

MOBULYS :

les tarifs évoluent

Le métier de base du Département réside dans la solidarité des hommes. A ce titre, le Conseil Général initie et soutient de très importantes actions au titre du vieillissement et des traitements du handicap.

C'est dans ce cadre que le service « **Mobulys** » a été mis en place. Rappelons qu'il permet à des personnes à mobilité réduite de se déplacer pour satisfaire aux besoins de la vie.

L'expérience acquise avec « **Mobulys** » conduit à revoir la tarification du service afin de simplifier la gestion de la billettique.

Jusqu'à présent, les tarifs proposés étaient limités à deux tarifs : 5€ et 10€ le trajet aller et retour (*soit deux trajets*) selon les zones desservies. Cela obligeait l'utilisateur à payer ce coût même si celui-ci n'avait besoin que d'un seul trajet.

Depuis le 04 février, le Conseil Général a mis en place un ticket unitaire valable pour un trajet unique d'un montant de :

- 2,50€ le trajet pour les zones vertes
- 5€ le trajet pour les zones jaunes

Une simplification en quelque sorte.

Édito

Madame, Mademoiselle, Monsieur,

Difficile aujourd'hui d'imaginer un monde sans internet ni smartphone, sans écran plat, sans photo et vidéo numérique...

Mais peut-on envisager la France sans ses départements ? A Paris sans doute... Mais dans les villes et les villages, dans ces territoires que l'on appelait jadis « *la France profonde* »... j'en doute sérieusement. Maillon essentiel de la décentralisation, le Département a permis de tricoter au fil des ans un espace de vie à dimension humaine, au plus près des besoins de chacun et dans le respect du bien être de tous. Le lien social, qui est au cœur des compétences du Conseil Général, ne peut se tisser qu'à proximité, c'est une évidence.

Cette chronique d'une suppression annoncée est directement issue de la loi « Territoriale » du 16 décembre 2010. Elle pèsera lourdement sur le monde rural avec la suppression des cantons actuels à l'horizon 2014. Serons-nous le moment venu assez forts pour revenir sur ce dossier ?

Sans être le moins du monde excessif on peut constater que l'écart déjà important entre les faibles et les forts, les riches et les plus modestes ne fait qu'augmenter. Les financiers font travailler l'argent comme si rien ne s'était passé ! Course à la rentabilité à court terme, financiarisation du système économique et dérégulation produisent leurs effets délétères.

Ceux qui vivent de leur travail voient les motifs d'insatisfaction s'accumuler... Fiscalité, justice, santé, éducation nationale... sont plus que jamais les fondements même du contrat social qu'il nous incombe de construire ensemble...

« **Dans ce monde, il y a des choses insupportables** » s'indigne le philosophe Stéphane Hessel. La capacité d'indignation est l'expression positive de la prise de conscience, qui fait partie intégrante de la dignité humaine.

Indignons-nous de tous ces excès !

Votre Conseiller Général
Jean-Pierre BOUQUET

Un lien direct avec vos élus : www.marne-progres.com

LES DERNIERES SUBVENTIONS ACCORDEES...

ARZILLIERES-NEUVILLE : deux subventions

Dans le cadre de la création de trois **citernes d'eau**, le Conseil Général a accordé une subvention représentant 26% du coût réel des frais engagés.

Ainsi, une subvention de 44 626€ a été attribuée à la commune sur la base d'une dépense subventionnable de 171 640€.

Quant au dossier relatif aux travaux d'aménagement routier des rues du Maréchal et de la Croix Pargny, l'Assemblée Départementale accorde une subvention de 10 335€ au taux de 38% (montant des travaux : 27 198€).

GIFFAUMONT-CHAMPAUBERET : deux nouveaux projets aidés

Concernant la construction d'un **local technique servant au stockage** du matériel comprenant un vestiaire-sanitaire avec accessibilité à la mairie, le coût global (HT) des travaux a été retenu à hauteur de 80% du montant estimatif de 300 204€. Cela donne une base subventionnable de 240 164€ à laquelle a été appliqué un taux de subvention de 25,6% calculée en application du barème actuel. **La subvention votée est en conséquence de 61 482€.**

S'agissant de l'installation de **panneaux solaires photovoltaïque** sur ledit bâtiment d'une superficie de 154m², une subvention de 20 000€ a été votée représentant 20% du coût du projet. Il s'agit d'une première dans le canton !...

Dans l'optique de sa politique d'aide à l'investissement, l'assemblée départementale a accordé une subvention de 984€ pour la pose de vitrage et l'isolation du dortoir de l'école maternelle. Ces travaux de rénovation seront financés à un taux de 20% sur une dépense totale de 4 918€.

LES RIVIERES HENRUEL : sécurité incendie et voirie

Pour l'installation d'une citerne enterrée, la commune des Rivières Henruel s'est vue octroyer par l'assemblée départementale une subvention représentant 24,40% du coût des travaux à réaliser.

De fait, une subvention de 12 720€ a été votée sur la base d'une dépense subventionnable de 52 130€.

Dans le cadre de sa politique en matière de voirie communale, le Conseil Général apporte une subvention aux communes pour les travaux de renouvellement de revêtements des chaussées.

Aussi le Département a voté une subvention de 2 244€ calculée au taux de 24,4% sur une dépense subventionnable estimative de 9 196€, aide destinée à réaliser une partie des travaux d'enduisage de la voie communale des Rivières au Meix Thiercelin.

St CHERON : une mairie nouvelle

Le Conseil Général accorde une subvention de 41 400€ sur la base d'une dépense subventionnable de 129 000€ pour la réhabilitation de l'ancienne école en locaux administratifs.

Il convient de préciser que le coût hors taxe de ces travaux est de 150 000€ duquel sont retirées les parties non éligibles (peinture, carrelage, papier peint) à hauteur de 21 000€.

Cet ouvrage sera donc financé à un taux de 27,60% des dépenses engagées. Ainsi la commune de St Chéron sera dotée d'une mairie totalement neuve avec la conversion de l'actuelle (et bientôt ancienne) mairie en atelier.

Ste MARIE du LAC-NUISEMENT

L'état du réservoir d'eau potable de Ste Marie du Lac- Nuisement a conduit son Conseil Municipal a programmé des travaux de réfection d'étanchéité de la cuve et de reprise de la coupole de l'ouvrage.

Sur la base d'une dépense subventionnable estimée à 83 740€, la participation du Département a été calculée afin de tenir compte du plafond toutes aides publiques confondues fixé à 60% soit 50 244€.

Le plafond étant atteint par l'attribution d'une aide de l'AESN (Agence de l'Eau) d'un montant de 30 793€ et d'un concours du Fonds de Péréquation de la Taxe Professionnelle pour 10 000€, la subvention du Conseil Général a été ramenée à 9 541€.

COMMUNAUTE de COMMUNES du BOCAGE

A défaut de pouvoir mener pour le moment de lourds programmes de travaux routiers nouveaux, la communauté a entrepris d'apporter des réponses à des projets, certes plus modestes, mais bien réels.

Ainsi, la rue du Bois à **Giffaumont Champaubert** a été retenue pour un programme de travaux de 9 609€, subventionnés à hauteur de 3651€ (taux de 38%) par le Conseil Général.

Toujours au titre de son programme 2011 d'aide à la voirie communale, le Département va aider à la remise à niveau de diverses rues dans les communes d'**Arrigny, Brandonvillers, Chatillons s/ Broué, Ste Marie du Lac.**

Estimés globalement à 20 454€, ces travaux reçoivent une aide départementale de 7 773 € (subvention au taux de 38%).

ST REMY EN BOUZEMONT : la sécurisation de la rue de Moncetz en bonne voie

Après l'expérimentation, la discussion animée, les interrogations et une période de tension, les réunions publiques initiées par la municipalité de St Remy ont conduit à définir un « plan modificatif d'aménagement »

Le nouveau projet communal de sécurisation de la rue de Moncetz vient d'être examiné par la cellule sécurité routière du Conseil Général.

Cette dernière a validé l'économie générale de ce nouveau projet, tout en suggérant quelques petites adaptations techniques. Rappelons que ce projet construit sur le mode participatif vise à favoriser une circulation apaisée dans St Remy en Bouzemont.

QUATRE DELIBERATIONS POUR L'AEROPORT PARIS-VATRY

Malgré tous les aléas du court terme et de la conjoncture, l'aéroport Paris-Vatry reste une vraie chance de développement pour la Marne et de notre arrondissement en particulier.

Les jeux politiques et les petits calculs entre « amis » dont tout le monde a pu prendre connaissance, ne doivent pas nous faire perdre de vue l'essentiel. Même si certains ont pu dans le passé se servir de l'aéroport pour faire des promesses insensées...donc intenable..., ce n'est pas une raison suffisante aujourd'hui pour « jeter le bébé avec l'eau du bain ».

Si l'aéroport constitue bien une réalité, sa gestion se fait dans le cadre d'un contrat de délégation de service public (DSP). Celui-ci constitue une réalité juridique et financière créatrice de droits et de devoirs tant pour le délégataire que pour le Département.

L'IMPACT DE LA CRISE ECONOMIQUE

En 2008, au moment du déclenchement de la crise, la gestion de l'aéroport Paris-Vatry était équilibrée. Avec 41 203 tonnes de fret avion et 17 672 mouvements aériens, notre aéroport équilibrait ses comptes à l'occasion de sa septième année d'exploitation.

En 2009, le transport aérien craque. Le fret diminue de 46% avec seulement à 22 442 tonnes transportées. Les mouvements aériens reculent de 43% et passent à 10 070...En 2010, le fret a encore chuté pour finir sur une amorce de reprise depuis l'automne dernier.

Cette chute s'explique en partie par le départ de la compagnie AVIENT, mais la morosité du transport aérien est à l'origine de l'essentiel des pertes. Elle a eu pour conséquence de ruiner l'équilibre des comptes atteint. Le département a dû couvrir le déséquilibre financier de l'exploitant de l'aéroport conformément au traité de concession liant les deux parties.

Cet exercice particulièrement périlleux, et abondamment commenté par les médias, qui a placé le Conseil Général au bord de l'implosion...

Depuis, il se manifeste une implication déterminante du Conseil Régional de Champagne-Ardenne initiée par Jean Paul Bachy son président. L'engagement financier de l'agglomération Châlonnaise et celui des Chambres de Commerce sont importants.

Ces éléments sont déterminants pour l'avenir et donnent à notre aéroport le portage qui lui manquait pour imposer son projet.

DES DELIBERATIONS POUR AVANCER

Indépendamment de l'activité aéronautique, le volet terrestre de Vatry a ses exigences. Ainsi le Conseil Général a été unanime pour :

- maintenir les ZAC en communication avec Réseau Ferré de France (RFF) avec une installation terminale embranchée, ce qui se traduit par le versement d'une redevance de 86 700€ pour trois ans à RFF.
- encaisser une participation de la Communauté de Communes de l'Europort aux charges d'exploitation des ZAC pour 106 000€.
- lancer la concertation sur la future ZAC 3 compte tenu de la longueur et de la complexité des procédures...

Rappelons à ce sujet que l'ensemble des terres concernées par les ZAC représente une emprise de 782 hectares.

DEVELOPPER LES ACTIVITES DE PARIS-VATRY

La relance de l'activité se fait dans trois directions : les activités de fret, d'entraînement des équipages et de développement des passagers.

Dans ce cadre, l'activité « low cost » constitue un élément du processus de relance.

Depuis l'expérimentation réussie des ouvertures de lignes Ryanair en direction de la Norvège et de la Suède, la fréquentation est remontée à 22 000 passagers.

A eux seuls, les passagers « low cost » représentent 17 000 passagers, les charters 1 000 et l'aviation d'affaires 4 000 au lieu de 3 000 en 2009. Nous sommes encore loin du compte, mais le nouvel engagement souscrit avec Ryanair pour 2011 repose sur une hypothèse de 60 000 passagers.

LA PROBLEMATIQUE DE LA RELANCE

Déjà un effet d'entraînement se manifeste. La compagnie de charters luxembourgeois Luxair va développer des vols à partir de Vatry, ce qui aurait été impensable il y a quelques mois.

Pour le Département, l'engagement souscrit pour 2011 se monte à 1,7 M€. Il est compatible avec le budget du Département, mais certainement discutable.

Personne ne peut ériger Ryanair en modèle social. Comme il s'agit du plus important transporteur « low cost », que le trafic passager se restructure autour des compagnies à bas coût, faut-il passer à côté de ce phénomène ?

Beauvais, la plus grande plateforme « low cost » de France étant proche de la saturation, il y a une carte à jouer pour Vatry.

Notons également que la région apporte un financement de 1,7M€...

LES ENJEUX POUR VATRY ET LA MARNE

Dans le contexte actuel, songer à arrêter l'Europort de Vatry serait une folie ruineuse qui coûterait très très cher. Aussi faut-il tout faire pour que Vatry prenne un nouvel envol. La grande chance de Vatry réside dans la rareté des espaces disponibles. A terme, le 3^{ème} aéroport du bassin parisien c'est Vatry et ceux qui se sont opposés à cette idée dans les années 2000 pour de petits intérêts locaux, ont commis une grave erreur d'appréciation.

Quant à ceux qui critiquent sans cesse Vatry, quelle alternative proposent-ils ? La vente des infrastructures... Pourquoi pas, mais en attendant que fait-on ? On ferme ? On laisse végéter ?

Imagine t-on qu'une petite annonce publiée dans l'Union suffise pour vendre Vatry ?

Cette question de la vente est à traiter à part. Faute de quoi elle risque de tourner assez vite à la braderie du patrimoine départemental. Enfin cette thèse serait plus crédible si ses promoteurs nous présentaient des acheteurs...

UN SOUTIEN MESURE ET ARGUMENTE...

A rebours des huit Conseillers Généraux qui ont choisi de s'abstenir sur ce dossier, j'ai exprimé

mon soutien au projet de développement de la plateforme de l'aéroport à partir de deux principes :

« Oui à la cohérence des actions entre le Département et la Région à partir d'une stratégie concertée... les efforts de relance menés dans ce cadre doivent se poursuivre afin de produire des résultats... Des contacts avancés en Russie et en Chine existent. Ce n'est pas le moment de les interrompre... »

Mais ce soutien ne constitue pas un blanc seing, il s'accompagne de trois demandes précises : développer de l'information sur la conduite des opérations, mettre en place un « Comité de pilotage » chargé de suivre la relance de l'activité et une veille socio-économique permanente afin d'évaluer les retombées touristiques et hôtelières de nos efforts... Ces outils demandés vont être mis en place. Ils seront porteurs de la transparence due aux citoyens.

L'INTERCOMMUNALITE EN MOUVEMENT

La loi territoriale a été adoptée au terme d'un parcours législatif particulièrement heurté. Le Sénat, au fond opposé à ce projet définitivement adopté en décembre 2010, a mené une bataille de tous les instants pour contraindre le gouvernement à l'écouter...

L'Association des Maires de France a soutenu des amendements et obtenu des améliorations importantes par rapport au texte initial du gouvernement...

Cette loi très discutée, donc controversée, supprime, rappelons-le, les cantons actuels et invente une nouvelle catégorie d'élus : « le conseiller territorial » censé être à la fois élu départemental et régional !

Or cette loi comporte également un volet intercommunal faisant consensus sur la nécessité d'un achèvement de la carte intercommunale.

Sur le papier, ce côté de la loi est rassurant. Ce sont des communautés d'au moins 5 000 habitants que l'Etat souhaite. Et encore, avec des dérogations possibles. Voilà qui est apaisant sur le papier car ce processus dérogoire reste une exception.

UN CALENDRIER AU PAS DE CHARGE

C'est au Préfet que la loi confie le soin de préparer le Schéma Départemental de Coopération Intercommunale (SDCI). Son projet doit être bouclé en droit pour fin mai 2011.

Ensuite, il y aura des consultations et des amendements avec une réalité à ne pas perdre de vue. Quand le Préfet aura communiqué son projet de schéma, il lui sera très difficile de faire machine arrière. Le projet du Préfet soumis à concertation fin mai 2011 conduit à son adoption fin 2011. Ce dépôt de projet du SDCI ouvre une période de trois mois pendant laquelle les communes et EPCI (intercommunalités actuelles) donnent leur avis.

C'est le moment où l'on se prononcera sur les futurs périmètres intercommunaux. Un grand moment en perspective !...

Ce sont aux 3^{ème} et 4^{ème} trimestres 2011 que la Commission Départementale de la Coopération Intercommunale (CDCI) s'emparera du projet du Préfet. Mais ne rêvons pas, le législateur a prévu une majorité des deux tiers pour que les élus de la CDCI puissent amender le projet préfectoral.

INTERCOMMUNALITE - suite

LE PREFET « TERMINATOR » ?

Dès le 1^{er} janvier 2012 (ou même avant si le SDCI est adopté avant) le Préfet se voit doter de « pouvoirs spéciaux de regroupement intercommunal ». Les fusions, créations, extensions forcées de périmètres ou autres dissolutions de syndicats seront à l'ordre du jour avec des procédures très assouplies par rapport aux règles ordinaires (avis à la majorité simple...).

Enfin, au 1^{er} semestre 2013, c'est du lourd qui se profile...Le Préfet pourra procéder à toutes les opérations précédentes contre l'avis des élus locaux. Après cette période chahutée viendra la paix, mais sur quels territoires ?

QUELLE SITUATION LOCALE...

Dans l'arrondissement, les opérations ont été lancées le 24 janvier en présence du Préfet de Région. Précédées par tout un travail préparatoire, engagé depuis plus d'un an par ADEVA, elles ont donné lieu à d'abondants commentaires après la publication par l'Union du 26 janvier de deux hypothèses de travail retenues par la Préfecture.

Avant toute fusion ou regroupement, il y a lieu de réfléchir en se posant les bonnes questions :

- Quel est le territoire naturel des habitants ?
Et celui du tissu économique ?
- Comment prend-on en compte les études de zonages (scolaires, hospitaliers, agricoles, mais aussi associatifs ou bancaires)
- Quel lien entre territoire et compétence ?
Comment les compétences des actuelles communautés de communes peuvent évoluer ?
- Qui a besoin de quoi ? Quelle solidarité ?
Quels services rendus à la population ?
 - Comment assumer ensemble les enjeux que l'on ne peut plus que subir individuellement ?

Toutes ces questions ont été préalablement posées avec clarté dans le cadre des travaux préparatoires réalisés par ADEVA. Il faut se les approprier. Le calendrier retenu par la loi est certes serré, mais ne constitue pas un handicap parce que les problématiques sont posées.

Avant même de réfléchir sur la base de données objectives, certains sont déjà à la phase suivante pour mieux griller une étape. Ainsi a-t-on appris que des discussions d'alcôve avaient scellé des sortes d'alliances secrètes et la réunion de lancement du 24 janvier aura eu le mérite de poser les problèmes au grand jour ou presque.

Reste maintenant à les résoudre...

D'autres étapes viendront très vite. Certaines tensions inhérentes à la démarche initiée par la loi se manifesteront et c'est normal. Nous ne vivons pas dans une démocratie aseptisée, l'intelligence collective et l'esprit de responsabilité prendront le dessus pourvu qu'on les laisse s'épanouir.

