

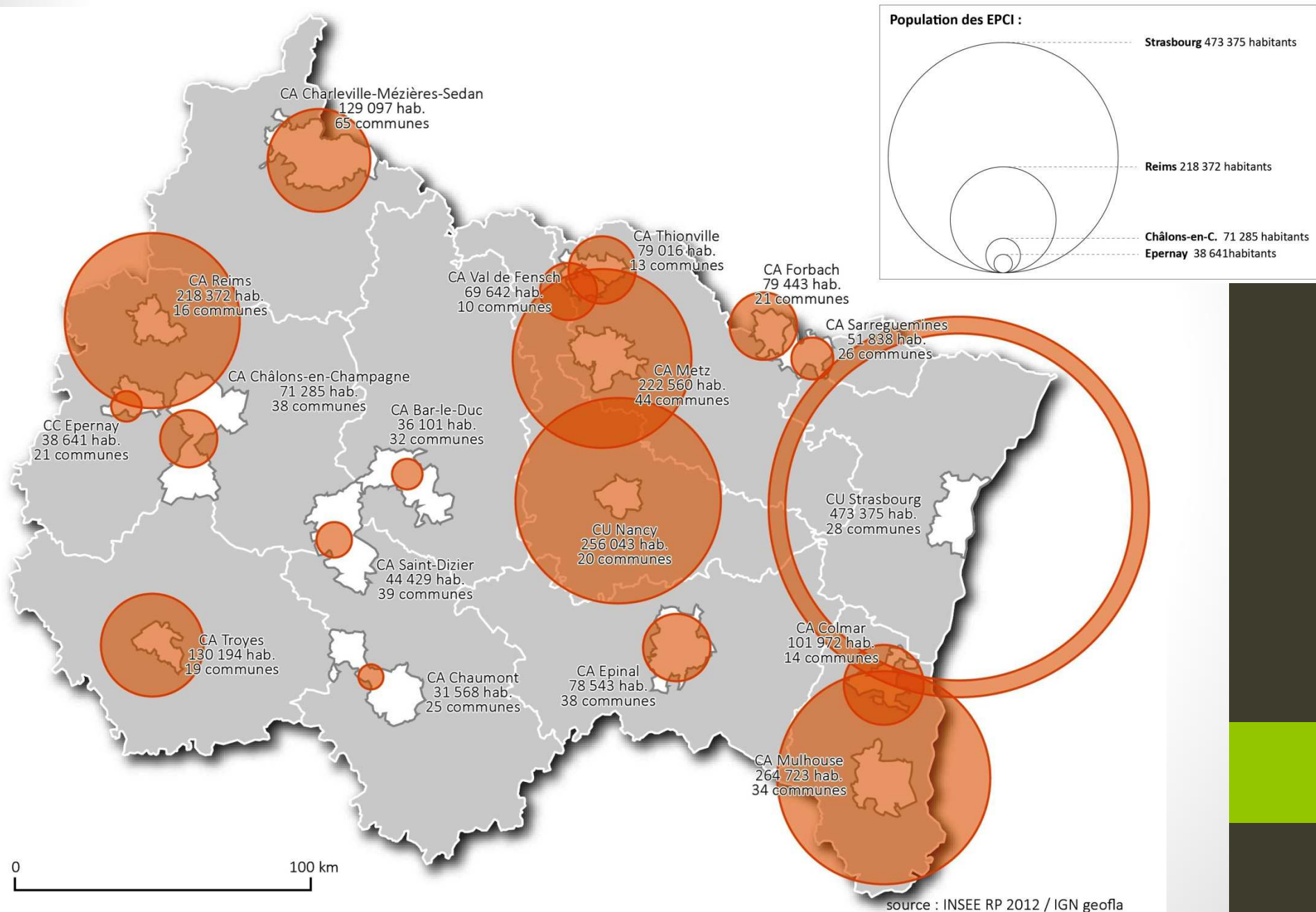
**COMITE TECHNIQUE
DU 16 MARS 2016**

Création d'une Communauté urbaine autour du Grand Reims

Comité technique de Reims métropole

Pourquoi une Communauté urbaine ?

Les communautés au sein de l'ALCA



Les + d'une Communauté urbaine ... depuis la loi NOTre

**INTERLOCUTEUR
PRIVILEGIE de l'Etat
& de la Région**



**PLUS
GRANDE
AUTONOMIE**

Consultation obligatoire
de la CU

Compétence entière
de la CU

Lors de l'élaboration ,
révision et modification
des **SCHEMAS** en
matière
d'aménagement du
territoire,
développement
économique,
enseignement
supérieur ou transports

Lors de
l'élaboration du
**Contrat Plan
Etat – Région**

Développement
économique

Actions
économiques

Un Schéma Départemental de Coopération
Intercommunale ... à amender ... une
proposition collégiale du bassin rémois

Le SDCI proposé en octobre 2015



Projet de schéma de l'intercommunalité dans la Marne

Carte des EPCI à fiscalité propre

1 : 12 346 habitants - 60 communes
G4 : 12 346 hab

2 : 20 080 hab - 67 com
G13 : 7 915 hab
G19 : 5 633 hab
G21 : 6 532 hab

3 : 25 469 hab - 35 com
G27 : 25 469 hab

4 : 5 703 hab - 25 com
G20 : 5 703 hab

5 : 19 534 hab - 27 com
G17 : 8 794 hab
G23 : 10 740 hab

6 : 300 104 hab - 71 com
G1 : 71 285 hab
G2 : 218 372 hab
G26 : 10 447 hab

7 : 32 858 hab - 40 com
G8 : 8 712 hab
G15 : 9 983 hab
G18 : 5 820 hab
G24 : 8 343 hab

8 : 31 594 hab - 79 com
G6 : 12 978 hab
G7 : 5 759 hab
G12 : 12 857 hab

9 : 19 085 hab - 46 com
G9 : 9 187 hab
G11 : 5 820 hab
G29 : 4 078 hab

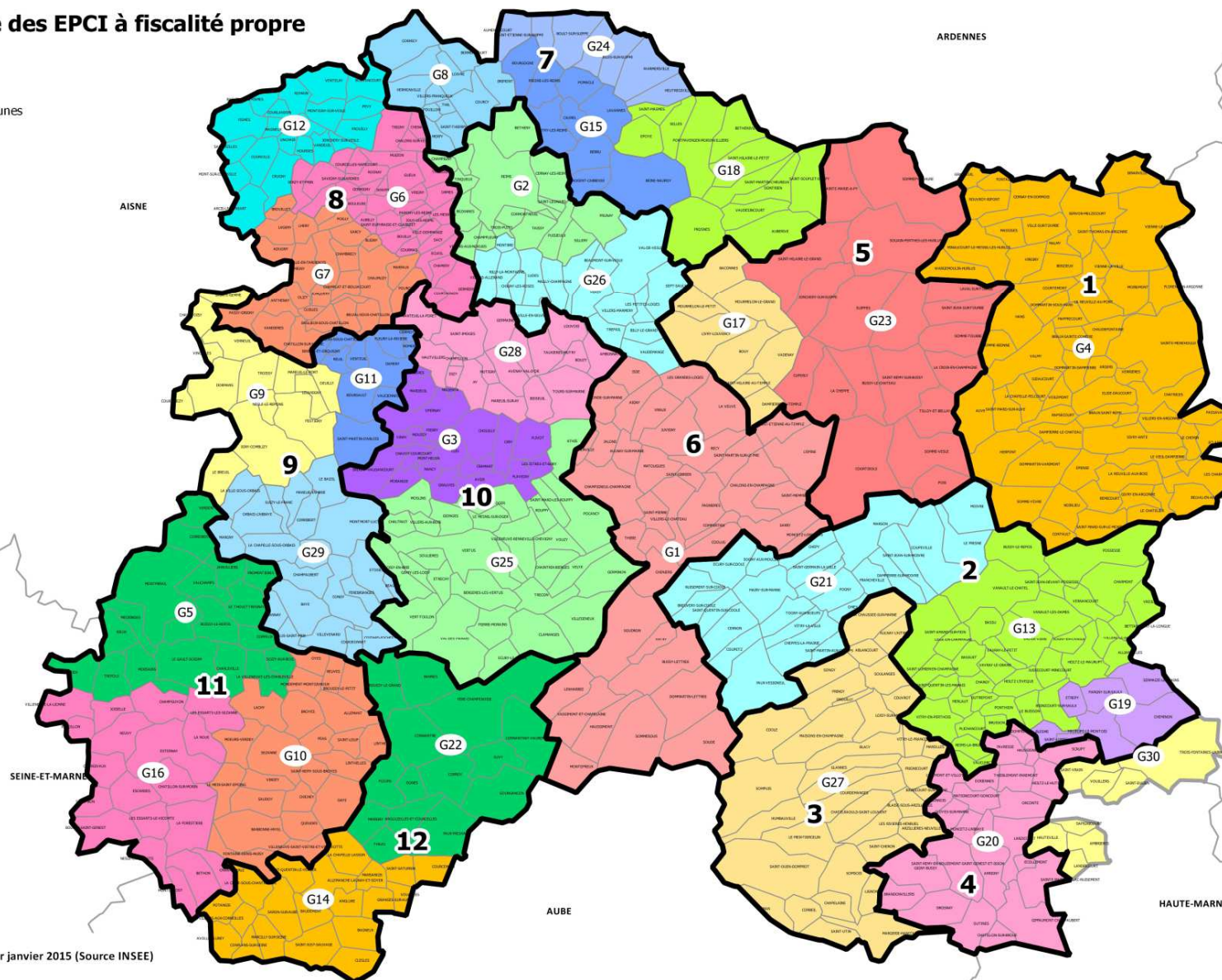
10 : 64 275 hab - 67 com
G3 : 38 641 hab
G25 : 10 560 hab
G28 : 15 074 hab

11 : 22 445 hab - 61 com
G5 : 7 504 hab
G10 : 9 574 hab
G16 : 5 367 hab

12 : 13 142 hab - 34 com
G14 : 6 918 hab
G22 : 6 224 hab

□ Limite de commune

Population légale en vigueur au 1er janvier 2015 (Source INSEE)
Conception : DDT de la Marne

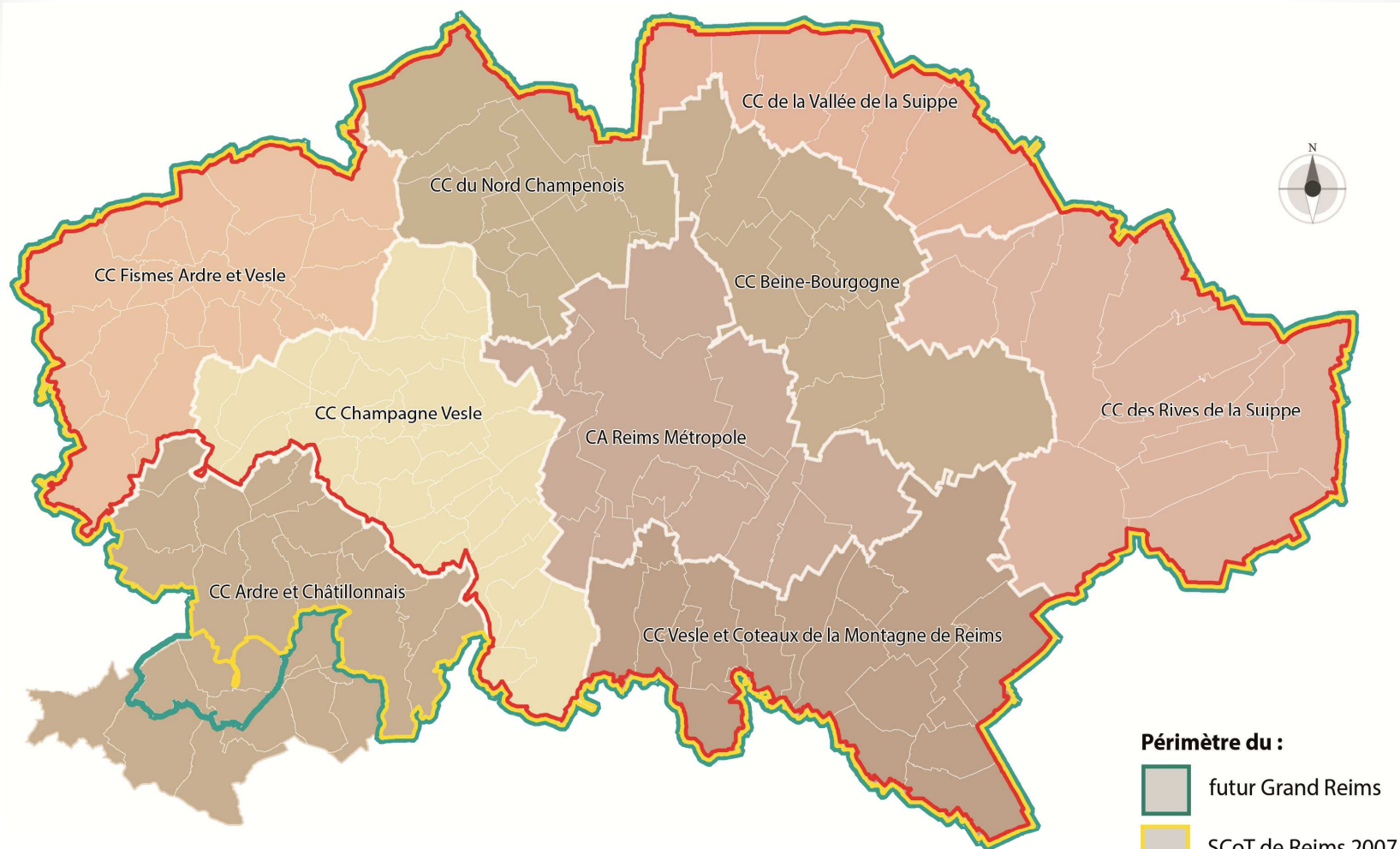


L'amendement soumis au vote de la CDCI du 7 mars 2016



Le Grand Reims : une communauté de destin

Des habitudes de travailler ensemble



réalisation : AUDRR / février 2016

- **SDAU de 1975 : 139 communes**
- **SCoT de 2007 : 140 communes**
- **Futur Grand Reims : 144 communes**

Une stratégie à développer

Pour réussir la Communauté urbaine du Grand Reims, il est nécessaire de mettre en place **une stratégie** :

... **partagée** qui se traduira dans l'Atelier « Charte de gouvernance »

... de **proximité** qui se traduira dans l'Atelier « Exercices des compétences »

... de **solidarité** qui se traduira dans l'Atelier « Pacte financier et fiscal »

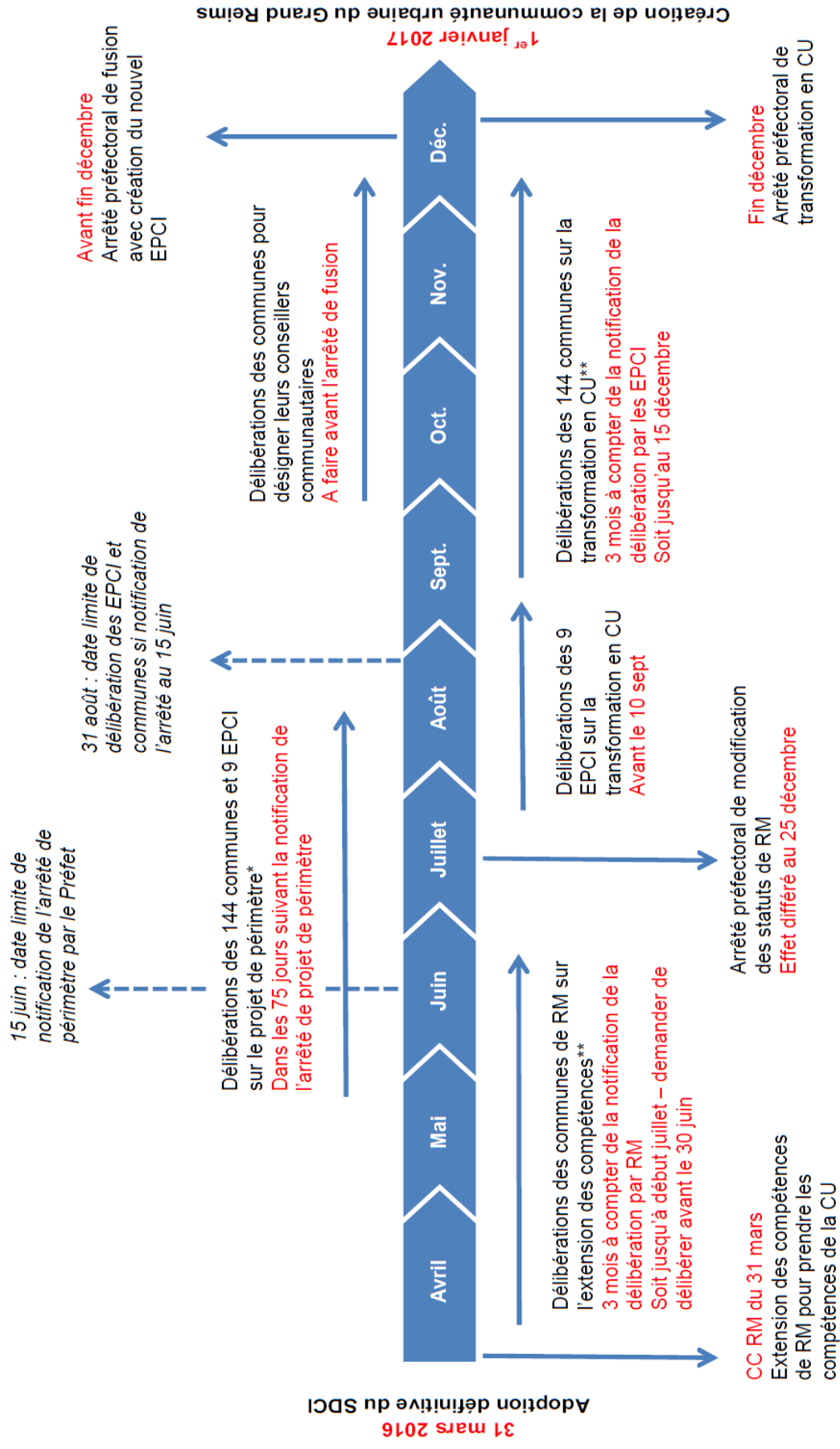
... **ambitieuse** qui se traduira dans l'Atelier « Projet de territoire »

Le Schéma Départemental de Coopération Intercommunale : processus juridique

Processus d'élaboration du SDCI

- **12/10/2015** : Présentation du projet de SDCI par le Préfet
 - **Nov-Déc 2015** : Avis des communes et EPCI concernés
 - **25/01/2016** : La CDCI rend compte des avis émis par les communes et EPCI sur le projet de SDCI et en faveur du Grand Reims
-
- **07/03/2016** : La CDCI s'est prononcée sur la création de la Communauté urbaine du Grand Reims à la majorité des 2/3 de ses membres

Processus de fusion-extension



* Majorité qualifiée : 50 % des communes représentant 50 % de la population dont la commune la plus peuplée

** Majorité qualifiée : 2/3 des communes représentant 50 % de la population ou inversement dont la commune la plus peuplée

Processus de transformation en Communauté urbaine

Un travail préparatoire et
collaboratif associant tous les
Maires

Principes fondateurs du pacte de confiance entre les Maires

- **Respect des personnels** des différents EPCI et des communes concernées
- **Equité** entre tous les EPCI et toutes les communes
- **Neutralité financière et fiscale** pour les collectivités et contribuables du territoire
- Préservation de la **territorialisation** de l'exercice des compétences

Méthode de travail

Proposition

(à compter du
27/2)

- Dans le cadre de la création de la Communauté urbaine du Grand Reims et du SDCI qui sera arrêté par le Préfet de la Marne

Méthode

- Un **Comité de préfiguration** et de suivi réunissant les Présidents des EPCI tous les mois
- **4 Ateliers** de la Communauté urbaine ouverts à l'ensembles des Maires

Enjeux

- Elaborer des propositions et les soumettre à **l'arbitrage collectif**
- Définir une **stratégie territoriale commune** et des modalités de travail en commun

Les 4 Ateliers de la Communauté urbaine

Les 4 Ateliers à lancer ...

Thèmes

- Le Pacte financier et fiscal
- L'exercice des compétences
- La Charte de gouvernance
- Le projet de territoire

Objectifs

- Identification des enjeux majeurs et des priorités
- Définition des conditions de travail partenarial

Atelier « Pacte financier et fiscal »

A1-Pacte financier et fiscal

1

- **Analyser les dispositifs fiscaux** d'une fusion et de la transformation en Communauté urbaine

2

- **Rédiger un pacte financier et fiscal** régissant les relations financières entre les communes et la communauté

3

- **Rechercher la neutralité fiscale** pour les contribuables dans le cadre du processus de fusion

4

- **Adopter** le Pacte financier et fiscal pour **l'ensemble des communes**

Atelier « Exercice des compétences »

A2- Les principes fondateurs

- L'exercice des compétences devra **respecter les spécificités de chacun des territoires** et garantir à minima un niveau de service public équivalent à celui existant avant le processus d'extension du territoire.
- Les **investissements réalisés** par la Communauté urbaine sur le territoire **devront être déterminés en accord avec les Maires** des communes concernées.
- Le maintien de **pôles administratifs de proximité** sera prévu pour **assurer le relais technique** auprès des Maires, la mise en œuvre sur les territoires des actions décidées par la Communauté urbaine et la **coordination et la gestion quotidienne et déconcentrée des services de proximité**.

A2- Organisation et territorialisation des compétences

Compétences obligatoires

- Définies par la loi
- Exercées de plein droit

Compétences facultatives issues des EPCI avant fusion

- **Pendant 2 ans** : exercice par la Communauté urbaine de ces compétences sur les périmètres des ex-EPCI
- **Au-delà des 2 ans** : réflexion sur les modalités d'exercice de ces compétences et territorialisation « à la carte »

Atelier « Charte de gouvernance »

A3-Charte de gouvernance

1

- **Analyser la composition** des assemblées délibérantes et des instances décisionnelles dans le cadre des communautés urbaines

2

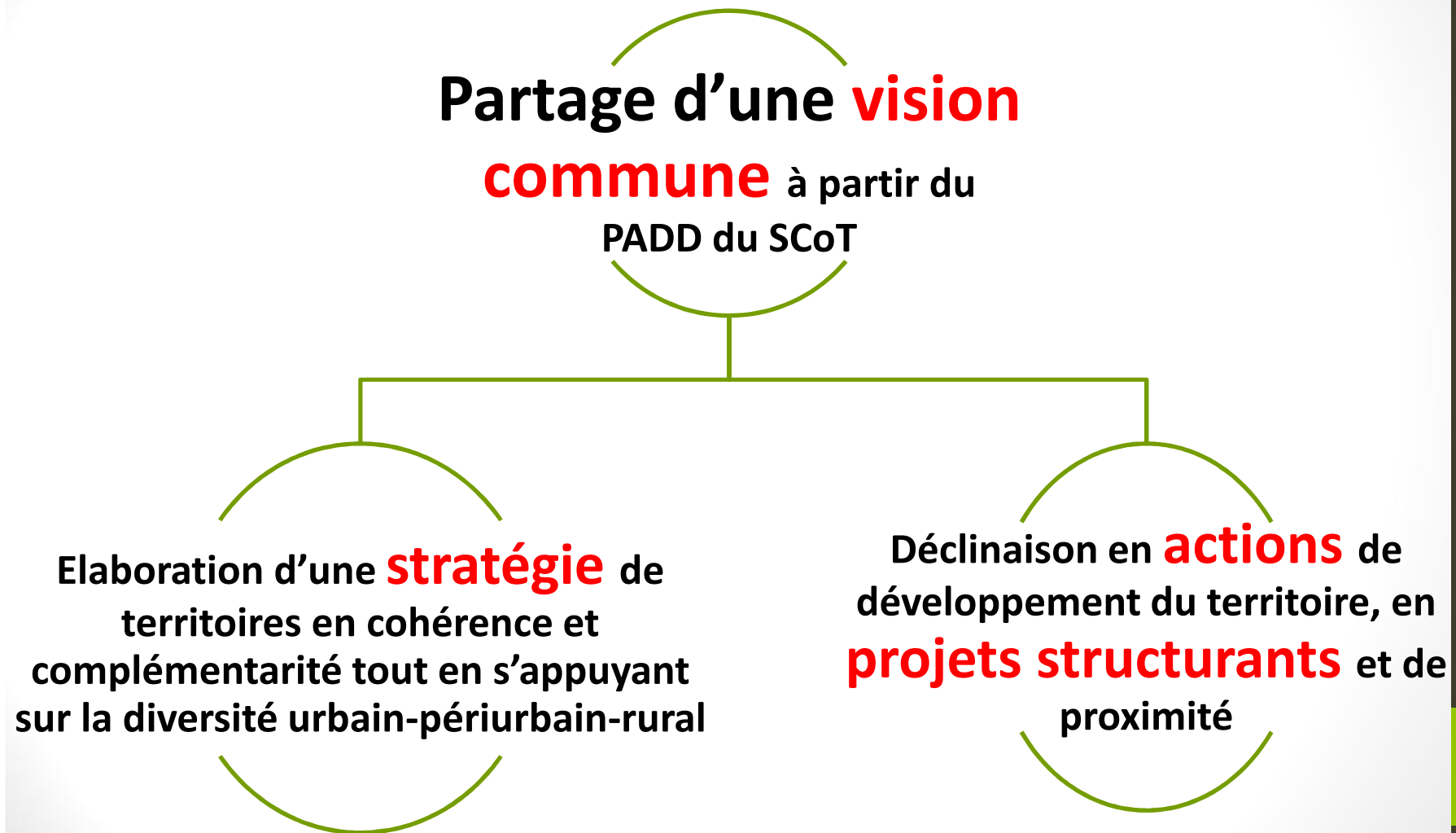
- **Élaborer une charte de gouvernance préservant le pouvoir des Maires et la place des communes** dans la future gouvernance de la Communauté urbaine

3

- **Définir un processus de validation politique** des décisions prises tenant compte des besoins exprimés par chaque commune représentant la diversité territoriale du futur EPCI

Atelier « Projet de territoire »

A4-Projet de territoire



REIMS METROPOLE

CONSTRUCTION DU COMPLEXE AQUALUDIQUE SITE SERNAM A REIMS

Présentation Comité Technique

Mars 2016



www.ingesports.com



Conclusions des études préalables et étapes à venir

- La définition d'un programme fonctionnel de l'équipement
 - La définition d'une enveloppe financière cible
- le choix du mode contractuel pour la construction et la gestion de l'équipement

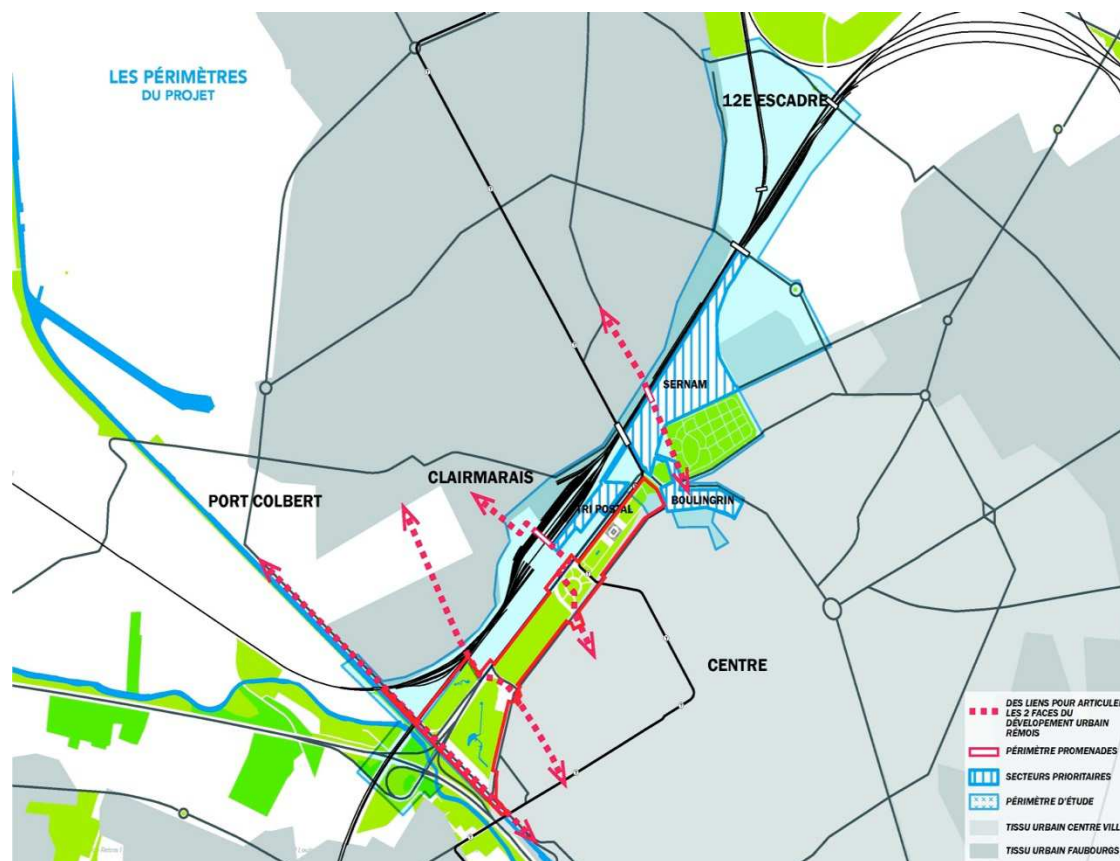
Le Conseil communautaire du 20 avril 2015

Par délibération n°2015-40, le conseil de communauté a déclaré le complexe sportif, ludique et polyvalent d'intérêt communautaire.

Sur le fondement de cette délibération le positionnement et la programmation de ce complexe qui comprend une piscine, une patinoire ont été étudiés.

ELEMENTS DE CONTEXTE / HISTORIQUE

Dans le même temps la ville de Reims a confié, à l'Agence François Leclercq, une étude urbaine sur un secteur élargi intégrant notamment l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement du site Sernam.

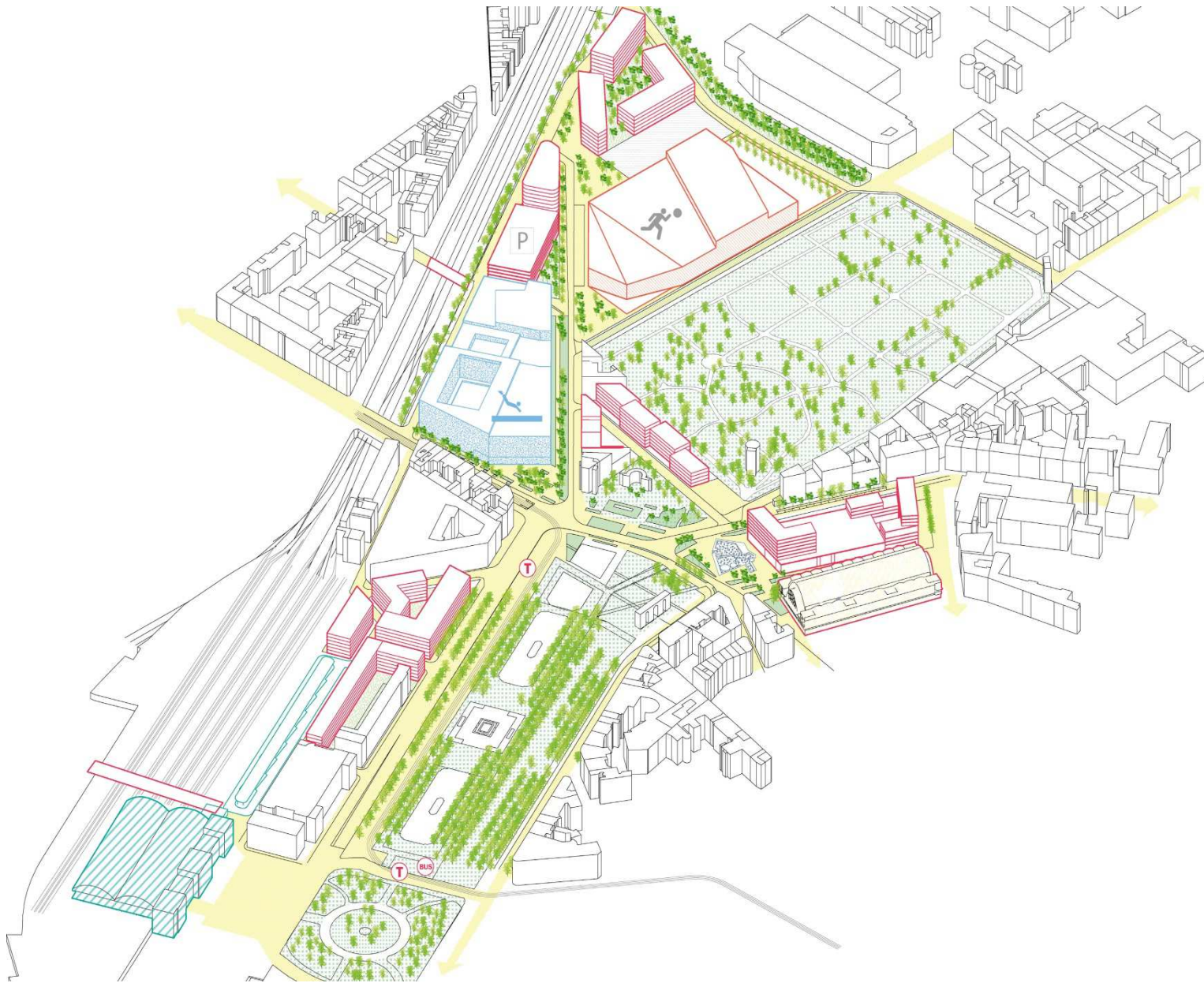


Le Complexe aqualudique

- . Un centre aqualudique de nouvelle génération et une patinoire à vocation ludique

Plusieurs types d'activités seront accueillis au sein du complexe sur les espaces intérieurs et extérieurs :

- La pratique du grand public d'activités aquatiques en loisirs et sous forme d'activités encadrées ainsi que la pratique des scolaires (apprentissage),
- La pratique sur glace du grand public en loisirs et sous forme d'activités encadrées ainsi que la pratique sur glace des scolaires,
- La pratique d'activités de bien être et de forme



Mode de réalisation et de gestion de l'équipement :

Les études menées ont conduit à exclure certains schémas en fonction des avantages et inconvénients de chaque procédure :

- La maîtrise d'ouvrage publique (MOP) associée à une gestion en régie ou à une délégation d'exploitation
- Le contrat ou marché de partenariat

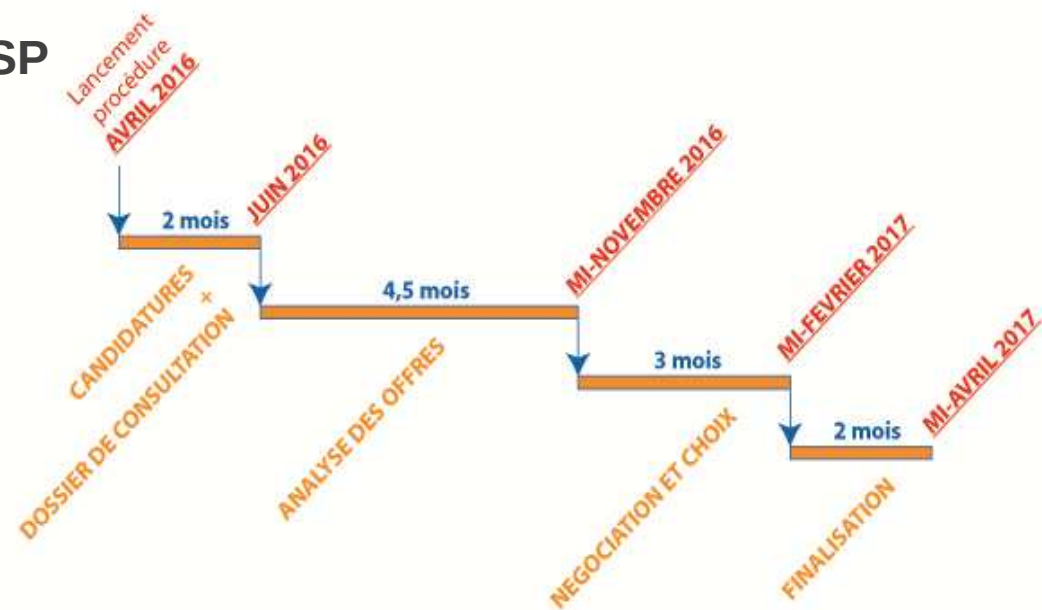
pour retenir le schéma de :

- la DSP (concession)

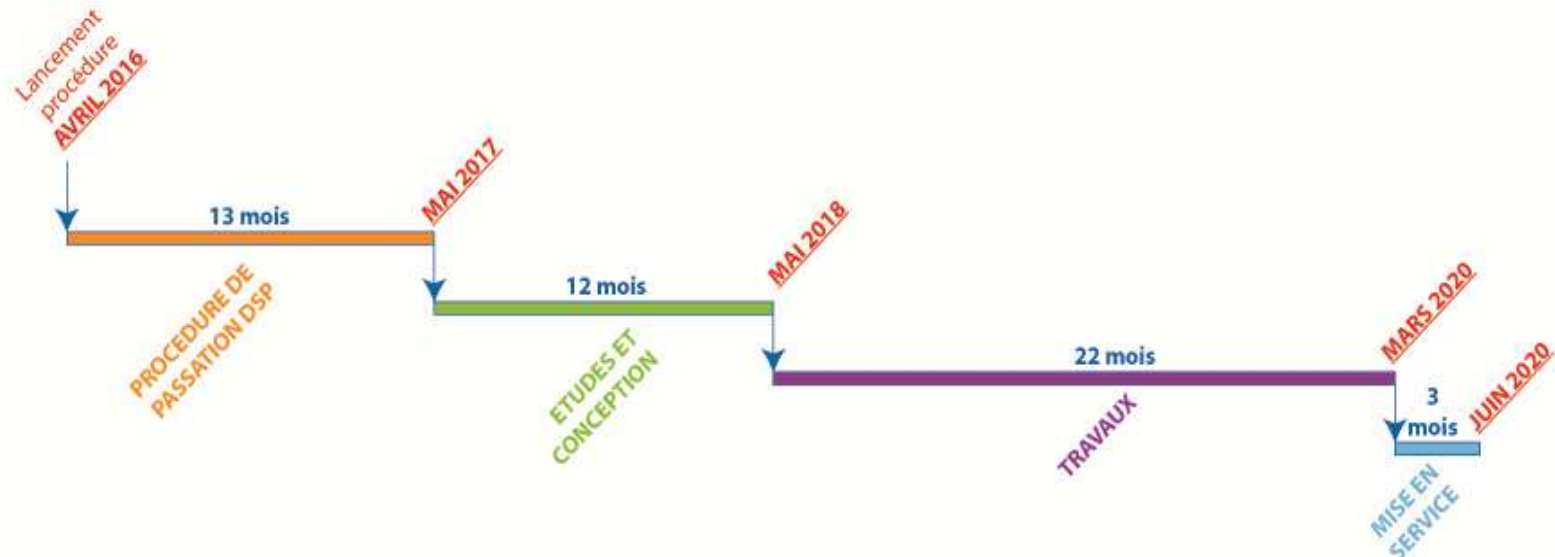
Ce schéma présente l'intérêt d'associer l'exploitant aux phases de conception et de construction afin d'optimiser les fonctionnalités de l'équipement dès la phase de conception.

Planning de la procédure

DSP



Planning général



Les prochaines étapes

Présentation au prochain Conseil communautaire du 31 mars 2016 :

- De la délibération précisant l'intérêt communautaire pour le complexe aqualudique
- De la délibération de lancement de la consultation pour la concession du complexe aqualudique

A l'issue de la procédure, le Conseil communautaire sera appelé à se prononcer sur le choix du concessionnaire et le projet de contrat de délégation.

GESTION DU PARC AUTOMOBILES

VILLE DE REIMS ET REIMS METROPOLE

Comité technique
Mercredi 16 mars 2016





I - Les objectifs de la démarche,

II - L'état des lieux,

Les axes de travail :

III - L'actualisation de la charte d'utilisation des véhicules de services,

IV - Étude sur l'adéquation entre les besoins des directions et les missions exercées, anticiper l'évolution des besoins liés à la création d'une communauté urbaine,

V - Respect des règles juridiques en vigueur : avantages en nature au sens de l'URSSAF et des positions prises par les chambres régionales de comptes.

VI- Calendrier

1) Equité et transparence :

- Actualiser la charte d'utilisation des véhicules de services et préciser les modalités d'attribution des véhicules de service en fixant des règles partagées,

2) Adapter les moyens nécessaires aux besoins des services :

- Etudier la bonne adéquation du parc automobiles aux besoins des services dans le cadre de leurs missions de service public,
- Mettre à disposition des agents des parcs de véhicules mutualisés,
- Anticiper les conséquences de l'élargissement du territoire communautaire et la transformation de la communauté d'agglomération en communauté urbaine dans l'évaluation des moyens nécessaires à l'exercice des missions des agents,

4) Respecter la réglementation:

- les véhicules de fonction et dans certains cas, l'usage de véhicule de service (remisage à domicile sans lien avec les missions exercées par les agents) doivent respecter les règles définies par l'URSSAF relatives aux avantages en nature rappelées régulièrement dans le cadre des contrôles réalisés par les chambres régionales des comptes.

5) Prendre en compte la situation particulière des agents :

- la définition de règles d'attribution des véhicules de service dans le cadre de ces évolutions ne remettra pas en cause les situations actuelles. Les agents pour lesquels le bénéfice d'un remisage à domicile a été autorisé ne verront pas leur situation modifiée. Les nouvelles règles éventuelles seront applicables lors de toutes attributions d'un nouveau véhicule de service.

II. L'ETAT DES LIEUX: la composition du parc auto



Le parc automobile était à l'origine presque exclusivement dédié aux services techniques et composé de petits utilitaires. Il s'est progressivement étoffé à partir des années 80 en berlines pour satisfaire les déplacements liés à l'accroissement des services administratifs.

La composition du parc automobile est aujourd'hui la suivante :

Berlines et Utilitaires							2 roues	
Budget	berline	fourgon	fourgonnette	PI	transports personnes- Bibliobus	Total	Motorisé	Non motorisé
Ville	145	47	71	35	11	309	22	84
RM	156	38	118	19	0	331	28	34
Eau	7	12	29	4	0	52	0	0
Assainissement	13	15	32	12	0	72	0	0
Déchets	10	2	7	0	0	19	3	3
RM	122	9	43	3	0	177	25	25
Transports	3	0	0	0	0	3	6	6
Archéologie	1	0	7	0	0	8	0	0
Total	301	85	189	54	11	640	50	118

II. ETAT DES LIEUX : la composition du parc/les types de véhicules



- **Berlines:**
 - Segment A non climatisée (108, C1, Twingo...)
 - Segment B non climatisée (208, C3, Clio...)
 - Segment C (308, C4, Mégane...)
 - Segment D (5008, C5, Espace...)
- **Petits Utilitaires** : équipements définis en concertation avec le service
- **Poids lourds** : élaboration du dossier avec les utilisateurs. Achat UGAP

II. ETAT DES LIEUX : la hausse de la part de véhicules électriques



L'introduction significative de véhicules électriques.

	2012	2013	2014	2015	Programme 2016	Total
-3.5t	49	51	0	53	36	
Electrique	4	7	0	11	10	32
% électrique	8%	14%	0%	21%	28%	

II. ETAT DES LIEUX : le constat d'utilisation des véhicules



- Un taux d'utilisation élevé pour des déplacements hors missions de travail :

Catégorie	Parc actif	Distance parcourue en 2015	Moyenne annuelle	Remisage déclaré	% Km remisage	Remisage Semaine	Remisage W.E.	Total
Berline	301	2541406	8443	999416	39%	111	71	182
Fourgon	85	789461	9288	48400	6%	5		5
Fourgonnette	189	1881985	9958	295768	16%	57	1	189
PL	54	362190	6707					
Autocar bibliobus	11	107867	9806					
Ensemble	640	5682909	8880	1343584	24%	173	72	245

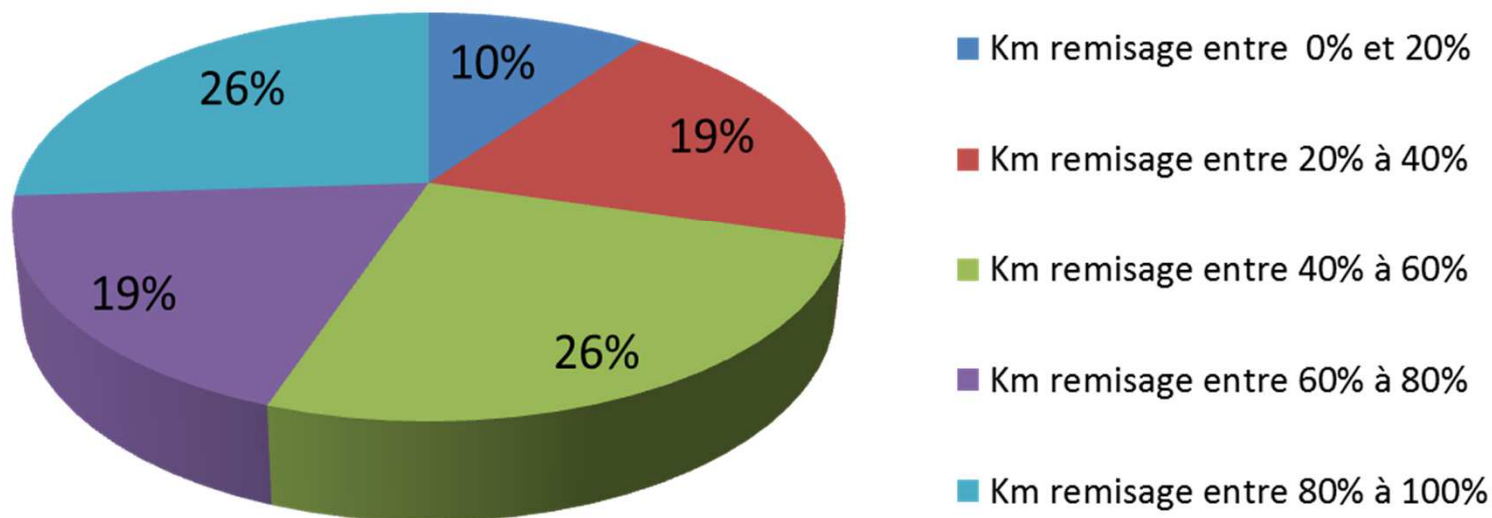
II. ETAT DES LIEUX : le constat d'utilisation des véhicules



% KM REMISAGE PARFOIS ÉLEVÉ

Un faible kilométrage parcouru pour les missions de travail sur certaines berlines et fourgonnettes pose la question du besoin de mobilité de l'agent.

% d'utilisateur



II. ETAT DES LIEUX : le constat d'utilisation des véhicules



Les règles existantes :

- **Une charte d'utilisation des véhicules** existante mais dont les contours doivent être actualisés,
- **Une règle non formalisée réservant le remisage week-end inclus** aux conducteurs de véhicules banalisés attribués seulement aux agents au moins chefs de service et cadre A.
- **Une délibération du 27 juin 2005** précisant les conditions de perception d'une contribution financière en contrepartie du droit de remisage à domicile week-end inclus et fixant un tarif kilométrique révisable annuellement.
- **La note de service du 13 octobre 2014:**

Restitution du véhicule affecté au départ de l'agent, confirmation du besoin d'attribution d'un véhicule au remplaçant, non transmissibilité des autorisations de remisage.

II. ETAT DES LIEUX : le constat d'utilisation des véhicules



Les règles existantes dans certains cas non respectées

- **Appropriation individuelle** des véhicules aux dépens d'un usage plus collectif et méconnaissance des règles d'usage existantes,
- **Dérives par rapport aux règles existantes** (non déclaration du remisage, remisage le week-end déclaré en remisage de semaine, utilisation des véhicules à titre personnel...),
- **Difficulté d'introduction des véhicules électriques dans le parc à cause des remisages à domicile** (impossibilité de recharge des batteries la nuit),
- **Stationnement** : de nombreux véhicules stationnent sur la voirie (en gelant parfois des emplacements payants), y compris le week-end pour les véhicules non remisés.

III. LA RÉDACTION ET L'ACTUALISATION D'UNE CHARTE PARTAGÉE



LA CHARTE DEVRA FIXER :

- **Les différentes catégories de véhicules** : véhicules de service avec remisage et véhicules de service sans remisage,
- **Les règles d'attribution des véhicules de service** : précisions sur les conditions dans lesquelles un remisage à domicile sera accordé (définition des catégories d'emploi pouvant en bénéficier en fonction notamment des missions exercées au sein de nos collectivités),
- **La procédure d'attribution d'un véhicule de service avec remisage à domicile** : définition du processus de validation interne à nos collectivités,
- **Les conditions dans lesquelles l'attribution d'un véhicule de service avec remisage à domicile** génèrera un avantage en nature : distinction entre les cas où le remisage est nécessaire car en lien avec les missions exercées par l'agent ou pas,

III. LA RÉDACTION ET L'ACTUALISATION D'UNE CHARTE PARTAGÉE



LA CHARTE DEVRA FIXER :

- **Les règles d'utilisation des véhicules de services** avec ou sans remisage à domicile : définition des règles à respecter pour tous les agents bénéficiant d'un véhicule de service et notamment lorsqu'il y a un remisage à domicile,
- **Les règles transitoires** pour les agents bénéficiant actuellement du remisage.
- **Les conséquences en cas de non respect des dispositions** de la charte (retrait de l'autorisation du remisage à domicile),
- **Les modalités d'adoption de la charte** : passage en comité technique après une concertation préalable des organisations syndicales dans le cadre du dialogue social.

IV. L'ADEQUATION DES MOYENS DU PARC AUTO AUX BESOINS



- **La prise en compte des besoins des services dans la détermination du parc de véhicules :**
 - Un travail va être mené avec les différentes directions de Reims métropole et de la ville de Reims afin d'analyser la bonne adéquation entre les moyens en véhicules roulants et l'évolution des missions,
- **Les évolutions institutionnelles doivent notamment être prises en compte:**
 - L'élargissement du territoire de Reims métropole et la transformation en communauté urbaine doivent être intégrés dans la réflexion,
 - Une étude précise doit être menée visant à recenser les moyens existants dans les différentes communautés préexistantes, l'évolution des missions, les conséquences du maintien de pôles de proximité sur un territoire étendu,...

IV. L'ADEQUATION DES MOYENS DU PARC AUTO AUX BESOINS



Développer la mise à disposition de véhicules de services sous forme de pool au profit des agents dans le cadre de leurs missions :

- **Mutualisation des véhicules par regroupement dans des pools** par sites géographiques en fonction des contraintes et des possibilités de stationnement (HDV, Max Rousseau, Arthur Decès, Vauthier Lenoir...),
- **Mise en place d'un système de gestion informatisée** d'accès pour chaque agent à un véhicule du pool pour un usage professionnel dans le cadre du service (installation d'armoires comprenant les clefs de véhicules à disposition des agents),
- **Contrôle informatisé de l'utilisation des véhicules de service** (mise en place d'un système permettant de faire respecter les règles définies dans la durée),
- **Etude de faisabilité à mener** : détermination des points d'installation des pools de véhicules et de la solution technique adaptée (prestataire chargé d'installer les armoires à clefs dans le cadre d'un marché).



Mettre en cohérence les modalités d'utilisation des véhicules de service et de fonction avec la notion d'avantages en nature au sens de l'URSAFF et des chambres régionales des comptes :

- **La loi n° 2013-907 du 11 octobre 2013** est venue précisée certaines dispositions concernant notamment la mise à disposition de véhicules à certains agents lorsque leurs fonctions le justifie. Le conseil communautaire doit dorénavant délibérer chaque année sur les conditions de cette mise à disposition,

« L'utilisation à titre privé d'un véhicule de service ou de fonction constitue un avantage en nature soumis à une déclaration à la charge de la collectivité employeur. Toutefois, il n'y a pas avantage en nature constitué si le véhicule est nécessaire à l'activité professionnelle, que le remisage à domicile exclut toute utilisation privée et que les transports en commun sont inexistants pour les trajets domicile-travail ». (chambre régionale des comptes Ile de France).

V. LE RESPECT DES RÈGLES JURIDIQUES



Il existe plusieurs typologies de véhicules :

- **Les véhicules de service sans remisage à domicile** : pas d'avantages en nature,
- **Les véhicules de service bénéficiant d'un remisage à domicile** dont l'autorisation donnée par l'employeur est directement liée à l'exercice des missions de l'agent avec un usage exclusivement professionnel : pas d'avantages en nature,
- **Les véhicules de service avec remisage à domicile** sans lien avec l'exercice des missions des agents : nécessité de calculer un avantage en nature,
- **Les véhicules de fonction** : la réglementation impose la constatation d'un avantage en nature.

Ces typologies de véhicules seront définies dans le cadre de l'élaboration de la charte d'utilisation des véhicules.

- La partie relative aux conditions de mise à disposition de véhicules déterminera les conditions dans lesquelles le remisage à domicile est considéré comme un avantage en nature ou non.



➡ Actualisation d'une charte d'utilisation des véhicules de service en 2016 pour une mise en place en 2017,

➡ Définition des situations nécessitant la déclaration d'un avantage en nature dans le cadre de l'élaboration de la charte d'utilisation des véhicules,

➡ Étude sur l'adéquation entre les besoins des directions et les missions exercées en prenant en considération les moyens nécessaires à la création d'une communauté urbaine en 2016,

➡ Définition des différents sites et des modalités de mise en œuvre des véhicules en pool avec un système informatisé en test en 2016 pour une mise en place progressive entre 2017 et 2018.