

BRETTEVILLE SUR ODON
Arrondissement de CAEN
Canton de Caen I
Département du Calvados

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Date de convocation : L'an DEUX MIL VINGT DEUX
Le 28 octobre 2022 Le 7 novembre 2022 à 18H30

Le Conseil Municipal légalement convoqué s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de Monsieur Patrick LECAPLAIN, Maire,

Date d'affichage : **Etaient présents :**

Le 10 novembre 2022 Monsieur Patrick LECAPLAIN, Maire,
Mesdames : BARNAUD, BENKHADDA, COLLET, DORÉ, FERY,
HOCHET, LEFEVRE, LOUBET, RAINE, SANNIER,
VIDEAU.

En exercice : 27 Messieurs : BOUFFARD, BRUNEAU, FAUDOT, LEBOURGEOIS, LE
MASSON, LESUEUR, MORAND, MORTREUX, SAINT-
MARTIN, SIMON.

Présents : 22

Votants : 26

Absents excusés :

Madame	ASSELINE	(pouvoir à M.VIDEAU)
Madame	DAUSSE	
Monsieur	DEGUSSEAU	(pouvoir à O.SAINT MARTIN)
Monsieur	DUTHILLEUL	(pouvoir à J.M LESUEUR)
Monsieur	RICHET	(pouvoir à P.MORTREUX)

Vanessa BARNAUD a été élue secrétaire

**OBJET : ADMINISTRATION GÉNÉRALE : RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES
DE LA CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES SUR LES COMPTES ET LA
GESTION DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CAEN LA MER**

Patrick LECAPLAIN, Maire rappelle que Caen la mer s'est transformée, le 1^{er} janvier 2017, en communauté urbaine et comprend 48 communes. Sa population, de l'ordre de 272 000 habitants, se répartit sur un vaste territoire, parmi les plus périurbanisés de France où l'on compte près d'une centaine de zones d'activités.

La transformation de l'EPCI en communauté urbaine s'est traduite par un changement d'échelle, en termes de périmètre géographique, mais aussi de compétences, d'effectifs, qui ont presque doublé en quatre ans et de masses financières (*plus de 350 millions d'euros de recettes totales en 2019*).

.../...

.../...

Cinq ans après la création de la nouvelle entité (CUCLM), l'intégration communautaire apparaît incomplète. La démarche stratégique est largement conduite en dehors des instances, officielles, notamment du conseil de la communauté urbaine, auquel n'ont pas été soumis de nombreux documents obligatoires de programmation ou de pilotage. Si, depuis 2015, de nouveaux services communs ont été créés avec la ville de Caen, la démarche de mutualisation avec les autres communes-membres demeure très partielle. Un usage parcimonieux est fait des différents mécanismes de mutualisation offerts par la réglementation. L'exemple de la voirie, avec le dispositif atypique de « droit de tirage » reconnu aux communes, montre qu'à ce stade la CUCLM, qui permet aux maires de garder la main sur les dépenses d'investissement, a renoncé à une approche commune dans cette matière pourtant essentielle.

L'importance de son budget et des participations au financement des organismes périphériques justifierait la mise en place d'un dispositif complet et opérationnel de maîtrise des risques juridiques, financiers et comptables. Même si des progrès ont été réalisés depuis l'escroquerie à l'affacturage dont l'EPCI a été victime en 2016, la fiabilité des comptes présente des lacunes difficilement justifiables, comme un écart de près de 45 millions d'euros entre l'inventaire tenu par l'établissement public et l'état de l'actif tenu par le comptable public. De même, la fiabilité des prévisions budgétaires gagnerait à être renforcée, tout particulièrement pour les opérations d'investissement. A cet égard, la gestion en autorisations de programme et crédits de paiement de la totalité des opérations d'équipement devrait permettre un meilleur niveau de réalisation des prévisions budgétaires annuelles.

Malgré la forte hausse des volumes financiers liée à son changement de statut, l'EPCI est parvenu, au cours de la période contrôlée, à maîtriser ses dépenses de fonctionnement et à dégager un autofinancement significatif. Sa dette a néanmoins doublé en trois ans (435,8 millions d'euros en 2019 contre 226 en 2016) en raison d'un important programme de travaux et de l'équipement du nouveau tramway. Sa capacité de désendettement tend à se dégrader et se rapproche du seuil d'alerte pour le budget des transports. Les projets de développement de la communauté urbaine se heurtent, à ce stade, à l'insuffisance du fonds de roulement et de la trésorerie, et aussi à l'hypothèque que représente la nécessité de rembourser le capital de ses emprunts obligataires, dont elle a différé l'amortissement. Une éventuelle prolongation de la crise sanitaire pourrait compromettre la réussite du projet de « campus des startups » MoHo dans lequel la communauté urbaine s'est engagée à hauteur de plus 20 millions d'euros, sans prendre les garanties qu'aurait justifiées un tel projet.

En matière de gestion des ressources humaines, la masse salariale est globalement maîtrisée, même si le régime indemnitaire des agents comporte quelques irrégularités. L'absentéisme reste à un niveau particulièrement élevé, qui mériterait une plus grande attention : en 2019, l'absentéisme dit « compressible » a été équivalent à l'absence permanente d'environ 152 agents, représentant un coût total de 6,6 millions d'euros.

En ce qui concerne la gestion de la commande publique, Caen la mer dispose d'un pôle expert solide. Néanmoins, les achats non programmés, effectués directement dans les services, ne sont pas maîtrisés. Leur volume trop important trahit un défaut majeur dans le recensement et la remontée des besoins, qui fait courir un risque juridique à la structure et compromet la recherche de gains sur les achats. Les outils sont néanmoins en place pour organiser une programmation des achats qui pourrait prendre sa place dans les réflexions menées sur la nouvelle démarche de pilotage budgétaire.

.../...

.../...
En matière de transports publics, les dysfonctionnements récurrents du tramway léger guidé sur pneus, mis en service en 2002, n'ont pas trouvé de solution technique garantissant sa fiabilité à un coût supportable. Cette situation a conduit à la fin de son exploitation et à la résiliation anticipée des deux contrats de concession y afférents, fin 2017. Selon l'EPCI, les coûts bruts globaux de cet équipement, incluant les indemnités de résiliation, ont atteint 360M€.

Au cours de la période contrôlée, la communauté urbaine a confié à l'exploitant, par avenants, la réalisation de prestations et d'investissements n'entrant pas dans le champ de la DSP ou incombant à l'EPCI, cette pratique étant contraire aux règles de la commande publique.

La mise en service d'un tramway sur voie ferrée est intervenue fin juillet 2019, conformément aux délais fixés, pour un coût global de 290 M€ (valeur mai 2020), le montant des seuls travaux réalisés sous mandat de maîtrise d'ouvrage ayant dépassé de 24 % l'estimation initiale. Avec elle, s'est achevée la mise en œuvre des mesures relatives à la mobilité, fixées par le projet d'agglomération de 2015 qui prévoyait l'exploitation d'un nouveau réseau hiérarchisé et plus accessible, un abaissement du tarif étudiant et des mesures pour favoriser l'usage des transports collectifs.

Malgré une offre kilométrique en hausse de 14 %, la fréquentation a reculé de 17 % entre 2017 et 2019. La part des coûts d'exploitation du réseau supportée par l'usager est passée de 34 à 21 %, et celle du contribuable de 64 à 79 %.

Dans la perspective de l'adoption de son plan de déplacements urbains, qui pourrait intégrer la réalisation d'une deuxième partie de son réseau de tramway actuellement à l'étude, la CUCLM devrait définir une politique des transports qui fixe des objectifs stratégiques articulant les différents leviers d'action prévus par les textes et dotée d'indicateurs de suivi mesurables sur la durée.

PRINCIPALES RECOMMANDATIONS

1. Renforcer la transparence de la gestion en soumettant la programmation pluriannuelle des investissements au conseil communautaire et en assurant l'information prévue par les textes en matière de commande publique, d'actes pris en application de délégations données par l'organe délibérant et de présentation des documents budgétaires,
2. Renforcer les actions de prévention et de lutte contre l'absentéisme,
3. Formaliser un dispositif de maîtrise des risques, en particulier en matière de commande publique,
4. Mettre en place un processus complet de remontée des besoins au premier euro, en vue de limiter le recours aux achats sur bons de commande, dits « hors marchés », aux seuls besoins homogènes dont le montant annuel ou global, estimé pour l'ensemble des services, est inférieur au seuil d'obligation de publicité et de mise en concurrence,
5. Veiller à recourir à l'emprunt en adéquation avec le besoin de financement des investissements, de façon à restaurer le fonds de roulement,
6. Revoir le mode de détermination des crédits d'investissement par une programmation initiale ajustée et le respect de la définition des restes à réaliser,

.../...

7. Planifier les travaux de réfection de la voirie en se fondant sur un diagnostic commun,
8. Définir une politique des transports urbains qui fixe des objectifs stratégiques articulant les différents leviers d'action prévus par les textes et dotée d'indicateurs de suivi mesurables sur la durée.

OBLIGATIONS DE FAIRE

9. Informer les élus sur les actes pris par l'exécutif sur le fondement d'une délégation des assemblées délibérantes,
10. En matière de commande publique, estimer les besoins à l'échelle de l'EPCI et non des services, de manière à garantir le respect des seuils réglementaires,
11. Mettre un terme au versement de primes irrégulières (IFC, IMC),
12. Régulariser les écarts constatés entre l'inventaire comptable et l'état de l'actif,
13. Amortir les équipements et les études du tramway,
14. Cesser de confier au délégataire des transports de voyageurs la réalisation de prestations incombant à l'autorité organisatrice de mobilité par avenant au contrat de délégation de service public et appliquer systématiquement les règles de la commande publique.

Où cet exposé et après en avoir délibéré,

Le Conseil Municipal,

 **Prend acte de ce rapport**

Date de publication : 10 novembre 2022
Certifié exact,

Pour extrait conforme,
En Mairie, 10 novembre 2022

Le Maire :




Patrick LECAPLAIN