

Conseil Municipal
OLORON-SAINTE-MARIE

Séance du 29 avril 2015

Liste des présents

MAIRE :

Hervé LUCBEREILH

ADJOINTS :

M. Daniel LACRAMPE

M. Maylis DEL PIANTA

M. Pierre SERENA

M. Jean-Jacques DALL'ACQUA

Mme Denise MICHAUT

M. Clément SERVAT

CONSEILLERS MUNICIPAUX :

Mme Henriette BONNET

M. Didier CASTERES

Mme Araceli ETCHENIQUE

M. André LABARTHE

Mme Valérie SARTOLOU

M. Michel ADAM

Mme Leïla LE MOIGNIC-GOUSSIES

Mme Patricia PROHASKA

M. André VIGNOT

Mme Carine NAVARRO

M. David CORBIN

Mme Ing-On TORCAL

M. Bernard UTHURRY

Mme Marie-Lyse GASTON

Mme Aurélie GIRAUDON

M. Robert BAREILLE

M. Jean-Pierre ARANJO

Mme Véronique PEBEYRE

M. Gérard ROSENTHAL	donne pouvoir à M. Clément SERVAT
Mme Dominique FOIX	donne pouvoir à Mme Denise MICHAUT
Mme Rosine CARDON	donne pouvoir à Mme Maylis DEL PIANTA
Mme Maïté POTIN	donne pouvoir à M. Daniel LACRAMPE
M. Jacques NAYA	donne pouvoir à Mme Leïla LE MOIGNIC-GOUSSIES
M. Francis MARQUES	donne pouvoir à Mme Carine NAVARRO
M. Jean-Etienne GAILLAT	donne pouvoir à M. Bernard UTHURRY
Mme Anne BARBET	donne pouvoir à Mme Marie-Lyse GASTON

DEBUT SANS ENREGISTREMENT

1. MISE EN PLACE DU VERSEMENT TRANSPORT

M. DALL'ACQUA.- Par délibération du Conseil municipal du 31 juillet 2014, votre Assemblée a approuvé la création d'un périmètre de transport urbain.

Afin d'instaurer le versement transport, le Conseil Municipal doit délibérer avant le 1^{er} mai 2015 pour une entrée en vigueur effective au 1^{er} juillet 2015.

Considérant que la Commune d'Oloron Sainte-Marie est l'autorité organisatrice de transport, Monsieur le Maire propose au Conseil Municipal d'instituer le Versement Transport sur le Périmètre de Transport Urbain de la Commune.

Ce PTU a été institué par arrêté préfectoral du 1^{er} avril 2015, ses limites sont celles de la Commune.

Le Versement Transport est destiné au financement de la politique communale de transports en commun.

Il est rappelé que le service de transports publics d'Oloron Sainte-Marie (LA NAVETTE) est confié par prestation de service par la commune à une société privée, les Transporteurs du Piémont Oloronais.

Pour mémoire, ce service représente un coût pour la collectivité de 90 000 € que l'on retrouve au Budget Primitif 2015.

Il est rappelé aussi que la Ville intervient dans le financement des transports scolaires à hauteur de 8 000 €, des transports périscolaires à hauteur de 3 500 € et des transports pour les sorties des aînés à hauteur de 1 800 €.

Les organismes de recouvrement sont les URSSAF, l'ACOSS, la Caisse Nationale du réseau des URSSAF est chargée du reversement à la Commune.

Le produit du versement est affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement, des transports publics urbains et des autres services de transports publics qui, sans être effectués entièrement à l'intérieur du Périmètre des Transports Urbains, concourent à la desserte de l'agglomération dans le cadre d'un contrat passé avec l'autorité responsable de l'organisation de transports urbains. Le versement est également affecté au financement des opérations visant à améliorer l'intermodalité transports en commun-vélo.

Le développement d'une vraie politique de transports permettrait donc de procéder à des investissements : abris-voyageurs, développement d'un parc de vélos électriques, modernisation des systèmes d'information aux voyageurs, etc.

Je passe sur les articles.

Le taux du Versement Transport est fixé par délibération du Conseil Municipal et est mis en œuvre dans le cadre légal posé par les articles L2333-64 à L2333-75 du Code Général des Collectivités Territoriales, lorsque la population de la commune est comprise entre 10 000 et 100 000 habitants, comme c'est le cas pour Oloron Sainte-Marie.

Le taux fixé à Oloron Sainte-Marie pourrait être de 0,55 %.

À titre informatif, les taux en usage à Pau et Bayonne sont de 1,8 %.

Votre Assemblée est invitée à :

- **APPROUVER** le présent rapport.
- **INSTITUER** le Versement Transport sur le périmètre de transport urbain de la Commune,
- **FIXER** le taux du Versement Transport à 0,55 % sur ce PTU,
- **AUTORISER** Monsieur le Maire à entreprendre toutes les démarches nécessaires.

M. UTHURRY.- Un petit mot pour dire qu'effectivement je tenais à signaler - et Monsieur DALL'ACQUA vient de le dire (je relis la délibération) - que les taux en usage à Pau et à Bayonne sont de 1,8 % alors qu'à Oloron Sainte-Marie, ils pourraient être de 0,55 %. Ce sont tout simplement les taux maximums qui sont fixés par la loi, 0,55 % pour les communes de 10 000 habitants, entre 10 000 et 20 000 habitants et 1,75 % pour les communes ou les entités plutôt de plus de 100 000 habitants, à la condition qu'elles puissent faire la preuve d'investissements massifs, comme c'est le cas à Pau avec le Transport en Site Propre ou à Bayonne du reste, ce qui fait que Pau, Bayonne, les agglomérations et la Ville d'Oloron prélèvent au maximum ce que la loi leur permet de prélever. Une comparaison entre Pau et Bayonne et la Ville d'Oloron Sainte-Marie qui aurait décidé de fixer à 0,55 %, c'est-à-dire moins que Pau, n'est pas possible. C'est effectivement ce que la loi permet et oblige.

Cela dit, cette délibération est portée *a priori* par une préoccupation majeure, celle de l'organisation des déplacements pour nos concitoyens et l'exigence également de rationaliser ces déplacements pour éloigner et, si possible, réduire les effets de la transition climatique, du réchauffement climatique pour préserver notre environnement et plus prosaïquement, pour faire en sorte que le budget de la mobilité d'un ménage ne dépasse pas, comme c'est fréquemment le cas, celui de l'éducation et celui de l'alimentation. L'usage des transports collectifs, le succès des transports qu'on appelle doux, les vélos, les trains, les véhicules partagés, etc. deviennent d'ailleurs un réflexe dès lors que, d'une part la circulation et le stationnement sont problématiques à l'intérieur d'une Ville, c'est même souvent, (et c'est le cas à Bordeaux) une volonté de contraindre la circulation dans une Ville pour favoriser les déplacements collectifs et c'est aussi sans doute la volonté d'afficher un meilleur bilan carbone qui pénètre les consciences notamment chez les jeunes.

Et les politiques d'aménagement urbain prennent d'ailleurs ces données en compte en choisissant, même si c'est difficile et long, de requalifier plutôt le centre-ville, le centre bourg, plutôt que d'étaler sans fin l'habitat pour économiser d'une part les terres agricoles, mais aussi pour réduire les dépenses des ménages et des collectivités en termes de déplacements.

Et j'en viens au sujet : la création du dispositif tel que les navettes urbaines, le transport à la demande (TAD) et autres alternatives voitures répondent à ces préoccupations. Ce fut le cas à Oloron Sainte-Marie il y a quelques années avec la mise en place expérimentale de la navette dont l'évolution est sans arrêt nécessaire pour répondre aux attentes de la population.

Le Préfet vient donc de constater ici à Oloron Sainte-Marie la création d'un périmètre de transport urbain (PTU) correspondant au strict périmètre d'Oloron Sainte-Marie et donc, a déclaré notre Commune compétente pour l'organisation des transports publics dans ce périmètre, ouvrant ainsi la possibilité d'instaurer une taxe, un impôt que paieront toutes les structures privées ou publiques, qui emploient 9 salariés et plus. Il faut savoir que cette taxe dite de versement de transport est le plus souvent prélevée dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. C'est le cas par exemple dans les Pyrénées Atlantiques, ce ne sont pas les collectivités qui le prélèvent, ce sont les syndicats mixtes ou les collectivités qui le prélèvent et le reversent ensuite aux syndicats mixtes. C'est le cas, par exemple, dans les Pyrénées Atlantiques avec le Syndicat Mixte des Transports Urbains qui regroupe largement, au-delà de la Communauté d'Agglomération de Pau-Pyrénées, 22 communes et notamment l'aéroport. Et le produit de cette taxe permet de financer les moyens de locomotion qui seront mis à la disposition des salariés et des autres, mais aussi des salariés qui travaillent dans les entreprises ou les structures publiques et privées du territoire concerné.

Pour nous, les structures qui seront adaptées seront strictement les structures oloronaises. D'ailleurs, peu de communes dans notre strate, aucune dans le département, une dans la région, ont mis en place ce dispositif et instauré cet impôt à l'échelle de leur territoire, parce que, pour aller travailler dans les entreprises de leur petite commune, les citoyens de ladite commune utilisent rarement les transports collectifs, mais cela peut arriver. Ce qui n'est pas le cas, dès lors qu'on passe à un territoire qui est plus vaste comme la Communauté de Communes ou même un regroupement de Communautés de Communes.

La Communauté de Communes du Piémont Oloronais avait conduit en son temps une étude à propos de la mise en place d'un TAD (Transport à la Demande) il y a quelques mois ou même deux ans maintenant. Les avis étaient partagés, mais en la matière, aucune décision formelle n'a été prise à ce jour et la réflexion se poursuit. Pour preuve, récemment encore, - Daniel le sait - un tour de table avec le Département et la Région s'est tenu pour étudier la possibilité d'un transport à la demande, à l'échelle intercommunale et au-delà de l'échelle intercommunale, un TAD financé par les deux partenaires que sont la Région et le Département aux côtés des collectivités locales, et ce transport à la demande pouvait très bien s'articuler avec notre navette urbaine.

☛ Décider seul, à l'échelle de la Ville d'Oloron Sainte-Marie d'acquiescer cette compétence sans tenir compte de ces études, est contraire à la cohérence et à l'efficacité du service rendu à la population la plus large possible, celle d'Oloron Sainte-Marie et celle des gens qui sont à Oloron Sainte-Marie qui vont travailler ailleurs et réciproquement.

☛ Décider seul, c'est couper l'herbe sous les pieds de la Communauté de Communes du Piémont Oloronais, qui désormais ne pourra pas devenir une autorité organisatrice de transport ou simplement pourra devenir une autorité organisatrice de transport au rabais, dans la difficulté pour prélever elle – même le versement transport ; elle serait incapable, en fait, d'englober notre Commune sauf à mettre en place des dispositifs techniques qui existent, mais qui sont très complexes et, en tous les cas, qui n'ont pas de sens sur un territoire comme le nôtre.

☛ Décider seul, c'est aussi, d'une certaine manière, ne pas assumer le devoir de centralité de notre Ville, c'est l'entourer en quelque sorte de barbelés en matière de politique de déplacement. C'est une attitude que je considère comme égocentrique au regard de tout ce

qui se fait ailleurs, contre-productive au regard de l'intérêt général et aussi au regard de l'intérêt financier. C'est en fait priver les dispositifs qui sont possibles des participations financières du Département (je rappelle pour mémoire 50 % en fonctionnement et 80 % en investissement) et de la Région qui s'est associée à ce tour de table pour le financer. Je peux vous en parler en connaissance de cause, j'étais destinataire de ces dossiers.

La Ville en devenant AOT (Autorité Organisatrice de Transport) croise de plus le territoire du Département qui est lui-même Autorité Organisatrice de Transport. Cette délibération est un peu technique, mais cela permet de passer par-dessus les clivages de la politique ordinaire. Donc, elle croise le territoire du Département qui, lui-même, est Autorité Organisatrice de Transport pour ce qui concerne les lignes routières, avec un certain nombre de prises en charge notamment, on ne sait pas combien ils sont, je l'ai su en son temps, mais il y a un certain nombre d'étudiants, d'élèves qui sont scolarisés ici même. J'imagine qu'il est possible de passer des conventions avec le Conseil général et que la prise en charge a aussi un coût...

M. LE MAIRE.- 12 000 €.

M. UTHURRY.- Une entreprise de 9 salariés payés au SMIC ou à peu près devra acquitter entre 1 700 et 2 700 € par an, sans que, pour autant, en face, compte tenu du périmètre restreint de la Ville, les transports en commun mis en place par la collectivité ne bénéficient directement à ses salariés. De même pour les structures associatives qui salarient au moins 9 salariés, il y en a quelques-unes, idem pour la Ville d'Oloron Sainte-Marie : un rapide calcul de la Ville d'Oloron Sainte-Marie dont la masse salariale doit être à plus de 5 M€ multipliés par 0,55, nous amène entre 25 000 et 30 000 €, sans compter que sur notre territoire, au regard des politiques de transport qu'ils organisent, Département et Région, n'ont pas, eux, instauré de versement de transport, et n'ont pas taxé les entreprises, la Région n'en a pas le droit, et le Département a choisi de ne pas le faire. Il ne l'a pas souhaité.

Je rappelle aussi que depuis 2009, tout employeur a déjà l'obligation de prendre en charge 50 % des coûts de transport domicile – travail, dès lors que ses salariés utilisent les transports collectifs. C'est le cas de toutes les structures à Oloron Sainte-Marie qui reçoivent des salariés de Pau, par exemple, et dont les salariés assez nombreux se déplacent en train avec un abonnement ; depuis le 1^{er} janvier 2009, ils doivent prendre en charge la moitié de ce coût de transport.

Ce qui nous est proposé aujourd'hui est une première, une nouveauté qui, à mes yeux, s'inscrit davantage dans une quête effrénée de liquidité que dans une réflexion prospective et bien pensée de la mobilité durable, telle que je l'évoquais au début de mon intervention. Nous avons condamné il y a peu de temps ici l'attaque fiscale que, sans aucun discernement, vous avez portée aux ménages oloronais, en supprimant avec une brutalité totale tous les abattements, tout cela pour ne même pas couvrir les coûts de fonctionnement que vous avez laissé filer dans l'exercice 2014 et que vous avez amplifiés dans vos prévisions 2015 et qui nous conduisent inéluctablement vers un second budget négatif malgré une retentissante augmentation des impôts qui fait beaucoup parler au-delà de notre région, comme fait parler d'ailleurs dans les milieux mieux informés cette délibération exclusivement poussée par une frénésie taxatrice qui sous-tend, à mon avis, cette décision. Après avoir châtié les familles, et même taxé les morts, c'est une nouvelle cible avec l'entreprise que vous visez, en lui administrant l'impôt sans rapport avec ses attentes réelles et les attentes de ses salariés.

Nous sommes plus que réservés sur ce nouvel impôt qui, à nouveau, frappe exclusivement les entreprises d'Oloron Sainte-Marie dans le périmètre d'Oloron Sainte-Marie, sans que le produit de cette taxe ne leur revienne *via* les conditions de transports dont pourraient bénéficier leurs salariés.

Alors, de grâce, renoncez à cette mauvaise décision et laissez leur argent aux entreprises qui en ont bien besoin en ce moment pour rester compétitives, pour pouvoir investir et augmenter les salaires de leurs employés. Une vraie politique de mobilité s'inscrit dans le temps sur un territoire plus conforme aux déplacements de nos concitoyens, des Oloronais et aussi des habitants des territoires voisins dont il convient de favoriser l'accès à notre Ville, à ses services, et à ses commerces entre autres.

L'absence de toutes simulations concernant les entreprises, celles que j'ai évoquées, les commerces, les associations concernées, le centre hospitalier, les collèges, les lycées, nous interrogent et nous invitent à ne pas voter ce rapport. Il y a dix ans en France - je crois même que c'est plus - il y a quinze ans, 18 % des Autorités Organisatrices de Transport étaient les communes, un peu moins d'une sur cinq ; cette tendance diminue chaque année énormément au profit des structures intercommunales ou des syndicats mixtes de transports comme à Pau ou à Bayonne. En Aquitaine, sur 21 Autorités Organisatrices de Transports dans les cinq départements, la région et les communautés d'agglomération, Sarlat (cela vous parle) est la seule, mais depuis 1991, c'était antérieur aux regroupements intercommunaux. Sarlat est un cas unique en France pour une ville de 10 000 habitants ; avec Oloron Sainte-Marie, elles seront deux en France.

Je considère que l'absence de réflexion partagée avec la Communauté de Communes du Piémont Oloronais, - attention je ne parle pas des syndicats, mais des communes - et les collectivités voisines ôte sa véritable pertinence à tout projet bien pensé et c'est la raison pour laquelle, tel qu'il est présenté, sur ce périmètre qui n'est pas un périmètre pertinent, et outre le fait qu'une telle délibération eût pu servir l'ensemble du territoire et du bassin Oloronais, nous voterons contre le projet tel qu'il est monté.

M. LE MAIRE.- Merci Monsieur UTHURRY. Y a-t-il d'autres interventions ?

M. BAREILLE.- Avec Aurélie GIRAUDON nous nous associons bien sûr à l'intervention très structurée et alimentée qui vient d'être faite. Je veux simplement revenir sur quelques points.

Cela a été dit au début, mais pour qu'il n'y ait pas de malentendu, 0,55 % pour Oloron Sainte-Marie c'est le maximum, mais la loi ne fait pas obligation d'appliquer le maximum, c'est le maximum de ce qui pouvait être fait, donc la comparaison avec les autres villes n'est pas bonne, car la loi n'obligeait pas de faire le maximum.

Dans la délibération, j'ai noté, et c'est exact, que ce produit du versement doit être affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains, et des autres services de transports publics. Et je vois que, dans la délibération, il est fait référence par exemple, mais c'est peut-être une erreur d'interprétation (ce n'est pas fondamental mais je le dis, puisque c'est dans la délibération) au transport pour les sorties des aînés. Je pense qu'il y a une confusion, ou alors je ne suis pas complètement informé car les sorties des aînés rentrent dans le cadre du fonctionnement du CCAS, ce n'est donc pas la Ville, c'est un budget dont on ne parle pas ici et par ailleurs, dans le cadre des sorties, une régie a été ouverte pour faire contribuer précisément les personnes et couvrir les frais de transport.

M. LE MAIRE.- Un mot sur ce point : le Versement Transport est perçu par la Ville et la Ville peut diminuer de 1 800 € la subvention donnée au CCAS, puisque cela a été versé en transport et elle va payer ce montant.

M. BAREILLE.- C'est impropre de dire que les déplacements des aînés sont pris par la Ville, c'est par le CCAS.

M. LE MAIRE.- Cela ne sera plus par le CCAS, mais par la Ville avec le Versement Transport.

M. BAREILLE.- Donc, il n'y aura plus de participation de la part de personnes ?

M. LE MAIRE.- Je ne suis pas convaincu que cela soit très social de faire payer les gens qui, *a priori*, ne sont pas forcément les plus aisés de la Ville, vous me soutiendrez socialement si on considère que ce n'est pas ce qu'on gagne en faisant payer une petite participation, qui va nous enrichir. Personnellement, je n'y suis pas favorable. Mais on en parlera en CCAS.

M. BAREILLE.- Je confirme la confusion, ce n'est donc pas la Ville qui, à l'heure actuelle, prend en charge les déplacements des aînés...

M. LE MAIRE.- Si, parce que les 1 800 € correspondent à des bons de paiement. C'est dans le cadre du transfrontalier, ce n'est pas le CCAS.

M. BAREILLE.- 1 800 € ?

M. LE MAIRE.- Deux sorties annuelles.

M. BAREILLE.- Par ailleurs, j'avais noté dans le Débat d'Orientations Budgétaires votre souci tout à fait légitime, et que nous partageons forcément, de créer des conditions pour les nouveaux arrivants en termes de population à Oloron Sainte-Marie. Ce qui a été dit sur les impôts locaux n'est pas fait, bien que dans le Débat d'Orientations Budgétaires vous indiquiez que le fait de ne pas augmenter les taux, répondait à cette préoccupation, on en a suffisamment parlé. Je rappelle qu'en masse, c'est 38 %, et qu'en termes d'impact sur les personnes, ce sera entre 18 et 200 %, ce n'est pas ce qui incitera à venir s'implanter. Concernant les entreprises, cela a été dit. Je pense aux plus petites entreprises, mais je pense que c'est encore plus compliqué pour les plus grosses, je rappelle que les salariés de Lindt ont fait grève pendant un peu plus de 8 jours pour obtenir l'équivalent de ce que vous avez prélevé d'autorité sur la masse salariale de cette entreprise.

M. LE MAIRE.- Monsieur BAREILLE, vous défendez les patrons...

M. BAREILLE.- Mais bien sûr, on en parlera. Ne feignez pas de...

M. LE MAIRE.- Je trouve un peu surprenant que vous alliez auprès des ouvriers à la sortie des usines quand ils sont en grève, qu'en Conseil municipal pour se donner la bonne conscience de défendre les intérêts des Oloronais, vous défendiez tout d'un coup les patrons. C'est un peu surprenant.

M. BAREILLE.- Je ne défends pas les patrons, je défends les entreprises car ce sont elles qui font vivre les salariés. Et vous prétendez faire venir de nouvelles entreprises en étant un des cas uniques où on instaure cette taxe, alors que la navette, d'accord, mais ce n'est pas la navette qui est utilisée par les salariés pour aller à leur travail.

M. LE MAIRE.- C'est un tort qu'elle ne soit pas utilisée par les salariés pour aller à leur travail.

M. BAREILLE.- Bernard UTHURRY disait que cela commence à faire parler. Je suis ennuyé par le fait qu'Oloron Sainte-Marie est, à l'heure actuelle, l'objet de railleries et qu'il renaît une expression qui était très rugbyistique au temps de l'après-guerre : « Oloron Sainte Matraque » et aujourd'hui, c'est pour la fiscalité. Et cela m'ennuie à double titre.

M. LE MAIRE.- Écoutez, moi, je m'honore peut-être d'être justement celui qui a le courage de prendre certaines mesures qui auraient dû être prises il y a longtemps et qui ne l'ont pas été. En l'occurrence, la situation financière dans laquelle la Ville a été laissée, ne nous laisse malheureusement que peu de marges de manœuvre. Nous aurons l'occasion d'y revenir et d'en reparler amplement.

Mais aujourd'hui, nous ne sommes pas dans le débat budgétaire. Nous l'avons fait il y a quelques jours suffisamment fort pour que l'on puisse en discuter. Maintenant à vous entendre parler, vous qui êtes ici les représentants d'un gouvernement qui actuellement gère les affaires de la France, à vous entendre parler aujourd'hui de la défense des entreprises, le jour où une entreprise a été rachetée par les Américains sans la moindre remarque, sans le moindre élément de défense du gouvernement pour elle, vous entendre parler aujourd'hui de la fiscalité, d'Oloron Sainte-Matraque fiscale, à un moment où, faisant sortir les éléments sur la DGF de notre cité, je constate que celle-ci qui était de 1 455 592 € en 2013 est passée deux ans après à 1 071 000 €, soit une baisse de près de 400 000 € de Dotation Globale de Fonctionnement en 3 ans, je me dis qu'il faut être quand même assez gonflé pour nous expliquer qu'il n'y a aucune mesure à prendre et que tout va bien.

Pour revenir à ce qui nous concerne ce soir, à savoir le problème du Versement Transport, je veux d'abord rappeler qu'à l'occasion de la discussion que nous avons eue sur la délibération portant sur la création du périmètre de transport urbain, vous aviez d'abord souligné qu'il était fortement improbable et vous avez même laissé entendre impossible, (on a noté vos deux interventions de l'époque) que nous obtenions satisfaction de la part de Monsieur le Préfet car nous n'étions qu'une petite ville qui n'avait que 10 000 habitants etc..

Les faits sont têtus et indiscutables, puisqu'en l'occurrence nous avons une DAU, cet arrêté de création et lorsqu'on nous dit que nous sommes l'une des seules villes qui bénéficierait de cela, nous sommes peut-être l'une des premières l'ayant effectivement demandé mais vous en avez cité une et moi j'en cite deux que l'on vous avait d'ailleurs indiquées à l'époque, c'est Gaillac et Nogent-le-Rotrou qui sont dans la même situation que nous et qui, depuis plusieurs années déjà, ont mis en place le Versement Transport.

Alors, j'ai noté tout à l'heure que vous aviez dit que c'est la loi qui permet de fixer le taux. C'est la loi aussi qui a fixé qu'à partir de 10 000 habitants on peut bénéficier du Versement Transport. On n'a pas dit 100 000, mais c'est à partir de 10 000. Il y avait toute légitimité à faire cette demande et, à mon sens, toute légitimité à obtenir satisfaction, ce que nous avons fait.

Deuxièmement, vous nous avez dit : « Oui, mais le Conseil général va se retrouver à déléguer son Versement Transport, etc. ». En fait, le Conseil général a donné un avis favorable à la création de notre PTU. Il faut savoir que le Préfet, lorsqu'il a été saisi de notre demande, l'a envoyé à la D.D.T.M, et la D.D.T.M. l'a envoyée, comme la loi le prévoit, au Conseil général pour qu'il rende son avis, avant je ne sais plus quelle date, je

crois que c'était le 13 avril, et lorsque l'avis du Conseil général lui est parvenu, il a pu signer l'accord, il avait même dû l'avoir avant, puisque la DT est signée le 1^{er} avril.

Donc, il y a eu accord du Conseil général et vous pourrez le vérifier auprès de cette Assemblée pour la création de notre PTU.

S'agissant des taux, les taux sont fixés par la loi. Oui, c'est un choix politique de mettre à 0,55 %. Pourquoi pas ? À Pau, ils ont bien mis 1,8 et c'était à l'époque vos amis du Parti Socialiste et à Bayonne, où ce ne sont pas vos amis du Parti Socialiste, mais les miens, ils sont aussi à 1,8 car, classiquement, les assemblées mettent ce taux-là qui leur permet d'avoir - et on en parlera tout à l'heure - une politique ambitieuse en matière de transports publics.

Pourquoi avons-nous voulu faire cela ? Parce que nous avons constaté quand nous sommes arrivés aux affaires que la navette dont le coût dépassait les 120 000 € par an à l'époque, n'avait comme recette que 3 000 € et on s'est dit, au vu d'ailleurs d'une étude que vous aviez vous-mêmes commanditée en Communauté de Communes, Mlle CAZAUBON, si je me souviens bien, qu'il fallait faire un certain nombre d'investissements si on voulait développer l'utilisation de cette navette. Par exemple, il faut des abribus, c'est bien de pouvoir s'asseoir et d'être protégé de la pluie quand on attend pendant une demi-heure l'arrivée d'une navette. Par exemple, il faut une communication, une information sur cette navette qui soit plus pertinente. Tout cela a un coût et nous nous sommes demandé comment nous allions financer cela. En plus, nous avons nous-mêmes proposé dans notre programme municipal de mettre en place un transport à la demande. Or, un transport à la demande a aussi un coût. Et puis quelques autres aussi.

Il fallait trouver une recette pour ce faire.

Nous avons décidé de proposer la création du Périmètre de Transport Urbain et j'observe qu'à l'époque vous n'aviez pas voté contre, vous vous étiez abstenus parce que ce n'était pas si idiot que cela. Vous aviez déjà dit à ce moment-là que cela serait plus pertinent de prendre le territoire de la Communauté de Communes et nous, nous avons dit qu'il fallait bien que quelqu'un commence et pourquoi pas nous ? Nous avons bien fait de le faire, puisqu'aujourd'hui nous avons l'opportunité d'avancer dans ce domaine. Rien ne nous empêchera demain, si la Communauté de Communes le souhaite, pourquoi pas d'étendre et la navette et l'étude que vous aviez menée à l'époque avait montré que ce n'était pas aussi pertinent que l'on pourrait le croire et deuxièmement, pourquoi pas un Versement Transport qui deviendrait intercommunal. Cela n'est pas choquant.

Qu'allons-nous faire avec cet argent ? Nous allons assumer ce que nous faisons déjà

. Rembourser le financement des transports scolaires, des transports périscolaires, des transports de sortie des aînés dont il faudra bien préciser que ce sont les transports transfrontaliers.

. Concernant le transport des collégiens dans la Commune dont parlait Monsieur UTHURRY tout à l'heure, nous avons effectivement prochainement une réunion du Conseil général pour voir avec lui quel coût il va mettre à notre charge légitimement puisque nous sommes maintenant en charge de ce périmètre. Ce coût est d'environ 12 000 €. C'est le chiffre que je vous donnais tout à l'heure.

Et ensuite ;

- . On va mettre des abris-voyageurs,
- . On va réfléchir à un parc de vélos électriques,
- . On va mettre en place un système d'information aux voyageurs qui soit plus moderne,
- . On va réaliser la plate-forme de covoiturage dont tout le monde parle mais qui n'a jamais été faite,
- . On va essayer de réfléchir à la sécurisation des parkings, par exemple celui du lycée du 4 septembre qui est la plaque tournante du transport scolaire à l'intérieur de notre Ville et qui connaît un certain nombre de difficultés.
- . On va peut-être réfléchir avec le Centre Social ou autres à un atelier-vélo qui pourra trouver là peut-être matière à se concrétiser.

Voilà ce que nous allons faire avec cela.

Vous nous dites : « Vous ne nous donnez pas de précisions sur le financement » et pour cause ! Nous n'en avons pas. Nous avons, comme dit Monsieur UTHURRY, et je partage les chiffres donnés tout à l'heure, une évaluation possible de ce que cela pourrait coûter mais par contre, nous n'aurons les chiffres exacts que quand l'Urssaf nous les donnera en paiement et à ce jour, tous les contacts que nous avons essayé d'avoir avec l'URSSAF pour mesurer de manière concrète non pas entreprise par entreprise, mais au moins globalement la recette que nous pourrions avoir, n'ont rien donné. L'URSSAF nous dit : « Vous verrez lorsque vous percevrez ». Aujourd'hui, on ne sait pas, on peut imaginer quand même que cette année cela pourrait rapporter à peu près 150 000 €. Pourquoi je dis à peu près ? Parce que le taux de 0,55 % dont on a parlé tout à l'heure ne s'applique pas à tout le monde. Par exemple, il y a des organismes dont l'utilité publique, la reconnaissance de l'utilité publique à laquelle nous allons travailler avec eux, permet d'être exonérés. Ensuite, il y a de nombreux salariés qui ne comptent pas, je pense aux emplois aidés par exemple, dans notre Ville, vous avez fait une simulation en comptant tous les employés...

M. UTHURRY.- Non, non, la charge salariale.

M. LE MAIRE.- Dans la charge salariale, il y a le salaire des employés.

M. UTHURRY.- Je connais parfaitement les ratios.

M. LE MAIRE.- Il faut enlever les employés, il faut enlever toutes les personnes qui ont des contrats qui ne sont pas des contrats de plein travail, vous savez bien que dans les écoles un certain nombre de nos employés sont loin de faire les 35 heures et ceux-là ne sont pas comptés non plus.

Aujourd'hui, on ne va pas pinailler, car on joue sur 1 000, 2 000 ou 3 000 € mais on n'est pas capable de dire aujourd'hui combien cela va coûter réellement à la Ville. Monsieur UTHURRY a dit entre 25 et 30 000 €, moi j'avais marqué à peu près 28 000 €, mais je n'ai pas vérifié encore par rapport à tous ces emplois aidés, qui sont dedans.

Voilà, que peut-on dire de plus ? Ce versement transport que nous vous proposons va permettre de développer, bien entendu, le transport collectif dans notre Ville. Il répond surtout - c'est un scoop qu'on va vous donner ce soir - au fait que nous avons été classés Territoire d'Énergie Positive pour la Croissance Verte par Madame Ségolène ROYAL et

d'ailleurs, Monsieur CORBIN s'est rendu à l'Élysée à l'invitation du Président de la République il y a quelques jours pour mettre en place et lancer le dispositif.

Ce dispositif comporte à l'intérieur des fiches projets qui doivent être remplies, 200 territoires en France ont été retenus dans ce cadre-là, la description des actions qui sont menées dans le domaine du transport et la description des moyens financiers et fiscaux mis en œuvre pour pouvoir y répondre.

Donc, avec le fait que le Préfet a signé un arrêté de création de ce périmètre, avec la délibération que j'espère nous allons adopter ce soir et qui montre le volontarisme de la Ville dans ce domaine, nous répondons au souci légitime du gouvernement de voir un environnement écologique baigner la totalité de nos actions, en tout cas, c'est un objectif que nous essayons de poursuivre aussi au travers de cela.

Je pense avoir répondu à peu près aux différentes remarques.

M. UTHURRY.- Pour reprendre un peu en vrac les éléments, bravo Ségolène, c'est bien, je ne sais pas si c'est pour saluer la réalisation...

M. LE MAIRE.- Elle est candidate aux régionales...

M. UTHURRY.- Je ne crois pas à ce jour, mais elle est entourée de * (inaudible) au ministère que tout peut arriver du jour au lendemain...

M. LE MAIRE.- Elle a écouté Pierre *Inaudible, elle est environnée de *(inaudible)

M. UTHURRY.- « Paroles d'expert » ! Si c'est pour effectivement saluer la réalisation, nous en prenons une partie pour notre compte et si c'est pour saluer les projets, je manifeste mon étonnement à saluer les projets, sauf dans un créneau qui reste celui de la communication. Je note au passage...

M. LE MAIRE.- On peut aussi saluer la qualité du travail que nous faisons. De temps en temps, on peut faire les choses bien, Monsieur UTHURRY.

M. UTHURRY.- Je parle des nouveaux projets car, pour l'instant, on n'a pas vu sortir grand-chose du sol.

M. LE MAIRE.- Cela ne va pas tarder. On n'attendra pas six ans.

M. UTHURRY.- Je note au passage que vous avez rectifié le tir en matière de dotation globale forfaitaire. Vous l'avez remise effectivement au montant que nous avons communiqué ici, puisque vous avez parlé d'1 070 000 €. Effectivement, cela a baissé et cela oblige à arbitrer, alors que vous aviez annoncé que vous l'aviez mise sur votre budget prévisionnel (j'attends la suite) à 1 200 000 €.

M. LE MAIRE.- On ne va pas refaire la discussion.

M. UTHURRY.- Je note que vous avez effectivement acté que nous avons raison sur ce point. Je note également que vos ambitions sont à la baisse par rapport ce que Monsieur DALL'ACQUA a annoncé sur le journal. Vous visiez 300 000 € de cagnotte fiscale à travers cette délibération, vous la ramenez maintenant à 150 000 € payés par les entreprises, voilà. Je note également que votre demande...

M. LE MAIRE.- Vous aurez observé quand même qu'elle démarre en juillet.

M. UTHURRY.- C'est 150 000 € pour l'année.

M. LE MAIRE.- Monsieur DALL'ACQUA avait raison.

M. UTHURRY.- Je note également que vous vous targuez de l'acceptation du Préfet. Je n'ai jamais dit que le Préfet le refuserait, mais votre proposition de devenir AOT est juridiquement recevable. Mais c'est tellement exceptionnel qu'une Ville comme Oloron Sainte-Marie la demande, que le Préfet n'a jamais été soumis à une telle demande surtout depuis 20 ans, depuis que les communes se sont regroupées au sein d'EPCI, il n'a jamais été saisi par une telle demande qui, pour autant, reste recevable sur le plan juridique.

Je note également que j'ai cité une ville, dont je suis sûr : Sarlat depuis 1991, Gaillac est à vérifier, je crois que ce n'est plus le cas. Pour Nogent-le-Rotrou, je ne sais pas ; en tous les cas, cela fait au maximum entre les trois que nous avons citées de concert, 3 000 emplois. Il faut se poser la question de savoir si d'autres maires préoccupés par les finances de leur Ville et la volonté de les abonder ne se sont pas posé la question. En fait, je crois que vous jouez perdant-perdant sur le chapitre, puisque mener cette réflexion conjointement avec la Communauté de Communes du Piémont Oloronais, voire avec les communes autour de la Communauté de Communes du Piémont Oloronais pour un véritable service à la population y compris ceux qui viennent des vallées...

M. LE MAIRE.- Monsieur UTHURRY, vous étiez Président de la Communauté de Communes du Piémont Oloronais, il fallait...

M. UTHURRY.- Laissez-moi finir, Daniel LACRAMPE va le confirmer, c'est en cours, et donc, cela aurait plus de sens et cela aurait rapporté davantage, y compris à la Ville d'Oloron Sainte-Marie. Le Conseil général l'a validé. Je crois même que le Conseil général l'a validé, pour vous montrer que je ne suis pas dans le bipartisme mais dans le multipartisme politique avant son renouvellement et cela me plonge dans l'incompréhension la plus totale. Je ne vois pas comment le Conseil général qui favorise le transport à la demande en finançant 50 % du fonctionnement et 80 % des investissements à la seule condition que cela serve au plus grand nombre de personnes possibles, a pu laisser passer cela. Je m'adresse à la Conseillère générale qui pourra se renseigner sur l'effervescence qui devait régner au début du mois de mars au Conseil général.

Quant à la connexion possible d'un transport à la demande que la Communauté de Communes ou les Communautés de Communes pourraient obtenir en devenant autorité organisatrice de transport sur leur périmètre, il ne peut englober la Ville d'Oloron Sainte-Marie sauf à mettre en place, - et je les connais - des dispositifs qui sont extrêmement complexes et qui n'ont pas de sens ici. Il eut été possible effectivement, dans une réflexion bien partagée avec la Communauté de Communes, avec les autres Communautés de Communes de connecter ce transport à la demande avec notre navette plus urbaine.

Que faire de cet argent ? Effectivement, il y a du chantier, je tombe un peu à la renverse quand j'entends dire que la Ville se chargerait de financer un transport à la demande à l'échelle de ce périmètre. Cela n'a pas de sens, j'entends parler d'abribus, les abris coûtent cher effectivement, j'entends parler de covoiturage, les aires de covoiturage sont en général créées par les collectivités avec un appui créé de fait souvent par le Conseil départemental.

Tout ce que vous nous avez dit, ne m'amène pas à réviser ma position. Il y a et il pourrait y avoir des ambitions vertueuses en termes de mobilité, d'intermodalités, de développement durable dans ce projet pour inciter la population à emprunter les transports

collectifs. Ce qu'elle ne fait pas suffisamment, je vous l'accorde avec la navette qu'il faut intensifier, mais tout cela relève davantage d'une espèce de furia taxatrice qui s'est emparée de vous et vous l'avez admis, cela relève davantage de l'herbe que vous coupez une nouvelle fois sous les pieds de la Communauté de Communes du Piémont Oloronais pour qu'elle puisse mener un projet à l'échelle de tous les habitants de la Commune. En tous les cas, cela ne m'invite pas personnellement à revenir sur la décision de voter contre cette délibération, compte tenu du périmètre dans lequel elle s'applique.

M. LE MAIRE.- Nous le regrettons fortement, vous vous en doutez. Maintenant, je n'ai pas imaginé un seul instant que vous alliez la voter. Mais, je ne dis pas...

M. UTHURRY.- Je donne rendez-vous aux Conseillers municipaux ici présents pour faire le bilan de ce que la Ville et le Territoire auront perdu en termes de service. Maintenant, vous voulez taxer les habitants.

M. LE MAIRE.- En termes de service, parce qu'on améliore le transport urbain, c'est un service cela.

M. UTHURRY.- En termes de service comme en termes financiers, cette délibération conduit à des pertes et de services...

M. LE MAIRE.- Si j'ai bien compris, vous êtes contre le Versement Transport,

M. UTHURRY.- En l'état.

M. LE MAIRE.- Parce qu'il coûte aux entreprises ; par contre, s'il était à la Communauté de Communes du Piémont Oloronais, il coûterait trois fois plus et vous seriez pour. Mais vous étiez Président de la Communauté de Communes du Piémont Oloronais et vous ne l'avez jamais fait. Voilà la conclusion.

M. UTHURRY.- On est sur des projets de déplacement qui sont des politiques du temps long. Cela ne convient pas totalement à votre caractère d'homme pressé.

M. LE MAIRE.- Je comprends Monsieur UTHURRY que quand on est dans l'opposition il faut toujours être contre. Vous avez trouvé des arguments qui ne tiennent pas vraiment debout, mais ce sont les vôtres et vous avez le droit.

Je propose maintenant de passer au vote, on s'est bien exprimé.

Qui est contre ? 8 voix contre. Qui s'abstient ? 25 voix pour.

Et je vous remercie puisque notre séance est maintenant terminée et je vous souhaite un bon week-end un peu long.

La Secrétaire,