

CONSEIL MUNICIPAL DU 31 MAI 2021
COMPTE-RENDU DETAILLE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

SEANCE ORDINAIRE DU 31 MAI 2021

L'an deux mille vingt et un, le trente et un mai, à 19 heures, les membres du Conseil Municipal de la commune de Saint-Grégoire, convoqués conformément aux articles L.2121-10 à 12 du Code Général des Collectivités Territoriales, se sont réunis en mairie, sous la présidence de Pierre BRETEAU, Maire.

Etaient présents :

Pierre BRETEAU, Éric DU MOTTAY, Liliane VINET, Christian MOREL, Nathalie PASQUET, Maxime GALLIER, Nathalie LE GRAET-GALLON, Jean-Yves GUYOT, Jean-Louis BATAILLÉ, Jean-Claude JUGDÉ, Christine DUCIEL, Philippe CHUBERRE, Florence BENOIST, Jean-Christophe MÉLÉARD, Jacques GREIVELDINGER, Delphine AMELOT, Guillaume DE VERGIE, Frédérique ROUXEL, Émeline ROUX, Anca BABES, Édouard FAGUER, Anne-Cécile MIGAUD, Flavie PLURIAU, Mélanie SIMON, Myriam DELAUNAY, Laurène DELISLE, Matthieu DEFRANCE

Absents excusés :

Laëtitia REMOISSENET (Mandataire Pierre BRETEAU), Yves BIGOT (Mandataire Jean-Louis BATAILLÉ)

Jean-Yves GUYOT a été nommé(e) secrétaire de séance.

Le Conseil constate que les dispositions législatives concernant la convocation (en date du 25 mai 2021) et la note explicative de synthèse sur les affaires soumises à délibération ont bien été remplies.

**N° V_DEL_2021_047 INSTITUTIONS ET VIE POLITIQUE - RENNES MÉTROPOLE - COMMISSION
LOCALE D'ÉVALUATION DES CHARGES TRANSFÉRÉES - DÉSIGNATION DES
REPRÉSENTANTS DE LA VILLE**

VU l'article 1609 nonies C du Code Général des Impôts ;Vu la délibération n° 99.274 du Conseil de District du 22 octobre 1999, relative à la constitution d'une Commission Districale d'Évaluation des Transferts de Charges ;

VU la délibération n° C 11.392 du 20 octobre 2011 relative à la création et à la composition de la Commission Locale d'Évaluation des Charges Transférées;Vu la délibération n°C14-157 du 24 avril 2014 relative à la création et à la composition de la Commission Locale d'Évaluation des Charges Transférées

VU la délibération n° C 21.080 de Rennes Métropole, en date du 15 avril 2021, relative à la Création et à la composition de la Commission Locale d'Évaluation des Charges Transférées pour le nouveau mandat.

CONSIDÉRANT la nécessité, pour la Ville de Saint-Grégoire, de désigner un représentant titulaire et un représentant suppléant pour cette instance.

Chers Collègues,

Par délibération du 15 avril 2021, Rennes Métropole a décidé la création de la Commission Locale d'Évaluation des Charges Transférées (CLECT) ainsi que sa compositions sur la base d'un membre titulaire et d'un membre suppléant pour chacune des communes de Rennes Métropole (à l'exception de la Ville de Rennes qui en comporte deux de chaque, en raison de l'importance de sa population).

Pour rappel, la CLECT intervient à l'occasion d'un transfert de charges des communes vers la Métropole, soit à la suite de l'adhésion d'une commune, soit à la suite du transfert de nouvelles compétences. Chaque membre titulaire de la Commission dispose d'une voix délibérative.

Cette commission identifie la nature et le montant des dépenses et des recettes liées aux compétences transférées et qui ne seront donc plus supportées par les communes mais par la Métropole.

Il vous est aujourd'hui proposé, Chers Collègues, de désigner les deux représentants de la commune de Saint Grégoire au sein de la CLECT :

- Titulaire : Laetitia REMOISSENET

- Suppléant : Pierre BRETEAU

Le Conseil Municipal, après délibération, DECIDE :

1°/ DE DESIGNER les personnes indiquées ci-dessus en tant que représentants du Conseil Municipal au sein de la CLECT de Rennes Métropole.

2°/ D'AUTORISER Monsieur le Maire, ou son représentant, à prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

VOTE : UNANIMITE

VU le Code général des Collectivités Territoriales, notamment les articles L. 5217-2 et L. 5217-5 ;

VU le Code de l'Environnement, notamment les articles L. 581-14 à L. 581-14-3 et R. 581-72 à R. 581-80 ;

VU le Code de l'Urbanisme, notamment l'article L. 153-12 ;

VU la délibération n° C 20.145 du 19 novembre 2020 prescrivant l'élaboration du Règlement Local de Publicité intercommunal et définissant les objectifs poursuivis, les modalités de collaboration avec les communes et les modalités de concertation ;

Chers collègues,

Les publicités, enseignes et préenseignes ont un impact dans le paysage et à ce titre, ces dispositifs sont soumis à une réglementation nationale protectrice de l'environnement et du cadre de vie. Ces règles nationales concernent les dispositifs en tant que supports, et non le contenu des messages diffusés. L'implantation des dispositifs doit être conforme à des conditions de densité, d'installation et de format et faire l'objet, pour certains dispositifs, d'une déclaration voire d'une autorisation préalable.

Les règles nationales sont nombreuses et différentes selon des critères complexes (localisation dans ou hors zone agglomérée, nombre d'habitants des agglomérations, appartenance ou non à une unité urbaine de plus de 100 000 habitants, ...). Elles ont été profondément remaniées par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite Grenelle II), ainsi que par le décret (modifié) du 30 janvier 2012 notamment. Elles ont pour but d'améliorer le cadre de vie et de lutter contre les nuisances visuelles.

Certaines des dispositions nationales peuvent apparaître complexes, insuffisantes ou inadaptées aux spécificités locales. Aussi, l'adoption d'un Règlement Local de Publicité permet d'identifier la sensibilité paysagère des différents sites du territoire et ainsi d'adapter la réglementation à ses caractéristiques et enjeux.

Le Règlement Local de Publicité constitue donc un outil de gestion de la publicité adapté aux spécificités locales notamment en instaurant dans des zones délimitées des règles plus restrictives que la réglementation nationale, mais aussi en permettant de déroger à certaines interdictions permettant de réglementer le développement des supports publicitaires et des enseignes pour aboutir à un développement maîtrisé et choisi de ces dispositifs. Un Règlement Local de Publicité permet en effet de garantir que les dispositifs publicitaires susceptibles de se développer s'implanteront en cohérence dans le paysage.

Notre commune dispose déjà d'un règlement local de publicité approuvé le 28 octobre 1997. Il sera caduc le 13 juillet 2022 si le RLP intercommunal (RLPi) en cours d'élaboration n'est pas approuvé avant cette date. En cas de caducité, le retour aux règles nationales entraînerait la perte de pouvoirs de police du Maire et la possibilité plus grande d'installation de publicité (hors secteurs protégés où toute publicité serait à nouveau interdite) qui, une fois le RLPi approuvé, disposeraient d'un délai de 2 ans pour se mettre en conformité avec ce RLPi.

C'est pourquoi, par délibération du 19 novembre 2020, Rennes Métropole a engagé l'élaboration du premier Règlement Local de Publicité intercommunal (RLPi), et en a défini les objectifs poursuivis ainsi que les modalités de collaboration avec les communes et celles de la concertation.

Les règles nationales pourront être maintenues là où elles semblent suffisantes, renforcées par endroit et certaines interdictions légales en agglomération pourront être levées et encadrées par le Règlement Local de Publicité intercommunal pour mettre en œuvre des orientations et objectifs définis collectivement.

La procédure d'élaboration d'un Règlement Local de Publicité correspond à la procédure d'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme (prescription, collaboration des communes, concertation avec le public, débat sur les orientations générales du futur Règlement Local de Publicité intercommunal, arrêt du projet, consultation des personnes publiques associées, enquête publique, et approbation). Le dossier est toutefois moins conséquent qu'un dossier de PLU, les enjeux étant plus circonscrits.

Rennes Métropole est compétente en matière de Plan Local d'Urbanisme depuis le 1er janvier 2015, en application de la loi MAPTAM du 27 janvier 2014. Cette compétence emporte, selon le code de l'environnement, compétence à l'égard du Règlement Local de Publicité. De ce fait, toute élaboration ou révision d'un Règlement Local de Publicité ne peut se faire qu'à l'échelle du territoire métropolitain. L'élaboration d'un Règlement Local de Publicité intercommunal constitue une opportunité pour renforcer, en complément et en articulation avec le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) approuvé fin 2019, la dimension paysagère et environnementale du projet métropolitain dans le respect de la diversité des communes et des paysages.

Une fois le RLPi approuvé, le pouvoir de police de l'affichage -qui est actuellement exercé par le maire puisqu'il existe un RLP communal, restera exercée par le Maire. La taxe locale sur la publicité extérieure (TLPE) qui a d'ores et déjà été instituée par certaines communes, peut, quant à elle, continuer à relever de la compétence de chaque commune.

Le conseil métropolitain, dans sa délibération en date du 19 novembre 2020, a défini comme suit les objectifs de l'élaboration du Règlement Local de Publicité intercommunal :

Renforcer la dimension paysagère du territoire métropolitain dans le respect de la ville-archipel :

- En complément et en articulation avec les différentes entités paysagères, patrimoniales et ambiances urbaines définies au PLUi récemment approuvé ;
- En harmonisant les règles au sein des secteurs de même typologie en particulier sur les sites à cheval sur plusieurs communes (ex : zones d'activités économiques et commerciales intercommunales, voies structurantes telles que la RN24, la RD137, la 2e ceinture,...) et mettre en place des dispositions cohérentes et adaptées à la réalité du terrain ;
- En proposant des règles simples en cohérence avec les enjeux environnementaux et paysagers du territoire métropolitain notamment pour limiter l'impact visuel des supports publicitaires en particulier dans la ville centre.

Concilier la préservation du cadre de vie et du patrimoine avec l'attractivité économique :

- Maîtriser l'affichage dans les zones d'activités économiques et commerciales et les entrées de ville ;
- Valoriser les centres villes et centres bourgs, les sites historiques et patrimoniaux en particulier les sites patrimoniaux remarquables de Rennes et de Bécherel, les sites paysagers (abords de la Vilaine, du Bois de Soevres, de la Forêt de Rennes,...) tout en favorisant la dynamique commerciale et touristique de ces sites... ;
- Ajuster les règles des enseignes dans certains secteurs urbains, notamment patrimoniaux (sites patrimoniaux remarquables de Rennes et Bécherel) et centres villes à fort enjeu commercial.

Mettre en œuvre la transition écologique et énergétique :

- Prendre en compte l'évolution des modes d'affichage notamment le déploiement des dispositifs numériques tout en limitant ceux à forte consommation d'énergie ;
- Veiller à traduire dans les règles locales les principes de la "trame noire" dans un objectif de santé humaine et de biodiversité ;
- Limiter les nuisances en termes de pollution visuelle en réduisant le nombre et le gabarit des dispositifs de publicité et d'enseignes sur certains axes ce qui aura pour avantage d'améliorer la sécurité routière.

Le présent débat vise à échanger sur les orientations générales définies collectivement avec Rennes Métropole et les communes par le biais de séminaires et du groupe projet Règlement Local de Publicité Intercommunal. Suite aux débats dans les conseils municipaux, la conférence des Maires se réunira le 10 juin 2021, pour un échange entre les Maires avant le débat au sein du conseil métropolitain prévue le 17 juin 2021.

Le débat porte sur les orientations générales du projet du Règlement Local de Publicité intercommunal et les objectifs à atteindre qui sont exprimés comme suit :

Partie 1 - Préserver les qualités paysagères et patrimoniales de la ville archipel

Orientation 1.1 - Garantir la qualité des interfaces ville-campagne

- Dégager les franges urbaines sensibles notamment autour de la rocade, des voies de contournement, des axes qui ceignent les agglomérations

- Homogénéiser le traitement entre une campagne préservée de dispositifs et des franges agglomérées encombrées de dispositifs souvent "massifs"

Orientation 1.2 - Mettre en valeur les entrées et traversées de villes

- Lutter contre la banalisation de ces secteurs, où l'implantation de la publicité peut être forte, liée à une diversité de supports et d'emplacements, qui multiplie l'impact paysager de la présence publicitaire

Orientation 1.3 - Protéger les secteurs patrimoniaux et paysagers de la publicité

- Protéger fortement, tout en modulant les exceptions d'implantation de la publicité, en fonction de la sensibilité patrimoniale des lieux
- Limiter la présence publicitaire pour mettre en valeur les éléments patrimoniaux, bâtis ou paysagers

Partie 2 - Préserver le paysage du quotidien et garantir la visibilité des activités locales

Orientation 2.1 - Encadrer les dispositifs dans les secteurs résidentiels

- Dans ces secteurs jusqu'à présent relativement préservés, consolider la faible présence publicitaire, en ayant une vigilance particulière le long des axes de traversées de ville

Orientation 2.2 - Encadrer les dispositifs d'affichage dans les centres-villes et centres-bourgs

Dans ces tissus particulièrement denses et structurés :

- Limiter la présence publicitaire pour la mise en valeur des centres anciens
- Veiller à l'intégration harmonieuse des enseignes aux formes bâties et architecturales

Orientation 2.3 - Encadrer les dispositifs dans les zones d'activités et les zones commerciales

- Dans des secteurs où se mêlent une multiplicité et une diversité de dispositifs
- Prioriser l'efficacité et la visibilité des enseignes des activités présentes, en relayant la présence publicitaire au second plan, notamment sur les axes structurants
- Permettant également d'améliorer la lecture de l'organisation des ZA (lisibilité et fléchage des entreprises quel que soit leur positionnement par rapport aux axes de circulations)

Partie 3 - Réduire la pollution visuelle et les impacts sur l'environnement

Orientation 3.1 - Dédensifier les axes saturés en dispositifs d'affichage

- Désencombrer ces axes de la surdensité existante, pour réduire les impacts visuels sur le cadre de vie, et en conséquence sur la sécurité routière

Orientation 3.2 - S'adapter à l'éclairage ambiant des espaces publics

- S'appuyer sur les ambiances d'éclairage pour encadrer les dispositifs lumineux, ayant un impact sur le paysage nocturne, mais également sur la trame noire et la santé humaine

Orientation 3.3 - Limiter les dispositifs numériques

- Limiter la démultiplication des dispositifs numériques, aux impacts visuels et énergétiques

Trois fiches thématiques sont annexées à la présente délibération afin de préparer le débat :

- Fiche n°1 : Pourquoi et comment élaborer un règlement local de publicité intercommunal
- Fiche n°2 : Les principes fondamentaux du règlement national de publicité :
 - Fiche n°2a : régime des publicités et des préenseignes
 - Fiche n°2b : régime des enseignes
- Fiche n°3 : Les orientations soumises au débat. Pour chaque orientation, des illustrations de pistes réglementaires possibles sont indiquées afin de donner des exemples de traduction réglementaire. À ce stade de la procédure, ces exemples ne sont pas soumis au débat ; ce ne sont que des illustrations pour faciliter la compréhension des orientations.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, DÉCIDE :

1°/ DE PRENDRE ACTE de la tenue du débat sur les orientations générales du Règlement Local de Publicité intercommunal qui couvrira l'ensemble du territoire métropolitain.

Suite à la présentation faite en séance, les points suivants ont notamment été relevés / soulignés lors du débat :

- Au cas où le RLPi entraînerait une baisse des bases actuelles de la TLPE et/ou des redevances d'occupation du domaine public, il est demandé à Rennes Métropole d'en assurer la compensation financière intégrale.
- Les publicités sur véhicules (voitures-ventouses sur certains parkings constituant parfois de la publicité ostensible, etc....) sera-t-elle étudiée ou prise en compte ?

VOTE : UNANIMITE

VO le Code des juridictions financières, notamment les articles L. 243-4 à L. 243-10 ;

CONSIDÉRANT *le rapport d'observations définitives de la Chambre Régionale des Comptes concernant les "déplacements métropolitains au sein de Rennes Métropole", pour les exercices 2015 et suivants*

Chers collègues,

Par courrier du 16 avril 2021, Mme la Présidente de la Chambre Régionale des Comptes de Bretagne a communiqué le rapport d'observations définitives du contrôle de Rennes Métropole pour sa compétence "déplacements métropolitains" durant les exercices 2015 et suivants.

Conformément à l'article L 243-4 du Code des juridictions financières, ce rapport d'observations définitives a fait l'objet d'une communication à l'assemblée métropolitaine le 28 janvier dernier.

Il est maintenant communiqué à l'ensemble des communes membres de Rennes Métropole afin que chaque Maire le soumette à son tour à son conseil municipal.

J'ai l'honneur de vous demander, mes chers collègues, de bien vouloir prendre acte de la communication du rapport d'observations définitives de la Chambre Régionale des Comptes concernant "les déplacements métropolitains au sein de Rennes Métropole", pour les exercices 2015 et suivants, dont la synthèse est reprise ci-dessous, étant précisé que ce rapport a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés, sur la base d'un rapport d'observations provisoires en date du 11 Juin 2020, puis d'observations définitives en date du 27 Novembre 2020

SYNTHÈSE DU RAPPORT DE LA CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES

Les contrôles de Rennes Métropole et de la commune de Rennes, pour les exercices 2015 et suivants, ont été inscrits au programme 2019 de la chambre régionale des comptes Bretagne, au titre de la thématique « déplacements métropolitains », dont la métropole est désormais l'acteur principal, notamment en matière de transports, d'aménagement et de voirie.

L'organisation spatiale de la métropole : un modèle d'aménagement structurant, aux conséquences contraignantes pour l'organisation des déplacements

Le modèle d'aménagement urbain de Rennes Métropole, fondé sur la notion de « ville-archipel » définit il y a quarante ans, s'organise autour d'un cœur de métropole dense assumant les fonctions de centralité métropolitaine, de plusieurs pôles urbains structurants ou d'appui et d'une alternance ville-campagne, avec le maintien d'une « ceinture verte ». Cette discontinuité urbaine et le développement de l'habitat dans des communes éloignées de Rennes, d'une part, le succès inégal des pôles extérieurs au cœur de métropole et l'attractivité incontournable et forte de Rennes, d'autre part, impliquent des déplacements comparativement plus longs et plus nombreux et placent les questions de mobilité au cœur des enjeux d'aménagement.

L'aire urbaine de Rennes est en effet très étendue et regroupe 190 communes et 700 000 habitants, dont 215 000 à Rennes même, et 450 000 pour Rennes Métropole, 514 000 pour le pays de Rennes. La dynamique démographique est et restera forte, notamment en deuxième couronne, et se traduit par un étalement urbain en progression, tandis que l'emploi continue à se concentrer dans le cœur de métropole et le long des axes principaux de circulation. Les mouvements pendulaires qui découlent de la déconnexion domicile-travail sont très importants : le nombre quotidien de déplacements motorisés à destination de Rennes s'élève à 145 000.

La croissance démographique et le phénomène métropolitain de concentration des emplois au cœur des métropoles et d'augmentation des prix du foncier met à l'épreuve la conception initiale de la « ville-archipel » quant à la définition et à la mise en œuvre d'une politique de déplacements cohérente et efficace, tenant compte à la fois des besoins quotidiens des usagers, des objectifs d'aménagement et de développement économique et des impératifs d'adaptation au changement climatique.

Trafic routier et utilisation des transports collectifs : un bilan inégal à l'échelle de la métropole

Malgré une fréquentation en forte augmentation, les transports en commun représentent moins de 14 % des déplacements métropolitains, soit un niveau inférieur aux objectifs de 17 % du plan de déplacements urbains 2007-2017, avec des différences sensibles de part et d'autre de la rocade. L'utilisation du réseau de transports en commun diminue en effet en fonction de l'éloignement de Rennes : si un cinquième des Rennais l'utilisent, c'est le cas de moins d'un dixième des métropolitains non rennais.

Les déplacements de longue distance apparaissent dépendants de la voiture, tandis que les trajets courts profitent davantage à la marche. L'utilisation des transports en commun progresse surtout sur les distances intermédiaires, mais leur impact n'apparaît pas encore suffisamment décisif sur les plus longs trajets. Les modes de déplacement connaissent ainsi une certaine spécialisation selon les distances, qui aboutit à une perspective différente entre l'intra-rocade et l'extra-rocade.

Si le recours à la voiture individuelle diminue en centre-ville, elle reste un mode de déplacement largement utilisé, notamment par les habitants des première et deuxième couronnes, et contribue à une congestion des infrastructures routières aux heures de pointe. La rocade de Rennes est en effet au cœur de la problématique des déplacements métropolitains, puisqu'elle est le point de convergence d'une majeure partie du réseau routier régional et national desservant le Grand Ouest, selon une organisation radiale autour de neuf axes principaux, qui atteignent eux aussi la saturation en approche du cœur de métropole. Le trafic routier sur la métropole connaît une augmentation moyenne de 1 % par an, et la rocade accueille plus de 110 000 véhicules par jour dans sa portion la plus encombrée. Cette circulation régionale et nationale entre également en conflit avec celle des trajets domicile/travail, des dessertes des zones d'activités, et des dessertes des secteurs d'habitat. D'autant que cette congestion est accentuée par l'existence de sections de voiries à 2X3 voies, minoritaires, et de sections à 2X2 voies, ainsi qu'à des infrastructures d'échanges insuffisantes.

Les temps de trajet domicile-travail croissants et la congestion accrue aux heures de pointe induisent des coûts supplémentaires pour les habitants et, selon certaines estimations, pour l'économie locale. Ce coût sur le territoire métropolitain pourrait ainsi représenter 35,1 M€ par an.

Avec le maintien d'une attractivité résidentielle forte en périphérie et l'insuffisance d'alternatives, la dissuasion que représente cette congestion sur l'usage de la voiture reste faible tout en présentant des externalités négatives en termes environnementaux, économiques et sociaux¹.

Co-voiturage et vélo : des alternatives incertaines dans le nouveau plan de déplacements urbains

Dans le nouveau plan de déplacements urbains (PDU) 2019-2030, Rennes Métropole s'est engagée à réduire de 38 % les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports, ce qui implique une réduction de 10 % des kilomètres parcourus en véhicules routiers sur le territoire entre 2010 et 2030, en augmentant notamment la part du vélo qui passerait à 9 % des déplacements et celle des transports en commun à 16 %. Le nouveau PDU, pour atteindre son objectif de « covoiturer un jour sur cinq », prévoit un fort développement du covoiturage, et la réservation d'espaces de voirie sur certaines pénétrantes pour y insérer les transports en commun et le covoiturage. Ces voies réservées représenteraient 35 km de linéaire, qui seraient créées, selon l'action 10 du PDU, « soit en prenant la place à une voie de circulation générale, soit en viabilisant les bandes d'arrêts d'urgence existantes, soit en créant de nouvelles voies ». Depuis l'adoption du PDU, Rennes Métropole, a modifié substantiellement cette action 10 du PDU, puisque ces voies réservées ne seraient plus prises sur les voies existantes.

Selon Rennes Métropole le covoiturage d'un jour sur cinq réglerait le problème de la congestion des axes routiers. Des réserves sont cependant émises quant à l'efficacité de cet objectif de covoiturage, d'autant que la ville de Saint-Grégoire rappelle, dans son avis du 29 avril 2019, défavorable au projet de PDU, que « le CEREMA, chargé par l'Etat de proposer aux collectivités locales des éléments de doctrine technique, préconise la nécessité de disposer de trois voies de circulation hors bande d'arrêt d'urgence, ainsi qu'un certain nombre de conditions techniques et d'exploitation des voies réservées au covoiturage, exigeantes ».

Par ailleurs, le développement du covoiturage sur les courtes et moyennes distances suppose que le bénéfice économique, souvent faible, dépasse la contrainte qui pèse sur les covoitureurs, ce qui est difficile à garantir. De plus, la création de voies de transports en commun en site propre, à proximité de la rocade, apparaît tardive au regard des besoins, et le traitement des approches du cœur de métropole ne débutera qu'en fin de période du nouveau PDU. Enfin, le développement du covoiturage nécessite de garantir une disponibilité suffisante et une localisation optimale des aires.

Quant au développement du réseau cyclable, significatif en intra-rocade, il l'est nettement moins en extra-rocade. Le nouveau PDU prévoit toutefois un effort substantiel à cet égard, ainsi que la popularisation du vélo à assistance électrique.

Une offre de transports à conforter en extra-rocade

Alors que les transports collectifs ont besoin de compacité et de continuité urbaines pour être plus efficaces, l'organisation spatiale de Rennes Métropole influence sensiblement les performances du réseau de transports en commun, avec une offre kilométrique par habitant supérieure à la moyenne des collectivités comparables, mais avec une densité moindre et un taux d'utilisation inférieur par rapport à celles-ci, malgré des dépenses par habitant un peu supérieures.

Le SCoT confirme le rôle structurant de la seconde ceinture et de pôles d'échanges multimodaux complets et performants, en matière d'accessibilité, de stationnement, de desserte en transports en commun et de services. La densification des transports en commun en intra-rocade doit donc être désormais complétée d'une action plus forte en extra-rocade pour répondre aux besoins de connexions, de franchissements, de rabattement en amont de la rocade.

Si, à l'intérieur de la rocade, les tracés des lignes de métro sont satisfaisants et si l'offre est substantielle pour les usagers concernés, l'accès à ce mode de transport est compliqué pour les métropolitains résidant au-delà de la rocade, en raison du choix de ne pas faire franchir la rocade au métro, même sur des distances raisonnables vers Chantepie, Saint-Grégoire ou Saint-Jacques-de-la-Lande.

Les prolongements éventuels des lignes de métro ne constitueraient qu'une solution coûteuse et de long terme. Une solution basée sur des bus rapides et réguliers apparaît plus réaliste en termes de coût et de calendrier. Ce projet, réellement nécessaire au regard du choix de limiter le métro à l'intra-rocade, de la congestion routière et de l'absence de solution ferroviaire, est toutefois repoussé à un horizon éloigné pour l'utilisateur.

En complément, les parcs relais existants posent des problèmes de localisation, car ils sont situés seulement en intra-rocade, et de dimensionnement, même si la deuxième ligne du métro s'accompagnera de nouvelles capacités plus intéressantes et si le parc de la Poterie est finalement agrandi.

La fréquentation du métro et des lignes Chronostar constituent des succès, même si le réseau métropolitain de transports en commun n'a pas gagné de parts de marché malgré sa croissance absolue. La diminution de la vitesse des bus en dehors de Rennes, la fréquence et la capacité d'absorption limitées du réseau routier, mais aussi sa conception en étoile qui ne favorise pas les prises de correspondance entre les lignes, apparaissent comme autant de freins à son développement, notamment sur les plus longues distances.

Des besoins de mobilité à intégrer encore davantage dans la politique d'aménagement

Les problématiques de mobilité et de déplacements ne sont prises en compte que de manière secondaire dans les choix de localisation et de conception des opérations d'aménagement, parfois peu cohérents avec les transports collectifs existants ou possibles, notamment. Cette situation doit inciter à poursuivre la densification du cœur de métropole, à rechercher une plus grande compacité de l'urbanisation et de l'aménagement de zones d'activités.

Certains projets d'aménagement se retrouvent incomplètement connectés au reste de la ville, avec un nombre limité d'accès, formant des goulots d'étranglement et venant simplement charger davantage des axes qui ne sont pas adaptés. Le souci de désenclavement, le franchissement de la rocade ou la connexion à la « deuxième rocade » ne sont pas toujours recherchés, alors qu'ils devraient faciliter les déplacements en améliorant et complétant le réseau existant.

Des aménagements de voirie à optimiser pour favoriser la fluidité des déplacements

Des contradictions entre les objectifs du PDU et les aménagements de la voirie peuvent apparaître. Des obstacles à la circulation automobile (tels que la généralisation des zones 30, la réduction artificielle des voies de circulation, les pincements de voirie et obstacles physiques, la régulation des feux), destinés à réduire la vitesse des véhicules, ont aussi des effets négatifs en matière de congestion et donc de pollution et de coûts économiques. Ils peuvent de surcroît gêner la circulation des bus et véhicules de secours et d'urgence.

A cette gêne, s'ajoutent l'optimisation imparfaite de la voirie, dans ses aménagements (la rareté des voies de bus en site propre, la réduction de l'espace disponible, l'affectation imprécise ou incohérente de la voirie) et dans son utilisation (collecte des déchets, logistique urbaine).

La gestion financière de l'opération de la ligne b du métro : une contrainte structurelle dans les futurs investissements métropolitains

Sur le budget annexe « transports urbains », la métropole a investi 771,3 M€ entre 2015 et 2018, autofinancés à hauteur de 329 M€ et financés par 330 M€ d'emprunts et 163 M€ de subventions. L'autofinancement annuel du budget annexe des transports est ainsi passé de 74 à 89 M€ grâce notamment à l'augmentation de la subvention du budget principal, passée de 51,6 à 56,6 M€ entre 2015 et 2018, et au dynamisme des bases de la taxe sur le versement transport.

Les projections financières relatives à la construction du métro se sont révélées erronées : la collectivité envisageait 1 milliard d'euros d'investissements entre 2015 et 2018, des taux d'intérêt en forte croissance après 2015 et une diminution de l'autofinancement malgré l'augmentation de la participation du budget principal. Faute d'avoir été revues, ces hypothèses se sont traduites par un surfinancement du budget de 77 M€ en 2018, des emprunts mobilisés trop tôt et, en fin de compte, alors que la collectivité voulait emprunter 600 M€, un niveau d'endettement moindre de 150 M€.

Rennes Métropole a fait le choix d'un niveau d'autofinancement élevé de son métro, ce qui s'est traduit dès l'origine par un important recours à la fiscalité directe et donc aux moyens du contribuable de l'époque, bien avant la mise en service de la deuxième ligne du métro. En outre, la collectivité a fait le choix, pour alimenter son budget annexe, d'augmenter l'autofinancement de ce dernier au lieu de verser une subvention d'équipement, amortissable en recettes de fonctionnement au même rythme que le métro, ce qui aurait permis de diminuer la charge des futurs amortissements du métro mais aussi de mieux refléter la réalité dans les comptes.

L'amortissement de ses immobilisations pour 45 M€ par an, à la fois dépense de fonctionnement et recette d'investissement, obligera la collectivité à maintenir un niveau de financement par l'impôt, nécessaire pour équilibrer la section de fonctionnement, très supérieur aux remboursements de la dette. Elle pourra théoriquement rembourser sa dette en moins de 7 ans alors qu'elle a mobilisé des emprunts sur 30 ans. Le budget annexe « transports urbains » sera donc structurellement suréquilibré et contraindra les choix futurs de la collectivité pour une longue période, en orientant des financements sur les seuls transports urbains. Ces modalités de financement se justifient partiellement, Rennes Métropole évoquant des projets d'investissements en matière de transports, bien qu'ils ne soient pas prévus dans le nouveau PDU. Mais cette situation ne garantit pas la cohérence avec les besoins réels, limite les choix d'arbitrage futurs qui auraient pu être effectués en faveur d'autres politiques publiques et peut empêcher de répondre à d'autres besoins qui pourraient être identifiés.

Sur le fondement des observations du rapport, la Chambre formule des recommandations et rappels des lois et règlements suivants, recommandations adressées à Rennes Métropole :

Recommandation n°1 : Procéder à des rattachements de charges, conformes à la réglementation comptable, sur le budget annexe « transports urbains.

Recommandation n° 2 : Adopter, dorénavant, des autorisations de programmes pour toutes opérations financièrement significatives et financés sur plusieurs exercices.

Recommandation n° 3 : Signer des contrats d'emprunt comportant un taux d'intérêt fixé par écrit comme l'exige l'article 1907 du Code Civil.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré :

1°/ PREND ACTE de la communication du rapport d'observations définitives de la Chambre Régionale des Comptes concernant les "déplacements métropolitains au sein de Rennes Métropole", pour les exercices 2015 et suivants.

VOTE : UNANIMITE

VU le Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), notamment l'article L1111-2 ;

VU les délibérations n°2020-110 du 14 décembre 2020 portant vote des subventions aux associations – tableau n°1, et pour l'exercice budgétaire 2021, les délibérations 2021-011 du 25 janvier 2021 portant vote des subventions aux associations (tableau n°2) et n° 2021-035 du 29 mars 2021 (tableau n°3),

CONSIDÉRANT la nécessité de compléter ces attributions.

Chers collègues,

Il vous est proposé d'adopter le versement de subvention aux associations (65743) selon les montants indiqués ci-dessous :

STRUCTURE	INTITULE	Montant
LE PANIER DE GRÉGOIRE	SUBVENTION pour prise en charge du solde du montant des paniers alimentaires des bénéficiaires .	700 EUROS

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, DÉCIDE :

1°/ D'ADOPTER le versement des subventions précitées,

2°/ D'AUTORISER le versement des montants définis ci-dessous,

3°/ DE DIRE que les crédits sont inscrits au budget principal 2021.

VOTE : UNANIMITE

Ne prennent pas part au vote Association "Panier de Grégoire" : Christian MOREL et Mélanie SIMON.

VU la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires,

VU la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale,

VU la loi n°84-594 du 12 Juillet 1984 relative à la formation des agents de la Fonction Publique Territoriale modifiée par la Loi N°85-1221 du 22 novembre 1985,

VU la délibération N°016/110 du 14 décembre 2016 relative à la mise en place du Régime Indemnitaire tenant compte des Fonctions, des Sujétions, de l'Expertise et de l'Engagement Professionnel (RIFSEEP) Partie Fixe : Indemnité de Fonctions, de Sujétions et d'Expertise (IFSE), au 1er janvier 2017 modifiée,

VU la délibération N°017/080 du 4 septembre 2017 relative à la mise en place du RIFSEEP - Partie variable : Complément Indemnitaire Annuel (CIA),

VU le Décret n°92-850 du 28 août 1992 portant statut particulier du cadre d'emplois des agents territoriaux spécialisés des écoles maternelles,

VU le Décret n°2006-1693 du 22 décembre 2006 portant statut particulier du cadre d'emplois des adjoints territoriaux d'animation

CONSIDÉRANT *la nécessité de créer un poste d'Agent Territorial Spécialisé des Écoles Maternelles (ATSEM) à compter du 1er septembre 2021 affecté au service « Éducation-Jeunesse-Sport » suite à l'ouverture d'une classe supplémentaire au sein de l'école maternelle Paul-Émile Victor pour l'année scolaire 2021-2022,*

CONSIDÉRANT *que les crédits budgétaires sont inscrits au Budget Primitif 2021,*

Chers Collègues,

Aux termes de la loi n°84-53 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale modifiée et notamment ses articles 34 et 97, les emplois de chaque collectivité ou établissement sont créés par l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement. Ainsi, il appartient à l'assemblée délibérante de déterminer l'effectif des emplois à temps complet et temps non complet nécessaire au fonctionnement des services.

Par ailleurs, les postes permanents ont vocation à être pourvus par des fonctionnaires.

Suite à l'ouverture d'une classe supplémentaire au sein de l'école maternelle Paul-Émile Victor pour l'année scolaire 2021-2022, le service « Éducation-Jeunesse et Sport » propose de créer un poste supplémentaire d'ATSEM à Temps Complet (35/35ème) à compter du 1er septembre 2021.

En cas de recrutement infructueux de fonctionnaire, les fonctions pourront être exercées par un agent contractuel relevant de la catégorie C dans les conditions fixées à l'article 3-2 de la Loi N° 84-53 du 26 janvier 1984. La rémunération sera établie sur la base du 1^{er} échelon du grade d'Adjoint d'animation en vigueur et sera complétée par le versement des primes et indemnités instituées par la collectivité, dans les conditions prévues.

Aussi, il convient d'ouvrir le poste d'ATSEM sur les cadres d'emplois des agents territoriaux spécialisés des écoles maternelles (sur les grades d'ATSEM Principal de 2ème Classe et ATSEM Principal de 1ère Classe) relevant de la filière médico-sociale et des adjoints territoriaux d'animation (sur le grade d'Adjoint d'animation) relevant de la filière animation.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, DÉCIDE :

1°/ DE CRÉER au tableau des effectifs un poste d'ATSEM de catégorie C relevant de la filière médico-sociale sur les cadres d'emplois des agents territoriaux spécialisés des écoles maternelles (sur les grades d'ATSEM Principal de 2ème Classe et ATSEM Principal de 1ère Classe) relevant de la filière médico-sociale et des adjoints territoriaux d'animation (sur le grade d'Adjoint d'animation) relevant de la filière animation sur un Temps Complet à compter du 1er septembre 2021,

2°/ D'AUTORISER, Monsieur le Maire, à procéder à l'opération de recrutement dans les conditions suscitées,

3°/ D'INSCRIRE au budget les crédits correspondants.

VOTE : UNANIMITE

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment l'article L. 2123-24-1-1, L. 5211-12-1

VU la LOI n° 2019-1461 du 27 décembre 2019 relative à l'engagement dans la vie locale et à la proximité de l'action publique et notamment les articles 92 et 93,

CONSIDÉRANT l'obligation de présenter un état annuel des indemnités des élus perçues avant l'examen du budget communal,

CONSIDÉRANT le vote du Budget Annuel de l'exercice 2021 par une délibération en date du 14 décembre 2020,

Chers collègues,

Comme le précise le Statut de l'Élu, le nouvel article L. 2123-24-1-1 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) applicable aux communes, et le nouvel article L. 5211-12-1 du CGCT pour les EPCI à fiscalité propre, mentionnent que doivent être présentées les indemnités de toute nature (...) au titre de tout mandat et de toutes fonctions exercées en tant qu'élu local :

- en tant qu'élu en leur sein,
- au sein de tout syndicat mixte ou pôle métropolitain,
- au sein de toute société d'économie mixte/société publique locale,

Il s'agit d'une obligation introduite par l'article 93 de la Loi n°2019-1461 du 27 décembre 2019 relative à l'Engagement dans la Vie Locale et à la Proximité de l'Action Publique.

L'état est communiqué chaque année aux conseillers municipaux avant l'examen du budget de la commune (article L. 2123-24-1-1 du CGCT).

Toutefois, cette obligation n'a pas pu être réalisée avant le vote du Budget Principal 2021 ; pour rappel, ce dernier a eu lieu lors du Conseil Municipal du 14 décembre 2020. Par souci de transparence et pour répondre à l'obligation faite, cette présentation est effectuée ce jour.

Il est préconisé que cet état :

- mentionne les sommes effectivement perçues sur l'année au titre de tous types de fonctions exercées dans ces structures (toutes les indemnités de fonction, ou toutes autres formes de rémunération)
- distingue ces sommes par nature (indemnités de fonction, remboursements de frais)

Il est précisé que cet état annuel n'est pas un document qui fait grief ; il ne relève pas des actes soumis à l'obligation de transmission dans le cadre du contrôle de légalité.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré :

1°/ PREND ACTE de l'obligation de présenter un état annuel des indemnités des élus perçues avant l'examen du budget communal .

VOTE : UNANIMITE

La séance du conseil municipal du 31 mai 2021 est levée à 20h15.

Date d'affichage du compte-rendu : le 3 juin 2021