

**PROCES VERBAL DE LA REUNION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
DU 1^{ER} JUILLET 2021**

PRÉSENTS

Président

1 ALLARD Pierre

Vice-présidents

2 LACROIX Philippe

3 ALMOSTER RODRIGUES Anne-Marie

4 DUCHAMBON Jean

5 DARDILHAC Annie

6 GRANET Jean-Pierre

7 CALENDREAU Laëtitia

8 VOUZELLAUD Raymond

9 HABRIAS Fabien

10 GRANET Thierry

11 LEKIEFS Didier

Conseillers communautaires

12 BALESTRAT Yoann

13 BEAUDET Hervé

14 BEIGE Laurence

15 CHABAUD Mireille

16 CHAMINADE Fabrice

17 CHAZELLE Anne-Sophie

18 CLUZEAU Pascal

19 COINDEAU Lucien

20 COQUILLAUD Édouard

21 COUCAUD Nadège

22 CROCI Eliane

23 DAUVERGNE Frédéric

24 DESROCHES Bernadette

25 FAVRAUD Alain

26 GERBAUD Alex

27 GOURAUD Thierry

28 LANNETTE MICHAUT Vanessa

29 LATHIERE Claudine

30 SADRY Benoit

PROCURATIONS

CHAZELAS Laurence, conseillère communautaire, à GRANET Thierry, vice-président

MILOR Isabel, conseillère communautaire, à LACROIX Philippe, vice-président

RAKOTOMAHEFA Vola, conseillère communautaire, à ALMOSTER RODRIGUES Anne-Marie

EXCUSÉS

BALLAY Christine

PICHON Joëlle

Après avoir procédé à l'appel, le Président ouvre la séance.

Édouard COQUILLAUD, conseiller communautaire, élu secrétaire, siège en cette qualité.

Le compte rendu du 3 juin 2021 est adopté à l'unanimité.

Représentation

→ Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC) : désignation de représentants

Rapporteur : M. le Président

Pour les séances de la CDAC où Pierre ALLARD ne peut être présent, ou lorsqu'il siège déjà au titre de la ville de Saint-Junien, il est proposé de désigner Philippe LACROIX en tant que remplaçant titulaire et Édouard COQUILLAUD en tant que remplaçant suppléant. La CDAC ne se réunit que très exceptionnellement puisqu'elle ne concerne que les constructions à caractère commercial d'une superficie supérieure à 1 500 m².

Question :

M. Yoann BALESTRAT

souligne que son groupe est toujours favorable à ce que la parité soit respectée lorsque deux nominations sont à effectuer.

Réponse :

M. le Président

signale que la parité n'est pas obligatoire dans ce type de commission puisque les élus ne font pas tous partie du même territoire. Il est donc difficile d'assurer la parité de cette instance, les élus qui y participent n'étant jamais les mêmes.

Question :

M. Yoann BALESTRAT

recommande la tenue d'échanges au sein de la communauté de communes POL, qui compte des points de vue divergents, afin de présenter une position harmonisée à la CDAC. Ces échanges sont réclamés en amont de la réunion du bureau.

Réponse :

M. le Président

souligne que les dossiers sont examinés en bureaux, puisqu'ils concernent l'ensemble des communes de la communauté de communes qui peuvent avoir des projets commerciaux d'une superficie de plus de 1 500 m². Les comptes rendus de bureau permettent aux élus de se positionner par rapport à l'avis des maires, qui sont représentatifs de leur collectivité. Normalement, la position du maire est prépondérante sur celle de la collectivité. Les conseils municipaux peuvent ensuite alimenter ces décisions et les faire remonter. Les délais imposés par les services de l'État ne permettent pas de convoquer des conseils communautaires avant la tenue des CDAC. Il appartient aux maires de décider s'ils souhaitent présenter les dossiers à leur conseil municipal.

M. Yoann BALESTRAT

précise qu'il ne demande pas la tenue d'un conseil communautaire à chaque session de la CDAC. Il est possible d'échanger et de discuter en amont par voie électronique.

M. le Président

constate que les absences aux réunions sont nombreuses. Ainsi, il y a quelques jours, une réunion de deux commissions n'a réuni que 10 personnes. Il n'est pas opposé à l'organisation de réunions en visioconférence, mais il faut avoir un minimum de participants pour alimenter le débat. Si un dossier concernant une collectivité en particulier est examiné en CDAC, il est adressé à la collectivité et à la communauté de communes. Chacun a donc la possibilité de se positionner. En outre, les dossiers sont très peu nombreux puisque la CDAC, parfois, ne se réunit pas de toute l'année.

M. Raymond VOUZELLAUD

cite l'exemple d'une visioconférence organisée la veille, qui regroupait les commissions culture et économie. Celle-ci n'a réuni que huit participants, dont trois de Chéronnac. Cela signifie que les autres communes n'étaient pas intéressées par la Cité du cuir, ce qui est grave.

À l'unanimité :

VALIDE la nomination de Philippe LACROIX comme remplaçant titulaire et Édouard COQUILLAUD comme remplaçant suppléant en cas d'impossibilité pour Pierre ALLARD de siéger à la Commission Départementale d'Aménagement Commercial.

Personnel

→Création d'un emploi non permanent pour mener à bien un projet ou une opération identifiée en application de l'article 3 de la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 : manager de centre-ville

Rapporteur : M. le Président

Cet emploi non permanent, de catégorie hiérarchique A, est créé afin de mettre en œuvre les orientations en matière de dynamisation et de développement du commerce local, de coordination des actions de promotion du commerce de proximité, et de renforcement de l'attractivité des centres-villes en matière d'emploi et de commerce. Il s'inscrit dans le cadre du projet « petites villes de demain » et de la stratégie territoriale et bénéficie d'un financement de la banque des territoires pour un montant de 20 000 € par an. Ce poste interviendra principalement dans les communes de Saint-Junien et Rochechouart, mais également dans le cadre de la communauté de communes en participant au projet de la revitalisation des centres-villes et du renouvellement urbain, ainsi qu'au développement du commerce local. Ainsi, le manager devra également conseiller les élus sur le développement et les possibilités de redynamisation du commerce local, et accompagner dans leurs démarches les acteurs économiques tels que les associations de commerçants, ou participer à leur création le cas échéant. Le manager facilitera également la prospection et l'aide technique auprès des petits commerces. Dans un premier temps ce poste est créé pour une durée de 12 mois, pour la période du 1^{er} septembre 2021 au 31 août 2022, renouvelable pour une durée totale de 6 ans.

Question :

M. Yoann BALESTRAT

rappelant que le groupe Énergie Citoyenne est très favorable à ce recrutement, appelle à la cohérence entre les différents projets votés par la CDAC ayant un impact sur le centre-ville. Ainsi il faut par exemple se demander si la prochaine extension du centre E. Leclerc de 1 984 m² pour un espace culturel constitue une menace pour les deux librairies indépendantes dans le centre-ville de Saint-Junien. Il convient d'en appeler à la cohérence dans les choix votés au sein de la commission d'aménagement commercial et dans les discours et recrutements dans la collectivité. En effet, un emploi créé en zone commerciale correspond à trois emplois détruits en centre-ville. La concurrence entre les centres commerciaux et les petits commerces est inquiétante. Au contraire, leur complémentarité est essentielle. La boulangerie du quartier de la gare est un bon exemple.

Réponse :

M. le Président

s'oppose à l'évocation de statistiques nationales qui peuvent différer des statistiques locales. En effet, le centre commercial E. Leclerc a créé 70 emplois au cours des dernières années. Si on suit le raisonnement de M. BALESTRAT, ces 70 emplois auraient entraîné la perte de 210 emplois en centre-ville, ce qui n'a absolument pas été le cas. Qui plus est, un certain nombre de commerces viennent de rouvrir en centre-ville, preuve que la collectivité travaille depuis déjà un moment sur ce sujet. Le poste de manager de centre-ville concerne l'ensemble de la communauté de communes, et non une seule zone. Sa mission n'est pas seulement de redynamiser le commerce local à tel ou tel endroit, le manager doit porter une véritable prospective du commerce local. Il ne s'agit pas d'une guerre entre les grandes surfaces et le centre-ville, mais au contraire d'une complémentarité entre les deux. Certaines offres ont ainsi un effet d'attraction alors que d'autres misent sur la qualité de leurs produits. La redynamisation du commerce du centre-ville consiste aussi à proposer des activités, des animations et des structures nouvelles en centre-ville. Telle est l'ambition d'un certain nombre de projets actuels, notamment sur Saint-Junien et Rochechouart. Le manager de centre-ville sera amené à réfléchir à une animation et à une meilleure corrélation entre les services des collectivités et les commerçants, afin de proposer un véritable projet de territoire autour du commerce local. Dans la mesure où les petits commerçants ne possèdent pas les mêmes moyens humains que les grandes surfaces, il faut leur apporter une aide pour permettre un meilleur développement et irriguer un peu plus la clientèle du secteur de Saint-Junien. Actuellement, les 14 000 véhicules qui traversent la ville chaque jour comportent une part de clientèle potentielle à capter pour l'amener en centre-ville. Le centre-ville accueille de nombreuses personnes le samedi, il faut pouvoir faire de nouvelles propositions pour retrouver cette fréquentation au cours de la semaine. Cela vaut pour Saint-Junien et Rochechouart, ainsi que pour d'autres communes pour la sauvegarde de certains commerces car dans certaines communes il s'agit du dernier commerce. De ce fait une activité doit être générée pour permettre au commerçant de se rémunérer. C'est cette action qui doit être menée avec le manager de centre-ville.

La question de la concurrence est très complexe. Par exemple certains cœurs de ville comprennent plusieurs commerces de vêtements, et certains considéreront que la concurrence amène de la clientèle quand d'autres préféreront le monopole. Il n'est pas possible de trancher entre les deux. Pour autant, si l'attractivité des cœurs de ville est améliorée, alors la concurrence ne sera pas la première problématique à régler. Il faut donc en premier lieu travailler sur l'attractivité des centres-villes, puis travailler dans le futur sur la concurrence. La boulangerie du quartier de la gare est fermée pour des raisons connues, qui ne seront pas citées en séance, mais pas pour un problème de concurrence. D'autant plus que lorsque cette boulangerie a fermé, les boulangeries de la zone commerciale n'étaient pas ouvertes. La réalité ne doit pas être déformée, et les idées doivent être défendues de manière régulière.

M. Thierry GRANET

évoque l'actualité avec le centenaire du parti communiste célébré par la Chine, où l'État s'occupe de tout. La France n'est pas dans ce type de configuration et c'est tant mieux. La complémentarité dont il est question existe déjà. Les inquiétudes quant à un développement infini de la zone commerciale sont légitimes. Cependant, cela ne semble pas être le cas. En effet, les commerces ouvrant en centre-ville, tels que des salons de thé, une future crêperie, ou différents commerces, ont une qualité d'offre qu'on ne retrouve pas dans les zones commerciales. Pour exemple, l'ouverture de deux cafés et de boulangeries dans le centre commercial n'a pas entraîné de fermeture de cafés et boulangeries en centre-ville.

M. Yoann BALESTRAT

Intervention hors micro [0 h 23 min 27 s] ayant trait à la fermeture de la boulangerie de la gare de Saint-Junien.

M. le Président

objecte que la gare n'a absolument pas été fermée à cause de problèmes de concurrence, les raisons de sa fermeture sont bien connues et totalement indépendantes du développement du centre commercial.

À l'unanimité :

VALIDE la création d'un emploi non permanent pour mener à bien un projet ou une opération identifiée en application de l'article 3 de la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 : manager de centre-ville.

→Astroblème Rochechouart/Chassenon : création d'un emploi non permanent de volontaire territorial en administration pour la valorisation du site

Rapporteur : M. le Président

Il est proposé de créer, à compter du 1^{er} septembre 2021, un emploi non permanent contractuel de volontaire territorial en administration pour la valorisation du site Astroblème Rochechouart/Chassenon. Il relève de la catégorie hiérarchique B, à temps complet, pour une période de 12 mois renouvelable. Ses missions sont précises : organiser et animer des réunions avec l'ensemble des partenaires, rechercher des financements, recenser les outils mobilisables pour permettre de valoriser le site de l'Astroblème, avec notamment l'identification des besoins des équipes scientifiques, les propositions d'actions qui peuvent y répondre et la détermination d'une grille de tarifs lorsque, au travers de la réserve, la CC POL met en place un certain nombre d'actions ou de prêts de ses carottages. Il contribuera également à la communication pour médiatiser l'activité du site, au recensement des démarches déjà entreprises sur l'ensemble du territoire, à l'identification des démarches des acteurs susceptibles d'être intéressés par le projet de valorisation, et à l'apport d'un soutien à la valorisation scientifique. L'emploi est recruté en CDD. L'État participe au financement de ce poste à hauteur de 15 000 €.

M. Fabien HABRIAS

ajoute que ce poste est le fruit du travail accompli depuis plusieurs mois pour la recherche de solutions afin de valoriser le site de l'Astroblème. Depuis quelque temps, la création du CIRIR en complément de la réserve nationale permet de mettre en place cette partie scientifique de notoriété mondiale. Désormais débute la deuxième phase de vulgarisation pour la porter à la connaissance du plus grand nombre, avec le soutien du préfet, des députés et des sénateurs. Ce recrutement est considéré comme une première pierre pour faire évoluer la structure, en particulier le CIRIR, vers des emplois permanents autofinancés entre autres par les recettes générées par le travail réalisé par le futur agent.

À l'unanimité :

VALIDE la création d'un emploi non permanent de volontaire territorial pour la valorisation du site de l'Astroblème Rochechouart/Chassenon

→Comité des œuvres sociales : cotisations à compter du 1^{er} janvier 2021

Rapporteur : M. le Président

Le montant des cotisations est soumis par le COS pour approbation. Concernant la part ouvrière, ce montant est fixé à 20 % par agent, la part patronale à 0,8 % de la masse salariale totale, avec un minimum de 140 € par agent adhérent. Ce pourcentage est à appliquer sur le montant annuel déclaré à l'URSSAF sur l'année n-1. Pour les retraités il s'élève à 25 € sans part patronale.

À l'unanimité :

VALIDE le montant des cotisations au comité des œuvres sociales à compter du 1^{er} janvier 2021.

Finances et prospectives, administration générale

→Signature du Contrat de Relance et de Transition Ecologique

Rapporteur : M. Philippe LACROIX

Le gouvernement a souhaité mettre en place les Contrats de Relance et de Transition Ecologique (CRTE) pour permettre aux collectivités de formaliser leur projet de territoire. Le calendrier restreint n'a pas permis à ce stade de présenter un projet définitif et exhaustif. Manquent l'avis des citoyens et l'émergence de nouveaux projets, qui feront l'objet d'une nouvelle présentation au sein du conseil communautaire. Cependant les grands axes stratégiques sont présentés ce jour pour validation. Ils ont été approuvés en bureau communautaire et ont fait l'objet d'une présentation lors du comité de pilotage de l'agenda 21 PCAET. Il contient quatre axes : développer l'attractivité et l'identité du territoire, travailler à un aménagement durable et solidaire des communes, favoriser l'accès aux services et aux loisirs à tous sur l'ensemble du territoire, et encourager un développement économique et commercial équilibré. Il est prévu que l'animation et la gouvernance se feront principalement au travers de trois instances : un comité de pilotage PCAET dont la composition est indiquée sur la présentation, un comité technique CRTE, et un comité de pilotage

CRTE composé du préfet, du président de POL et des maires des 13 communes. La banque du territoire, l'ADEME et d'autres partenaires seront associés. Il siègera au moins une fois par an. Le comité de pilotage validera l'évaluation annuelle du CRTE, examinera l'avancement et la programmation des actions, étudiera et arrêtera les demandes d'évolution du CRTE et décidera d'éventuelles mesures rectificatives. La validation demandée concerne les grands axes et l'octroi au président de l'autorisation à signer le CRTE avec l'État.

Question :

Mme Éliane CROCI

souscrit à la majorité des propositions du CRTE mais s'interroge sur la ligne ferroviaire Limoges-Angoulême. Il semblerait que se profile une régénération à minima permettant de faire circuler des voitures légères telles que les taxis-rails, et qu'elle ne concernerait que des voyageurs. Certes cette ligne a un potentiel voyageurs non négligeable mais l'exclusion du fret est contestée. Cette ligne traverse tant en Haute-Vienne qu'en Charente, des zones denses en industries qui bénéficiaient il n'y a pas si longtemps de cette offre, notamment les trains de bois à Saillat arrêtés en 2006 lors de la privatisation du fret par la SNCF. Il est étonnant que le CRTE ne place pas le fret comme une priorité, un train fret représentant 50 camions en moins sur les routes. Sur la ligne Perpignan-Rungis, le train de produits frais a mis 20 000 camions sur les routes, d'où l'importance du fret. Actuellement les collectivités sont démarchées par nombre de sociétés privées sous forme de coopératives nébuleuses, qui semblent avoir les solutions là où la SNCF, et donc l'État, sont défaillants. D'autres solutions peuvent être envisagées. Un rappel historique est fait sur les mobilisations de cette ligne. Le 9 octobre 2017 a été présenté publiquement devant la gare de Saillat-Chassenon un manifeste en présence de tous les élus de la ligne Limoges-Angoulême. Ensuite de nombreuses actions ont été menées conjointement avec les élus, les associations d'usagers et les syndicats de cheminots, regroupés en comité de vigilance citoyenne du Limousin. Elles ont eu lieu à Saillat, Limoges, Chabanais, Ruelle, et sur toute l'étoile ferroviaire de Limoges. La dernière action a eu lieu à Saint-Junien le 6 octobre 2020 et a suscité une grande participation des citoyens. Le démantèlement de la SNCF pour mieux proposer le réseau ferroviaire public à la concurrence est inquiétant. D'autres pays européens ont choisi l'option de la privation du rail. Pour exemple, le Royaume-Uni et certains pays nordiques ont connu des problèmes d'augmentation des tarifs, d'horaires inadaptés, d'accidents graves et d'absence de maintenance. Le Royaume-Uni est ainsi en train de considérer une renationalisation. La privatisation rampante en France et la sous-traitance à outrance ont amené la situation actuelle, c'est-à-dire une offre de transport dégradée qui ne correspond pas aux besoins du territoire, des retards récurrents et accidents graves tels que celui de Brétigny. Le transport public ferroviaire a toujours été et sera toujours défendu. Le choix proposé dans ce contrat apparaît en inadéquation avec les prises de position passées. Quant aux autres propositions, elles feront l'objet de toutes les attentions. La transition écologique est une urgence, c'est pourquoi le groupe s'abstient sur cette délibération.

Réponse :

M. le Président

note que la déclaration de Mme CROCI est plus en lien avec le point 3 sur la ligne ferroviaire Limoges-Angoulême. En effet, le CRTE indique en toutes lettres que la revitalisation de la ligne TER Limoges-Angoulême, qui a fait l'objet de mobilisations politiques depuis plusieurs années, constituera un enjeu majeur. Il n'est pas fait référence à une suppression d'une ligne voyageurs ou d'une ligne de fret. Le CRTE a été rédigé sans restreindre la revitalisation de la ligne. La loi prévoit que la SNCF n'aura plus le monopole sur les lignes TER.

Dans le cadre du point 3, l'ensemble des communes concernées par le manifeste de Saillat ont considéré qu'il fallait terminer l'étude commencée par les agglomérations d'Angoulême et Limoges. Cette étude doit être finalisée pour imaginer, si la SNCF n'a plus le monopole sur cette ligne, la mise en place d'un syndicat de collectivités qui pourrait exploiter cette ligne en coopération avec la région, laquelle a une compétence transport, afin de permettre la mobilité sur le territoire. Par ailleurs, il faut être en capacité de ramener les entreprises sur cette ligne. Cette étude ne porte pas sur le passage au privé ou la suppression d'une quelconque ligne, le passage d'une ligne au privé étant réglé par la loi. Des trains privés circulent déjà. Un exemple est donné avec la panne récente d'un train public à Saint-Junien, sur lequel il n'était pas possible d'accrocher une locomotive privée pour le dépanner. Les voyageurs ont dû être acheminés en bus de Saint-Junien à Angoulême, sachant qu'ils sont déjà acheminés en bus depuis Saillat à Angoulême. L'étude ne consiste pas à aller vendre une ligne SNCF, mais à donner des éléments aux collectivités sur la ligne pour discuter avec la région et l'État. Le but est d'organiser une exploitation de la ligne en collaboration avec la région.

M. Jean DUCHAMBON

Étant un moyen de transport indispensable, il n'est pas possible d'exclure le train de ce contrat avec l'État. Si la CC POL ne participait pas à cette étude, elle serait exclue, tout en contribuant au budget. Le but est d'avoir une activité économique rentable pour aller le plus rapidement possible d'un point A à un point B, aussi les arrêts en dehors des agglomérations de Limoges et Angoulême pourraient être exclus. Référence est faite à la LGV Paris-Bordeaux, à laquelle Angoulême a participé financièrement alors que des arrêts d'Angoulême ont été supprimés. Pour une somme de 1 800 €, la participation à cette étude constituera une intervention publique et permettra à la POL d'exister entre les deux agglomérations concernées, par le biais d'une participation à une Société d'Économie Mixte (SEM). L'enjeu est aussi de maîtriser les cadencements entre Limoges et Saint-Junien, et possiblement avoir un tram-train. Il serait mal vu par les collègues charentais que la CC POL ne participe pas à l'étude intermédiaire. Il faut du fret et ramener du bois à Saillat sous condition de rentabilité. Des surcoûts de millions d'euros sont à éviter par une étude sur la ligne, qui ne sera pas la même entre une régénération de ligne passagers et la régénération d'une ligne incluant du fret qui demandera un tonnage plus important.

M. le Président

précise que cette délibération concerne le CRTE, qui constitue l'armature du projet de territoire sur lequel l'ensemble des projets dans les communes sont inscrits de manière à avoir une intervention de l'État pour leur réalisation. L'étude fera l'objet d'une autre concertation. Sur cette étude a été indiqué « revitalisation de la ligne Limoges-Angoulême » pour ne pas prendre d'engagement tout en participant à l'étude.

Mme Anne-Sophie CHAZELLE

comprend l'importance du CRTE et note qu'une partie reste à finaliser. Il inclut des éléments très positifs tels que les projets photovoltaïques, la rénovation énergétique du parc locatif social, les aménagements du bord de Vienne, les aménagements cyclables sur toute la POL, le permis de louer, etc. Pour toutes ces raisons, ces délibérations feront l'objet d'un vote favorable. Cependant le CRTE contient des propositions auxquelles s'oppose le groupe, notamment le projet de liaison entre la Vergne et les Martines, qui va à l'encontre de l'objectif zéro artificialisation. En outre l'avis des citoyens est pris en compte, il devrait en être de même pour les associations engagées dans l'écologie.

M. le Président

précise que le comité de pilotage PCAET inclut des citoyens et des associations.

M. Didier LEKIEFS

indique, concernant les axes du PCAET tels que la mobilité, que les groupes de travail constitués la veille permettront, avec l'ensemble des acteurs (institutions, citoyens et élus), de travailler sur des propositions convergentes pour la réalisation des objectifs fixés par le CRTE. Rien n'est écrit à ce jour y compris en matière de mobilité ou de gestion des déchets. Des étapes intermédiaires seront établies, dans le but de converger dans les délais à définir et avec le budget disponible, vers les objectifs du CRTE qui recourent ceux du PCAET.

À la majorité, Mireille CHABAUD, Eliane CROCI et Didier LEKIEFS s'abstenant :

VALIDE la signature du Contrat de Relance et de Transition Ecologique.

→Reversement à la commune de Rochechouart des subventions départementales perçues pour les travaux d'assainissement de Biennac

Rapporteur : M. Philippe LACROIX

Au moment du transfert de compétences de l'assainissement, la commune de Rochechouart a débuté les travaux du village de Biennac et n'a pas souhaité transférer les restes à réaliser à la CC POL. Elle a donc réalisé la totalité des travaux mais les subventions ont été versées à la CC POL. Le but de la délibération est de reverser à la commune de Rochechouart les subventions auxquelles elle avait droit pour la réalisation de ces travaux. Quatre subventions ont été versées : station d'épuration de Biennac, réseau première tranche, réseau deuxième tranche et réseau troisième tranche.

À l'unanimité :

VALIDE le reversement à la commune de Rochechouart des subventions départementales perçues pour les travaux d'assainissement de Biennac.

→Ligne ferroviaire Limoges-Angoulême : contribution au financement d'une étude complémentaire sur ses conditions d'exploitation

Rapporteur : M. Philippe LACROIX

Depuis la fermeture de la ligne TER Limoges-Angoulême en mars 2018, sur une grande partie de son tracé, l'ensemble des collectivités traversées se sont mobilisées pour sa réouverture. La création d'un comité de concertation a permis d'acter la réouverture de la ligne et de lancer des études préliminaires en ce sens. En parallèle, des études ont été menées par la SNCF réseau et la région Nouvelle-Aquitaine. Les collectivités avaient fait réaliser par le cabinet spécialisé TTK une première étude pour évaluer le potentiel voyageurs de cette ligne. Celle-ci a été financée par Limoges métropole et le grand Angoulême. Au-delà de l'aspect technique, il est indispensable que les collectivités poursuivent leur réflexion sur les modes d'exploitation de cette ligne. Une étude complémentaire dont le montant est estimé à 35 520 € HT permettra d'examiner les différentes solutions d'exploitation. Par courrier conjoint du 12 mai 2021, les Présidents du grand Angoulême et Limoges métropole ont sollicité une participation de la communauté de communes à hauteur de 5 % du coût total, soit 1800 €, qui doit être approuvée en autorisant le Président à signer une convention.

Question :

Mme Éliane CROCI

s'interroge sur le nombre d'études entreprises pour cette ligne. Une première étude de la SNCF réseau avait une jauge très haute. L'étude de la région Nouvelle-Aquitaine avait baissé le montant de la rénovation de cette ligne. Une nouvelle étude est proposée, et pendant la réalisation de ces études, la question de la réhabilitation de cette ligne n'est pas posée. Les explications de M. le Président conviennent. Seulement, depuis la fermeture du tronçon Saillat-Angoulême, des comités de lignes ont été régulièrement organisés et ont déjà fait des études. Il est possible de travailler sur base des éléments des études existantes qui sont à la disposition de la SNCF et de la région.

Réponse :

M. le Président

indique qu'il s'agit d'un type d'étude différent. Il s'agit d'une étude qui ne bloque pas l'avancement du projet. L'État peut démarrer les travaux sans attendre les résultats de cette nouvelle étude. Celle-ci est destinée aux élus et a pour but de finaliser la première étude et de suggérer précisément les arrêts nécessaires dans la CC POL. Tandis que la SNCF fait tout pour retarder les travaux, la région a officiellement validé le fait que cette ligne devait rouvrir. Il est nécessaire de s'accorder sur le début des travaux, puisqu'on parle de trains-machines. Néanmoins il manque les éléments nécessaires pour aller plus loin dans les détails et déterminer les arrêts, le passage du fret, et potentiellement le tram-train entre Limoges et Saint-Junien.

M. LACROIX

explique qu'il ne s'agit pas d'une étude supplémentaire, mais de la suite d'une effectuée sur la validité économique de cette ligne. Il a été établi, lors d'une réunion à Chasseneuil, que ce complément d'étude est essentiel pour prouver la validité économique de cette ligne à la région. La CC POL a été le précurseur en forçant les deux agglomérations de Limoges et Angoulême à les accompagner pour se réunir, manifester et demander à la Région de mettre des trains à disposition. Une première étude réseau avait conclu que l'État n'avait pas les moyens de financer ce projet. Les collectivités se sont donc mises à la tâche pour éviter une nouvelle fermeture suite à celle de la ligne Chabanais-Angoulême. Par conséquent une deuxième étude a été initiée lors de la réunion à Chasseneuil, déterminant qu'avec une volonté économique, la région pourra intervenir. Certes des études ont déjà été financées à la fois par les impôts locaux et les impôts sur le revenu, c'est le cas pour le financement des routes également, par exemple la déviation de Saint-Junien. Cependant les collectivités locales doivent être présentes dans le financement par le biais de cette étude. Sans les éléments de cette étude, la région ne s'engagera pas. Bien qu'il faille éviter les études restant dans les placards, il est noté qu'il n'y a pas tellement d'études. On sait que l'étude de l'État conclut à une non-intervention de l'État. Outre l'étude concernant la régénération de la ligne passagers et fret, l'étude commerciale valide la réouverture de cette ligne.

Question :

M. Lucien COINDEAU

demande quel est le pourcentage de l'intervention réclamée par le grand Angoulême à la Charente.

Réponse :

M. le Président

spécifie que le même pourcentage a été réclamé à toutes les collectivités présentes sur le tracé de la ligne. Toutes les collectivités sont d'ailleurs représentées lors des visioconférences car cette ligne est jugée prioritaire par tous pour les trajets Angoulême-Limoges.

M. Yoann BALESTRAT

affirme l'engagement du groupe Énergie Citoyenne pour défendre cette ligne en partie fermée depuis plus de deux ans déjà. Face à l'urgence écologique, il faut privilégier le transport que représente le train. Celui-ci présente le bilan carbone par passager le plus faible. C'est un moyen de locomotion sûr, mais pour que demain rime avec train, il faut que plusieurs points soient traités. Concernant les infrastructures, la SNCF, l'État et la région doivent investir dans la maintenance des voies. Délaissées, les petites lignes voire les grandes sont dans des états déplorables, et ces négligences sont d'ailleurs à l'origine de retards qui découragent les usagers. Concernant le coût des billets, les pouvoirs publics doivent mettre en place une politique tarifaire attractive. Il est par exemple anormal qu'un trajet hors réduction pour aller de Saint-Junien à Limoges coûte entre 8,20 € et 9 €, lorsqu'il est de 2 € en bus. Parfois même les offres de bus et de train sont en concurrence sur des horaires similaires. Les horaires doivent correspondre aux besoins. Actuellement aucun train ne permet d'arriver à Limoges le dimanche avant 11 h 45. Ce TER c'est le train du quotidien mais aussi le train pour accéder aux grandes lignes à partir de Limoges ou d'Angoulême, qui est une gare TGV desservant Bordeaux, la capitale régionale. Le groupe est en accord avec Mme CROCI sur le trop grand nombre d'études, ce qui est coûteux, totalement inefficace et constitue une mesure dilatoire pour finalement ne pas agir. D'un autre côté, l'étude proposée permet d'investiguer un champ intéressant pour l'avenir de cette ligne, avec l'idée du tram-train compatible avec le fret. Cette idée semble pertinente, novatrice et d'avenir. Le groupe souhaite accéder aux études de la phase 1. Pour que le train vive, il faut des voyageurs. Cela suppose d'accepter des voyageurs avec des horaires définis, de changer ses réflexes, car la responsabilité est collective. N'ayant pas ce réflexe, la jeunesse doit être encouragée à penser train, par une réflexion sur les billets gratuits, au-delà des réductions existantes, pour découvrir le train. La gare de Verneuil est fermée, les arrêts à Saint-Brice et Saint-Victurnien sont rares, il faut donc une grande vigilance sur ce dossier et une mobilisation, car il y a urgence.

M. le Président

rappelle, en réaction à la déclaration de M. BALESTRAT, que la défense de la ligne a commencé il y a longtemps par le manifeste de Saillat et le blocage des voies en gare de Limoges. Les travaux ont été réclamés avant même la fermeture de la ligne. Les éléments pour les travaux étaient en gare de Saillat, puis ont été envoyés à Aixe sur Vienne et ils ont ensuite disparu. Il y a 20 ans, des études d'intermodalité ont été proposées. Il faut pouvoir proposer des horaires qui correspondent aux activités des personnes qui se rendent par exemple en gare de Limoges pour aller dans les zones industrielles. L'intermodalité est ainsi nécessaire. Il n'est pas possible de laisser récupérer les actions effectuées, aussi il est demandé d'y participer. Des trains ont été bloqués à Limoges, des actions ont été faites avec le Président du conseil départemental pour empêcher la fermeture de la ligne après Saillat. Tous ceux qui sont sur cette ligne se sont mobilisés depuis 10 à 15 ans. Avant de parler des horaires, il faut rétablir le train. La fermeture met en difficulté certes la liaison Limoges-Angoulême, mais également les établissements scolaires et de formation de la Charente. La gratuité est déjà présente en région Nouvelle-Aquitaine. Si le car est à 2 € c'est parce que les collectivités prennent sur l'impôt versé par les contribuables pour réduire les coûts. Il faut d'abord que la SNCF fournisse des trains convenables.

M. BALESTRAT

reconnait la mobilisation passée des élus, et souhaite simplement une continuité. L'énervement constaté n'est pas compris car l'investissement des élus durant les années précédentes n'a pas été remis en cause.

Mme Vanessa LANNETTE MICHAUT

conteste la présentation par M. BALESTRAT des idées de son groupe comme étant les meilleures. Il n'est pas nécessaire d'expliquer aux élus quoi penser car leur réflexion a été débutée de longue date.

M. Yoann BALESTRAT

est surpris des réactions suite à l'expression de son opinion et s'interroge sur la possibilité de prendre la parole dans le conseil communautaire et de s'investir dans les dossiers.

M. le Président

indique que tous ont la possibilité de s'investir dans les dossiers. Il considère que les propos de M. BALESTRAT sont moralisateurs et laisseraient penser que rien n'a été fait et que tout reste à faire. Cela fait 20 ans que la solution n'a pas été trouvée car l'État n'a pas les moyens ou la volonté de faire les travaux sur cette ligne. De plus, la gestion partagée entre la région et la SNCF rend difficile la gestion cohérente de la structure.

À l'unanimité :

VALIDE la contribution au financement d'une étude complémentaire sur ses conditions d'exploitation de la ligne ferroviaire Limoges-Angoulême.

Économie

→ **Cité du Cuir : demande de financement dans le cadre du fonds friche**

Rapporteur : Mme Anne-Marie ALMOSTER RODRIGUES

Eu égard aux dispositifs mis en place (décret du 25 juin 2018 relatif aux subventions pour les projets d'investissement, plan biodiversité fixant l'ambition en matière de sobriété foncière avec l'objectif zéro artificialisation naturelle, cadrage national relatif à la mise en œuvre de l'enveloppe fonds friche mise en place 27 novembre 2020), et en tenant compte de l'appel à projets régional lancé le 5 janvier 2021, ces divers dispositifs permettent de mobiliser le fonds friche à hauteur de 600 000 € pour la réalisation du projet de la Cité du Cuir. La tranche 1 des travaux concerne la réhabilitation d'une friche industrielle. Le montant de cette tranche est estimé 1 187 942 €. L'intégralité du fonds friche départemental a été obtenue grâce au dossier exemplaire soumis par les services. Il convient également d'autoriser le Président à signer toutes les pièces nécessaires à cette réalisation et les recettes seront versées au budget de l'exercice en cours.

À l'unanimité :

VALIDE la demande de financement pour la Cité du Cuir dans le cadre du fonds friche.

→ **Cité du Cuir - Maîtrise d'œuvre des travaux de restructuration d'un bâtiment destiné à l'espace muséal, réhabilitation d'un bâtiment en espace d'accueil et locaux annexes : approbation des études d'avant-projet**

Rapporteur : Mme Anne-Marie ALMOSTER RODRIGUES

Le conseil communautaire, en séance du 28 novembre 2019, confiait pour le projet de la Cité du Cuir la mission de maître d'œuvre au groupe de concepteurs dont les mandataires sont Hervé BAUDOIN et Benoit ENGEL, architectes de la construction. Le contrat de maîtrise d'œuvre répartissait les travaux en trois tranches : la réhabilitation et la restructuration des bâtiments ainsi que l'aménagement de la voirie intégrant les accès et les zones de stationnement. Le montant de l'enveloppe provisoire affectée à ces travaux s'élève à 2 415 000 € HT, valeur à date d'octobre 2019. Le taux de rémunération par tranche et les forfaits provisoires étaient évalués à 215 872 € HT. La notification du marché public a été faite le 9 janvier 2020. Avec l'engagement des études, les ordres de service prescrivent l'affermissement des tranches au fur et à mesure de l'avancement de la mission. Les concepteurs ont présenté l'avant-projet d'opérations le 26 mai 2021, qui répond aux exigences du programme général. Des compléments de programme portent d'une part sur la nécessité de créer un accès direct entre l'espace d'accueil et la zone d'exposition temporaire, et d'autre part sur les ajustements demandés par le contrôleur technique au titre de la réglementation incendie. Il a été tenu compte de l'actualisation du planning provisionnel des opérations, des délais d'étude liés à la phase projet, et de ceux relatifs à la consultation des entreprises et à la réalisation des travaux. Les mentions de l'article 8.2 du cahier des clauses administratives particulières prévoient de fixer le coût prévisionnel définitif des travaux sur lequel porteront les engagements des concepteurs, ainsi que le forfait définitif de rémunération par voie d'avenant au contrat. Le plan prévisionnel de financement de l'opération prévoyait le concours financier de l'État, du conseil régional de Nouvelle-Aquitaine et du conseil départemental de la Haute-Vienne.

Il est proposé au conseil communautaire de valider les études d'avant-projet qui ajustent le coût prévisionnel des travaux à 2 631 000 € HT, d'autoriser le Président à signer l'avenant au contrat qui déterminera les engagements financiers par tranche de travaux, et les forfaits définitifs de rémunérations, et de solliciter l'actualisation du plan de financement. Il est regrettable que la réunion tenue la veille avec les commissions culture et économie, à laquelle a également participé Thierry GRANET, ait seulement réuni 10 participants en visioconférence. Blandine Lamy y a fait une présentation remarquable. C'est un beau projet pour le territoire, aussi il est dommage que cette commission ait réuni aussi peu de personnes.

M. Philippe LACROIX

note la tenue simultanée de l'AG du Vienne Briance Gorre. Il faut bien sûr être présent aux réunions, pour autant en cette période elles sont nombreuses, toutes ont lieu le soir vers 18 heures. Malheureusement certaines commissions en pâtissent. Même si des efforts sont faits pour se répartir, il n'est pas toujours simple de participer, surtout pour les personnes qui travaillent car tous les élus ne sont pas tous des professionnels de la politique.

À l'unanimité :

VALIDE les études d'avant-projet pour la maîtrise d'œuvre des travaux de la Cité du Cuir.

→ **Concession de la maison de santé pluridisciplinaire : approbation du compte rendu d'activité 2020**

Rapporteur : Mme Anne-Marie ALMOSTER RODRIGUES

Par délibération du 5 avril 2017, la CC a décidé de recourir à un contrat de concession de travaux pour la réalisation et l'exploitation de la maison de santé pluridisciplinaire à Rochechouart. La candidature et l'offre de la SELI ont été approuvées le 24 avril 2018. L'article 19 du contrat de concession prévoit l'obligation du concessionnaire de fournir rapport d'activité annuel qui a été annexé à cette délibération. Il convient donc d'approuver le rapport d'activité 2020 de la SELI.

À l'unanimité :

VALIDE le compte rendu d'activité 2020 de la SELI.

Développement touristique

→Taxe de séjour intercommunale : actualisation

Rapporteur : M. Fabien HABRIAS

Cette taxe est instaurée depuis le 1^{er} janvier 2019 par délibération du conseil communautaire du 24 mai 2018. Le deuxième schéma de développement touristique et la convention d'objectif de l'office de tourisme pour les 5 années à venir devront être approuvés par la suite. Il est demandé de maintenir le montant de la taxe de séjour au réel, de la percevoir sur la période du 1^{er} janvier au 31 décembre. La date de reversement par les hébergements ou les plateformes de réservation devra toujours se faire auprès du comptable public en une seule fois au 31 décembre.

La taxe s'élève à 70 centimes par personne et par nuitée pour les palaces. Les hôtels de tourisme 1 étoile et résidences meublées perçoivent une taxe de 50 centimes, et 20 centimes pour les terrains de camping et de caravanage en classe 1 et 2 étoiles. Tout hébergement en attente de classement ou sans classement, à l'exception des hébergements de plein air, aura un taux de 3 % sur le tarif par personne et par nuitée.

À l'unanimité :

VALIDE l'actualisation de la taxe de séjour intercommunale.

→Office de tourisme intercommunal - Approbation du schéma de développement touristique 2022-2026

Rapporteur : M. Fabien HABRIAS

Le premier schéma 2017-2020 a déjà été soumis. Le deuxième schéma présenté en séance couvre la période 2022-2026. Il propose trois axes : renforcer le contact humain pour créer du lien, poursuivre le développement du numérique, miser sur les atouts du territoire et surfer sur le besoin actuel de nature. Autour de ces trois axes se développent treize actions.

À l'unanimité :

VALIDE le schéma de développement touristique 2022-2026.

→Office de tourisme intercommunal - Convention d'objectif 2022-2026

Rapporteur : M. Fabien HABRIAS

La convention d'objectif est reconduite avec l'ajout d'éléments liés au nouveau schéma de développement touristique 2022-2026.

À l'unanimité :

VALIDE la convention d'objectif 2022-2026 avec l'office de tourisme intercommunal.

Information sur les décisions prises par le Président en vertu de la délégation de pouvoir accordée par le conseil communautaire

L'ensemble des décisions prises par le Président en vertu de la délégation de pouvoir sont dans le dossier des participants.

Le prochain conseil communautaire se tiendra fin septembre, possiblement le 23. Cette date doit être vérifiée.

M. Alex GERBAUD

félicite les 4 nouveaux élus sur le territoire au niveau départemental et régional avec Catherine La Dune de Saint-Junien, pour un très bon score que ce soit sur le canton de Saint-Junien ou à Rochechouart. Cela montre que le travail a été fait et récompensé. Certes on peut déplorer le taux d'abstention. Néanmoins, il est appréciable que la majorité de la Haute-Vienne Unie ait été largement confortée et puisse contribuer à mener à bien des grands projets structurants pour la POL, avec trois postes de vice-présidents sur douze.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 20 h 00.


Le Président,
Pierre ALLARD,

Le secrétaire de séance,
M. Édouard COQUILLAUD
