**PROCES VERBAL**

**DU**

**CONSEIL MUNICIPAL DE THORIGNE FOUILLARD**

***SEANCE DU 25 AVRIL 2019***

**L'an deux mil dix-neuf, le jeudi vingt-cinq avril à vingt heures trente minutes, le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni à la salle du Conseil Municipal à la mairie en séance publique sous la présidence de Madame la Maire.**

*Date de convocation :*

Jeudi 18 avril 2019

*Affichage :*

Du mardi 30 avril 2019 au lundi 1er juillet 2019

*Nombre de Conseillers en exercice :* 28

**Présents** : Mesdames, Messieurs BERNARD Jean- Jacques, COUDRAY Jean-Luc, de LA HOUPLIERE Astrid, DESSIEUX Guy, GALMIER Marie-Sonia, GUILLEMAUD Françoise, GUILLET Jean-Marc, JUBAULT-CHAUSSÉ Pascale, LE BON de LAPOINTE Guillaume, LE GOC Yann, LEBAILLY Jocelyne, LEJOLIVET Bertrand, MORIN de FINFE Guy-Mayeul, NOULLEZ Sébastien, THOMAS Sylviane, THURA Philippe, TOULLEC Marie-Thérèse, VALLÉE Priscilla, VILLARET Caroline

**Procurations de vote et mandataires** : M.DA CUNHA Manuel ayant donné pouvoir à M.LE GOC Yann, Mme FOUBERT Valérie ayant donné pouvoir à Mme JUBAULT-CHAUSSÉ Pascale, Mme HETEAU Emmanuelle ayant donné pouvoir à M.MORIN de FINFE Guy-Mayeul, Mme KOSKAS-MARMION Françoise ayant donné pouvoir à Mme TOULLEC Marie-Thérèse, Mme LE GUILLOU Annie ayant donné pouvoir à M.DESSIEUX Guy, Mme MASSICOT Catherine ayant donné pouvoir à M.GUILLEMAUD Françoise, M. MOREL Guy ayant donné pouvoir à M.THURA Philippe, M.ROGER Samuel ayant donné pouvoir à Mme de LA HOUPLIERE Astrid

**Absent excusé** : M.LEFEUVRE Jean-Yves

M. Jean-Marc GUILLET est nommé secrétaire de séance.

Mme Karine RICARD, Directrice Générale des Services, assure la fonction de secrétaire auxiliaire.

Le Conseil constate que les dispositions législatives concernant la convocation (en date du 18 avril 2019) et la note explicative de synthèse sur les affaires soumises à délibération ont bien été remplies.

INTERRUPTION DE SEANCE : de 21H30 à 21H31.

## *31-2019 -* Approbation du procès-verbal de la séance du 21 mars 2019

Madame la Maire donne lecture du procès-verbal de la séance du 21 mars 2019 pour approbation.

**Après en avoir délibéré et à l'unanimité (27/27 voix), le Conseil municipal approuve le procès-verbal de la séance du 21 mars 2019.**

## *32-2019 -* Administration générale. Compte-rendu des décisions prises par Madame la Maire par délégation de l'article L 2122-22 du C.G.C.T.

Madame la Maire rend compte au Conseil municipal pour donner acte des décisions prises par délégation du Conseil Municipal en vertu de l'article L 2122-22 du C.G.C.T.

**Actions d'ester en justice**

- 12 juin 2018. Recours en annulation contre l'arrêté portant permis de construire n° 35334 17 M0022 en date du 20 avril 2018 délivré à la SNC MARIGNAN RESIDENCES pour la construction de 53 logements collectifs et d'un local d'activité sur un terrain situé au 35, rue Nationale.

**Le Conseil municipal prend acte des décisions prises par Madame la Maire par délégation du Conseil municipal en vertu de l'article L 2122-22 du C.G.C.T.**

## *33-2019 -* Avis de la commune de Thorigné-Fouillard sur le projet arrêté de Plan de Déplacements Urbains 2019-2030 de la métropole rennaise.

*Madame la Maire indique que Monsieur Le Goc va présenter aux membres du conseil municipal le projet arrêté par le conseil métropolitain sur lequel tous les élus des 43 communes de Rennes Métropole devront donner un avis, ce que nous ferons à l'issue d'un diaporama.*
*Le PDU est obligatoire pour les collectivités de plus de 100 000 habitants. C'est un outil de planification qui coordonne l'organisation du transport, la circulation ou le stationnement et leur articulation avec les stratégies d'urbanisme. C'est dans ce cadre qu'il est construit en parallèle du PLUi pour les onze ans à venir, soit 2019-2030.*
*Il fait aussi écho au PCAET (Plan Climat Air Energie territorial) notamment sur les aspects santé et qualité de l'air. Nous sommes tous conscients d'un nécessaire changement des comportements individuels en diminuant l'usage de la voiture solo, en encourageant au covoiturage, en valorisant une multi-modalité (piétons, cycles, vélos électriques), en rationalisant également les livraisons notamment avec la nécessité du e-commerce qui voit le nombre de colis en forte augmentation..*
*Il s'agit d'une délibération importante qui prépare l'avenir et qui engendrera des actions concrètes sur notre commune. Hier soir (24 avril), lors de la deuxième réunion publique de concertation dans le cadre de la création de la future ZAC Multi-sites, le thème des déplacements a été évoqué par l'Atelier du canal puisque chaque création de logements nouvelle générera plus de déplacements.*
*C'est aussi pour cette raison qu'une remarque est formulée dans la délibération pour demander une étude de faisabilité des aménagements concernant le Pâtis du Moulinet et le franchissement de la rocade.*

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales ;
**Vu** le Code de l'environnement ;
**Vu** le Code des transports, notamment les articles L.1214-1 et suivants et R.1214-4 ;
**Vu** la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ;
**Vu** la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles ;
**Vu** la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
**Vu** la loi du 18 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV) ;
**Vu** le Schéma de Cohérence Territorial approuvé par le Syndicat Mixte du Pays de Rennes le 29 mai 2015 ;
**Vu** la délibération n° C 07-246 du 5 juillet 2007 approuvant le Plan de Déplacements Urbains (PDU) ;
Vu la délibération n° C 13.047 du 21 février 2013 engageant la mise en révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) ;
**Vu** la délibération n° C 18.001 du 25 janvier 2018 approuvant le cadre d'orientation de la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) et les modalités de concertation du public ;
**Vu** la délibération n° C 18.060 du 5 avril 2018 arrêtant le projet de Plan Climat Air Énergie Territorial de Rennes Métropole ;
**Vu** la délibération n° C 18.812 du 13 décembre 2018 portant arrêt du Plan local d'urbanisme intercommunal de Rennes Métropole ;
**Vu** le bilan du garant de la Commission Nationale du Débat Public publié le 19 novembre 2018 ;
**Vu** la délibération n° C 18.001 du 31 janvier 2019 prenant en compte le bilan de la concertation du public et l'arrêt du projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) ;
Considérant que, selon les articles L.1214-15 et R.1214-4 du Code des transports, la commune dispose d'un délai de trois mois à compter de la date de transmission du projet par Rennes Métropole pour émettre un avis sur le projet arrêté de Plan de Déplacements Urbains 2019-2030 de la métropole rennaise ;

Il est exposé :

Par délibération C13.047 du 21 février 2013, Rennes Métropole a engagé la mise en révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) à l'échelle des 43 communes du territoire, précisant la stratégie métropolitaine, pour la période 2019-2030, en matière d'organisation des futures solutions de mobilités, en propre ainsi qu'aux côtés de ses partenaires.

Les objectifs du projet de PDU arrêté, définis par la délibération du Conseil métropolitain du 31 janvier 2019, s'appuient sur le projet de territoire en compatibilité notamment avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays de Rennes.

La commune de Thorigné-Fouillard a collaboré au projet en participant aux séminaires des élus de 2015, à des ateliers territoriaux (ateliers "quadrants"), à des échanges avec les autres communes en comités de secteurs ainsi qu'à une Conférence des Maires (2018). Ces échanges ont jalonné le calendrier d'élaboration du dossier. Cette démarche a porté notamment sur :

- la définition d'un cadre d'orientation pour la révision du PDU,
- la déclinaison territoriale du projet pour préciser les principales actions du PDU 2019-2030 plus localement.

Elle s'est par ailleurs appuyée sur la participation de nombreux citoyens de la métropole lors d'une importante phase de concertation, en 2018.
Le Conseil de Rennes Métropole du 25 janvier 2018 a fixé le cadre d'orientation de la révision du PDU. L'élaboration d'un nouveau projet doit permettre d'apporter des réponses aux 4 grands enjeux du territoire en matière d'organisation des mobilités et des transports :

- **enjeu environnemental et climatique** : l'engagement du territoire pour réduire ses impacts sur le climat et l'environnement se traduit notamment via le Plan Climat Air Énergie Territorial. Le contexte réglementaire, à la fois national (loi TECV) et local (Plan de Protection de l'Atmosphère, PCAET), appelle par ailleurs un PDU qui réponde aux enjeux de limitation de la pollution atmosphérique locale et des impacts climatiques. **Le PDU entend contribuer fortement à l'atteinte de ces objectifs**, en fixant l'ambition de proposer une plus grande sobriété du système de transports-mobilités existant.
- **enjeu d'accessibilité** : le développement du territoire sur le modèle de la "Ville-Archipel" doit conduire à des réponses du PDU en matière d'organisation des mobilités à la grande échelle, en s'appuyant sur l'armature urbaine du SCoT.
- **enjeu de hiérarchisation** : le PDU doit proposer un plan d'actions hiérarchisé, permettant de tenir compte des capacités d'investissements de tous les acteurs publics parties prenantes de l'organisation de la mobilité sur les 43 communes. Il doit permettre de cibler les actions sur les problématiques prioritaires.
- **enjeu de territorialisation** : la mise en œuvre du PDU doit être plus différenciée selon les territoires de la Métropole (Rennes, Cœur de Métropole, communes plus périphériques) afin de tenir compte des différents besoins en matière de mobilités dans ces espaces, et de développer des solutions déplacements adaptées à chacun - le tout au sein d'un même projet de développement du territoire.

Afin de pouvoir répondre à ces enjeux, la définition du projet et de son plan d'actions (26 actions principales) - regroupé autour de 12 axes d'interventions – a été menée. Le format d'échanges des séminaires et des ateliers a permis aux élus de débattre et de partager les grands enjeux de la métropole en matière d'organisation des mobilités.

La présente étape de la procédure consiste à émettre un avis sur les documents du projet de PDU arrêté en Conseil métropolitain du 31 janvier 2019 : il est constitué du document du PDU et de ses annexes obligatoires (évaluation environnementale et annexe accessibilité). Pour rappel, les Plans de mise en accessibilité de la voirie et de l'aménagement des espaces publics (PAVE) approuvées par les communes de Rennes Métropole, complètent le projet.
Il comporte en outre le bilan de la concertation menée en 2018 et remis par la Commission Nationale du Débat Public.

Le travail mené a nourri la construction du projet de PDU, proposant une stratégie pour les 10 prochaines années pour l'organisation des mobilités sur le territoire métropolitain et un programme d'actions pour la mettre en œuvre.

La remarque de la commune est la suivante :
Dans le cadre du projet Viasilva (projet situé en grande partie sur la commune de Cesson-Sévigné, et dans une moindre mesure sur les communes de Rennes et Thorigné-Fouillard), l'accessibilité à la ville-centre est un élément stratégique pour son attractivité. Actuellement, une part très largement prépondérante des déplacements est assurée par l'usage de la voiture individuelle, avec les inconvénients que cela induit comme la saturation du trafic aux heures de pointe. Face à ce constat, dans le contexte favorable constitué par l'essor progressif des modes doux et le renchérissement du coût de la motorisation individuelle, une mutation des comportements, notamment à l'échelle de la commune, pourra être favorisée par le projet de voie en site propre pour les transports collectifs entre le rond-point du Pâtis du Moulinet à Thorigné-Fouillard et la station de métro Cesson-Viasilva avec des ouvrages spécifiques sur les ronds-points et le franchissement de la rocade.
Pour ce faire, la commune souhaite un engagement à court terme d'une étude de faisabilité de ces aménagements.

La présente délibération sera intégrée au dossier d'enquête publique afin d'être portée à la connaissance du public.
La commission d'enquête analysera l'ensemble des avis des communes, du public, des personnes publiques associées, autres organismes et personnes publiques consultées, dans son rapport.

*Jean-Jacques BERNARD intervient en indiquant que sur le schéma présenté, les pointillés verts correspondent à la volonté de mettre en place en lien avec l'Etat, soit sur des routes gérées par l'Etat, soit sur des routes qui sont restées des routes nationales, des projets de mise en place de voies réservées aux transports en commun, métropolitain et géré hier par le département aujourd'hui par la région que l'on appelle « Breizh Go » maintenant. Avec un objectif que le covoiturage offre un vrai avantage et que cela suscite un intérêt de covoiturer par rapport à la voiture solo. Pour que ce soit attractif, il faut que ceux qui covoiturent demain aient vraiment un avantage significatif.*
*Suite à des études conduites par l'Audiar, on sait que ceux qui utilisent les aires de covoiturage qui sont situées autour de Rennes et notamment celle du Pâtis du Moulinet, sont très majoritairement (70 %) des gens qui quittent la métropole pour aller vers les villes moyennes du département ou à l'extérieur, c'est-à-dire Fougères, Vitré, Redon, Laval… et les distances parcourues sont relativement longues, autour de 70 km en moyenne. On voit que c'est une spécificité. On a un avantage économique à faire du covoiturage de moyenne et longue distance. Sur du covoiturage de courte distance, partager des frais est beaucoup plus difficile et beaucoup plus complexe à mettre en œuvre. Il faut donc qu'il y ait d'autres avantages et qu'ils soient significatifs, comme de faire en sorte que le temps de parcours soit facilité et réduit de manière sensible pour les gens qui covoiturent. L'idée est de prendre en compte les grands axes, ce qu'on appelle les pénétrantes nationales mais aussi le réseau ex-départemental. Un exemple est la route de Betton qui arrive au rond-point qu'on appelle tous « le rond-point des douze arômes », sans faire de publicité. Sur ces routes, sur la quasi-totalité des pénétrantes, il y aura des axes réservés qu'aux covoiturages et transports en communs où on aura des systèmes de détections, on travaille en lien avec l'Etat pour avoir un contrôle automatique des gens. La notion de covoiturage est simple en droit français, c'est quasi vrai partout en droit international, on qualifie le covoiturage par opposition à la voiture solo. Dès que vous êtes deux dans une voiture, vous êtes en covoiturage. Il y a déjà des voies en expérimentation, actuellement à Grenoble et également à Marseille, qui montrent qu'il y a un très bon respect de ce système et qu'il y a très peu d'infractions constatées. Donc évidemment si vous avez un temps de parcours réduit, cela va faciliter les choses. Ce sera soit des voies qui seront aménagées sur les bandes d'arrêt d'urgence, notamment sur les axes des routes gérées par l'Etat, soit des voies spécifiquement aménagées, soit des voies prises sur le trafic actuel lorsque la situation du trafic le permet.*
*Ce n'est pas encore arrêté mais les premières actions qui seront mises en place seront sur les bandes d'arrêt d'urgence, parce qu'on a déjà une emprise foncière. On aboutit à plus de 35 km programmés sur 11 axes de pénétrantes, tantôt des routes nationales, tantôt des ex-départementales aujourd'hui métropolitaines. Les modélisations montrent que si on abandonne une fois par semaine, c'est-à-dire un jour sur cinq, la voiture solo soit au profit du covoiturage, soit au profit d'un autre mode comme par exemple le transport en commun ou le vélo et le vélo électrique, on a l'assurance aujourd'hui que ce seul effet fait sauter l'ensemble des bouchons qu'on constate aux heures de pointe et de manière significative. Cela est évidemment un point important. Un autre point important est les avantages accordés au covoiturage. Toute une série de mesures va être mise en place notamment des priorités d'accès sur les parkings, c'est-à-dire qu'on envisage aujourd'hui d'intégrer dans les marchés qui sont lancés pour les parkings relais, par exemple celui de « Via Silva », la possibilité de gérer l'accès avec des systèmes de caméra qui permettront de distinguer une voiture à l'arrivée d'une voiture solo ou d'une « voiture partagée » et qui permettront de rendre accessible ou pas le parking relais. Aujourd'hui la problématique est que quasi tous les parkings relais, la Poterie étant le meilleur exemple, sont saturés très tôt le matin. Cela veut dire que les personnes*

*qui viennent travailler et qui souhaitent utiliser « la voiture + le métro » ont des difficultés à se garer aux heures de pointe. On peut avec un système comme ça, quasi garantir aux covoitureurs qu'ils trouveront systématiquement une place puisque pendant les heures de pointe, on peut réserver un certain nombre de places. Evidemment quand vous cumulez les avantages, d'avoir un temps de parcours réduit parce que vous aurez une file réservée et que vous allez doubler les voitures qui sont à l'arrêt, quand vous êtes sûr de trouver un parking à l'arrivée, c'est incitatif.*
*On a également des mesures incitatives travaillées avec les entreprises. Des entreprises ont mis en place des plans de déplacement pour faire en sorte de réserver des zones spécifiques sur leur parking en priorité à leurs employés lorsqu'ils covoiturent.*
*On peut penser que l'ensemble de ces avantages vont un moment donné permettre une bascule. Il y aura aussi toute une animation à mettre en place dès la rentrée 2019 pour aller au plus près des usagers pour expliquer le fonctionnement du covoiturage, pour expliquer le fonctionnement des applications qui existent déjà « ouestgo » et « Covoit'STAR » que l'on peut charger sur son téléphone.*
*Dernière précision, on ne s'interdit pas non plus d'avoir d'autres avantages de type tarifaire comme par exemple au niveau des parkings en ouvrage, d'avoir des tarifications spécifiques dès lors que l'on peut distinguer un covoiturage d'une voiture solo. On sait aussi depuis une très récente rencontre avec la ministre, que l'Etat va inciter très fortement une mise en place de ce dispositif, c'est-à-dire que les discussions sont déjà engagées pour une mise en place rapide notamment sur les routes nationales.*

*Pascale JUBAULT-CHAUSSÉ ajoute que la commune est également concernée par le parc de rabattement. Il existera huit parcs de rabattements en deuxième ceinture. Les parcs de rabattements sont prévus pour que le véhicule n'aille pas sur la rocade et ne traverse pas la rocade pour aller vers le métro par exemple. Les véhicules pourront se garer sur ces parcs de rabattements où des « navettes » permettront d'aller directement au métro. Pour l'instant, il n y a de lieu précis indiqué. On voit qu'on est autour de l'A84. La question que l'on se pose est la position de ce parc soit en sortie de l'A84 ou soit quelque part à côté de l'A84. On a eu la demande d'une aire de covoiturage aux Gaudriers par exemple. Ce qu'il faut c'est que les gens puissent y arriver facilement et qu'il y ait quelque chose d'organisé. C'est bien le temps de trajet qui fait que les gens vont changer de comportement.*

*Jean-Jacques BERNARD précise sur le covoiturage et ses aires, qu'il ne faut surtout pas les confondre avec les aires actuelles, c'est un schéma totalement différent. Ces deux approches, le covoiturage de moyenne et longue distance et le covoiturage de proximité, l'objectif est que les personnes qui viennent d'un peu plus loin de la métropole, qui sont par exemple dans les communes limitrophes de Rennes Métropole, prennent le bus. Toutes les communes qui sont comme Thorigné-Fouillard, limitrophes de Rennes Métropole, ont ce phénomène-là de parking parfois difficile à réguler.*
*L'objectif est bien que les gens n'aillent pas jusqu'à l'intérieur de l'anneau de la rocade mais que l'on profite de cet anneau un peu spécifique, qui s'appelle la deuxième ceinture pour faire en sorte que les gens s'arrêtent en amont de la rocade, là où commence plus ou moins les nœuds et la saturation pour faire en sorte que soit ils puissent à partir de ce moment-là covoiturer et profiter des voies réservées, soit qu'ils puissent basculer de la voiture vers des bus aux heures de pointe, que ce soient des bus très rapprochés pour faire en sorte qu'il y ait un temps de parcours garanti. S'il y a une voie réservée juste au démarrage du pôle d'échange de ces parkings de rabattement, là aussi on a temps de parcours qui est garanti.*
*C'est bien plutôt dans le sens entrant le matin et évidemment le soir c'est le contraire. C'est typiquement une mesure qui découle du débat public et de la rencontre avec les 1 300 participants à la concertation. Le fait d'avoir des parkings à hauteur de la deuxième ceinture, c'est une demande qui est revenue très régulièrement. Cela a permis de modifier ce projet dans ce sens-là.*

*Jean-Marc GUILLET demande s'il y a une viabilité économique à avoir des navettes qui partiraient de ces parkings de rabattement, y compris dans les heures qui ne sont pas dans les heures de pointe.*

*Jean-Jacques BERNARD répond que la difficulté c'est que la demande en transport collectif sur ce type de trajet est quasi ciblée sur les heures de pointe. Imaginons que vous ayez un parking-relais qui soit situé au rond-point de « douze arômes » et que là vous puissiez laisser votre voiture pour profiter soit d'un covoiturage sur la voie réservée, soit d'un bus qui ira rapidement à Viasilva ou plus loin. Quand vous aurez passé neuf heures du matin, la demande sera quasi nulle, elle redémarrera le soir dans l'autre sens. L'organisation économique est complexe. Ce qu'il faut se dire c'est qu'on regarde cela à la lumière de nos possibilités techniques d'aujourd'hui. Ce qui coûte cher aux transports en communs c'est le bus vide, il faut faire en sorte que l'on ait le moins de kilomètres possibles où le bus est vide. Vous avez vu sans doute dans la presse que la ministre a donné les informations sur les véhicules autonomes et notamment sur l'appel à projet que l'on appelle « Evra » porté par l'ADEME et que Rennes fait partie des lauréats des véhicules autonomes. Il y a une expérimentation qui est dans ce sens à Nantes, sur le campus universitaire. L'on peut*

*imaginer puisque ce sont des voies réservées que les véhicules autonomes seront les plus susceptibles d'être efficaces dans le temps sur ces voies.*
*La difficulté aujourd'hui est surtout le véhicule autonome dans la circulation, c'est là où c'est le plus complexe. Et s'il y a une voie réservée du rond-point de « douze arômes » jusqu'à ViaSilva, on peut penser peut-être que ce sont des véhicules autonomes qui feront le trajet car ils seront plus rentables que des bus. Ces véhicules autonomes pourront être réinjectés ailleurs quand on n'en a plus besoin aux heures de pointe, quand la demande baisse.*

*Pascale JUBAULT-CHAUSSÉ ajoute concernant Thorigné-Fouillard, qu'il y a bien le schéma vélo avec la ligne du Clos Corbin jusqu'à la station métro, un shunt porte de Tizé et des études boulevard d'Argentré pour que l'on puisse écouler un peu plus rapidement la circulation. Il y aura également deux lignes de bus sur Thorigné-Fouillard quand le métro sera en place. Les bus n'iront plus à République mais directement au métro. C'est bien le temps passé pour se rendre à son travail qui évitera ce qui se passe actuellement avec la ligne 50, notamment avec des gens qui restent dans le bus autant de temps dans la commune de Thorigné-Fouillard que pour se rendre à Rennes. Il y aura une ligne pour le sud et une autre pour le nord, qui se couperont au niveau central.*
*On a également évoqué la possibilité, si on construisait dans le cadre de la Zac multisites, d'un équipement scolaire à la Réauté, que l'on puisse décaler les horaires de début de classe car on sait que le pourcentage de personnes qui déposent leurs enfants et partent directement travailler est assez important. Il suffit de décaler d'un quart d'heure déjà dans la même commune, mais aussi de se concerter avec les communes aux alentours pour que tout le monde ne soit pas au même moment au Patis du Moulinet si on donne cet exemple.*
*On sait bien que l'on est dans un changement de comportement qui doit se faire par les citoyens mais comme l'a rappelé Monsieur Bernard, tout ce qui sera mis en place pour gagner du temps favorisera ce changement. Un autre exemple avec le télétravail, certes on vient de le mettre en place au sein des services communaux, c'est à petite échelle, mais si toutes les entreprises, si toutes les collectivités facilitent le télétravail, les gens qui télétravaillent par définition n'utilisent ni les transports collectifs, ni leur voiture individuelle. Huit personnes télétravaillent au niveau des services de Thorigné-Fouillard, la majorité d'entre eux habitent à une vingtaine de kilomètres de la commune. Le cumul de petites choses permettra ainsi que toutes ses « petites » actions mises bout à bout, engendreront des déplacements moins importants, surtout moins polluants et du coup une meilleure qualité de vie et moins de perte de temps pour les habitants de la Métropole.*

*Jean-Jacques BERNARD ajoute, concernant le télétravail, qu'on a cette chance d'avoir à Rennes depuis de longues années, puisque c'était Edmond Hervé qui avait initié ce travail, un bureau des temps. Ce bureau nous a permis notamment de négocier avec l'université Rennes 2 à Villejean le décalage d'un certain nombre d'horaires de cours pour les étudiants pour éviter la saturation du métro de Villejean université. Cela nous a permis de ne pas réaliser des investissements, notamment des investissements lourds en matière d'achat de rames du seul fait d'un décalage d'un quart d'heure de l'heure entrant. On a un travail conduit par le bureau des temps également dans le cadre des plans de déplacement entreprise avec un secteur de Rennes Atalante, Saint-Sulpice. On a eu une réunion très intéressante il y a quelques semaines, où on voit que la notion de télétravail évolue beaucoup également. En tant qu'employeur président du CD, dès 2019, il faut faire en sorte que l'on puisse regarder le télétravail comme un outil disponible, non seulement dans le cadre du télétravail tel qu'on le connaît aujourd'hui mais aussi du télétravail infrajournée. Si on faisait le tour de la table et que l'on demandait quelles sont les tâches que l'on réalise le matin en arrivant au travail, je pense que beaucoup diraient qu'ils allument leur ordinateur, qu'ils ouvrent leur boite mails, qu'ils regardent leurs agendas, qu'ils écrivent un certain nombre de réponses. Cela est tout à fait possible de le transposer en télétravail le matin dans une période qui est justement l'heure de pointe. On aura des entreprises qui vont être volontaires pour tester du télétravail infrajournée. Si on pouvait imaginer que l'on fait une demi-heure, trois quarts d'heure le matin, en faisant à son domicile ce que l'on fait actuellement en arrivant au bureau, on pourrait décaler sans doute beaucoup de trajets et faire en sorte que les gens gagnent du temps ensuite puisqu'ils auront un temps de trajet qui sera raccourci. C'est une expérience que l'on va lancer prochainement.*

*Astrid de LA HOUPLIERE indique que les élus du groupe minoritaire avaient juste deux ou trois remarques. On ne peut qu'approuver ce que Madame la Maire et Monsieur Bernard ont présenté, les grands enjeux, la mise en place d'actions concrètes, la notion de covoiturage un jour sur cinq, la réalisation d'un réseau express vélo, la poursuite de la politique mise à disposition de vélo à assistance électrique. Ensuite il faut que les usagers acceptent de changer leur comportement en matière de mobilité comme on vient de le voir dans le diaporama et ça nous concerne nous aussi élus. Elle revient sur un petit point déjà abordé en conseil et qui avait donné lieu à un listing des élus pour favoriser le covoiturage entre eux, le covoiturage de proximité. Donc elle demande à chacun comment il est venu au conseil, à pied, en vélo, en covoiturage ou*

*en voiture solo car il y a quand même pas mal de voitures sur le parking et utiliser un véhicule pour quelques centaines de mètres voire un kilomètre et demi, cela pollue encore plus car le moteur reste froid finalement. C'était une remarque à titre personnel.*
*À propos de la politique tarifaire de la STAR, en plus de la politique de tarif solidaire, elle propose un tarif attractif pour les familles nombreuses si on veut inciter les familles à utiliser le réseau de transport public comme cela se fait encore à Paris, Lyon, Nantes.*

*Pascale JUBAULT-CHAUSSÉ lui répond que si on levait la main, il n'y a pas de secret à avoir, une majorité d'élus indiquerait être venue en voiture solo. Quand Madame de la Houplière avait évoqué le sujet, elle avait demandé au service de donner les adresses de chacun. Après c'est à chaque élu individuellement de se poser la question. On a d'ailleurs entendu lors des réunions de la ZAC multi-sites et PLUi que certaines personnes disaient que ce n'était pas possible de changer de comportement, qu'il faudrait augmenter le nombre de voies par exemple sur la rocade. Cela ne résoudrait rien car c'est cette concentration à certains horaires qui est problématique et plus on élargit les voies et plus on propose justement qu'on puisse utiliser la voiture solo et moins on forcera les quelques récalcitrants à se mettre « dans le bain ». A Rennes Métropole, lors de la présentation des interventions des personnes qui avaient participé à l'enquête, ce qui est vraiment ressorti c'est déjà le changement de mentalité. Il y a 50 ans et même moins, si on avait dit aux gens qu'ils trieraient leurs déchets… Maintenant cela ne nous viendrait même pas à l'idée de tout mettre dans le même sac. Il faut du temps mais en incitant ce temps sera forcément raccourci.*

*Jean-Jacques BERNARD indique que l'exemple du tri est tout à fait pertinent car il se souvient des réactions à l'époque quand avait été mis en place le tri sélectif dans toutes les communes. Les réunions publiques étaient vraiment difficiles à gérer parce que demander effectivement de trier demandait un changement de comportement. On était dans l'humain, cela ne se décrète pas, on a mis en place ce qu'on appelait à l'époque les ambassadeurs du tri et les gens sont allés sur le terrain, sur place.*
*Il a proposé récemment que l'on ait exactement la même approche sur la philosophie, de faire en sorte qu'on aille au plus près des usagers avec, le libellé définitif ne sera pas forcément celui-là, ce qu'il a appelé les « ambassadeurs de la mobilité » pour accompagner les gens dans le changement de comportement. On le fait déjà en entreprise, 50 000 salariés sont labellisés dans leurs temps de déplacement. On s'aperçoit que dans les entreprises où il y a vraiment un référent, quelqu'un qui accompagne, il y a des changements de comportement très importants. On arrive jusqu'à 20% de changements de comportement après les campagnes d'accompagnement.*
*Il faut qu'on puisse avoir des gens qui viennent systématiquement à chaque fois que l'on a des rencontres avec des habitants. On ne s'est jamais posé la question jusqu'à présent, c'est vrai que quand on livre des logements, on devrait proposer des informations sur la mobilité, comment je peux aller au travail, en bus, en métro, en vélo… Quand on prend des mauvaises habitudes, si on reproduit les mauvaises habitudes, même si vous avez des offres de transport qui sont très performantes, vous reproduisez vos habitudes la plupart du temps. On va avoir cet accompagnement dès la rentrée 2019.*
*Il souhaite aussi que l'on soit présent aux forums des associations, là où on a énormément de nouveaux arrivants parce c'est un lieu de rencontre, et aussi au niveau des livraisons de logements, dans tous les lieux de gisement, dans les écoles car c'est un lieu de passage essentiel car le trajet domicile/école/travail est un des gisements de covoiturage important. On a déjà fait des enquêtes qui montrent que des gens tous les matins font le même trajet à cinq minutes d'écart et vont travailler à 50 mètres près voir dans la même entreprise et refont le même trajet à cinq minutes aussi le soir, ils pourraient covoiturer peut-être une fois ou deux dans la semaine ou une journée sur cinq, ce serait déjà très important.*
*Pour un changement de comportement, il y a aussi tout un accompagnement par rapport aux réticentes. Un exemple significatif, vous étiez nombreux à participer à la convention des élus, il y avait une entreprise qui nous avait accompagnés et qui proposait du covoiturage. Elle a eu une centaine d'inscrits pour la convention des élus. Mais quand on a regardé quels étaient ces inscrits, tous les inscrits proposaient leur voiture, aucun ne proposait d'être covoituré, cela montre bien qu'il y a encore du travail.*
*Concernant la tarification « familles », il existe déjà une tarification qui s'applique sur les week-ends avec la possibilité d'une multi-validation pour les familles nombreuses qui est déjà en place depuis 2 ans. Cette approche sur la tarification va être revue à l'horizon de la mise en service de la ligne b du métro. Il faut savoir qu'aujourd'hui on a une billettique qui aura 18 ans, qui devient obsolète et qui compte-tenu de la gamme tarifaire, ne permet pas d'intégrer de nouvelles modalités de tarification. Cela évoluera en 2020.*

**Après en avoir délibéré et à l'unanimité (27/27 voix), le Conseil municipal :**

- **émet un avis favorable assorti de la remarque et du souhait énoncés ci-dessus sur le projet de Plan de Déplacements Urbains 2019-2030 de la métropole rennaise.**

## 34-2019 - Petite enfance. Halte-crèche Brindille - actualisation du tarif horaire fixe.

Vu le bureau municipal du 1er avril 2019,
Vu l'avis de la commission enfance jeunesse réunie le 4 avril 2019,

Considérant la lettre circulaire de la Caisse Nationale Des Allocations Familiales n°2011-205 du 29 juin 2011 concernant l'application de la prestation de service unique (PSU) versée aux établissements d'accueil des jeunes enfants,

**Après en avoir délibéré et à l'unanimité (27/27 voix), le Conseil municipal instaure un nouveau tarif horaire fixe, applicable du 1er mai 2019 au 31 décembre 2019, pour les deux types d'accueil suivants :**

- **l'accueil d'urgence ou occasionnel, quand manque la possibilité d'accès aux montants des ressources des familles,**
- **l'accueil des enfants confiés à l'Aide Sociale à l'Enfance.**

**Le tarif proposé est égal au montant des participations des usagers durant l'exercice 2018, divisé par le nombre d'actes facturés au cours de ce même exercice, soit 1,56 € de l'heure.**

## 35-2019 - Enfance-jeunesse. Tarification - mini-camps accueil de loisirs et séjour de vacances été 2019.

**Après en avoir délibéré et à l'unanimité (27/27 voix), le Conseil municipal adopte la grille de tarifs suivante pour les mini-camps de l'accueil de loisirs et le séjour de vacances organisés durant l'été 2019 par le service enfance jeunesse :**

| Tranches | Q.F. | Tarifs journée Séjours accessoires à un ACM (3 à 5 jours) | | Tarifs journée Séjour de vacances (8 jours) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 |
| 1 | < 529 | 6.96 | 7.03 | 8.29 | 8.37 |
| 2 | < 638 | 11.91 | 12.03 | 14.16 | 14.30 |
| 3 | < 765 | 16.89 | 17.06 | 20.07 | 20.27 |
| 4 | < 919 | 21.84 | 22.06 | 25.98 | 26.24 |
| 5 | < 1112 | 26.80 | 27.07 | 31.85 | 32.17 |
| 6 | < 1306 | 31.74 | 32.06 | 37.77 | 38.15 |
| 7 | < 1460 | 36.71 | 37.08 | 43.66 | 44.10 |
| 8 | < 1851 | 41.69 | 42.11 | 49.56 | 50.06 |
| 9 | ≥ 1851 | 45.53 | 45.99 | 54.05 | 54.59 |
| Ext. | Ext. | 64.01 | 64.65 | 79.91 | 80.71 |

- Le tarif extérieur correspond au coût de revient prévisionnel des mini-camps et séjour de vacances envisagés.
- Les tarifs des séjours sont revalorisés de 1% par rapport aux tarifs 2018.

## 36-2019 - Ressources Humaines. Plan de formation 2019.

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales,
**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 modifiée relative à la formation des agents de la fonction publique territoriale et complétant la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale,

**Vu** la loi n°2007-209 du 19 février 2007 relative à la Fonction Publique Territoriale, portant notamment sur la formation professionnelle ;
**Vu** l'avis du Comité Technique en date du 7 mars 2019,
**Vu** l'avis de la commission Ressources en date du 14 mars 2019,
**Vu** le vote du budget primitif 2019 en date du 21 mars 2019, consacrant à la formation des agents des crédits à hauteur de 17 000 €,
**Vu** l'avis du bureau en date du 1er avril 2019,

Madame la Maire rappelle aux membres du Conseil municipal la nécessité de construire et de proposer aux agents de la collectivité un plan de formation qui, conformément aux prescriptions de la loi du 19 février 2007 susvisée, doit répondre simultanément aux besoins des agents et à ceux de la collectivité. Ce plan traduit pour l'année 2019 les besoins de formation individuels et collectifs au regard des besoins en compétences de la collectivité.

La loi de 2007 rappelle l'obligation de tout employeur public d'établir un plan annuel ou pluriannuel présenté pour avis au Comité Technique.

La commune de Thorigné-Fouillard souhaite, par la formation professionnelle continue, permettre aux agents le développement de leurs compétences et la participation à des actions de formations axées sur la prévention, l'hygiène et la sécurité.

La construction du plan de formation 2019 s'inscrit dans une logique de professionnalisation des métiers, de cohérence des demandes individuelles avec les besoins de la collectivité et d'un accès le plus large possible aux modalités de formations issues de la loi n° 84-594 modifiée relative à la formation des agents de la fonction publique territoriale.

Le plan de formation 2019 est issu des demandes individuelles des agents lors des entretiens professionnels, lesquelles sont étudiées au regard du projet de service et du projet de la collectivité, dans le respect de l'enveloppe budgétaire dédiée à la formation.

Ces propositions d'actions pourront au cours de la période retenue faire l'objet d'adaptations en fonction des besoins plus spécifiques de certains de nos agents. Il sera alors possible de compléter l'actuelle proposition pour l'adapter aux besoins de notre organisation et aux sollicitations de nos personnels.

**Après en avoir délibéré et à l'unanimité (27/27 voix), le Conseil municipal :**

- **valide le plan de formation pour l'année 2019 tel que présenté en annexe,**
- **autorise Madame la Maire à engager les formalités nécessaires à sa mise en œuvre.**

## ***37-2019 -*** Ressources humaines. Augmentation de la durée hebdomadaire d'un poste d'Educatrice de Jeunes Enfants de 28 à 32 heures.

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales,
**Vu** la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la Fonction Publique Territoriale,
**Vu** le tableau des effectifs de la commune de Thorigné-Fouillard,
**Vu** l'avis du Comité Technique en date du 7 mars 2019,
**Vu** l'avis de la commission Ressources en date du 14 mars 2019,
**Vu** l'avis du bureau en date du 1er avril 2019,

Considérant que les emplois de chaque collectivité sont créés et supprimés par l'organe délibérant,

Considérant le besoin relatif à la prise en charge des enfants au sein de la halte-crèche,

Il est proposé d'augmenter de 28 heures à 32 heures hebdomadaires, le poste d'Educatrice de Jeunes Enfants.

En cas de recrutement infructueux de fonctionnaire, les fonctions peuvent être exercées par un contractuel relevant de la catégorie A dans les conditions fixées à l'article 3-2 de la Loi n° 84-53 précitée.

**Après en avoir délibéré et à l'unanimité (27/27 voix), le Conseil municipal décide :**

- **d'augmenter la durée hebdomadaire du poste d'Educatrice de Jeunes Enfants, de 28 à 32 heures à compter du 1er mai 2019,**
- **d'inscrire au budget les crédits correspondants,**
- **de modifier en conséquence le tableau des effectifs.**

## *38-2019 -* Ressources humaines. Création d'un poste d'agent d'entretien des espaces verts à temps complet.

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales,
**Vu** la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la Fonction Publique Territoriale,
**Vu** le tableau des effectifs de la commune de Thorigné-Fouillard,
**Vu** l'avis du Comité Technique en date du 7 mars 2019,
**Vu** l'avis de la commission Ressources en date du 14 mars 2019,
**Vu** l'avis du bureau en date du 1er avril 2019,

Considérant que les emplois de chaque collectivité sont créés et supprimés par l'organe délibérant,

Considérant le besoin relatif à l'entretien des espaces verts de la commune,

Il est proposé la création d'un poste d'agent d'entretien des espaces verts à temps complet. Cet emploi pourra être pourvu par un fonctionnaire de catégorie C de la filière technique, relevant du grade minimum d'Adjoint technique et maximum d'Adjoint technique principal 1ère classe.

En cas de recrutement infructueux de fonctionnaire, les fonctions peuvent être exercées par un contractuel relevant de la catégorie C dans les conditions fixées à l'article 3-2 de la Loi n° 84-53 précitée.

*Guy-Mayeul MORIN DE FINFE demande si on prend bien un petit risque à prendre deux agents.*

*Pascale JUBAULT-CHAUSSE répond qu'il y a deux agents qui sont absents, notamment un qui est en disponibilité après une demande pour changer de métier. Le risque serait que les deux agents reviennent, ce serait vraiment étonnant qu'ils reviennent tous les deux. Les personnes qu'on avait recrutées pour les remplacer restent quelques mois et puis s'en vont car ce sont des emplois contractuels, donc ce n'est pas bénéfique pour la personne que l'on recrute, ni pour la collectivité. Créer un poste permet de fidéliser un agent.*

*Jean-Jacques BERNARD ajoute qu'après un délai de disponibilité, il n'y a pas d'obligation de réintégrer l'agent obligatoirement. Il peut s'écouler un délai relativement long.*

*Pascale JUBAULT-CHAUSSÉ précise que pour un agent cela fait peu de temps. C'est un agent qui veut clairement changer de métier. On pense à l'agent qui est parti depuis un certain temps, et qui pour des raisons de santé ne pourra sans doute pas réintégrer son poste.*

**Après en avoir délibéré et à l'unanimité (27/27 voix), le Conseil municipal décide :**

- **de créer un poste d'agent d'entretien des espaces verts à temps complet, grade minimum d'Adjoint technique et maximum d'Adjoint technique principal 1ère classe, à compter du 1er juin 2019,**
- **d'inscrire au budget les crédits correspondants,**
- **de modifier en conséquence le tableau des effectifs.**

La séance est levée à 21 H 55.

Le Secrétaire de séance,
Jean-Marc GUILLET

THORIGNÉ-FOUILLARD ★ ILLE-ET-VILAINE ★

La Maire,
Pascale JUBAULT-CHAUSSÉ