



Conseil Général Département du Nord

CONSEIL GENERAL

REUNION DU 27 SEPTEMBRE 2010

PROCES-VERBAL

Le Conseil Général s'est réuni à l'Hôtel du Conseil Général le 27 septembre 2010 sous la présidence de Monsieur Bernard DEROSIER, Président du Conseil Général.

Nombre de membres en exercice : 79

Etaient présents : Jean-Pierre ALLOSSERY, Jean-Jacques ANCEAU, Delphine BATAILLE, Bernard BAUDOUX, Charles BEAUCHAMP, Gérard BOUSSEMARY, Joël CARBON, Bernard CARTON, Jean-Luc CHAGNON, Erick CHARTON, René CHER, Laurent COULON, Jean-Claude DEBUS, René DECODTS, Jean-Pierre DECOOL, Jean-Claude DELALONDE, Monique DENISE, Bernard DEROSIER, Albert DESPRES, Jean-Luc DETAVERNIER, Didier DRIEUX, Philippe DRONSART, Marie FABRE, Martine FILLEUL, Georges FLAMENGT, Michel GILLOEN, Betty GLEIZER, Marc GODEFROY, Jean-Marc GOSSET, Brigitte GUIDEZ, Bernard HAESBROECK, Bernard HANICOTTE, Olivier HENNO, Laurent HOULLIER, Jacques HOUSSIN, Norbert JESSUS, Patrick KANNER, Vincent LANNOO, Jean-René LECERF, Michel LEFEBVRE, Monique LEMPEREUR, Philippe LETY, Brigitte LHERBIER, Didier MANIER, Jacques MARISSIAUX, Luc MONNET, Béatrice MULLIER, Jacques PARENT, Rémi PAUVROS, Jean-Luc PERAT, Christian POIRET, Françoise POLNECQ, Alain POYART, Jean-Claude QUENNESSON, Roméo RAGAZZO, Eric RENAUD, Daniel RONDELAERE, Jean SCHEPMAN, Marie-Christine STANIEC-WAVRANT, Renaud TARDY, Fabien THIEME, Danièle THINON, Serge VAN DER HOEVEN, Jocya VANCOILLIE, Michel VANDEVOORDE, Roger VICOT, Dany WATTEBLED, Philippe WAYMEL, Joël WILMOTTE

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Guy BRICOUT donne pouvoir à Christian POIRET, Marie DEROO donne pouvoir à Jocya VANCOILLIE, André DUCARNE donne pouvoir à Jean-René LECERF, Alain FAUGARET donne pouvoir à Renaud TARDY, Jean JAROSZ donne pouvoir à Albert DESPRES, René LOCOCHE donne pouvoir à Jean-Marc GOSSET, Michel MANESSE donne pouvoir à Didier MANIER, Jacques MICHON donne pouvoir à Charles BEAUCHAMP, Jean-Jacques SEGARD donne pouvoir à Jean-Luc DETAVERNIER, Patrick VALOIS donne pouvoir à Jacques HOUSSIN

Absent(e)(s) excusé(e)(s) :

Absent(e)(s) :

Monsieur le Président ouvre la séance à 11 heures 10 et demande à Monsieur Laurent HOULLIER de procéder à l'appel nominal.

Monsieur le Président constate que le quorum est atteint et que l'Assemblée Départementale peut valablement délibérer. Il fait observer que cette Séance Plénière est un peu particulière en raison de son horaire, de l'ordre des travaux et des questions d'importance inscrites à l'ordre du jour.

Monsieur le Président note que la presse régionale a rendu compte de sa décision personnelle et confirme qu'il ne sera pas candidat, en mars prochain, dans le canton qu'il représente.

Monsieur le Président exprime ses souhaits de plein succès dans leurs nouvelles fonctions à Monsieur Christian RATEL, nouveau directeur régional des finances publiques du Nord/Pas-de-Calais et du département du Nord, ainsi qu'à Monsieur Joël BOUCHITE, préfet délégué pour la sécurité et la défense auprès du préfet de la région Nord/Pas-de-Calais nommé en qualité de conseiller sécurité à la présidence de la République.

Monsieur le Président informe les Conseillers Généraux que Monsieur Jean SCHEPMAN a été désigné pour représenter l'ensemble des Départements au Centre européen de prévention des risques d'inondation.

Monsieur le Président souligne que les problèmes de transport qui ont eu lieu à l'occasion de la rentrée scolaire trouvent au fur et à mesure leurs solutions.

Monsieur le Président revient sur les problèmes qui se sont posés concernant le transport des enfants relevant de l'éducation spécialisée ou des enfants en situation de handicap. Il s'étonne que le transporteur non retenu et débouté par le Tribunal Administratif manifeste aujourd'hui.

Monsieur le Président attire l'attention des Conseillers Généraux sur le lancement du chantier des Archives départementales ainsi que sur l'inauguration du contournement de Cambrai.

Monsieur le Président porte à la connaissance des Conseillers Généraux que la Villa Marguerite YOURCENAR a été labellisée par le Ministère de la Culture comme résidence d'écrivain et que le Musée du Verre de Sars-Poteries a été retenu par ce même Ministère dans le Plan « Musées en Région ».

Monsieur le Président évoque quelques éléments calendaires :

- Le 4 octobre :
Remise de la médaille d'honneur régionale, départementale et communale aux agents départementaux concernés
- Le 17 octobre :
Visite privée du Musée départemental de Flandre

pour les Conseillers Généraux, les élus locaux et les Conseillers Municipaux de Cassel

- Le 18 octobre :
Séance Plénière

Monsieur le Président soumet les procès-verbaux des réunions des 28 juin, 5 juillet, 16 et 19 août derniers qui, sans observation, sont adoptés à l'unanimité.

COMMISSION BUDGET – RESSOURCES HUMAINES

Monsieur Bernard HAESEBROECK présente le rapport n°1/1 et note qu'il s'agit d'une mesure particulière, ponctuelle et adaptée à un contexte urbain spécifique. Il précise que cette disposition concernera particulièrement la ville de Roubaix.

Monsieur HAESEBROECK indique qu'il est proposé de faire application de l'abattement à compter des impositions établies au titre de l'année 2011.

Monsieur Laurent HOULLIER signale que ce rapport a reçu un avis favorable à l'unanimité de la Commission.

Monsieur Jean-Claude DEBUS demande s'il s'agit d'une délibération qui sera votée chaque année.

Monsieur Bernard HAESEBROECK répond affirmativement.

Monsieur le Président précise que cela fera l'objet à l'avenir d'un vote pour ordre au moment du débat budgétaire et indique que l'Administration veillera à ce que cette délibération soit prise.

Monsieur Charles BEAUCHAMP souligne que le Groupe Communiste votera ce rapport et rappelle l'attachement de celui-ci à l'autonomie communale et à l'existence même des communes.

Monsieur BEAUCHAMP fait part de l'inquiétude du Groupe Communiste après une décision du Tribunal Administratif d'arrêter la construction d'une quinzaine de logements sociaux à Esquerchin. Il fait remarquer que 8 000 personnes attendent un logement avec impatience dans le Douaisis.

Monsieur Christian POIRET répond que ce ne sont pas 8 000, mais 6 000 demandes en attente dans le Douaisis. Il attire, par ailleurs, l'attention de Monsieur BEAUCHAMP sur la commune de Lécluse.

Monsieur le Président indique que l'Assemblée Départementale n'est pas un lieu de règlement des problèmes du Douaisis et note qu'il existe des instances mieux adaptées pour cela.

Monsieur le Président soumet au vote des Conseillers Généraux le projet de délibération relatif au rapport suivant :

N° 1.1

DirFi/2010/1198**OBJET :****FISCALITE LOCALE****APPLICATION DE L'ARTICLE 1518 A TER DU CODE****GENERAL DES IMPOTS****INSTITUTION D'UN ABATTEMENT DE 30 % DE LA VALEUR
LOCATIVE POUR LES LOGEMENTS COLLECTIFS ISSUS DE
LA TRANSFORMATION D'IMMEUBLES INDUSTRIELS OU
COMMERCIAUX**

L'article 110 de la loi n°2008-1443 du 30 décembre 2008 de finances rectificative pour 2008 met en place un dispositif tendant à favoriser l'installation des lofts dans les friches industrielles et commerciales.

En effet, il crée l'article 1518 A Ter du code général des impôts, lequel autorise les collectivités territoriales et leurs groupements dotés d'une fiscalité propre à instituer, par délibérations concordantes, un abattement de 30 % sur la valeur locative des immeubles de logement collectif issus de la transformation d'immeubles commerciaux et industriels, situés dans une commune comportant une zone urbaine sensible.

Ces dispositions :

- permettent aux collectivités de marquer leur volonté de soutenir ce mode de reconquête urbaine ;
- rétablissent pour les propriétaires et les occupants de ces logements une meilleure adéquation entre la valeur des logements concernés et la fiscalité locale qui leur est applicable.

Il est proposé de faire application de cet abattement à compter des impositions établies au titre de l'année 2011.

Cette délibération n'est applicable que lorsque l'ensemble des collectivités concernées ont délibéré de façon concordante : Lille Métropole Communauté Urbaine, le Conseil Régional du Nord-Pas de Calais et certaines communes concernées ont déjà adopté des délibérations en ce sens.

Le Conseil Général, après avis de la Commission Budget – Ressources humaines, est invité à statuer sur ce dossier et, le cas échéant :

- à décider sur la base de l'article 1518 A Ter du code général des impôts et dans les conditions prévues au I de l'article 1639 A bis, d'instituer un abattement de 30 % appliqué à la valeur locative des locaux affectés à l'habitation situés dans des immeubles collectifs issus de la transformation de locaux évalués conformément aux articles 1498 et 1500 et dans des communes sur le territoire desquelles sont situés un ou plusieurs quartiers classés en zones urbaines sensibles définies au 3 de l'article 42 de la

loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Le projet de délibération correspondant, conforme à l'avis de la Commission, est adopté à l'unanimité.

COMMISSION AMENAGEMENT DES TERRITOIRES

Monsieur le Président revient sur la délibération du 19 août dernier permettant, par avenant à la DSP précédente, de continuer à assurer le service public de transport interurbain entre Cambrai et Douai notamment. Il précise qu'il faut maintenant organiser la délégation de service public sur le périmètre 3.

Monsieur Jacques MARISSIAUX explique qu'il est proposé de recourir une nouvelle fois à la DSP. Il rappelle que cette formule a été choisie sur les trois autres périmètres et fait remarquer que cela fonctionne plutôt bien maintenant, même s'il y a eu quelques problèmes d'ajustement.

Monsieur Roméo RAGAZZO souligne l'examen du rapport 4/1 par la Commission et met en exergue l'amendement proposé par Monsieur MARISSIAUX concernant la fréquence des dessertes qui doit être tenue entre la commune desservie vers le ou les pôles d'attraction les plus proches avec au moins un aller-retour par demi-journée.

Monsieur Charles BEAUCHAMP note que, ces derniers mois, la population des bassins Sensée-Escaut et Est-Cambrésis a rappelé l'importance de la mobilité dans la vie quotidienne, notamment en milieu rural.

Monsieur BEAUCHAMP revient sur les démarches du Groupe Communiste, guidées par le seul intérêt des Nordistes, concernant ce dossier et remercie Monsieur le Président de l'avoir entendu sur certains points puisque, par exemple, un groupe de travail, auquel participeront les Conseillers Généraux des cantons concernés et les Présidents de Groupes, sera mis en place pour le suivi de la DSP.

Monsieur BEAUCHAMP précise que le Groupe Communiste restera fidèle à ses demandes relatives au bon niveau de desserte des communes et au maintien de l'emploi des entreprises locales.

Monsieur BEAUCHAMP souligne l'urgence d'une rencontre entre les élus concernés du Conseil Général et le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD) afin d'harmoniser le nécessaire travail partenarial. Il signale que Monsieur Jacques MICHON, chargé par le Président du SMTD de suivre ce dossier, est toujours en attente d'un rendez-vous.

Monsieur BEAUCHAMP note que le rapport évoque le transport à la demande et le soutien que le Département

pourrait apporter à sa mise en place. Il fait remarquer que cette proposition retiendra l'attention des habitants et des élus des secteurs ruraux.

Monsieur BEAUCHAMP conclut en indiquant que le Groupe Communiste votera le projet de délibération 4/1 et l'amendement annexé.

Monsieur Christian POIRET signale qu'il fera, au nom du Groupe Union Pour le Nord, une seule intervention pour les trois rapports.

Concernant le rapport 4/1, Monsieur POIRET met en exergue une situation dommageable. Il pense qu'il s'agit d'un échec regrettable pour le Département et se demande si cela peut se reproduire.

Monsieur POIRET soulève la question de la définition du périmètre 3. Il souhaite qu'un travail soit fait avec Monsieur Jacques MICHON qui est un spécialiste dans le domaine des transports et qui a la confiance du Douaisis à ce niveau là.

Monsieur POIRET estime que la disposition relative au passage d'au moins un aller-retour par demi-journée pour chaque commune est une avancée significative. Il souhaite que le choix du délégataire soit fait en parfaite connaissance des réalités du terrain et que le Département puisse s'assurer que les engagements repris par les candidats soient le mieux appréhendés possible.

Monsieur POIRET considère que la mesure instaurant une commission de suivi de cette nouvelle DSP va dans le bon sens.

En ce qui concerne le rapport 4/2, Monsieur POIRET note que celui-ci fait état d'une irrégularité relevée par Monsieur le Préfet. Il constate l'efficacité des services de l'Etat dans le contrôle à posteriori de ce marché et pense que la procédure n'a pas été conduite avec la précision et la rigueur requises.

S'agissant du rapport 4/3, Monsieur POIRET signale que lors de la rentrée scolaire, 2 600 élèves handicapés se sont retrouvés sans transport en raison d'un recours formulé par l'entreprise n'ayant pas été retenue et indique que cela a conduit le Département à informer les familles par voie de presse qu'elles devraient recourir au transporteur de leur choix avant de se faire rembourser.

Monsieur POIRET souligne l'étonnement du Groupe Union Pour le Nord face à cette situation et ajoute que celle-ci a une fois de plus révélé le manque d'anticipation du Département. Il souhaite également savoir quand les familles seront remboursées et note qu'à ce jour, l'entreprise Vortex délégataire ne semble pas en mesure d'assurer le service pour lequel elle a été choisie.

Monsieur POIRET conclut en précisant que le Groupe Union Pour le Nord ne s'opposera pas à l'adoption des trois rapports proposés.

Monsieur Jacques MARISSIAUX revient sur la question du SMTD ainsi que sur les rencontres entre le Département et Monsieur Jacques MICHON.

Monsieur MARISSIAUX souhaite que la commission de suivi de la DSP travaille de façon constructive et fait remarquer qu'il faut concilier la confidentialité et la concertation.

A propos du rapport 4/2, Monsieur MARISSIAUX souligne l'erreur trouvée par les techniciens de l'Etat.

En ce qui concerne le transport des élèves handicapés, Monsieur MARISSIAUX fait observer que l'échec est partagé et que les circonstances sont atténuantes.

Monsieur le Président revient sur l'intervention de Monsieur Christian POIRET. Il indique, s'agissant du rapport 4/1, que la plupart des communes du Douaisis sont dans le périmètre de transport urbain et précise que les autres ne relèvent pas du périmètre 3.

En ce qui concerne le groupe de travail, Monsieur le Président signale qu'il réunira rapidement avec Monsieur Jacques MARISSIAUX, Conseiller Général délégué aux transports, les Conseillers Généraux du périmètre 3 ainsi que les Présidents de Groupes ou leurs représentants.

Monsieur le Président met en exergue un amendement au projet de délibération n°4/1 qui apporte des précisions en termes de hiérarchisation et de nombre de dessertes dans les communes concernées. Il soumet au vote des Conseillers Généraux cet amendement qui est adopté à l'unanimité.

Monsieur le Président soumet au vote des Conseillers Généraux le projet de délibération relatif au rapport suivant :

N° 4.1

DTD/2010/1299

OBJET :

PRINCIPE DU RECOURS A UNE GESTION DELEGUEE DU RESEAU DE TRANSPORT INTERURBAIN PAR CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC SUR LE PERIMETRE 3

I- LE CONVENTIONNEMENT ACTUEL

En vertu des compétences confiées par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 et la loi du 22 juillet 1983, le Département du Nord est responsable de l'organisation du transport public routier non-urbain de personnes ainsi que du transport scolaire.

Sur ce fondement, le Département assume sa mission d'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) de manière volontariste, à travers l'organisation depuis le 1^{er} septembre 1982 du réseau Arc-en-Ciel et la politique de gratuité réglementée du transport scolaire prévue par la délibération du 25 juin 1984.

La Commission Permanente du Conseil général du 24 novembre 1997 a retenu le principe d'une gestion du réseau par Délégation de Service Public (DSP) encadrée par les articles L1411-1 et suivants du CGCT.

L'Assemblée Plénière, lors de sa réunion du 31 mai 1999, a ensuite décidé de reporter d'un an la mise en œuvre du conventionnement de transport – initialement prévue à compter du 26 août 1999 – afin de recueillir les avis du Ministère de l'Economie et des Finances et du Conseil de la Concurrence sur le dispositif contractuel envisagé.

Sur le fondement de ces deux avis favorables, le Conseil Général s'est prononcé, le 27 mars 2000, sur le choix des délégataires et sur la signature des contrats de DSP sur 7 bassins.

Les contrats de transport du réseau Arc-en-Ciel sont entrés en vigueur le 26 août 2000 pour une durée de 10 ans.

Après consultation de la CCSPL le 27 janvier 2009 et du CTP le 11 février 2009, l'Assemblée Plénière, lors de sa réunion des 16 et 17 février 2009, a retenu le principe du recours à la Délégation de Service Public (DSP) encadré par les articles L1411-1 et suivants du CGCT pour la remise en concurrence des conventions arrivant à échéance, sur 4 périmètres redéfinis.

Par délibération du 17 mai 2010, l'Assemblée Plénière a attribué les quatre nouvelles conventions de DSP et en a approuvé les termes pour chacun des quatre nouveaux périmètres de transport.

Le candidat non retenu sur le Périmètre n°3 (anciens bassins 4 et 5) a alors saisi le Tribunal Administratif de Lille d'un référé précontractuel.

Par ordonnance du 1^{er} juin 2010, le juge administratif a annulé la procédure relative au périmètre n°3 à compter de l'examen des offres finales et a enjoint au Département, s'il entendait poursuivre la passation du contrat envisagé, de reprendre la procédure au stade de l'examen des offres finales.

Une nouvelle analyse des offres finales, effectuée au regard des critères de choix du délégataire tels que précisés dans le Règlement de Consultation, a ainsi été réalisée. Les conclusions ont été présentées au Conseil Général lors de sa réunion du 5 juillet 2010, qui a attribué la convention pour la gestion déléguée des services de transports routiers non urbains de voyageurs du Département du Nord pour le Périmètre n°3 au Groupement Momentané d'Entreprises représenté par la SA Voyages DUPAS LEBEDA.

Suite à cette décision, le Tribunal Administratif de Lille a été saisi d'un nouveau référé précontractuel.

Par ordonnance du 19 juillet 2010, le juge administratif a annulé la procédure relative au périmètre n°3 à compter de la remise des offres par les candidats admis à la phase de négociation et a enjoint au Département, s'il entendait poursuivre la passation du contrat envisagé, de reprendre la procédure, soit intégralement, soit à compter de la nouvelle date qu'il fixera pour la remise de nouvelles offres par les candidats.

Si le Département avait choisi de fixer une nouvelle date pour la remise de nouvelles offres, il aurait été impossible d'assurer la continuité du service de transport

public routier régulier de voyageurs à compter du 26 août 2010.

Le Conseil Général a donc décidé, par délibération en date du 19 août 2010, de prolonger les actuelles conventions de délégation de service public pour une durée d'un an, comme l'autorise le Code général des collectivités territoriales.

Dans le même temps, il est proposé de relancer intégralement une nouvelle procédure de délégation de service public sur le périmètre 3.

II- LES CARACTERISTIQUES DE LA NOUVELLE CONVENTION DE DSP DANS LE PERIMETRE 3

Le prochain conventionnement pourrait être axé autour des 3 priorités suivantes :

- la poursuite de la dynamique de consolidation et d'optimisation de la qualité de service ;
- la sécurisation de la qualification juridique des contrats et l'optimisation du suivi du service ;
- la maîtrise des coûts d'exécution du service.

A- LES DIFFERENTS MODES DE GESTION POSSIBLES

L'article 7.II de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) laisse aux autorités organisatrices de transports l'entière liberté de choisir le mode de gestion du service public des transports :

- soit le service public est directement exploité en régie par la collectivité locale dans le cadre d'un service public industriel et commercial, lequel peut être interne (régie directe) ou dépendre d'un établissement public local créé à cette fin (régie personnalisée) ;
- soit il est exécuté par une entreprise dans le cadre d'une convention entre cette entreprise et l'autorité organisatrice compétente. Cette convention prend la forme d'un marché public ou d'une délégation de service public.

1- La gestion directe

La LOTI du 30 décembre 1982 prévoit en son article 7-II que l'exploitation d'un service de transport peut être réalisée dans le cadre d'une régie, dès lors qu'elle respecte le caractère industriel et commercial de l'activité.

Les décrets des 16 août 1985 et 23 février 2001, ainsi que les dispositions plus générales du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), précisent les modalités de mise en œuvre et de fonctionnement des régies, qui peuvent prendre la forme :

- soit d'un établissement public local disposant d'une personnalité juridique et d'une autonomie financière distincte de celle de la collectivité ;
- soit d'une régie directe, organe interne à la collectivité, sans personnalité juridique distincte et dotée de la seule autonomie financière (par le biais d'un budget annexe).

Dans le cadre de la création d'un établissement public local, le service public dispose de la personnalité morale, lui permettant d'avoir une existence autonome (patrimoine propre, gestion autonome, organes propres) tout en étant géré par une personne publique.

Les établissements publics industriels et commerciaux (EPIC) ont un objet industriel et commercial mais disposent également de prérogatives et privilèges relevant du droit public, en raison de l'intérêt public de l'activité dont ils sont responsables.

Ainsi :

- ils bénéficient d'une autonomie de gestion confiée à un Directeur (fonctionnaire) assisté d'un conseil d'administration ;
- ils doivent également appliquer les règles de la comptabilité publique et sont soumis aux règles de mise en concurrence pour la passation de leurs contrats ;
- les modalités juridiques et financières sont fixées par un règlement intérieur et un cahier des charges détermine les obligations à l'égard des usagers et des tiers.

Le recours à une régie directe se traduit par la gestion directe du service public par les autorités (l'exécutif ou son représentant) et les agents de la collectivité (nomination d'un Directeur et d'un conseil d'exploitation).

Le service public ne bénéficie d'aucune individualité, d'aucune autonomie de gestion et d'aucun patrimoine propre.

Les recettes et les dépenses de la régie font l'objet d'un budget annexe à celui de l'autorité organisatrice.

Son fonctionnement est soumis à la mise en œuvre d'un cahier des charges entre la régie et l'autorité organisatrice, définissant notamment les modalités de réalisation du service.

Enfin, la loi n°2010-559 du 28 mai 2010 prévoit la possibilité pour les collectivités territoriales et leurs groupements de constituer des sociétés publiques locales (SPL) pour la réalisation de leurs opérations d'aménagement de construction, ou pour la gestion de leurs SPIC ou de toute autre activité d'intérêt général.

Les SPL sont des sociétés anonymes régies par le livre II du Code du Commerce. Seules les collectivités et leurs groupements peuvent créer, dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées par la loi, des sociétés publiques locales dont ils détiennent 100 % du capital. Elles sont composées d'au moins deux actionnaires, soit deux collectivités. Les activités exercées par ces SPL le sont exclusivement pour le compte de leurs actionnaires et sur le territoire des collectivités ou des groupements de collectivités territoriales membres.

2- La gestion externalisée

2.1 Le recours aux marchés publics

L'article 1 du Code des Marchés Publics (CMP) de 2006

définit les marchés publics comme « *des contrats conclus à titre onéreux entre les pouvoirs adjudicateurs et les opérateurs économiques publics ou privés, pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services* ».

Le principal critère de distinction entre le marché public et la délégation de service public est le mode de rémunération du cocontractant. Dans un marché public le cocontractant est rémunéré par un prix versé par la collectivité, alors que dans une convention de DSP, la rémunération est substantiellement assurée par les résultats de son exploitation (CE, 15 avril 1996, Préfet des Bouches du Rhône req. n° 168325 et art L 1411-1 CGCT).

En marché public, le prestataire est donc rémunéré par un prix global et forfaitaire ou unitaire, défini contractuellement à l'acte d'engagement, pour les prestations exigées par l'autorité organisatrice. Il est toutefois possible de recourir à des clauses d'intéressement prévues par l'article 17 du CMP.

La passation d'un marché public n'implique pas de transfert du risque financier et d'exploitation de l'autorité délégante à l'entreprise attributaire du marché. La collectivité reste donc la principale responsable du service public.

Sur le plan de la rémunération, l'autorité organisatrice en marché public est propriétaire des recettes d'exploitation : l'exploitant ne peut conserver les recettes perçues auprès des usagers et des « *régies de recettes* » doivent être constituées.

Enfin, s'agissant de la passation d'un marché public, une récente décision du Conseil d'Etat (CE, 9 juillet 2007, EGF-BTP, req. n° 297711) a rappelé que l'acte par lequel une collectivité confie par marché l'exploitation d'un réseau (ou d'une ligne) est soumis aux dispositions de la première partie du Code des Marchés Publics. Ceci implique que la procédure normale est celle de l'appel d'offres et non celle du marché négocié. Dès lors, aucune phase de discussion avec le prestataire n'est envisageable.

2.2 Le recours à la délégation de service public

« *Une délégation de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaires au service.* » (Article L 1411-1 du CGCT).

Une convention de DSP se caractérise par les 3 éléments suivants :

- le délégant est une personne morale de droit public ;
- le contrat a pour objet la gestion d'un service public ;
- la rémunération est substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation.

La DSP confie au délégataire une mission complète de

gestion et d'exploitation du service. L'exploitant doit mettre en place un ensemble de moyens financiers, matériels, humains et techniques dans le but de délivrer aux usagers une prestation définie par l'autorité organisatrice.

La DSP est un mode de gestion qui permet à la collectivité tout en finançant le service, de transférer un risque d'exploitation à une personne privée ou publique à travers une convention de délégation de service public.

B- LES MOTIFS DU RECOURS A UNE GESTION PAR DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

La gestion directe – en régie – du service public de transport départemental ne semble pas devoir être retenue pour les raisons suivantes :

- la gestion du réseau Arc-en-Ciel en régie ferait porter au Département l'intégralité des coûts d'investissement, d'exécution et de gestion du service public de transport ;
- le Département devrait assumer la gestion quotidienne du service public de transport, secteur marqué par de nombreux aléas et spécificités d'exécution. Cela se traduirait par une augmentation importante des moyens consacrés à l'organisation des transports, au plus près des attentes exprimées localement, ainsi que la recherche de nouvelles ressources et compétences techniques.

La forme de Société Publique Locale afin de gérer le service public de transport départemental ne semble pas pouvoir être retenue car les conditions ne sont pas aujourd'hui remplies.

Compte tenu de ces éléments, il est proposé de recourir à une gestion externalisée du réseau de transport interurbain.

Parmi les deux modalités de gestion externalisée possibles – marché public et délégation de service public – le recours à une délégation de service public (DSP) est principalement privilégié au regard :

- de la responsabilisation des exploitants, de nature à favoriser la qualité de service public, à travers un transfert partiel du risque financier et du risque d'exploitation ;
- du recours à la négociation des offres prévu par la procédure de DSP qui permet aux cocontractants d'aboutir à une vision partagée sur le montant de la contribution financière versée en contrepartie des sujétions de service public imposées au délégataire ;
- de la logique de performance que sous-tend la gestion en DSP, qui induit - de la part du délégataire à qui le service est confié – de se rémunérer substantiellement sur les résultats d'exploitation du service ;
- du caractère global de la DSP qui permet une organisation cohérente du service en s'appuyant sur le professionnalisme et savoir-faire des entreprises du secteur.

C- LES ORIENTATIONS CONTRACTUELLES PROPOSEES

1- Partage des rôles et responsabilités entre le Département et le délégataire

Dans la continuité de la répartition actuelle des rôles et responsabilités entre le Département et les délégataires, et conformément aux principes auxquels obéissent les contrats de DSP, il est prévu que :

L'Autorité délégante assume sa mission d'Autorité Organisatrice des Transports interurbains, en se chargeant d'une façon générale :

- de la définition et de l'encadrement des principes d'organisation et de fonctionnement du service public,
- du contrôle de la conformité et de la qualité du service effectué par le délégataire.

A ce titre, l'Autorité délégante :

- fixe les tarifs pour tous les usagers ;
- verse, en contrepartie des sujétions de service public imposées au délégataire, une contribution financière ;
- est tenue informée par le délégataire de toutes les orientations et actions mises en œuvre en matière d'information, de communication et de promotion du service public délégué, et devra les valider de façon formelle (...).

Le Délégataire se voit confier la gestion et la responsabilité globale de l'exploitation technique et commerciale du service et de sa performance, ainsi que de la qualité et la sécurité.

L'exploitant :

- met en œuvre tous les moyens nécessaires à l'exploitation. Il est propriétaire du parc équipé mis à la disposition de l'exploitation du réseau ;
- assure le graphicaage des services (affectation des véhicules et des personnels), dont il informe l'Autorité délégante ;
- assure le recrutement, la formation et la gestion du personnel ;
- assure la fourniture des biens nécessaires à l'exploitation, à l'exception des infrastructures et/ ou équipements qui seraient fournis par l'Autorité délégante ;
- assure la vente de la billetterie et des abonnements et en perçoit les recettes ;
- met en place les actions d'information et de promotion du réseau ;
- supporte toutes les charges d'exploitation correspondantes à la gestion du réseau ;
- est responsable du bon fonctionnement du service public qui lui est délégué et procède à un autocontrôle du service qu'il assure ;
- informe l'Autorité délégante des choix d'organisation du service et assure auprès d'elle une mission de conseil et d'aide à la décision, (...).

2- Durée du contrat

Il est proposé de recourir à une durée de conventionnement de sept années, soit une date prévisionnelle de début d'exécution en juin 2011 et une date d'achèvement au 31 août 2018.

Une telle durée paraît pertinente pour :

- couvrir les charges d'amortissement liées aux investissements d'équipement du réseau ;
- établir une programmation pluriannuelle des engagements avec un horizon de prospective raisonnable ;
- répondre à la nécessité de remise en concurrence régulière des contrats ;
- faire coïncider le renouvellement des contrats sur l'ensemble du territoire départemental.

3- Dimensionnement du périmètre conventionnel

Ce périmètre regroupe approximativement les actuels bassins n°4 (Sensée Escaut) et n°5 (Est Cambrésis).

Le regroupement des bassins se justifie notamment :

- du point de vue de l'équilibre et de la cohérence démographique et territoriale, puisque la population et la surface territoriale appréhendées par un tel découpage sont globalement équivalentes et proportionnées ;
- du point de vue du nouveau découpage du réseau départemental et de l'évolution des Périmètres de Transports Urbains (PTU), l'extension de ceux de Douai, Cambrai et de Valenciennes ayant fortement réduit les contours des bassins et tout particulièrement de l'actuel bassin n°4 *Sensée-Escaut* ;
- du point de vue technique, puisque les lots fusionnés correspondent à des bassins où les services sont fortement interconnectés, permettant ainsi une rationalisation de l'organisation du réseau ;
- du point de vue économique, un nombre moins important de contrats étant de nature à favoriser la réalisation d'économies d'échelles et de gestion dans l'organisation du service public.

4- Un mode de rémunération constitutif d'un risque assumé par le délégataire

Soucieux de garantir la qualification juridique de DSP du prochain conventionnement du périmètre n°3, le Département intègre pleinement dans ses projections contractuelles les exigences jurisprudentielles relatives à l'identification d'un risque financier à la charge du délégataire.

L'arrêt du *Conseil d'Etat*, 7 novembre 2008, *Département de la Vendée* (req. n° 291794), qui porte spécifiquement sur le secteur des transports interurbains, rappelle la nécessité de délimiter un risque dans les modalités de rémunération du délégataire, notamment à travers :

- l'identification d'un élément de variabilité dans la contribution du Département au financement du service public de transport. En l'espèce, même si la

rémunération du délégataire était majoritairement issue du Département, la Haute Juridiction précise que cette circonstance ne suffit pas, à elle seule, à écarter la qualification de DSP dans la mesure où la fréquentation du service (et donc la rémunération de l'exploitant) est susceptible de varier ;

- l'identification, dans la rémunération totale des délégataires, d'une part substantielle de recettes « risquées » dont la variation à la baisse serait susceptible de causer un potentiel déficit d'exploitation, lequel ne doit pas être compensé par d'autres mécanismes du contrat. En l'espèce, le juge reconnaît qu'une part significative du risque d'exploitation pèse bien sur le délégataire dans la mesure où, en cas de baisse du nombre d'usagers, l'éventuel déficit d'exploitation pourrait s'élever à 30 % de ce déficit.

Sur ce fondement, il est proposé de recourir à un mécanisme de rémunération de l'exploitation qui identifierait clairement le risque à la charge du délégataire à la fois :

- en amont, à travers un engagement prévisionnel pluriannuel du délégataire portant aussi bien sur les charges liées au service (risque industriel) que sur les recettes liées au service (risque commercial) ;
- en cours d'exécution, à travers la partie variable de la contribution du Département, calculée sur la base de la fréquentation réelle (comptabilisée par la billetterie) et d'une rémunération par passager déterminée dans le compte d'exploitation prévisionnel. Le risque réside dans l'écart potentiel entre la fréquentation prévisionnelle – à partir de laquelle a été calculée la contribution variable prévisionnelle – et la fréquentation réelle qui peut être inférieure ou supérieure au prévisionnel.

La structure des recettes perçues par le délégataire, au titre de l'exploitation du réseau interurbain, se compose ainsi :

- de recettes provenant de la contribution du Département au service public de transport dont une part correspondrait à une contribution forfaitaire et déterminée dans le compte d'exploitation prévisionnel et l'autre correspondrait à une contribution variable car adossée à la fréquentation réelle du réseau ;
- de recettes directes perçues sur les usagers, résultant de la vente de billetterie (tickets et abonnements) et de la perception de la participation familiale aux frais de dossier scolaire ;
- de recettes annexes, provenant du réemploi du parc de véhicules, du recours réglementé à la publicité, etc.

Le mécanisme envisagé permet donc d'identifier clairement une part de recettes risquées qui ne pourra être inférieure à 30 %.

La part variable de la rémunération du délégataire est soumise à une formule de révision dont la composition doit être précisément arrêtée dans le cadre de la prochaine convention.

Ce mécanisme de rémunération de l'exploitation, constitue un élément essentiel de la qualification juridique des contrats et doit permettre de dynamiser la fréquentation. L'introduction d'une variabilité de la contribution départementale constitue une forme d'intéressement au développement et à la qualité de service.

D- LES ORIENTATIONS PROPOSEES

Les propositions ci-après formalisées sont issues du bilan des DSP 2000-2010, et de la délibération cadre relative à la politique de transport, adoptée par le Conseil Général le 29 janvier 2007.

Ce document énonçait les axes stratégiques suivants :

- hiérarchiser le réseau ;
- le rendre accessible ;
- développer la communication institutionnelle et l'intermodalité ;
- mettre en place une tarification sociale au service d'une politique solidaire ;
- développer de nouveaux outils d'information de l'utilisateur ;
- encourager la plurimodalité par des services innovants ;

Enfin, le Schéma directeur d'accessibilité voté les 16 et 17 février 2009, comme la nouvelle grille tarifaire, décidée le 17 mai 2010, sont intégrés aux orientations proposées.

L'ensemble de ces propositions a d'ores et déjà été pris

en compte dans les trois conventions de DSP, relatives aux périmètres n°1, 2 et 4, approuvées et attribuées par l'Assemblée délibérante lors de sa réunion du 17 mai 2010.

1- L'équipement du réseau par un dispositif de billettique

Le Département a décidé d'équiper l'ensemble de son réseau en billettique qui présente l'avantage de mesurer précisément la fréquentation et son évolution, et donc de permettre une variation de la rémunération du service en fonction de la fréquentation réelle du réseau.

En tant qu'outil d'intermodalité, la billettique présente, par ailleurs, des potentialités de développement de l'attractivité du réseau, notamment dans le cadre de la dynamique impulsée par la création du Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports (SMIRT).

2- Une desserte hiérarchisée

Le champ de l'intervention départementale sera précisément défini, notamment dans sa complémentarité avec les compétences des autres autorités organisatrices de transport.

L'importance et la fréquence des dessertes des communes du territoire qui visent à assurer, toute l'année, au moins un aller-retour par demi-journée vers le pôle d'attraction le plus proche, contribueront à préciser la hiérarchisation du réseau.

UNE HIERARCHISATION DU RESEAU REGULIER EN 3 NIVEAUX DE DESSERTE	
LIGNES FORTES	Elles relieraient les pôles attractifs et seraient caractérisées par un haut niveau de service : fréquence élevée les jours ouvrables, offre le week-end, mise en œuvre de véhicules accessibles en priorité, desserte des pôles d'échanges, matériel roulant de haute qualité, etc.
LIGNES DE PROXIMITE	Elles auraient pour vocation de permettre à toutes les communes de bénéficier, toute l'année, d'au moins un aller-retour par demi-journée vers le pôle d'attraction le plus proche.
LIGNES COMPLEMENTAIRES & LIGNES VIRTUELLES	Elles se caractériseraient par des fréquences peu élevées ou pour une desserte spécifique (lignes de marché par exemple) et pourraient fonctionner de façon régulière ou bien être activées à l'initiative de l'utilisateur (ligne dite « virtuelle »).

Pour ces trois niveaux de ligne, il est possible de mettre en œuvre des courses virtuelles qui fonctionneraient à l'initiative de l'utilisateur. Ces services feront partie intégrante de la desserte proposée par niveau de ligne.

A ces trois principaux niveaux de dessertes, s'ajouteraient :

- **des services de renforts dits « doublages scolaires »** permettant principalement la desserte des établissements scolaires en complément des lignes régulières ;
- **des lignes desservant les principaux sites culturels ou touristiques du territoire** selon le modèle des navettes estivales mises en place depuis 2006 ;

- dans les zones non desservies par le réseau interurbain, le Département pourrait autoriser le développement de **transports à la demande (TAD) organisés et financés par les intercommunalités candidates**. Le Département délèguerait sa compétence transport au niveau intercommunal à travers la signature de conventions spécifiques, garantissant la complémentarité du TAD avec le réseau interurbain.

3- La poursuite de l'effort d'intermodalité

La politique d'intermodalité serait poursuivie à travers la réalisation de pôles d'échanges multimodaux. L'offre de

transport s'adaptera à la réalisation de ces pôles d'échanges.

4- Un réseau accessible

Les modalités de la mise en accessibilité du réseau sont prévues par le schéma directeur d'accessibilité, qui a été voté par le Conseil Général les 16 et 17 février 2009.

5- Un réseau attractif, de qualité et innovant

Le prochain réseau proposera une offre de qualité avec un système incitatif. Les critères de qualité seraient cohérents avec la hiérarchisation du réseau. L'ensemble de ces actions devrait permettre d'accroître la fréquentation des services.

La mise en œuvre d'autres mesures favorables au report modal de la voiture particulière vers le réseau interurbain pourrait être envisagée, conformément à une logique de développement durable, dans la limite des moyens budgétaires disponibles et de la réalisation des objectifs précédemment énoncés.

Il conviendra ainsi de mettre clairement en relation les investissements effectués en matière d'actions commerciales avec la mesure de la fréquentation.

Les actions d'information de l'utilisateur devront être déclinées et feront partie intégrante de l'incitation à la fréquentation du réseau y compris lors des situations perturbées prévisibles ou non.

6- Un réseau en complémentarité avec les réseaux urbains

A ces points, il convient d'ajouter la nécessité de rechercher la meilleure complémentarité avec l'offre de services urbains relevant de la compétence des trois autorités organisatrices de transport urbain présentes sur le territoire du périmètre 3 (Douai, Cambrai et Valenciennes).

Cette complémentarité est indispensable pour assurer le meilleur service public aux usagers, répondant au mieux aux besoins et aux spécificités du territoire.

Ce réseau devra être attractif dès le premier jour d'exploitation. Le plan d'actions et les moyens spécifiques au démarrage des services sont en cela essentiels.

En conclusion, les évolutions préconisées sur le périmètre 3 présentent de nombreux avantages, notamment à travers :

- la mise en œuvre d'une nouvelle logique de rémunération du délégataire apte à répondre aux exigences de qualification juridique des contrats de DSP et constituant une forme d'incitation au

respect des objectifs contractuels et au développement d'un meilleur service à l'utilisateur ;

- la mise en œuvre de mesures d'optimisation du réseau qui devraient se traduire par une dynamisation de la fréquentation du réseau interurbain. L'impact de la stratégie commerciale sur la fréquentation est en ce sens essentiel ;
- l'intégration de l'ensemble des évolutions législatives enregistrées depuis 2000 : accessibilité, sécurité, continuité, développement durable, etc ;
- l'impulsion d'une démarche analytique, programmatique et concertée à travers l'élaboration d'un véritable schéma de transport et de déplacements.

Les propositions s'inscrivent, en définitive, dans la continuité des modalités de gestion du réseau de transport actuel. Elles ne devraient donc pas entraîner de bouleversements majeurs dans l'organisation du service public de transport départemental, tout en incitant et en responsabilisant davantage les entreprises au développement de la fréquentation du réseau – dans une logique de développement durable – et à l'amélioration constante de la qualité du service public.

Il est proposé au Conseil Général, après avis de la Commission Aménagement du territoire du 13 septembre 2010, du Comité Technique Paritaire du 13 septembre 2010 et de la Commission Consultative des Services Publics Locaux du 16 septembre 2010 :

- de retenir une gestion du périmètre n°3 du réseau de transport interurbain, regroupant les actuels bassins n°4 « *Sensée-Escaut* » et n°5 « *Est-Cambrésis* », par délégation de service public, pour une date prévisionnelle de début d'exécution prévue pour juin 2011. La mise en service effective démarrera le 26 août 2011. La date d'achèvement est fixée au 31 août 2018.
- de lancer la procédure de consultation d'entreprises conformément aux dispositions des articles L.1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.

Le projet de délibération correspondant, conforme à l'avis de la Commission, puis amendé, est adopté à l'unanimité.

Monsieur le Président met en exergue le rapport 4/2 et souligne un amendement qui propose de corriger une erreur matérielle. Il soumet au vote des Conseillers Généraux cet amendement qui est adopté à l'unanimité.

Monsieur le Président soumet au vote des Conseillers Généraux le projet de délibération relatif au rapport suivant :

N° 4.2

DTD/2010/1308

OBJET :

**AVENANT A LA CONVENTION DE SERVICE PUBLIC POUR
L'EXPLOITATION DU SERVICE DE TRANSPORT PUBLIC
ROUTIER REGULIER NON URBAIN DE VOYAGEURS
PERIMETRE N°1**

Lors de sa réunion des 16 et 17 février 2009, le Conseil Général a décidé de recourir à la délégation pour son service public de transports routiers non-urbains de voyageurs d'intérêt départemental, y compris le transport scolaire, sur le territoire du Département du Nord (ainsi que sur les lignes sortantes organisées par le Département du Nord).

Les délégations de service public ont été déterminées géographiquement en fonction de quatre périmètres.

Suite à la mise en œuvre d'une procédure de mise en concurrence, le Conseil Général, lors de sa réunion en date du 17 mai 2010, a attribué le périmètre n°1 au GME représenté par la SAS Autocars Schoonaert et approuvé les termes de la convention et de ses annexes.

Par courrier en date du 13 juillet 2010, le Préfet du Nord a relevé une inexactitude dans l'annexe n°24 relative à la démarche qualité de service, celle-ci faisant état d'un point d'une valeur de 2.927 €TTC pour le calcul du bonus/ malus annuel, alors que le Département avait demandé, dans le cadre des documents de la consultation, que cette valeur soit comprise entre 5.000 €TTC et 15.000 €TTC.

Les parties pourraient alors convenir de ramener la valeur du point à 5.000 €TTC afin de modifier l'annexe n°24 à la convention de délégation de service public pour l'exploitation du service de transport public routier régulier non urbain de voyageurs.

La passation de cet avenant a fait l'objet d'un avis favorable de la Commission de Délégation de Service Public lors de sa réunion du 9 septembre 2010.

Il est donc proposé au Conseil Général :

- d'autoriser la passation d'un avenant modifiant l'annexe n°24 « Démarche qualité de service » à la convention de service public pour l'exploitation du service de transport public routier régulier non urbain de voyageurs – Périmètre n°1, avec le GME représenté par la SAS Autocars Schoonaert ;
- d'autoriser Monsieur le Président à signer ledit

avenant et l'ensemble des actes et documents y afférents.

Le projet de délibération correspondant, conforme à l'avis de la Commission, puis amendé, est adopté à l'unanimité.

S'agissant du rapport 4/3, Monsieur le Président revient sur la question du remboursement et précise qu'il aura lieu dans les meilleurs délais.

Monsieur le Président soumet au vote des Conseillers Généraux le projet de délibération relatif au rapport suivant :

N° 4.3

DTD/2010/1314

OBJET :

**FINANCEMENT DU TRANSPORT SCOLAIRE DES ELEVES EN
SITUATION DE HANDICAP ET DES ELEVES RELEVANT DE
L'ENSEIGNEMENT SPECIALISE**

En vertu de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) et de la loi n° 83-663 du 22 juillet complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les Communes, les Départements, les Régions et l'Etat, le Département est l'autorité compétente pour l'organisation des services de transport scolaire.

Le réseau Arc-en-Ciel, qui fait l'objet de délégations de service public, est pour le Département le premier moyen mobilisé pour le transport des élèves. Toutefois, le transport collectif ne convient pas à certains enfants, en situation de handicap ou relevant de l'enseignement spécialisé.

C'est pourquoi le Département met en œuvre, grâce à une procédure de marchés à bons de commande, des services adaptés.

Il dépasse en cela ses obligations légales, puisque le Code de l'Education ne prévoit que l'obligation de financer le transport des élèves dont le taux d'incapacité constaté par l'article L-543-5 du code de sécurité sociale, est supérieur à 50 %, sans nécessairement l'organiser.

Les 127 marchés à bons de commande conclus à compter de la rentrée 2006 ont été renouvelés trois fois, et ont atteint leur terme en juillet 2010.

Le lancement d'une nouvelle procédure a donc été décidé par la Commission Permanente du 12 octobre 2009. La Commission Permanente du 3 mai 2010 a modifié la composition des lots relatifs au transport des élèves relevant de l'enseignement spécialisé.

La Commission d'Appel d'Offres les 20 mai, 17 juin

et 1^{er} juillet a attribué 120 lots (4 lots étaient infructueux, 1 lot classé sans suite) à 12 entreprises.

2 des lots concernant la desserte des établissements scolaires sur les arrondissements de Lille et de Dunkerque par des transports en ambulance ont pu être notifiés le 30 août 2010 aux entreprises retenues.

En revanche, les 118 autres lots ont fait l'objet de recours par l'un des candidats non retenus auprès du Tribunal Administratif de Lille.

Les ordonnances rendues le 2 septembre 2010 donnent raison au Département. La procédure d'attribution a donc été mise en œuvre immédiatement. Toutefois, elle n'a pu l'être avant le 2 septembre 2010, jour de la rentrée scolaire. Il convient donc de proposer aux familles et étudiants handicapés concernés une solution alternative temporaire.

Par délibération du 26 janvier 1987, le Conseil Général a décidé que le transport des élèves handicapés pouvait, si tel était le choix des familles ou étudiants concernés, faire l'objet d'un remboursement des frais engagés par la famille pour l'organisation du transport, soit sur présentation d'une facture acquittée, si la famille faisait appel à un transporteur professionnel, soit sur la base d'un remboursement kilométrique, dont le montant était indexé sur celui des DSP en cours, si la famille réalisait elle-même le transport.

Il est proposé de confirmer cette disposition relative au transport des élèves et étudiants en situation de handicap, et de l'étendre aux élèves relevant de l'enseignement spécialisé.

Les familles et étudiants qui le souhaitent pourraient donc se voir rembourser les frais engagés pour le transport de leur enfant ou leur déplacement à la faculté, à raison d'un aller-retour par jour durant les périodes scolaires,

- sur la base d'une facture si elles font appel à un transporteur professionnel de leur choix (la facture détaillée doit préciser l'adresse de prise en charge et l'adresse de l'établissement, le type de véhicules, ainsi que le nombre de kilomètres parcourus par trajet)
- sur la base d'un montant de 0,24 € par kilomètre (la distance retenue étant celle entre le lieu de résidence de l'élève et celle de son établissement, le trajet le plus direct étant retenu), si elles assurent elles-mêmes le transport de l'élève.
- sur la base de l'envoi des titres de transport utilisés par l'enfant et l'adulte qui l'accompagne, en cas d'utilisation des transports en commun

Selon la spécificité des horaires scolaires de l'élève, en cas précisés sur l'attestation de présence délivrée par l'établissement, 1 à 2 allers-retours quotidiens pourront être pris en compte.

Pour l'adulte accompagnateur, quel que soit le mode de transport utilisé, le retour au domicile après avoir accompagné l'enfant sera pris en compte. Dès lors, le nombre d'allers-retours quotidiens pris en compte pourra aller jusqu'à 6.

En tous les cas, une attestation de présence délivrée par

l'établissement, un justificatif de domicile, et un RIB devront être joints à la demande de remboursement.

Le dispositif de remboursement des dépenses engagées par les familles prendra fin dès le retour à la normale des services organisés par le Département.

Il est donc proposé au Conseil Général, après avis de la Commission Aménagement du Territoire de :

- d'approuver le principe du remboursement aux familles des enfants en situation de handicap ou relevant de l'enseignement spécialisé, ou aux étudiants majeurs en situation de handicap, des frais engagés pour le transport entre le domicile de l'élève et le lieu de scolarité, à compter du 2 septembre 2010 ;
- d'attribuer un montant de 0,24€ par kilomètre pour le remboursement de la famille ou de l'étudiant si le transport est réalisé par ses soins ;
- de dédommager la famille ou l'étudiant du montant figurant à la facture détaillée du transporteur professionnel ;
- de rembourser aux familles les titres de transport en commun utilisés par l'enfant et l'adulte qui l'accompagne ;
- d'imputer les dépenses correspondantes à la fonction 938, sous fonction 91 nature comptable 6245 du budget départemental ;
- d'autoriser Monsieur le Président à signer tous les actes correspondants.

Le projet de délibération correspondant, conforme à l'avis de la Commission, est adopté à l'unanimité.

Monsieur le Président attire l'attention des Conseillers Généraux sur un vœu, déposé par le Groupe Socialiste, pour la défense et le renforcement de la Haute Autorité de Lutte contre les Discriminations. Il précise que celui-ci sera transmis à la Commission « Budget, Ressources Humaines » afin de pouvoir être examiné lors de la prochaine Séance Plénière.

Monsieur le Président suspend la séance à 12 heures 05.

Monsieur le Président reprend la séance à 12 heures 15.

QUESTIONS D'ACTUALITE

Madame Marie-Christine STANIEC-WAVRANT soulève la question des Roms et met en exergue l'action du Conseil Général en direction de ces familles. Elle rappelle que celui-ci est jumelé avec une région de Roumanie et pense qu'un travail pourrait être entamé afin d'améliorer la vie sur place.

Monsieur Fabien THIEME fait observer que les services sociaux et médico-sociaux du Département du Nord interviennent auprès de ces populations au titre de la protection de l'enfance et des actions de prévention maternelle et infantile.

Monsieur THIEME signale que le Département est

également partenaire des villes et des établissements publics de coopération intercommunale qui prennent des initiatives pour héberger et insérer ces populations.

Monsieur le Président pense qu'il était important de rappeler que le Département a assumé ses responsabilités.

Monsieur Jean-Claude DEBUS signale que plusieurs familles, dont les parents sont résidents à l'hôpital de gériatrie Les Bateliers de Lille, l'ont alerté récemment à propos des conséquences problématiques suscitées par la transformation de lits qui relevaient jusqu'alors du secteur de soins de longue durée en EHPAD.

Monsieur DEBUS note que la direction de l'établissement n'a toujours pas été informée par le Département de la tarification applicable depuis le 1^{er} janvier 2010. Il souligne que les familles et les personnes âgées sont en attente d'informations qui auraient dû légitimement leur être apportées depuis longtemps par le Département.

Monsieur Didier MANIER indique que les arrêtés de tarification ont été envoyés le 20 septembre avec une prise d'effet au 1^{er} août.

Monsieur MANIER fait observer que des mesures nouvelles ont été accordées dans le cadre des conventions tripartites en ce qui concerne l'EHPAD et l'unité de soins longue durée et apporte des informations quant aux prix de journée.

Monsieur MANIER propose à Monsieur DEBUS de lui donner les éléments de réponse par écrit après la séance.

Monsieur Fabien THIEME note que les Français se sont une nouvelle fois exprimés très massivement le 23 septembre dernier afin d'exprimer leur refus de la réforme des retraites voulue par le Gouvernement. Il considère que ce dernier ne peut ignorer plus longtemps cette colère et doit retirer son projet de loi inacceptable en l'état.

Monsieur THIEME indique que des solutions existent pour maintenir une retraite à taux plein dès 60 ans et souligne la motion du Groupe Communiste qui reprend la proposition de loi récemment déposée par le Groupe parlementaire gauche, démocrate et républicaine.

Monsieur le Président fait remarquer que l'Exécutif Départemental n'a pas la compétence dans ce domaine.

Monsieur le Président se réjouit de la mobilisation citoyenne. Il pense que la réforme des retraites est nécessaire, mais doit être juste, efficace et durable.

Monsieur le Président revient sur les conditions du débat à l'Assemblée Nationale et souhaite que les Sénateurs puissent jouer leur rôle de garant des libertés et des conquêtes sociales.

Monsieur Jacques MARISSIAUX attire l'attention des Conseillers Généraux sur le Fonds Départemental d'Appui aux Projets Educatifs (FDAPE) mis en application par le Conseil Général lors de cette rentrée scolaire dans l'ensemble des collèges du département.

Monsieur MARISSIAUX souligne que les projets liés au FDAPE sont sur le point d'être votés dans les conseils d'administration et vont être étudiés par un jury qui décidera de leur validité, alors que les équipes pédagogiques n'ont eu que très peu de temps pour monter les actions. Il demande, pour cette année de démarrage, que ces projets soient instruits le plus rapidement possible et avec le regard indulgent du Conseil Général.

Monsieur Bernard BAUDOUX met en exergue l'apport de ces nouvelles dispositions pour l'ensemble des établissements scolaires.

Monsieur BAUDOUX précise que des consignes ont été données afin de regarder avec bienveillance l'ensemble des dossiers et souligne la volonté du Département de réaliser des versements en décembre.

Monsieur Luc MONNET fait observer que plusieurs familles lui ont fait part de difficultés en ce qui concerne l'APA et la PCH. Il estime que cette situation est inacceptable et pense que le Département du Nord dispose de moyens humains et financiers suffisants pour répondre de manière décente aux besoins de ses administrés qui sont en grande difficulté.

Monsieur MONNET signale que le Groupe Union Pour le Nord sollicitera sur ces questions, dès que cela sera possible, la constitution d'une mission spéciale d'information et d'évaluation.

Monsieur Jean-Luc CHAGNON s'étonne de ne pas être au courant de la plainte exprimée par Monsieur MONNET.

Concernant la MDPH, Monsieur CHAGNON fait remarquer que le nombre de dossiers demandés est extrêmement important. Il souligne que les délais d'instruction de la PCH ont régulièrement diminué depuis 2006 et ont un peu augmenté en début d'année 2010 pour trois raisons qu'il évoque.

Monsieur le Président ajoute qu'en ce qui concerne le traitement de l'APA ou de la PCH, il y a des problèmes liés à des moyens insuffisants qui ont été transférés par l'Etat ou qui n'ont pas été compensés. Il précise que le Département a mis en place des moyens humains considérables s'agissant de la MDPH et a le souci d'apporter aux personnes en situation de handicap une qualité de service qui soit la meilleure possible.

Monsieur Serge VAN DER HOEVEN s'inquiète des conditions catastrophiques qui marquent cette rentrée scolaire et met en exergue le manque de personnel et de crédits.

Monsieur VAN DER HOEVEN signale que le Groupe Communiste propose notamment que 150 000 enseignants et 45 000 personnels recrutés comme fonctionnaires soient formés en 5 ans et que 7 % du PIB soient consacrés à l'éducation de la jeunesse.

Monsieur le Président fait remarquer que le Conseil Général n'a aucune responsabilité dans la situation décrite par Monsieur VAN DER HOEVEN.

Monsieur Bernard BAUDOUX indique que la politique du Département en terme d'investissement et de fonctionnement est en train de changer le paysage des structures éducatives du Nord.

Monsieur BAUDOUX note que les communautés éducatives sont particulièrement inquiètes et regrette qu'un certain nombre de décisions prises au niveau national aillent à l'encontre des politiques menées par le Département.

Monsieur Jean SCHEPMAN souhaite connaître l'état d'avancement du nouveau programme de coopération du Département du Nord dans le cadre des partenariats avec le Sénégal, la Guinée et le Cameroun, ainsi que son adéquation avec les objectifs du millénaire pour le développement évoqués la semaine dernière par l'Assemblée des Nations Unies.

Monsieur Renaud TARDY souligne l'importance de cette question et signale qu'une exposition consacrée à la situation des migrants se déroule actuellement à Lille dans le cadre du NAME festival.

Monsieur TARDY fait observer que les premières actions relatives au nouveau programme d'action prévu pour la période 2010-2012 vont débiter sur le terrain avant la fin de l'année. Il précise que le Ministère des Affaires Etrangères s'est pour l'instant limité à soutenir le Département pour ce qui concerne le Sénégal et le Cameroun et indique qu'il fera donc de nouvelles propositions pour la région de Mamou en Guinée.

Monsieur TARDY note que le Département a également été sollicité par une initiative portée par Cités Unies France, l'ARF et l'ADF puisqu'il est proposé de voter une délibération réaffirmant l'attachement du Département à la réalisation des objectifs de coopération dans le cadre du millénaire.

Monsieur TARDY ajoute qu'il a proposé, en marge des assises de la solidarité internationale qui se tiendront à Dakar les 4 et 5 novembre, aux partenaires africains de se réunir du 1^{er} au 3 novembre afin d'échanger sur les orientations des coopérations, capitaliser entre tous les projets innovants et continuer la collaboration exemplaire avec le Conseil Régional et LMCU.

Madame Brigitte LHERBIER fait remarquer l'inquiétude des familles depuis que le Département du Nord a renoncé à financer le transport des lycéens. Elle signale que la Région, qui en a la compétence, prendra le relais, a priori, uniquement pendant trois ans.

Madame LHERBIER demande à Monsieur le Président pourquoi l'Assemblée Départementale n'a pas été informée que la Région cesserait la prise en charge des lycéens après 2012 et si les familles devront prendre le relais.

Monsieur Jacques MARISSIAUX souligne que le Département souhaite le maintien de la gratuité du transport des lycéens et revient sur le dispositif de désengagement par tiers du Conseil Général du Nord. Il indique que des accords ont été obtenus des Autorités Urbaines de Transport et évoque le cas particulier de Lille Métropole.

Monsieur MARISSIAUX fait remarquer qu'il est difficile, pour le moment, d'avoir une vision globale et définitive des participations des Collectivités Territoriales après 2012. Il note que le SMIRT doit toujours se réunir et espère qu'une entente cordiale entre les différentes Autorités Urbaines de Transport pourra être trouvée.

Monsieur le Président attire l'attention de Madame Brigitte LHERBIER sur la raison de l'erreur figurant sur le papier à en-tête qu'elle a souhaité voir préparer par les services du Département.

L'ordre du jour étant épuisé, Monsieur le Président lève la séance à 13 heures.

Laurent HOULLIER

Bernard DEROSIER

Secrétaire de Séance

Président du Conseil Général