation brute des communes, résultant de l'instauration de la TPU communautaire, ressortant à 10,209 M€, le montant des charges transférées vers la CCBP venant en déduction a été fixé en novembre 2002 et octobre 2003¹⁵ par la commission d'évaluation à 0,437 M€

communes	compensation brute	charges nettes transférées	compensation nette
Bouxières-aux-Dames	92,7 K€	0,1 K€	92,6 K€
Champigneulle	4 616,8 K€	169,0 K€	4 447,8 K€
Custines	1 799,4 K€	14,4 K€	1 785,0 K€
Faulx	1,5 K€	-	1,5 K€
Frouard	1 787,3 K€	28,7 K€	1 758,6 K€
Liverdun	580,4 K€	131,7K€	448,7 K€
Malleloy	9,9 K€	6,8 K€	3,1 K€
Marbache	60,4 K€	-	60,4 K€
Pompey	1 047,8 K€	42,8 K€	1 004,9 K€
Saizerais	42,5 K€	-	42,5 K€
Montenoy	0,3 K€	-	0,3 K€
Lay Saint-Christophe	170,6 K€	43,1 K€	127,4 K€

Au plan des conséquences immédiates, il est clair que les modalités de calcul retenues ont été globalement favorables aux communes même si les compensations nettes reversées se concentrent sur cinq communes (Champigneulle, Custines, Frouard, Liverdun et Pompey) dont les attributions représentent 92,5 % du total des compensations.

En revanche, pour la CCBP, cette formule ne permettait pas à l'évidence d'assurer une neutralité budgétaire entre les charges transférées et le montant des attributions de compensation à reverser aux communes. Il apparaît à cet égard que, dès 2004, le montant des dépenses consacrées aux voiries communales transférées était très supérieur à l'évaluation des charges transférées effectuée au cours des deux années précédentes.

comptes administratifs sous-fonction 822 (voiries communautaires)	2004	2005	2006
fonctionnement	NC	263 901 €	215 359 €
investissement	1 152 089 €	1 805 319 €	1 874 822 €

Le président de la communauté de communes indique à cet égard que cette situation résulte d'une politique communautaire volontairement menée au-delà de la gestion patrimoniale d'entretien et de rénovation des voiries, les opérations réalisées ayant souvent porté sur d'importantes restructurations intégrant les nouvelles obligations d'accessibilité des personnes handicapées et l'adaptation des voies aux différents modes de transport (piétons et cyclistes).

¹⁵ pour les communes de Montenoy et Lay-St Christophe

Néanmoins, à plus long terme, cet équilibre n'est pas plus garanti pour la CCBP puisque celle-ci aura, au cours des prochaines années, à prendre en charge des investissements coûteux sur les voiries communales qui lui ont été transférées. Même si la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales autorise désormais une révision du montant de l'attribution de compensation, la réévaluation de ces compensations, qui en l'occurrence semble légitime, n'est pas automatique et sa mise en œuvre reste conditionnée à un accord unanime des communes membres¹⁶.

3.4.3. Des transferts de personnels réduits

Bien que la loi du 13 août 2004 précitée ait apporté des aménagements quant aux modalités de mise en œuvre, les transferts de compétence d'une commune vers un EPCI doivent, en application du principe de spécialité, s'accompagner du transfert des agents communaux affectés à l'exercice de cette compétence. Dans les faits, et en raison notamment de l'intérêt communautaire défini pour cette compétence, le transfert de la totalité de la voirie communale vers la CCBP s'est traduit par le transfert de trois agents communaux en provenance de la seule la commune de Liverdun.

S'agissant par ailleurs des modalités de mise en œuvre d'un service de police municipale intercommunal, le dispositif actuellement en vigueur paraît devoir être amélioré en tenant compte des limites fixées par le législateur en matière de transfert des pouvoirs de police des maires vers les présidents d'EPCI. En effet, si la CCBP et les communes membres ont signé des conventions bilatérales de mise à disposition, ces conventions restent imprécises sur les aspects financiers et l'organisation générale du service.

Au plan administratif, la gestion des agents concernée n'est ni unifiée ni coordonnée au niveau de la CCBP, les policiers municipaux de la CCBP pouvant intervenir soit en renfort des services communaux, soit pour suppléer l'absence de policiers municipaux dans certaines communes. Selon la communauté de communes, le dispositif actuellement en vigueur permet de répondre de façon pratique à la demande émanant des communes. Pour autant, ce système est porteur de confusion quant à l'exercice de l'autorité territoriale compétente en la matière. Il ne garantit, en outre, aucune optimisation des moyens en personnel et matériels à l'échelle du territoire communautaire.

A ce sujet, les spécificités de fonctionnement d'un service de police (amplitude horaire, capacités d'intervention, réactivité) rendent nécessaires le regroupement sur un lieu unique d'agents en nombre suffisant pour disposer des moyens adéquats sur une plage horaire significative. Le contexte actuel, qui se caractérise par une dissémination des effectifs de police municipale sur le territoire communautaire et l'absence de gestion coordonnée des moyens matériels¹⁷ entre les communes et la CCBP, paraît en contradiction avec ces principes de gestion.

¹⁶ Cf. réponse à la QE n° 16597 de M. Jean-Patrick Courtois (Saône-et-Loire - UMP). JO Sénat du 17/03/2005 - page 743

¹⁷ Le service de police de la CCBP ne dispose pas de standard téléphonique et n'intervient a priori que par l'intermédiaire des communes.

4. REVISION DES COMPTES DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

4.1. Généralités

Les comptes de la CCBP recouvraient durant la période examinée, outre le budget principal, les comptes annexes suivants.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
cité-entreprises	X	X	X	X	X	
cité-entreprises bis					X	X
ZA de Saizerais	X	X	X	X	X	X
transport					X	X

De façon générale, la présentation des documents budgétaires et de ses annexes est assurée conformément aux dispositions réglementaires en vigueur. De l'examen des pièces comptables et justificatives, il ressort que la procédure de gestion de l'exécution des budgets, depuis l'engagement des dépenses au mandatement, est maîtrisée.

Les modalités d'imputation des recettes et des dépenses n'appellent pas de commentaire particulier, les rares anomalies relevées n'étant pas significatives. En dehors de ces constats généraux, quelques points indiqués ci-après doivent faire l'objet de mesures correctives.

4.2. Les immobilisations transférées à la CCBP

En application des articles L. 1321-1, L. 1321-2, L. 5211-5 III et L. 5211-17 du code général des collectivités locales, le transfert de compétences entraîne de plein droit la mise à disposition du bénéficiaire des biens meubles et immeubles utilisés à la date du transfert pour l'exercice de cette compétence et où le bénéficiaire assume l'ensemble des obligations du propriétaire, il doit prendre en charge l'ensemble des dépenses d'investissement et de fonctionnement relatives aux biens mis à disposition. Il n'apparaît cependant au bilan de la CCBP, à l'exception des équipements affectés au service de la petite enfance (bâtiment et mobiliers), aucun actif transféré des communes.

4.3. L'indépendance des exercices.

Les rattachements de dépenses ou de recettes sont reportés de façon incomplète dans les documents budgétaires et comptables. En effet, le montant des dépenses rattachées tel qu'il figure au compte administratif n'est pas cohérent avec le solde créditeur du compte 408 qui correspond aux charges rattachées comptabilisées par le trésorier à la clôture de l'exercice, même si les écarts ont eu tendance à se réduire depuis 2004.

exercice	compte administratif (budget principal)	compte de gestion solde créditeur c/408
2001	aucun rattachement	1 309 554 €
2002	aucun rattachement	788 755 €
2003	aucun rattachement	1 294 581 €
2004	aucun rattachement	0 €
2005	400 185 €	402 002 €
2006	628 904 €	602 131 €

Le constat est identique s'agissant des produits rattachés.

exercice	compte administratif (budget principal)	compte de gestion solde débiteur c/4181
2001	aucun rattachement	559 198 €
2002	aucun rattachement	710 196 €
2003	aucun rattachement	745 586 €
2004	aucun rattachement	757 353 €
2005	534 970 €	810 872 €
2006	9 184 €	285 086 €

Le président de la communauté de communes précise en réponse que la CCBP pratique les rattachements des dépenses et des recettes en transmettant un état récapitulatif au trésorier et que ces écarts sont liés à une mauvaise imputation chez le comptable des charges rattachées en 2004 portées au compte 4011 au lieu du compte 408 et à une globalisation par le comptable des écritures de fin d'exercice sur le compte 4181.

5. ANALYSE DE LA SITUATION FINANCIERE

5.1. Généralités.

Les résultats budgétaires et financiers mesurés au cours des exercices 2001 à 2006 sont à replacer dans un contexte d'évolution structurelle forte pour la communauté de communes. Cette période s'est caractérisée notamment par :

- une montée en puissance des missions assurées par la CCBP, avec l'augmentation concomitante des moyens en personnel et matériels, évolution qui se poursuivra selon toute vraisemblance au-delà de 2006 ;
- une modification importante des ressources fiscales ordinaires de la communauté de communes avec la mise en place, à compter du 1^{er} janvier 2002, d'une fiscalité mixte (TPU et fiscalité additionnelle sur les impôts ménage) ;
- une recomposition au cours de l'exercice 2005 de la structure budgétaire de la CCBP, avec la création, au 1^{er} septembre 2005, d'un budget annexe transport consécutif à la fin de la délégation de service public ;
- le retard pris sur la réalisation d'investissements significatifs, notamment la construction d'un bâtiment neuf, l'espace multiservice intercommunal (EMI), destiné à accueillir le siège et les services de la communauté de communes et le service intercommunal d'accueil de la petite enfance.

5.2. Evolution de la section de fonctionnement.

5.2.1. Les dépenses.

En très forte progression de 2001 à 2006 (+150 %), les dépenses de fonctionnement de la CCBP sont restées en revanche globalement stables depuis 2002. Ces variations résultent à la fois de l'inscription, à partir de 2002, de l'attribution de compensation reversée aux communes (chapitre 014, c/73961) puis du transfert, à partir de septembre 2005, des charges afférentes au service des transports (chapitre 011, compte 6247).

dépenses réelles	2001	2002	2003	2004	2005	2006	% 2006/2002
ch.011 (charges à caractère général)	5 381 652 €	6 216 734 €	6 505 827 €	7 083 498 €	6 353 700 €	4 823 292 €	-22,4%
ch.012 (charges de personnel)	392 526 €	482 313 €	962 316 €	1 294 803 €	1 678 793 €	2 050 075 €	325,1%
c/65 autres charges de gestion cour.	1 008 472 €	209 618 €	296 927 €	426 033 €	963 745 €	704 044 €	235,9%
ch.014 (atténuation de produits)	996 €	10 057 111 €	9 912 146 €	9 749 176 €	9 732 149 €	9 729 480 €	-3,3%
c/66 charges financières	109 701 €	124 552 €	110 659 €	96 587 €	80 382 €	64 087 €	-48,5%
c/67 charges exceptionnelles	54 165 €	5 709 €		543 €	4 748 €	75 €	-98,7%
Total	6 947 512 €	17 096 038 €	17 787 875 €	18 650 639 €	18 813 517 €	17 371 052 €	1,6%

A structure constante de 2002 à 2006, c'est-à-dire après réintégration dans les charges du budget général, des dépenses d'exploitation du budget annexe « transport » en 2005 et 2006, le taux d'augmentation des charges réelles s'élève à 18,7 %, soit un rythme annuel moyen de progression des dépenses de 4,4 % au cours de cette période.

dépenses réelles	2001	2002	2003	2004	2005	2006	% 2006/2002
budget principal	6 947 512 €	17 096 038 €	17 787 875 €	18 650 639 €	18 813 517 €	17 371 052 €	1,6 %
subvention au BA					-509 508 €	-299 964 €	
transport					1 472 757 €	3 217 131 €	
budget annexe							
transport							
Total	6 947 512 €	17 096 038 €	17 787 875 €	18 650 639 €	19 776 765 €	20 288 220 €	18,7 %

Dans cet ensemble, les charges de personnel sont en progression constante (+325 %) de 2001 à 2006, en raison principalement des créations d'emplois d'agents administratifs et techniques, et accessoirement des transferts en provenance des communes qui se limitent à cinq postes. L'augmentation des effectifs porte à la fois sur les postes de titulaires et de non titulaires avec le recours à des chargés de mission de niveau catégorie A (cinq en 2006).

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
emploi fonctionnel						1	1
secteur administratif	3	4	6	9	9	15	16
médico-social				1	1	18	21
social				3	16	1	4
police				0	0	2	5
service technique	1	4	4	8	8	16	13
non titulaires	2	2	2	2	2	3	5
contrats accompagnement dans l'emploi	1	1	1	1	1	0	2
TOTAL EPCI	7	11	13	24	37	56	67

Bien qu'il demeure très favorable pour la CCBP, en comparaison aux niveaux constatés dans la plupart des communes, le coefficient de rigidité budgétaire, qui permet d'apprécier le poids des charges structurelles par rapport aux recettes réelles, s'est détérioré malgré la baisse tendancielle du coût des intérêts.

(en €)	2002	2003	2004	2005	2006
personnel (ch.012)	482 313	962 316	1 294 803	1 678 793	2 050 075
remboursements sur rémunérations personnel	- 1 137	- 18 358	- 56 338	- 67 780	- 65 451
intérêt de la dette	124 552	110 575	95 865	80 382	64 087
total recettes fonctionnement	19 550 330	21 269 898	22 287 276	23 658 020	22 525 662
coefficient de rigidité	3,10 %	4,96 %	5,99 %	7,15 %	8,01 %

L'évolution de cet indicateur est à prendre en considération dès lors que la CCBP serait amenée à mobiliser à l'avenir de nouveaux emprunts.

En 2006, les dépenses réelles de fonctionnement de la CCBP, service transport compris, atteignent 494 € par habitant. Par comparaison, en 2004 (dernier chiffre disponible), les dépenses de fonctionnement par habitant, toutes communautés de communes confondues, représentaient 152 €. Si cet écart doit être analysé avec précaution compte tenu de la situation très diverse des communautés de communes, il ressort néanmoins de cet indicateur que les charges de fonctionnement courant de la CCBP s'inscrivent désormais dans une évolution tendancielle à la hausse, alors même que les transferts de charges en provenance des communes ont eu, au cours de la période examinée, un impact mineur.

5.2.2. Les recettes.

Avec une augmentation de 232 %, l'évolution courante des recettes de fonctionnement est spectaculaire de 2001 à 2006. Elle résulte principalement de l'instauration, à compter de 2002, de la TPU couplée avec une fiscalité additionnelle. De 2002 à 2006, la hausse des recettes de fonctionnement s'établit à 13,8 %.

recettes réelles	2001	2002	2003	2004	2005	2006	% 2006/2002
ch.013 (atténuation de charges)	1 668 €	1 137 €	18 358 €	56 338 €	67 780 €	65 451 €	5654,6%
c/70 produits services/domaine	146 064 €	169 087 €	373 974 €	533 784 €	419 805 €	486 232 €	187,6%
c/73 impôts et taxes	4 664 946 €	14 712 796 €	15 639 680 €	16 215 125 €	16 631 165 €	17 593 337 €	19,6%
dont c/7311 contributions directes	1 828 371 €	11 581 688 €	12 231 804 €	12 705 487 €	13 302 151 €	14 517 708 €	25,4%
dont c/7331 TEOM	2 077 490 €	2 235 000 €	2 447 000 €	2 484 000 €	2 525 704 €	3 051 847 €	36,5%
dont c/7342 versement transport	759 085 €	896 108 €	960 876 €	1 025 638 €	785 287 €		-100,0%
c/74 dotations et subventions	1 415 326 €	4 069 413 €	4 587 810 €	4 880 728 €	4 460 717 €	3 994 515 €	-1,8%
dont c/7411 DGF	333 243 €	536 121 €	769 881 €	731 387 €	784 359 €	814 584 €	51,9%
c/75 autres produits courants	503 082 €	597 897 €	650 077 €	601 301 €	605 300 €	157 073 €	-73,7%
c/76 produits financiers				1 858 €	10 163 €	10 214 €	
c/77 produits exceptionnels	1 567 €	5 038 €	6 767 €	41 682 €	2 756 €	59 121 €	
c/79 transferts de charge		106 710 €	471 290 €	3 211 €	22 985 €		
total	6 732 652 €	19 662 078 €	21 747 955 €	22 334 027 €	22 220 671 €	22 365 943 €	13,8%

A structure constante, après réintégration des montants transférés à partir de 2005 sur le budget annexe « transports », la progression des recettes réelles s'élève en fait à 29 %, soit un rythme annuel moyen d'augmentation de 6,6 % au cours de la période 2002 à 2006.

recettes réelles	2001	2002	2003	2004	2005	2006	% 2006/2002
budget principal	6 732 652 €	19 662 078 €	21 747 955 €	22 334 027 €	22 220 671 €	22 365 943 €	13,8 %
budget annexe transport					1 473 253 €	3 294 505 €	
subvention du budget général					-509 508 €	-299 964 €	
total	6 732 652 €	19 662 078 €	21 747 955 €	22 334 027 €	23 184 415 €	25 360 485 €	29,0 %

En comparaison du rythme d'évolution à structure constante des dépenses sur la même période, celui des recettes est nettement supérieur et fait ressortir un différentiel d'augmentation d'environ 2,2 %. Cet écart, qui s'est traduit par un quasi doublement de l'épargne brute¹⁸ de 2002 à 2007, résulte principalement de la hausse des produits fiscaux ordinaires perçus par la CCBP (fiscalité directe locale et taxe d'enlèvement des ordures ménagères).

	2002	2003	2004	2005	2006	écart 2006-2002
dépenses réelles	17 096 038 €	17 787 875 €	18 650 639 €	19 776 765 €	20 288 220 €	3 192 182 €
recettes réelles	19 662 078 €	21 747 955 €	22 334 027 €	23 184 415 €	25 360 485 €	5 698 407 €
solde recettes - dépenses	2 566 040 €	3 960 080 €	3 683 388 €	3 407 651 €	5 072 265 €	2 506 226 €
hausse produit fiscal hors VT		862 116 €	510 683 €	638 368 €	1 741 700 €	3 752 867 €

¹⁸ différence entre les recettes réelles de fonctionnement et les dépenses réelles de fonctionnement

En 2006, les recettes de fonctionnement de la CCBP représentaient 620 € par habitant (service transport compris). A titre de comparaison, les recettes de fonctionnement par habitant de l'ensemble des communautés de communes s'élevaient à 187 € en 2004.

5.2.3. L'évolution de la fiscalité directe locale

5.2.3.1. L'augmentation des taux et du produit fiscal

La CCBP a procédé, de 2002 à 2006, à une augmentation progressive de ses taux de fiscalité directe, la hausse appliquée aux « impôts ménage » (TH, TFN, TFNB) étant pour l'ensemble de cette période plus élevée que celle retenue pour la TPU.

	2002	2003	2004	2005	2006	évolution
taxe d'habitation	0,817	0,829	0,846	0,846	0,867	6,12 %
taxe foncier bâti	1,130	1,150	1,170	1,170	1,200	6,19 %
taxe foncier non bâti	2,050	2,080	2,120	2,120	2,170	5,85 %
taxe professionnelle	12,670	12,670	12,670	12,860	13,090	3,31 %

Le produit fiscal issu de ces quatre taxes locales a par conséquent progressé sur cette période, mais dans des proportions plus importantes (+25,4 %) en raison de l'évolution dynamique des bases. Le produit de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères, assise sur les propriétés bâties, a connu logiquement une hausse de la même ampleur (+36,5 %).

Par ailleurs, le montant net perçu par la CCBP, qui correspond au produit de la fiscalité directe déduction faite de l'attribution de compensation reversée aux communes, a été multiplié par trois dans le même intervalle, pour s'établir à 4,788 M€ en 2006 contre 1,543 M€ en 2002.

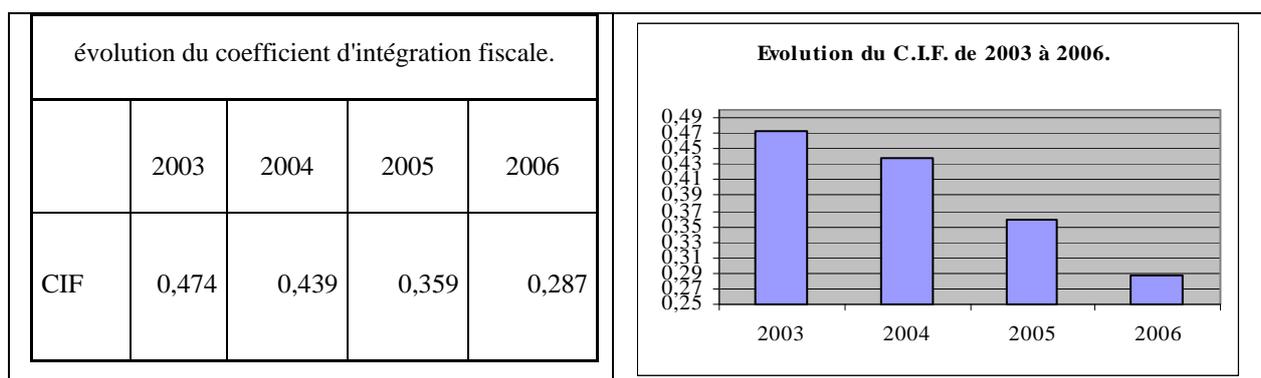
recettes réelles	2002	2003	2004	2005	2006	écart 2006-2002
c/7311 Fiscalité directe locale	11 581 688 €	12 231 804 €	12 705 487 €	13 302 151 €	14 517 708 €	2 936 020 €
c/73961 attribution de compensation	10 038 630 €	9 904 500 €	9 742 742 €	9 729 480 €	9 729 480 €	-309 150 €
Solde FDL - compensation	1 543 058 €	2 327 304 €	2 962 745 €	3 572 671 €	4 788 228 €	3 245 170 €

5.2.3.2. La baisse du coefficient d'intégration fiscale

Le coefficient d'intégration fiscale (CIF) mesure le poids de la fiscalité intercommunale par rapport à la fiscalité totale communale et intercommunale, le CIF d'une année N étant calculé à partir des données de l'année précédente. Un CIF élevé désigne un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) exerçant des compétences nombreuses et budgétairement significatives et disposant de ce fait de ressources de fiscalité directe locale importantes, le niveau du CIF conditionnant le montant de la DGF attribuée à l'EPCI. Depuis 2005, la formule de calcul du CIF est la suivante :

$$\frac{\text{produit fiscal EPCI (TPU + fiscalité mixte)} + \text{compensation TP salaires + TEOM}}{\text{produit fiscal EPCI + produit fiscal communes (3 taxes + SI)}} - \text{dépenses transférées (allocations de compensation)}$$

S'agissant de la CCBP, son coefficient d'intégration fiscale est, malgré l'augmentation de ses produits de fiscalité directe locale, tendanciuellement en baisse depuis 2003.



Ce résultat paradoxal provient, pour une faible part, des modifications introduites par la loi de finances pour 2005 qui ont notamment conduit à ne plus prendre en compte les fonds de concours versés par les EPCI aux communes dans le calcul du CIF.

En fait, cette baisse s'explique essentiellement, d'une part, par le faible niveau des transferts opérés des communes vers la CCBP de 2002 à 2005 et, d'autre part, par l'augmentation, en parallèle à celle exercée par la CCBP, de la pression fiscale des communes et des syndicats intercommunaux.

5.3. L'évolution de l'autofinancement.

Négatif en 2001, l'excédent brut de fonctionnement (EBF)¹⁹ a été rétabli dès le passage en fiscalité mixte en 2002. Il a ensuite progressé constamment jusqu'en 2006 (+93 % par rapport à 2002) et représentait, à cette date, 22,4 % des produits de gestion courante. En valeur par habitant, l'EBF dégagé par la CCBP s'établissait en 2006 à 122 €, le montant moyen de l'EBF par habitant étant en 2004 (dernier chiffre disponible) de 36 € pour l'ensemble des communautés de communes.

¹⁹ correspondant à la différence entre les produits de gestion et les charges de gestion

Les charges financières ayant diminué de 35 % au cours de la même période et la CCBP n'ayant pas eu à supporter de charges exceptionnelles significatives, la capacité d'autofinancement disponible a elle aussi quasi doublé (+94,7 %). En volume, elle représentait 22,3 % du total des produits de fonctionnement en 2006, contre 13,1 % en 2002. Enfin, la capacité d'autofinancement disponible a augmenté dans des proportions similaires (+102,8 %) malgré la hausse progressive du remboursement en capital de la dette.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
produits de gestion	6 731 085 €	19 550 330 €	21 269 898 €	22 287 276 €	22 184 767 €	22 296 609 €
charges de gestion	6 783 646 €	16 965 777 €	17 677 216 €	18 553 510 €	18 728 387 €	17 306 890 €
résultat courant (EBF)	-52 561 €	2 584 553 €	3 592 682 €	3 733 766 €	3 456 381 €	4 989 718 €
résultat financier	-109 701 €	-124 552 €	-110 659 €	-94 728 €	-70 219 €	-53 873 €
résultat exceptionnel	-52 598 €	106 038 €	478 057 €	44 350 €	20 993 €	59 046 €
CAF	-214 860 €	2 566 040 €	3 960 080 €	3 683 388 €	3 407 155 €	4 994 891 €
amortissement de la dette	180 139 €	267 274 €	281 251 €	295 962 €	315 885 €	332 180 €
CAF disponible	-394 999 €	2 298 766 €	3 678 829 €	3 387 426 €	3 091 269 €	4 662 711 €

Il ressort de l'évolution de ces soldes de gestion que la CCBP a pu dégager, grâce à la hausse constante de ses produits fiscaux et du faible impact des charges de remboursement de sa dette, une épargne de gestion abondante et une capacité d'autofinancement de ses investissements très élevée.

5.4. Les conditions de financement de la section d'investissement

Les dépenses d'équipement de la CCBP ont très fortement augmenté à partir de 2002, en raison des programmes de travaux réalisés sur les réseaux de voirie dans les différentes communes membres. Malgré cet effort soutenu et la comptabilisation aléatoire des recettes de FCTVA, les financements dégagés à partir de la capacité d'autofinancement et des résultats de fonctionnement affectés (c/1068) ont permis de dégager, de 2002 à 2006, une capacité de financement élevée au sein de la section d'investissement du budget principal.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
CAF disponible	-394 999 €	2 298 766 €	3 678 829 €	3 387 426 €	3 091 269 €	4 662 711 €
affectation (c/1068) (+)	47 207 €	785 239 €	1 868 996 €	2 245 112 €	3 984 019 €	2 455 192 €
recettes d'investissement (+)	278 622 €	162 079 €	258 651 €	183 801 €	477 263 €	1 064 468 €
ressources totales d'investissement	-69 169 €	3 246 083 €	5 806 476 €	5 816 339 €	7 552 552 €	8 182 370 €
dépenses d'investiss. hors dette (-)	656 534 €	839 081 €	1 550 593 €	2 993 988 €	4 502 029 €	3 863 941 €
besoin (-) ou capacité (+) de financement	-725 703 €	2 407 002 €	4 255 883 €	2 822 351 €	3 050 522 €	4 318 429 €
emprunts réalisés (+)	1 372 041 €					
résultat total de l'exercice (=)	646 338 €	2 407 002 €	4 255 883 €	2 822 351 €	3 050 522 €	4 318 429 €
variation du fonds de roulement	599 131 €	1 621 763 €	2 386 887 €	577 239 €	-933 497 €	1 863 237 €
résultat de clôture (FDR)	-227 662 €	1 394 102 €	3 780 988 €	4 358 227 €	3 424 731 €	5 287 968 €

Dans ces conditions, le résultat de clôture (ou fonds de roulement) du budget principal de la CCBP, négatif en 2001, s'est rapidement reconstitué et renforcé pour atteindre, à la clôture de l'exercice 2006, un montant de 5,288 M€ soit un volume pratiquement quatre fois plus élevé que celui de 2002.

A l'issue de l'exercice 2006, les réserves financières constituées au niveau du fonds de roulement représentaient un trimestre de dépenses réelles de fonctionnement du budget principal et du budget annexe des transports.

5.5. L'évolution de la dette et de la situation financière globale

5.5.1. Une dette en forte réduction

Compte tenu des excédents dégagés à partir de 2002, la CCBP n'a pas mobilisé d'emprunt bancaire depuis 2001 et procède dès lors au remboursement, selon le plan d'amortissement prévu, des encours existants. La dette globale a été, durant cette période, faiblement impactée par les transferts d'encours effectués avec les communes.

A la clôture de l'exercice 2006, l'encours total de dette du budget principal s'élevait à 1,158 M€, ce qui représentait une baisse de 57 % par rapport à l'encours constaté à la clôture de l'exercice 2001. Les budgets annexes ne supportent pas, quant à eux, de dette à l'exception de celui de la zone d'activités de Saizerais pour lequel subsiste un encours résiduel envers l'EPFL.

encours au 31/12	2001	2002	2003	2004	2005	2006
c/1641 emprunts bancaires	2 560 651 €	2 293 377 €	2 012 125 €	1 716 164 €	1 404 720 €	1 076 980 €
c/16818 autres emprunts				9 125 €	8 213 €	7 301 €
c/16874 autres dettes communes					23 776 €	20 247 €
Total budget principal	2 560 651 €	2 293 377 €	2 012 125 €	1 725 289 €	1 436 709 €	1 104 529 €
BA ZA Saizerais (c/16876)	33 436 €	33 436 €	33 436 €	33 436 €	33 436 €	33 436 €
Total budget principal	2 594 087 €	2 326 813 €	2 045 562 €	1 758 725 €	1 493 922 €	1 158 213 €

L'endettement et la solvabilité de la CCBP ressortent dans ces conditions à des niveaux très favorables :

- l'encours de dette du budget principal représentait 4,9 % de ses recettes réelles de fonctionnement ;
- celui-ci représente également 0,22 année de CAF ; soit une capacité de désendettement très élevée.

Ce contexte n'est toutefois pas appelé à perdurer puisque, dans le cadre d'une délibération du 20 septembre 2007, le conseil communautaire a autorisé la souscription de financements par emprunts importants :

- 2 427 665€ sur le budget annexe transport pour l'acquisition d'autocars,
- 9 999 000€ pour le budget principal pour la réalisation des programmes d'investissement dont la construction de l'espace multiservice intercommunal.

5.5.2. Une situation financière globalement excédentaire à la clôture de l'exercice 2006

Les résultats de clôture déficitaires des budgets annexes n'ont eu qu'un impact limité sur l'évolution de la situation financière globale de la CCBP, l'importance des excédents dégagés par le budget principal permettant de couvrir très largement ces résultats dans le cadre d'une présentation consolidée.

résultats de clôture	2001	2002	2003	2004	2005	2006
budget principal	-227 662 €	1 394 102 €	3 780 988 €	4 358 227 €	3 424 731 €	5 287 968 €
BA Zone de Saizerais	1 715 €	12 241 €	12 241 €	16 283 €	-51 204 €	-11 089 €
BA Citéentreprises	-158 640 €	-79 397 €	-79 397 €	-79 397 €	0 €	
BA Citéentreprises bis				-16 250 €	-94 199 €	-233 299 €
BA Transports					-496 €	0 €
résultat consolidé	-384 587 €	1 326 945 €	3 713 832 €	4 278 863 €	3 278 832 €	5 043 580 €

Durant cette période, la trésorerie de la CCBP, largement positive depuis 2002, restait abondante à la clôture de l'exercice 2006. Le solde disponible sur le compte au Trésor (c/515) s'élevait à 4,688 M€ auquel s'ajoutait 0,473 M€ de disponibilités²⁰ placées depuis 2004 sur un compte à terme (c/516).

	2002	2003	2004	2005	2006
fonds de roulement	1 326 946 €	3 713 833 €	4 278 863 €	3 278 832 €	5 043 580 €
c/515	2 093 190 €	5 488 071 €	4 365 468 €	4 671 570 €	4 687 994 €
c/508 puis 516	0 €	0 €	473 000 €	473 000 €	473 000 €

En réponse à ces constats, le président de la communauté de communes précise que le solde de trésorerie s'établissait à 0,9 M€ au début de l'exercice 2008 après mobilisation des emprunts affectés au financement des bus.

5.6. Conclusions sur la situation financière de la CCBP.

A la clôture de l'exercice 2006, la communauté de commune disposait d'une situation financière très confortable, issue pour une large part de l'augmentation continue depuis 2002 de ses ressources fiscales et de la croissance mesurée de ses programmes d'investissement au cours de cette période. Elle a pu dès lors grâce à cette épargne de gestion assurer la couverture de ses investissements au-delà du strict besoin de financement de la section et une diminution importante de son endettement. Dans l'hypothèse d'une évolution moins favorable de ses conditions de financement au cours des prochaines années, elle conserve de réelles marges de manœuvre.

²⁰ disponibilités provenant d'indemnités perçues par la CCBP à la suite d'un sinistre sur des bâtiments dont elle est propriétaire

Néanmoins, l'importance des réserves constituées au niveau du fonds de roulement semble a posteriori peu justifiée au plan budgétaire et financier, d'autant que ces réserves ne sont que pour une faible part productrices de revenus financiers pour la CCBP. Il peut apparaître, dans ces conditions, paradoxal que les contributions perçues auprès des particuliers et des entreprises aient pu croître dans de telles proportions alors même que les nouveaux équipements et services mis en place par la CCBP n'étaient pas réalisés.

Selon la CCBP, les résultats constatés ne proviennent pas d'une démarche implicite visant à la constitution à partir de l'augmentation des produits fiscaux de réserves financières abondantes et durables. Ils s'expliquent essentiellement par les retards, indépendants de la volonté de la communauté de communes, pris dans l'exécution des programmes d'investissement (matériels roulants pour les transports, construction de l'EMI, mise en place du service d'accueil de la petite enfance,...). La réalisation de ces programmes doit normalement conduire à une diminution rapide de ces réserves financières dès 2008-2009. En outre, la création des nouveaux services d'accueil de la petite enfance nécessitera l'emploi d'agents communautaires supplémentaires et viendra majorer les charges de gestion courante pesant sur la communauté de communes.

Le président de la communauté de communes confirme dans sa réponse ces éléments d'explication et indique que cette situation était liée aux décalages enregistrés dans la réalisation de l'Espace multiservice intercommunal et de la zone d'activité Citéentreprises qui représentent un investissement de plus de 7 M€

Par ailleurs, l'évolution favorable des produits fiscaux constatée à partir de 2003 ne se prolongera pas vraisemblablement puisque la CCBP est soumise, depuis 2007, dans le cadre de la réforme de la taxe professionnelle, au reversement, celui-ci (127 K€) ayant représenté environ 2 % des recettes de TPU.

6. L'EXERCICE DE LA COMPÉTENCE TRANSPORT

6.1. Les constats préalables

6.1.1. Un territoire peu propice à l'exercice de la compétence

La CCBP exerçant la compétence « transport », est en application de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, autorité organisatrice des transports sur son territoire dans le cadre de son périmètre de transports urbains (PTU).

Ce principe posé, l'exercice de cette compétence est confronté à deux difficultés :

- l'organisation des services de transports à l'intérieur du territoire communautaire, qui est largement tributaire des choix retenus par la principale autorité organisatrice de l'agglomération nancéenne ; à savoir la Communauté urbaine du Grands Nancy ;

- à l'intérieur de son périmètre de transports urbains, la ligne de transports en commun la plus fréquentée relie la ville de Pompey à celle de Nancy (ligne n°10). Cette ligne assurant une desserte sur deux périmètres de transport urbain est par conséquent gérée par le syndicat mixte des transports suburbains de Nancy²¹.

Or pour la CCBP, l'exercice de cette compétence est d'autant plus importante que les options qui sont retenues dans ce cadre ont un impact certain sur d'autres compétences gérées par la communauté de communes (voiries, créations de stationnement, gestion des zones d'activité, services à la population,...).

Par ailleurs, l'organisation des transports au sein du territoire de la CCBP doit prendre en compte les écarts importants de densité existant entre les communes membres et le caractère évolutif du PTU lui-même. Deux communes membres (Lay St Christophe et Montenois), adhérentes à la CCBP à compter du 1^{er} janvier 2003, n'ont été desservies qu'à partir de 2005 après que le PTU en vigueur depuis décembre 1998 ait été révisé et élargi à ces deux communes en décembre 2004.

La Cour des comptes, dans son rapport public particulier sur l'intercommunalité en France (novembre 2005), rappelle à cet égard que « *la mise en place d'un réseau de transports urbains n'a de sens qu'à l'échelle de l'ensemble du territoire peuplé de manière suffisamment dense d'une agglomération* ». Or, le périmètre de transports urbains de la CCBP s'inscrit dans un territoire six fois moins dense que celui de la CUGN et recouvre une population résidant à plus de 60 % sur quatre des douze communes membres de la communauté de communes. Ces quatre communes représentant 47,5 % du territoire communautaire, la densité de population est insuffisante sur plus de la moitié du PTU pour garantir une organisation efficiente du transport urbain.

Le président de la communauté de communes indique en réponse à ces constats que la mise en place d'une nouvelle organisation des transports collectifs au sein du bassin de Pompey répondait à quatre grands objectifs :

1. Satisfaire les besoins sans cesse croissant de déplacement des habitants du Bassin - déplacements liés au travail, mais aussi aux loisirs, aux achats, aux démarches administratives - en offrant une alternative à la voiture particulière, notamment pour les déplacements à destination de Nancy, dont l'accès au centre ville en transport individuel était annoncé comme de moins en moins aisé (objectifs du Plan de Déplacements Urbains du Grand Nancy à l'horizon 2001) ;
2. Accompagner le développement économique du Bassin en général et du fond de vallée en particulier, par un plus grand nombre d'arrêts, une plus grande fréquence des bus et une prolongation de la desserte entre « Pompey Industries » (aujourd'hui « Parc Eiffel Energies ») et la plateforme logistique multimodale du Nord de Nancy ;
3. Permettre le désenclavement des communes périphériques, alors peu ou pas desservies par les transports collectifs, en créant de nouvelles lignes de transport en correspondance avec la ligne SUB et les services SNCF ;

²¹ Cette situation ayant des origines assez anciennes puisqu'au début du XX^{ème} siècle la compagnie des tramways suburbains de Nancy assurait déjà une desserte Nancy-Pompey

4. Représenter un vecteur fort de l'intercommunalité du Bassin, en offrant de nouvelles possibilités de déplacement d'une commune à l'autre, en donnant à tous les habitants du Bassin de Pompey un meilleur accès aux transports en commun avec tarif unique, quelque soit le trajet sur la Communauté de communes.

Il considère en outre que les objectifs de l'Etat déclinés dans la LOTI, la LAURE ou encore la SRU, comme ceux des territoires, sont bien de développer les modes alternatifs à la voiture, de réduire les impacts de l'automobile sur l'environnement, de rééquilibrer le partage de l'espace public entre les modes de déplacements et que l'exercice de la compétence transport de la Communauté de Communes répond fondamentalement à ces objectifs en offrant aux habitants les conditions d'accès aux réseaux de transports suburbains et interurbains et en participant au développement de ces derniers.

6.1.2. La prise en charge des flux de déplacements

Les flux de déplacements dans le PTU de la communauté de communes du bassin de Pompey se répartissent très inégalement. En effet, bien que difficiles à mesurer précisément, les flux vers l'extérieur du PTU sont le plus souvent supérieurs aux déplacements internes (jusqu'au triple) et se dirigent en majorité vers l'agglomération nancéenne.

Dans la pratique, cette situation conduit à l'échelle de la conurbation nancéenne à l'intervention de trois autorités organisatrices « locales » : la CUGN, la CCBP et le syndicat mixte des transports suburbains. Ainsi, l'exploitant en charge du réseau urbain STAN, et gestionnaire de certaines lignes suburbaines (réseau SUB), assure à partir de la ligne 321, à partir de Nancy, la desserte de Champigneulles, Bouxières aux Dames, Frouard et Pompey.

En outre, le territoire de la CCBP est desservi à partir de Nancy ou de Pont-à-Mousson par différentes lignes régulières du réseau départemental « TED », organisé par le conseil général de Meurthe-et-Moselle :

- la ligne R 310 Nancy–Nomeny–Pont-à-Mousson, via Champigneulles, Frouard, Pompey et Custines,
- la ligne R 320 Nancy–Leyr, via Lay-Saint-Christophe,
- la ligne R 330 Pont-à-Mousson–Nancy, via Marbache, Pompey, Frouard et Champigneulles.

Selon les modalités retenues conjointement par la CCBP et le département, la gestion des dessertes est propre à chaque ligne. Les cars du réseau TED sont autorisés à caboter dans le PTU de la communauté de communes pour Custines, Faulx, Malleloy, Montenois et Lay Saint-Christophe. Par contre, les usagers de ce réseau ne sont pas autorisés à monter et à descendre pour des trajets intervenant entre Nancy et Pompey.

Enfin, la zone du nord de l'agglomération nancéenne et du bassin de Pompey est desservie par les trains du réseau régional TER Métrolor, l'accès à bord des TER étant d'ailleurs autorisée avec des titres de transport STAN ou SUB dans un périmètre d'une douzaine de gares sur l'agglomération. A plus long terme, la desserte de ce secteur pourrait s'effectuer par une ligne de tram-train. Deux projets de ce type sont actuellement à l'étude à la demande du conseil régional de Lorraine, le syndicat mixte des transports suburbains et l'Agence d'urbanisme de l'agglomération nancéenne (ADUAN).

La diversité des acteurs et des réseaux est porteuse d'un double risque : celui tout d'abord de générer des surcoûts liés à des offres de service potentiellement redondantes, ou tout du moins à la coordination à établir entre les différents organisateurs et exploitants. La CCBP court également le risque de n'être, face à des autorités organisatrices plus puissantes ou disposant d'une assise territoriale plus large, qu'un simple sous-traitant assurant indirectement pour leur compte la gestion de dessertes de rabattement.

Le président de la communauté de communes indique en réponse, d'une part, que la CCBP est également associée à l'étude sur le tram-train et qu'ayant confirmé sa volonté de participer à ce projet, elle a d'ores et déjà réservé les emprises nécessaires à son implantation dans la traversée Nord-Sud du Bassin de Pompey, et d'autre part, que les réseaux SIT et SUB sont organisés de manière complémentaire, le SIT assurant la desserte intra bassin et le SUB la desserte inter-bassin, tandis que le développement récent de l'offre de service du TER METROLOR en 2006 a fait émerger une offre nouvelle de desserte directe à la gare de Nancy depuis les gares du Bassin de Pompey. Par ailleurs, la CCBP et le département se sont accordés afin de renforcer leurs offres en complémentarité.

Il précise également qu'avec le développement quantitatif de l'ensemble des réseaux, il convient d'améliorer la lisibilité de l'offre pour l'utilisateur et la complémentarité en particulier pour les trajets de Nancy à Pompey Centre, et qu'une étude programmée dans le cadre du Plan de déplacements urbains (PDU) devrait déboucher sur une nouvelle adaptation des réseaux organisés autour d'un pôle d'échanges intermodal de bassin et permettre d'identifier les possibilités d'optimisation pour les AOT concernées et conduire à une meilleure utilisation des finances du transport public de voyageurs.

6.1.3. Un plan de déplacements urbains lancé tardivement

L'établissement d'un plan de déplacements urbains (PDU) a été décidé dans son principe par le conseil communautaire le 15 mai 2003. La phase d'élaboration de ce document destiné à planifier les infrastructures de transports et à organiser les déplacements à l'intérieur du périmètre de la communauté de communes a été confiée à un comité de pilotage réunissant des représentants de la CCBP, des collectivités intéressées (Etat, Région, département) et des autorités organisatrices intervenant sur le bassin de Pompey, ce comité s'appuyant sur un étude de diagnostic et la rédaction d'un projet de PDU établis par l'agence de développement du Val de Lorraine (ADEVVAL).

Le projet établi en septembre 2006 porte sur la période 2006 à 2016 et comprend les différentes orientations prévues par les textes législatifs (LOTI, loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 et loi SRU du 18 décembre 2000). Il retient en matière de transports collectifs plusieurs axes d'intervention prioritaires, en particulier :

- la poursuite des actions du syndicat mixte des transports suburbains (coordination, harmonisation de la billettique, gestion des pôles d'échange multimodaux) ;
- la création d'un pôle d'échange intermodal « central » ;
- l'amélioration des transports collectifs (optimisation du transport à la demande – TAD-, meilleure coordination des réseaux METROLOR, SIT, SUB et TED) ;
- l'étude d'une liaison tram-train.

La phase de consultation des autres collectivités ou autorités organisatrices ayant été réalisée au cours de l'année 2007, ce projet était soumis à l'enquête publique en janvier 2008 en vue d'une adoption par le conseil communautaire dans le courant de 2008.

Selon le président de la communauté de communes, la CCBP s'est lancée volontairement dans la réalisation d'un plan de déplacements urbains en mai 2003 afin de mieux maîtriser les déplacements à l'échelle de son territoire et dans la cohérence de son projet de développement et d'aménagement ; le PDU du Bassin de Pompey ayant vocation à mettre en œuvre les orientations légales introduites ces dernières années avec la loi Egalité des Chances.

6.2. Les utilisateurs du réseau de transports de la CCBP

6.2.1. Les clients fréquentant les lignes régulières

Le réseau de Service Intercommunal de Transport (SIT) transporte, au sein du PTU de la CCBP, les usagers qui choisissent de se déplacer à l'intérieur du territoire communautaire, ou de la CCBP vers Nancy et vice versa. Ils paient leur trajet en fonction de la tarification selon la zone.

Depuis le 1^{er} janvier 2006, le SIT assure également du transport à la demande à partir d'un système de réservation téléphonique également accessible par Internet. Ce service ne concerne pas la desserte de la ville de Nancy compte tenu des différentes dessertes existantes, ni la zone du saule Gaillard de Frouard. Il est proposé aux mêmes conditions tarifaires que les lignes régulières.

6.2.2. Les usagers scolaires

La communauté de commune de Pompey assure, par délégation du département, le transport scolaire des élèves demi pensionnaires et externes du second degré. Ce service scolaire est identifié sous le nom NOVASIT. A ce titre, la CCBP a étendu, dans le cadre d'une délibération du 22 février 2001, la gratuité du transport (sous les mêmes conditions de distance et de respect de la carte scolaire) pour les élèves du primaire et les lycéens²².

Les élèves handicapés et ceux du premier degré disposent d'un transport adapté et de bus particuliers. Les élèves du second degré empruntent quant à eux des lignes régulières renforcées en fonction des horaires. Enfin, un transport spécial est effectué au bénéfice des enfants handicapés qui rejoignent leur école.

²² A l'exclusion des élèves en formation post-bac

6.3. Le cadre de gestion du service des transports

6.3.1. Un cadre conventionnel très développé

L'exercice de cette compétence n'est pour la CCBP possible qu'au travers de conventions définissant les modalités d'intervention de la CCBP et des autres autorités organisatrices à l'égard des deux groupes d'usagers du réseau communautaire, à savoir les scolaires et les usagers des lignes régulières.

A l'heure actuelle, la CCBP est signataire et partie prenante de plusieurs conventions conclues à cet effet. Elles concernent :

- le fonctionnement du réseau TED,
- les modalités techniques et financières d'intervention du syndicat mixte des transports suburbains,
- l'utilisation du réseau STAN par les élèves domiciliés sur la CCBP,
- la compensation tarifaire pour l'utilisation du TER,
- l'utilisation des titres SIT au sein du réseau METROLOR,
- l'utilisation de titres mixtes sur les réseaux SIT, SUB et STAN,
- la prise en charge des élèves domiciliés sur la CCBP et scolarisés sur la CUGN,
- la prise en charge des élèves domiciliés sur la CUGN et scolarisés sur la CCBP.

6.3.2. Le poids des échanges suburbains

Selon un diagnostic réalisé en 2003, Nancy est la principale destination dans le cadre des échanges intervenant à partir du territoire de la CCBP²³. En particulier, la fréquentation de la ligne suburbaine n°10 (Nancy-Pompey) dépendant du réseau géré par le syndicat mixte des transports suburbains est plus importante que celle de l'ensemble du réseau SIT²⁴.

Par ailleurs, sur les 2 600 élèves transportés par le réseau communautaire, un millier environ l'est à l'intérieur du territoire du bassin de Pompey alors que 1 600 sont scolarisés sur l'agglomération de Nancy. Même si, dans le sens inverse, des élèves habitant la CUGN sont scolarisés dans des établissements situés dans le périmètre de la communauté de communes, le solde reste très défavorable à la CCBP. Le président de la communauté de communes précise à cet égard que cette situation résulte de l'absence de lycée d'enseignement général sur le territoire de la CCBP ; les élèves venant de la CUGN étant pour leur part scolarisés au lycée professionnel Bertrand Schwartz à Pompey.

Le tableau ci après retrace la part de l'échange suburbain par rapport au total des dépenses consacrées au transport public.

²³ source : CCTP exploitation transports publics juillet 2005 page 11

²⁴ source enquête TRANSORCO Décembre 2003

part relative du syndicat suburbain par rapport aux dépenses de transport public total					
	2004	2005			2006
	budget principal	budget principal	budget annexe	total	budget annexe
part syndicat suburbain	1 138 881 €	1 137 417 €	209 205 €	1 346 622 €	940 327 €
total dépenses transport	2 590 563 €	1 663 187 €	1 465 489 €	3 128 676 €	3 215 000 €
part en pourcentage	44%	68 %	14 %	43 %	29 %

6.3.3. L'offre de service et l'offre tarifaire

Le tableau ci-dessous présente les offres de service des réseaux SIT et STAN, sachant que le réseau STAN propose en outre toute une série d'offres à destination de publics particuliers comme les étudiants ou les personnes âgées et que, par ailleurs, le versement transports est établi à des niveaux très différents sur le territoire de la CUGN (1,80 %) et celui de la CCBP (0,55 %).

Il est à remarquer que le tarif à l'unité est 30 % plus élevé sur le réseau SIT pour les voyages à l'unité que sur le réseau STAN. Les offres de services et les politiques de modulation des tarifs diffèrent d'un opérateur à l'autre, ce qui ne simplifie pas la lecture de la grille tarifaire pour les usagers des deux réseaux.

Le président de la communauté de communes précise à ce sujet que les titres SIT permettent de réaliser des trajets urbains et inter-urbains (du Bassin de Pompey au Grand Nancy) sur les réseaux SIT, SUB et METROLOR, et justifient un tarif plus élevé que les titres STAN et que cette intégration tarifaire a permis de proposer une offre simple à l'utilisateur. Il indique par ailleurs que le projet de systèmes billettiques inter-opérables sur les réseaux SIT, SUB et STAN en cours de déploiement permettra de proposer une gamme de titres dit « mixte » pour un usage sur les réseaux SIT, SUB et STAN, se substituant ainsi à la gamme SIT dont l'usage sera alors limité à un usage intra-PTU et qu'en conséquence la tarification sera reconsidérée.

Par ailleurs, si les deux réseaux offrent des abonnements hebdomadaires et mensuels à tarifs identiques valables sur l'ensemble des deux réseaux, ce tarif ne recouvre pas pour autant la même offre, le service proposé par la CUGN n'intégrant pas l'utilisation du réseau SNCF desservant le bassin de Pompey, mais seulement l'accès aux trains au départ des communes de Ludres, Houdemont, Jarville et Laneuveville à destination de la gare de Nancy et vice-versa. Compte tenu du nombre important d'utilisateurs fréquentant ces deux réseaux, il s'agit d'une source de complexité supplémentaire.

réseau SIT communauté de communes du bassin de Pompey			réseau Stan communauté urbaine du grand Nancy		
Ticket SIT	1 voyage 1 heure en correspondance Sub, Sit, SNCF.	1,55 €	Tiké Pass	1 voyage uniquement pour 1 aller - retour de jour ou de nuit.	1,20 €
Ticket SIT +	réservé aux porteurs cartes « solidarité transport »	0,78 €	Pass 10	utilisation du réseau Stan de façon irrégulière pour 10 voyages.	8,70 €
Access SIT	10 voyages 1 heure en correspondance Sub, Sit, SNCF.	8,70 €	Pass 20	utilisation du réseau Stan 1 aller - retour par jour, 5 fois par semaine, pendant un mois de façon plus ou moins régulière pour 20 voyages	15,00 €
Access SIT +	réservé aux porteurs cartes « solidarité transport »	4,35 €	Pass Stanislas 31 (abonnements mensuels)	utilisation du réseau Stan 1 aller - retour par jour, 5 fois par semaine, pendant un mois	31,00 €
Access SIT tarif réduit	réservé porteurs cartes SNCF, invalidité, famille nombreuse.	7,70 €	Pass Partout moins de 25 ans	réservé moins de 25 ans. Voyages illimités sur le réseau Stan pendant 1 an.	abonnement annuel : 277,00 €
Maxi SIT	nombre voyages illimités pendant 31 jours sur les réseaux SUB, SIT, STAN et SNCF du bassin de Pompey.	33,00 €	Pass Partout plus de 25 ans	voyages illimités sur le réseau Stan pendant 1 an pour les plus de 25 ans	abonnement annuel : 224,00 €
Super Pass 10	10 voyages 75 min. valable sur les réseaux SUB, SIT, STAN et SNCF du bassin de Pompey.	14,00 €	Super Pass 10	10 voyages sur les réseaux Stan, Suburbain sans distinction de zones, et réseau SIT.	14,00 €
Pass Liberté	nombre de voyages illimités pendant 31 jours sur les réseaux SUB, SIT, STAN et SNCF du bassin de Pompey.	60,00 €	Pass Liberté	utilisation des réseaux Stan, Suburbain sans distinction de zones, et réseau SIT pendant 1 mois.	60,00 €

De façon générale, la politique tarifaire de la CCBP reste très contrainte puisqu'elle découle essentiellement d'une démarche d'harmonisation avec les tarifs ou les abonnements pratiqués par les réseaux de la CUGN. L'interopérabilité et l'interdépendance des réseaux de la CUGN et de la CCBP conduit ainsi à un alignement des principaux éléments de la grille tarifaire de la CCBP sur celle de la CUGN, notamment les abonnements mensuels « Pass liberté ».

Le président de la communauté de communes considère néanmoins que la politique tarifaire de la CCBP est à l'origine de la tarification du réseau SUB et que les abonnements mensuels « Pass Liberté » communs aux réseaux du Grand Nancy et la CCBP préfigurent une gamme de titres de transport qui sera plus étoffée à partir de septembre 2008.

6.3.4. La contribution du budget principal au service des transports

Le budget principal de la communauté de communes contribue financièrement à l'équilibre du service des transports. Avant la création, à partir de septembre 2005, d'un budget annexe des transports, les dépenses excédaient les recettes affectées à ce service. Au titre des exercices 2005 et 2006, une subvention d'exploitation a été versée à partir du budget principal au budget annexe équilibré. Elle s'est élevée à 509 508€ puis à 299 964 €, et visait en pratique à combler le déficit constaté à la clôture de l'exercice.

En outre, ce budget annexe n'intègre pas les compensations dues au budget principal au titre des charges qu'il supporte pour la gestion de ce service, en particulier les frais d'administration et la rémunération du chargé de mission « transport » figurant dans l'effectif des agents employés par la communauté de communes. En toute logique, ces charges, même réduites, devraient se répercuter sur le budget annexe.

Le principe d'une participation du budget principal au financement du service des transports a été retenu par le conseil communautaire lors de sa séance du 29 septembre 2005. Au regard des dispositions de l'article L. 2224-2 du code général des collectivités locales, qui définissent strictement les dérogations à l'interdiction de subvention d'un service public à caractère industriel ou commercial et de celles de l'article 7-3 de la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982²⁵ qui autorisent une contribution des collectivités publiques au financement du service des transports, la motivation de cette décision est insuffisante et génératrice de risques juridiques pour la CCBP.

En effet, si les dispositions du code général des collectivités locales énoncent les circonstances pouvant motiver la contribution budgétaire de la collectivité (contraintes particulières de fonctionnement imposées par la collectivité, nécessité de la réalisation d'investissements ne pouvant, en raison de leur importance et eu égard au nombre d'usagers, être financés sans une augmentation excessive des tarifs, sortie d'une période de blocage des prix), l'instruction réglementaire M 43 précise qu'indépendamment des circonstances sur lesquelles s'appuie l'assemblée délibérante, il lui appartient, sous peine de nullité, de motiver et de justifier la prise en charge qu'elle envisage, notamment en fixant les règles de calcul et les modalités de versement ainsi que le ou les exercices concernés. Cette contribution ne peut pas donc consister simplement à résorber le déficit d'exploitation constaté à la clôture de l'exercice.

Pour l'avenir et notamment en prévision des conséquences budgétaires du programme d'investissement en autocars sur ce budget annexe, il conviendrait que les modalités de financement du service des transports par le budget principal soient précisées par le conseil communautaire conformément à la réglementation.

²⁵ « Le financement des services de transport public régulier de personnes défini par l'autorité organisatrice est assuré par les usagers, le cas échéant par les collectivités publiques et, en vertu de dispositions législatives particulières, les autres bénéficiaires publics ou privés qui, sans être usagers des services, en retirent un avantage direct ou indirect ».

6.4. L'exploitation du service des transports

Le service de transport public urbain a été assuré dans le cadre d'une délégation de service public de 1999 à 2004 attribuée à la CGFTE. Le contrat initial, complété par cinq avenants a pris fin le 31 août 2004 à la demande expresse du délégataire. Dans les faits, cette délégation s'est poursuivie un an de plus, jusqu'au 31 août 2005, pour permettre à la CCBP d'assurer la continuité du service en raison de l'infructuosité du résultat d'un premier appel d'offres.

6.4.1. La situation du service à la fin de la DSP

Il ressort du rapport du délégataire pour 2004 que les dessertes s'effectuaient à partir des sept lignes existantes, sur dix des douze communes de la CCBP (Lay Saint Christophe et Montenois adhérentes à compter du 1^{er} janvier 2003 n'étant pas comprises dans le réseau SIT à cette période), l'effectif employé par le délégataire s'élevait à cette période à vingt-et-une personnes, dont dix-sept conducteurs.

Après un exercice 2003 marqué par des problèmes techniques divers (dysfonctionnement de la billettique, problème de correspondance entre le réseau SIT et la ligne suburbaine 10, ...), le délégataire notait des résultats beaucoup plus favorables, avec notamment des validations en hausse de 3,5 % de 2002 à 2004²⁶ (l'augmentation de 11,3 % entre 2003 et 2004 étant peu représentative du fait des problèmes signalés en 2003). En tout état de cause, le délégataire ne signalait aucune difficulté particulière et dégageait, sur la base de son compte d'exploitation analytique, un résultat positif de 46 000 €

A l'expiration de la délégation de service public, la collectivité a choisi de devenir propriétaire de son parc de véhicules pour répondre à ses choix en matière de politique des transports (modernité du parc) environnementale (niveau de propreté des véhicules) et de développement durable (multimodalité bus-vélo) et aux obligations nouvelles résultant de la loi du 11 février 2005 sur l'égalité des chances, concernant les personnes à mobilité réduite.

6.4.2. Une premier appel d'offres infructueux

En réponse à la consultation engagée après accord du conseil communautaire le 4 mars 2004 et le 24 juin 2006 et dans le cadre des articles 82 et 84 du code des marchés publics, une seule offre présentée par la CGFTE parvenait à la CCBP. Selon cette offre, supérieure en coût global de 500 000 € par an aux estimations retenues par la CCBP, le prix au kilomètre sur les lignes régulières s'établissait à 6,57 €HT hors transport à la demande et investissements. Bien qu'après négociation, la CGFTE avait ramené sa proposition à 4,34 €HT par kilomètre (hors TAD et investissements), le président de la CCBP déclarait en octobre 2004 le marché sans suite.

²⁶ Validations enregistrées : 249 603 en 2002, 232 124 en 2003, 258 446 en 2004

Rétrospectivement, il apparaît que le prix proposé avant négociation (6,57 €HT) était plus de deux fois supérieur au prix retenu après négociation dans le cadre de la seconde consultation (2,73 €HT), ce qui représentait potentiellement un surcoût considérable pour la communauté de communes.

Dans cette affaire, il convient de noter le niveau de préparation de la CCBP qui, pour l'évaluation préalable des besoins de ce marché (organisation des lignes, service à la demande...) et l'assistance à la négociation, était assistée par un cabinet d'étude. En revanche et malgré les annonces publiées par la collectivité (JOCE et revue « Transport Public »), force est de constater que l'absence d'offres alternatives n'a pas permis la concurrence de s'exercer convenablement.

6.4.3. Les résultats de la seconde consultation

La CCBP étant de nouveau assistée d'un bureau d'études pour l'analyse des offres et la phase de négociation, une seconde consultation était lancée en décembre 2004 selon le calendrier suivant :

- envoi à la publication : le 17 décembre 2004 (JOCE, revue Transport Public) ;
- date limite de réception des candidatures : 28 janvier 2005 ;
- date d'envoi du DCE : 11 février 2005 ;
- date limite de réception des offres : 15 avril 2005 ;
- délai de validité des offres : 180 jours.

Par rapport aux quatre candidats admis par la commission d'appel d'offres à présenter une offre, trois offres étaient finalement enregistrées, celle des Courriers mosellans (filiale de Kéolis), celle de la CGFTE (filiale de Véolia) et celle de la SDT (filiale de Transdev). La société CarPostal (unité de transport de voyageurs de la Poste Suisse) candidate, n'ayant pas déposé d'offre.

Les offres de base des candidats s'établissaient comme suit :

	Courriers Mosellans	CGFTE	SDT
coût/kilomètre lignes régulières	2,73 €	2,82 €	2,75 €
coût/kilomètre transport à la demande	4,32 €	1,60 €	6,40 €

Si les offres pour les lignes régulières pouvaient sembler proches (9 centimes d'euro entre le plus et le moins disant), l'écart est beaucoup plus significatif sur la base du kilométrage prévisionnel (369 000 kms, soit un supplément de coût de 332 000 € environ pour 2006). En outre, l'offre de la CGFTE intégrait dans sa prévision de masse salariale 1,5 agent de moins que celles de ses concurrents.

Parallèlement, l'offre de prix pour le transport à la demande s'établissait avec des écarts très importants (du simple au quadruple), ces écarts ayant peu évolué après la phase de négociation²⁷.

²⁷ La SDT acceptant de ramener son prix de 6,40 € à 5,41 €

Après examen technique des offres et classement selon les critères retenue par la CCBP dans le cadre du règlement de consultation (valeur technique 60% et prix des prestation 40%), le choix de la commission d'appel d'offres s'est porté vers les Courriers Mosellans pour un montant total de 5,417 M€HT (locations de véhicules comprises) pour la période allant du 1^{er} septembre 2005 au 31 décembre 2008.

Globalement, la valeur technique de cette offre semble avoir constitué le critère déterminant pour la départager avec celle de la CGFTE. Il convient à cet égard de noter que les Courriers-Mosellans proposaient l'implantation sur le territoire de la CCBP de leurs installations technique, cette implantation générant une taxe professionnelle estimée à 100 000€

notation sur 5 points	Les Courriers Mosellans	CGFTE-Véolia	SDT-Transdev
note technique (60 %)			
l'offre de transport	4	4	3
le TAD.	4	4	3
l'option 1	4	4	4
la gestion du personnel	4	4	3
information et promotion	4	3.5	4
qualité de service	3	4	3
sécurité réseau	4	3	4
dépôt et entretien	4	3	2
total	31	29,5	26
note sur le prix des prestations (40 %)			
coût	3	4	2
formule d'indexation	3	3	2
total	6	7	4
note globale	21	20.5	17.2

De l'examen du dossier de classement des offres, parmi les éléments techniques pris en compte, la sécurité du réseau, la localisation du dépôt et les conditions d'entretien paraissent avoir été déterminants. Néanmoins, les éléments communiqués par les candidats à l'appréciation de la commission d'appel d'offres sont peu développés et consistent essentiellement à l'affichage d'intention. Au plan de la sécurité juridique du contrat, ces critères de choix sont fragiles.

S'agissant de l'appréciation des offres de transport à la demande, les Courriers-Mosellans proposaient un délai de réservation d'au minimum trente minutes avant réalisation de la prestation, la CGFTE ayant pour sa part proposé un délai compris entre trente et soixante minutes. Pour ces deux offres, le délai proposé étaient très ambitieux compte tenu du périmètre couvert, de l'éloignement relatif de certaines communes rurales et des conditions de circulation dans les secteurs urbanisés.

Selon les informations recueillies dans le cadre du contrôle²⁸ auprès du réseau SIT, le délai d'attente après réservation, indiqué pour un transport entre Liverdun et Frouard, était de deux heures. L'écart entre les propositions remises par les Courriers Mosellans et la CGFTE et la réalité du service assuré apparaît dès lors important, d'autant que sur cette prestation le tarif proposé par les Courriers Mosellans était largement supérieur à celui de la CGFTE. En tout état de cause, l'analyse technique des propositions remises par ces deux candidats n'a pas été suffisamment approfondie et pouvait difficilement justifier la note de 4 attribuée à ce titre.

Au-delà des risques juridiques que peuvent générer pour la collectivité la prise en compte de critères techniquement fragiles, il convient pour la CCBP de veiller au respect par le titulaire du marché des services sur lesquels il s'est contractuellement engagé.

Pour le président de la communauté de communes, le rapport confidentiel d'analyse des offres communiqué aux membres de la commission d'appel d'offres (CAO) détaillait l'offre de chaque candidat en fonction des éléments du mémoire technique demandés à l'article 5 du règlement de consultation. Par conséquent, l'analyse soumise à l'appréciation de la CAO lui permettait de disposer d'éléments suffisamment précis pour procéder à l'attribution du marché, conformément aux critères énoncés dans le règlement de consultation et aux dispositions du code des marchés publics.

6.5. L'évolution des ressources et des charges du service des transports

Le tableau ci-après retrace l'évolution des montant des dépenses et des recettes du service « transports » de 2004 à 2006. En 2004, les dépenses relatives au service des transports étaient, selon la CCBP, imputées en totalité au compte 6247. En fait, la charge de ce service est légèrement sous-estimée car ce calcul n'intègre pas différentes dépenses de personnel et de fonctionnement courant s'y rattachant. Il convient dès lors de procéder à une consolidation de ces dépenses avec celles déjà recensées.

	comptes	2004	2005 budget général	2005 budget annexe	2005	2006
dépenses						
dépenses transport		2 862 762 €	1 754 662 €	1 472 757 €	3 227 419 €	3 217 131 €
dépenses de personnel service transport	1 chargé de mission	37 220 €	24 813 €	12 407 €	37220	37 220 €
dépenses de personnel rattachable au service transport	direction et finances	18 610 €	12 407 €	6 204 €	18 610 €	18 610 €
frais administratifs	fournitures administratives	1 500 €	1 000 €	500 €	1 500 €	1 500 €
dépenses consolidées		2 920 092 €	1 792 882 €	1 491 868 €	3 284 749 €	3 274 461 €
recettes						
versement transport	734	1 025 638 €	785 287 €	430 175 €	1 215 462 €	1 120 001 €
recettes tickets	758	498 255 €	534 970 €	42 003 €	576 973 €	678 848 €
subvention CG	7473	1 070 649 €	658 169 €	441 025 €	1 099 194 €	1 165 699 €

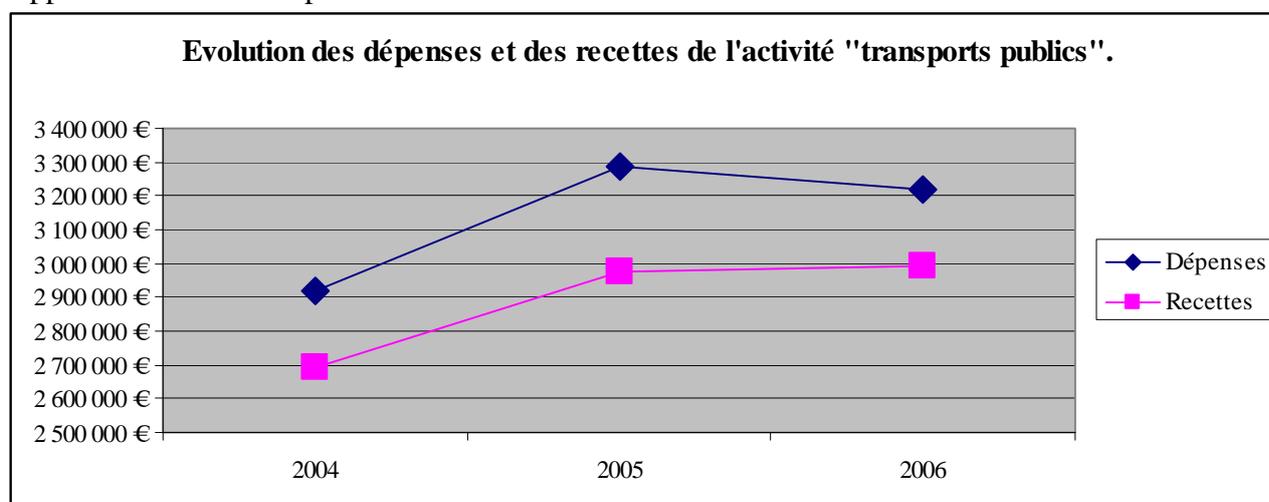
²⁸ le 10 octobre 2007

subvention CUGN	7475	99 711 €	31 046 €	50 543 €	81 589 €	27 507 €
produits exceptionnels	77	0 €	0 €	0 €	0 €	2 486 €
total recettes		2 694 253 €	2 009 472 €	963 746 €	2 973 218 €	2 994 541 €
écart brut recettes - dépenses		-168 509 €	254 810 €	-509 011 €	-254 201 €	- 222 590 €
écart après consolidation		-225 839 €	216 591 €	-528 122 €	-311 531 €	-279 920 €

Par ailleurs, la période considérée est marquée par le changement du mode de gestion du service : dans le cadre d'une délégation de service public jusqu'au 31 août 2005 et par la suite dans le cadre d'un marché public. En outre, le service des transports a été géré en 2005 sur deux supports budgétaires : le budget principal puis un budget annexe dédié à ce service à compter du 1^{er} septembre. Dans ces conditions, les évolutions brutes doivent être analysées en tenant compte de ces évolutions structurelles importantes.

Il ressort principalement de ces données que les produits totaux sont inférieurs d'environ 10 % au coût global de ce service. Les recettes commerciales perçues auprès des usagers, qui connaissent de 2005 à 2006 une augmentation soutenue (+17 %), continuent cependant de ne représenter qu'un peu plus de 20 % du total de ces produits.

Même si cette tendance favorable se poursuivait à partir de 2007, l'équilibre budgétaire du service ne serait pas atteint vraisemblablement avant 2010 ou 2011, de surcroît, en faisant l'hypothèse que les frais d'amortissement et les charges financières liées à l'achat en 2008 des autocars seront neutres budgétairement en comparaison des frais de location supportés actuellement par la CCBP.



Il apparaît donc prioritaire que la CCBP précise au cours des prochains mois sa stratégie à l'égard d'un service qui reste, à l'heure actuelle, structurellement déficitaire. Elle ne peut en tout état de cause se résumer au versement d'une subvention d'équilibre calculée en fonction des résultats comptables du budget annexe des transports.

Elle doit s'appuyer en revanche sur une analyse des coûts de fonctionnement des différents services (lignes régulières, transports scolaires, transport à la demande) qui ne sont actuellement pas bien cernés, de manière à déterminer clairement les coûts mis à la charge de l'utilisateur ou du contribuable, en tenant compte par ailleurs des faibles marges de manœuvre dont elle dispose sur le plan tarifaire, en particulier sur le prix de l'abonnement mensuel qui est de facto conditionné par la politique tarifaire de la CUGN.

Il appartiendra également à la CCBP de vérifier la pertinence et la cohérence de l'organisation de son service de transports avec celle des autres autorités organisatrices de l'agglomération nancéenne, en fonction des évolutions du réseau des transports suburbains qui pourront être retenues au cours des prochaines années.

7. LES DÉPENSES INFORMATIQUES.

7.1. Les constats généraux.

La prise en charge de nouvelles compétences soumet la CCBP à différentes contraintes de gestion, en particulier l'adaptation et l'évolution des outils et des applicatifs informatiques.

En premier lieu, l'augmentation des effectifs employés par la communauté de communes engendre une croissance équivalente tant des équipements de base (postes de travail, licences de logiciels bureautique, consommables, que des besoins issus de la gestion des nouvelles compétences (gestion informatisée de la compétence petite enfance, gestion de la voirie avec les communes membres ...). En 2006, la collectivité a consacré 156 609 € à l'équipement et au fonctionnement de ses installations et de ses applicatifs informatiques.

Sur la base des réponses fournies par la collectivité dans le cadre du contrôle, l'année 2003 constitue le départ d'une réflexion globale sur l'état et le développement de l'informatique et la définition d'une politique d'ensemble au niveau de la communauté de communes, la période 2004-2005, marquée par le recrutement d'un ingénieur et la création d'un service informatique, constituant le véritable démarrage de la politique informatique de la CCBP.

La collectivité a fourni en réponse au questionnaire des éléments précis et chiffrés qui démontrent une prise en compte et une visibilité des enjeux à court terme. Cette démarche mériterait, néanmoins, d'être complétée par un volet prospectif qui permettrait d'appréhender les investissements nécessaires au maintien à niveau des infrastructures et au renouvellement des matériels existants, et dans la mesure du possible intégrer les facteurs de productivité et d'économie pouvant être générés par ces équipements (téléphonie par Internet, par exemple).

Le président de la communauté de communes précise à cet égard que la montée en charge des systèmes informatiques de la CCBP initiée en 2004 et poursuivie au cours des années suivantes a permis de répondre au développement de la structure (nouvelles compétences, augmentation des effectifs des services) et que les coûts de maintenance ou de mise à niveau du parc matériel et logiciel ont été planifiés sur 5 ans (2007-2011).

7.2. Les dépenses liées au fonctionnement des services administratifs.

La collectivité fournit des postes de travail modernes aux agents pour un travail en réseau avec un accès Internet et messagerie avec ouverture d'un compte personnel.

L'investissement en postes de travail, important en 2004, reste soutenu en 2005 et 2006 avec un effort notable pour l'équipement en logiciels et un effort pour faciliter l'utilisation par les agents par recours à des abonnements à des services d'aide téléphoniques.

	2003	2004	2005	2006
achat, location et crédit bail de matériel maintenance	0 €	44 736 €	10 343 €	18 650 €
licences, logiciels, hot line	7565 €	10 523 €	60 149 €	45 576 €
serveurs (achat et maintenance)	0	11 116 €	2 265 €	15 684 €

Le budget de la formation des utilisateurs est conséquent par rapport aux effectifs, ce qui laisse augurer une maîtrise satisfaisante des outils informatiques nouveaux mais également de la bureautique traditionnelle.

	2003	2004	2005	2006
formation des utilisateurs	4 727 €	0 €	10 343 €	18 650 €

Les dépenses liées aux consommables, qui n'ont pu être identifiées a posteriori pour 2003 et 2004, ne sont suivies que depuis 2005, depuis la mise en place d'un service informatique. L'augmentation constatée de 2005 à 2006 reflète la croissance des effectifs sur cette période. En tout état de cause, l'évolution de ces dépenses, qui représentent une partie importante du coût d'usage de ces équipements, doit faire l'objet d'une attention particulière.

	2003	2004	2005	2006
consommables	0 €	0 €	3 753 €	6 170 €

Les dépenses liées aux aménagements des réseaux traduisent la mise en place du réseau privé avec les communes membres et la mise en place d'un réseau sécurisé au sein de la CCBP. Il s'agit d'évolutions importantes destinées à développer, tout en les sécurisant, les échanges fonctionnels entre la CCBP et les communes membres.

	2003	2004	2005	2006
réseaux et fournisseurs d'accès.	0 €	2 138 €	9 247 €	9 744 €

Les dépenses de personnel augmentent très fortement de 2003 à 2006, bien que l'absence de dépenses recensées pour 2003 et 2004 doive être relativisée, parce que même en l'absence de service informatique identifié en tant que tel, la collectivité a sans doute mobilisé des moyens humains internes pour les dépannages simples.

	2003	2004	2005	2006
charge de personnel.	0 €	0 €	38 521 €	45 085 €

7.3. Les dépenses liées à la gestion du site internet.

Selon les éléments de réponse communiqués par le président, la CCBP a choisi de mettre en place son propre site Internet ; le service communication, la Direction Générale et les élus communautaires ayant porté ce projet réalisé après consultation, par un prestataire extérieur (création, hébergement et actualisation du site). Une plateforme de mise en ligne des avis de publication des marchés mutualisée avec les communes a été intégrée au site dès 2004, chaque commune disposant dès lors d'un espace numérique dédié pour ses procédures de marché.

Le coût d'hébergement mensuel est calculé en fonction de la taille des fichiers stockés (facturation au Méga consommé). Le volume est lié à la mise en ligne des marchés publics (procédures adaptées et marchés formalisés), des brochures d'informations (guide du tri, règlement OM, plaquette petite enfance...). L'actualisation du contenu du site est assurée par le prestataire ; les demandes internes et externes étant regroupées pour une mise à jour majeure de contenu et une optimisation des coûts :

	2003	2004	2005	2006
Coût d'hébergement	1 500 €	2 200 €	3 000 €	3 600 €
Coût d'actualisation	2 500 €	3 800 €	3 000 €	0 €

Le président précise enfin qu'une réflexion est actuellement engagée au sein de la CCBP sur un espace numérique partagé avec les communes et une dématérialisation des services proposés aux habitants. La chambre note à cet égard qu'il conviendra, le cas échéant, d'adapter en conséquence les statuts de la communauté de communes.

Telles sont les observations que la chambre régionale des comptes a souhaité formuler sur la gestion de la communauté de communes du Bassin de Pompey.

ANNEXE**Compétences de la Communauté de communes du Bassin de Pompey****1) AMENAGEMENT DE L'ESPACE**

La structure intercommunale est chargée de participer à l'élaboration, au suivi et l'approbation d'un Schéma de Cohérence Territorial et des schémas de secteur et d'adhérer, le cas échéant, à un Syndicat Mixte créé à cet effet.

La structure intercommunale participe aux instances de Pays du Val de Lorraine et contribue à l'élaboration du Contrat de Pays, à son suivi et à sa mise en œuvre auprès des communes membres de l'EPCI.

Par ailleurs, l'EPCI assure :

- la réalisation d'études pré-opérationnelles relatives aux projets intercommunaux ou d'intérêt communal. Ils concernent :
 - . le traitement des axes majeurs, c'est-à-dire l'ensemble des liaisons entre les communes du bassin ; voiries communales d'intérêt communautaire, voiries départementales faisant l'objet d'une convention de gestion avec le Conseil Général,
 - . l'aménagement des cours d'eau et leurs abords,
 - . les aménagements d'espaces de loisirs et de tourisme de proximité, de cheminement piéton et pistes cyclables.
- la création, l'aménagement et la gestion de pistes cyclables et de cheminements piétons et équestres s'inscrivant dans un schéma de déplacement à l'échelle du bassin destiné au développement des modes alternatifs de transports en milieu urbain et à la valorisation du patrimoine historique et naturel afin de promouvoir les activités de loisirs et le tourisme.
- la création, la réalisation et la gestion des Zones d'Aménagement Concerté d'intérêt communautaire, c'est-à-dire assurant la reconversion ou la résorption d'une friche industrielle ou urbaine et permettant l'accueil d'activités économiques dans les secteurs industriels, tertiaire ou artisanal.

2) ACTIONS DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE**a) L'aménagement, le développement, la gestion et l'entretien des zones industrielles et commerciales.**

La structure intercommunale sera compétente sur :

- le site de la plate forme multimodale de transport sur le territoire des communes de Bouxières-aux-Dames, Champigneulle et Frouard,

- la zone d'activité de Custines/Frouard/Pompey composée des sites : la Nouvelle, Eiffel, Ban la Dame, Pompey-Industries, Pré à Varois et ZAC du Barrage pour assurer les missions suivantes :
 - . participer à l'aménagement, la promotion et l'organisation de la gestion sur l'ensemble de ces zones d'activités,
 - . l'entretien des espaces verts, des voiries, des ouvrages d'art et des éventuels équipements publics : restaurant d'entreprises, services communs...
- la zone commerciale du Saule Gaillard,
- et les zones d'activités existantes sur les communes membres pour assurer les missions ci avant décrites.

b) La création, l'aménagement et la gestion de zones d'activités intercommunales

Sont d'intérêt communautaire les zones, destinées à accueillir des activités complémentaires à celles du fond de vallée.

c) L'accompagnement à la création d'entreprises

L'E.P.C.I. peut assurer, sur le territoire de ses communes membres, des actions en faveur de la création d'entreprises par :

- l'acquisition, la construction, la gestion et l'entretien de bâtiments industriels ou tertiaires et d'équipements collectifs destinés à l'accueil des entreprises (pépinières d'entreprises, hôtels d'industrie,...) ;
- l'accompagnement des dispositifs locaux en faveur de la création d'entreprises (plateforme d'initiative locale).

e) La dynamisation des commerces

L'EPCI peut dans le cadre d'opérations collectives participer à la redynamisation des commerces en centre ville, encourager le maintien et l'installation d'activités commerciales sur l'ensemble du territoire.

3) ACTIONS RELATIVES A LA PROTECTION ET LA MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT

a) Elimination et valorisation des déchets ménagers et assimilés

b) Encourager le développement des énergies renouvelables

L'EPCI s'engage en faveur du développement durable à travers l'étude, la mise en œuvre et le soutien de nouvelles filières de traitement et de valorisation des énergies renouvelables.

c) Préserver la qualité de l'air

La structure intercommunale est chargée conformément au Plan de Déplacement Urbain de veiller à la surveillance de la qualité de l'air et participe ainsi à tout organisme et instance contribuant à atteindre cet objectif.

Elle aide à l'évaluation et au recensement des sources polluantes par des campagnes de prélèvement.

4) ACTIONS RELATIVES A LA POLITIQUE DU LOGEMENT ET DU CADRE DE VIE

L'EPCI contribue à améliorer les conditions de logement, de vie et d'accueil des populations.

A cet effet, il est chargé de :

- Définir un programme local de l'habitat, et d'assurer son suivi opérationnel.
- Mettre en place avec les communes des actions complémentaires en faveur de la réhabilitation des logements et du cadre de vie, telle qu'une campagne intercommunale de ravalement des façades, des OPAH, ou de tout programme d'intérêt général.
- Favoriser et accompagner les actions communales en faveur du logement social et du logement des personnes défavorisées par des opérations d'intérêt communautaire :
 - . Constitution de réserves foncières dans le cadre de l'application de l'article 55 de la loi SRU et des orientations du PLH.
 - . Création d'outils de gestion et participation à des instances de coordination de la politique de l'habitat.
 - . Création, aménagement, gestion et entretien d'aire(s) de stationnement des gens du voyage.

5) ELECTRIFICATION

L'établissement public exerce, aux lieu et place de chaque commune, le pouvoir concédant que les lois et règlements confèrent aux collectivités locales en matière de distribution publique d'énergie, à l'exception de ses prérogatives en matière de maîtrise d'ouvrage de travaux de premier établissement, de renforcement, d'amélioration et de perfectionnement des ouvrages de distribution d'énergie électrique.

6) TRANSPORTS DES PERSONNES

L'établissement public assure la gestion globale et la cohérence du réseau de transports des personnes sur l'ensemble du territoire de l'EPCI et, en coopération avec les autres autorités de transport urbain ou interurbain.

Il prend en charge les missions déléguées par convention de chaque autorité organisatrice des transports, à savoir :

- la mise en place, l'exploitation, l'équipement et le service des nouvelles lignes,
- leur coordination les lignes de transports suburbains et les transports SNCF.

L'EPCI favorise l'inter modalité dans les transports en commun et le développement des modes alternatifs de déplacements doux, à travers l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU). Il participe aux aménagements et équipements qui y contribuent.

7) VOIRIE D'INTERET COMMUNAUTAIRE

L'Etablissement public assure, par programmation :

- L'aménagement et l'entretien des voiries communales, telles que figurant sur le schéma annexé aux présents statuts, ainsi que de leurs dépendances, à l'exclusion de l'éclairage public et des arbres. L'entretien des voies d'intérêt communautaire et de leurs dépendances ne comprend pas le nettoyage, le balayage et le déneigement.
- L'aménagement et l'entretien des voiries départementales et de leurs dépendances qui situées dans les zones urbaines, telles que figurant sur le schéma annexé aux présents statuts, et dont la gestion a été confiée par le Conseil Général aux communes membres. Sont exclus des dépendances l'éclairage public et les arbres. L'entretien des voiries départementales ne comprend pas le nettoyage, le balayage et le déneigement.
- Pour les voiries nouvelles, la création, l'aménagement et l'entretien des voies communales ouvertes à la circulation et destinées à desservir de nouveaux espaces d'habitation ou économiques, sous réserve de répondre aux caractéristiques techniques du règlement sur les voiries communautaires et faire l'objet d'un accord formel du Conseil de Communauté.
- La création, l'aménagement et la gestion des voiries internes aux zones d'activité et leurs dépendances y compris l'éclairage public, le balayage, le déneigement et le nettoyage.
- La signalisation horizontale et verticale en agglomération destinée à renforcer la sécurité des usagers.

8) ACTION SOCIALE D'INTERET COMMUNAUTAIRE

a) Actions concernant les modes de gardes de la petite enfance

- La structure intercommunale assure la coordination et la mise en œuvre d'une politique d'action sociale, globale et concertée, en faveur des enfants de moins de 6 ans.
- Elle est compétente pour la création et la gestion des services et équipements collectifs destinés à l'accueil permanent des enfants de moins de 3 ans et temporaire des enfants de moins de 6 ans, qu'il soit régulier ou occasionnel.
- Elle assure la reprise des équipements communaux et les charges de fonctionnement répondant aux objectifs décrits ci-dessus.
- Elle contribue à l'encouragement des initiatives des communes et associations en faveur des modes de garde individuels, itinérants ou périscolaires.

b) Emploi et développement social

Dans ce domaine, l'EPCI a en charge :

- l'animation du diagnostic social sur le territoire communautaire,
- l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation d'une politique communautaire d'insertion sociale et professionnelle dans toutes les générations et de toutes les catégories de population du Bassin de Pompey, en complément des interventions communales d'actions sociales et articulées aux interventions publiques en matière d'emploi et d'insertion,
- le financement des structures concourant à cette politique communautaire,
- les opérations immobilières de type construction, conventions de mandat, bail à construction, etc... nécessaires aux structures intervenant dans ce domaine,
- l'animation des ateliers d'alphabétisation et d'illettrisme sur les communes de l'EPCI.

L'EPCI peut également participer à la création et à la gestion de toute structure regroupant les intervenants de l'insertion et l'emploi, les acteurs socio-économiques et institutionnels pour rapprocher l'offre et la demande d'emploi à l'échelle locale.

9) PREVENTION DE LA DELINQUANCE

L'EPCI est chargé de :

- la définition d'une politique intercommunale de prévention de la délinquance et de sécurité d'intérêt communautaire, en relation avec les communes, dans le cadre notamment des dispositifs actuels
- la mise en œuvre, la gestion et le financement d'outils et de moyens s'inscrivant dans la démarche de prévention de la délinquance et de sécurité dans la mesure où ils intéressent plusieurs communes du bassin.

10) AUTRES COMPETENCES FACULTATIVES

L'Etablissement public participe au financement du Théâtre Gérard Philippe de Frouard dans le cadre du label "scènes conventionnées".

Il met en place un fonds intercommunal notamment en faveur de la lecture publique et participe à ce titre au festival du Conte et de l'oralité piloté par le Conseil de Pays du Val de Lorraine.

Il favorise la mise en réseau des écoles de musique en lien notamment avec la démarche de l'ADDAM 54.

(actualisé le 17/08/2006)