

COMMUNE DE MUR-DE-BRETAGNE

CONSEIL MUNICIPAL

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Réunion du 11 avril 2013 à 19 H 30

L'an deux mil treize, le onze avril à dix-neuf heures trente, le conseil municipal légalement convoqué s'est réuni à la mairie en séance publique sous la présidence de M. TILLY Georges, Maire.

Etaient présents : MM. ALLANO, CADORET, COJEAN, DAVID, EDY, LE BRIS, LE NAGARD, MERLE, THOREUX, TILLY ; MMES CORNIQUEL, HUBY, LOUESDON, LE BIHAN, LE POTIER.

Absents : MM. DUBOIS, LORETTE, LE MERCIER

Pouvoirs : M. DUBOIS Pierre à TILLY Georges, M. LE MERCIER à M. CADORET, M. LORETTE à M. THOREUX Stéphane

Secrétaire de séance : M. COJEAN Frank

Date de convocation : 5 avril 2013

Nombre de conseillers : en exercice : 18 – présents : 15 - votants : 18

OBJET : BUDGET GENERAL – AFFECTATION DU RESULTAT DE CLOTURE DE L'EXERCICE 2012.

Après avoir examiné le compte administratif 2012, statuant sur l'affectation du résultat de fonctionnement de l'exercice ;

Constatant que le compte administratif fait apparaître :

- un excédent d'exploitation de 218 806.05 €
- un excédent d'investissement de 53 939.48 €,

***LE CONSEIL MUNICIPAL,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité,***

- **DECIDE** d'affecter intégralement l'excédent d'exploitation - soit 218 806.05 € - (inscription budgétaire arrondie à 218 806 €) en section d'investissement (article 1068).

OBJET : BUDGET « EAU ET ASSAINISSEMENT » – AFFECTATION DU RESULTAT DE CLOTURE DE L'EXERCICE 2012.

Après avoir examiné le compte administratif 2012, statuant sur l'affectation du résultat de fonctionnement de l'exercice ;

Constatant que le compte administratif fait apparaître :

- un excédent d'exploitation de 178 474.37 €
- un déficit d'investissement de 14 179.77 €,

**LE CONSEIL MUNICIPAL,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité,**

- **DECIDE** d'affecter en totalité l'excédent d'exploitation – soit 178 474.37 € (inscription budgétaire arrondie à 178 474 €) - en section d'investissement.

OBJET : VOTE DES TAUX D'IMPOSITION 2013.

Monsieur le Maire propose au Conseil Municipal de reconduire les taux d'imposition 2012 suivants :

- taxe d'habitation : 12.74 %
- taxe foncière (bâti) : 16.77 %
- taxe foncière (non bâti) : 51.19 %.

**LE CONSEIL MUNICIPAL,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité,**

- **FIXE** comme suit les taux d'imposition de 2013 :
 - taxe d'habitation : 12.74 %
 - taxe foncière (bâti) : 16.77 %
 - taxe foncière (non bâti) : 51.19 %.

OBJET : VOTE DU BUDGET PRIMITIF GENERAL 2013.

Sur proposition de Monsieur le Maire,

**LE CONSEIL MUNICIPAL,
après en avoir délibéré,**

*par 14 voix pour et 4 contre
(MM. ALLANO, THOREUX, LORETTE, M^{me} LE POTIER),*

- **ADOPTE** le budget primitif général 2013.

OBJET : VOTE DES BUDGETS PRIMITIFS 2013 « RESTAURANT SCOLAIRE », « EAU-ASSAINISSEMENT », « LOTISSEMENT ».

Sur proposition de Monsieur le Maire,

***LE CONSEIL MUNICIPAL,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité,***

- **ADOPTE** les budgets primitifs 2013 « Restaurant scolaire », « eau-assainissement », « budget général ».

OBJET : CREATION DES EMPLOIS SAISONNIERS 2013.

Monsieur le Maire propose de créer les emplois saisonniers pour juillet et août 2013, comme indiqué dans le tableau annexé à la présente délibération.

***LE CONSEIL MUNICIPAL,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité,***

- **ADOPTE** le tableau des emplois saisonniers joint en annexe.

OBJET : MOTION EN FAVEUR D'UNE LGV EN BRETAGNE INTERIEURE.

Sur proposition de Monsieur le Maire,

***LE CONSEIL MUNICIPAL,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité,***

- **ADOPTE** la motion suivante en faveur de la Ligne grande vitesse en Bretagne intérieure..

La concertation sur le tracé de la Ligne grande vitesse en Bretagne a débuté. Un large débat public se tiendra pour sa part au second semestre 2013. Parmi les scénarios envisagés par Réseau Ferré de France, deux grandes options portent sur la construction de lignes à grande vitesse au nord et au sud. Une troisième propose de prolonger la ligne grande vitesse à 50 km à l'ouest de Rennes en amorçant un itinéraire en Bretagne intérieure. Cette version est incomplète. Au lieu de se scinder uniquement en deux, l'une en direction du sud, jusqu'à Vannes ;; l'autre vers le nord, jusqu'à Saint-Brieuc, cette troisième option doit aussi envisager que la Ligne grande vitesse se poursuive jusqu'à Châteaulin pour atteindre Quimper et Brest en passant entre Loudéac-Pontivy et en desservant Carhaix. Ce nouveau scénario, dit en arête de poisson, constituerait une réparation historique pour le Centre-Bretagne. Il aurait aussi pour avantage de permettre la création de perpendiculaires en voie classique entre Guingamp et Rosporden, passant par Carhaix, et Saint-Brieuc et Vannes, en passant par Loudéac et Pontivy.

En retenant ce scénario, l'objectif de mettre Quimper et Brest à trois heures de Paris serait maintenu, voire amélioré. La LGV passant par la Bretagne intérieure pourrait en effet mettre Quimper et Brest à 2 H 45 de Paris. Cela constituerait aussi un vrai acte d'aménagement du territoire et permettrait le développement économique et démographique du Centre-Bretagne.

On assisterait en quelque sorte à une réparation historique. Jamais une occasion comme celle de la construction de la Ligne à grande vitesse n'a donné autant de légitimité à la création de cette ligne ferroviaire de Bretagne intérieure qui comprendrait des perpendiculaires. En plus de revitaliser le Centre-Bretagne économiquement et démographiquement, cette nouvelle ligne permettrait en effet de surcroît de travailler sur des lignes nord-sud extrêmement complémentaires à cette épine dorsale. La ligne Saint-Brieuc/Pontivy/Loudéac permettrait de rejoindre Auray. Celle de Guingamp-Carhaix, Châteaulin en LGV, et Rosporden ou Lorient en ligne ferroviaire ordinaire.

Cette ligne Bretagne intérieure permettrait de limiter l'effet « tunnel » souvent reproché aux trains à grande vitesse. Car on le sait bien : par le Nord ou le Sud, les tracés ne peuvent permettre un arrêt dans chaque gare. En Bretagne intérieure, trois villes seulement seraient traversées. Le secteur entre Loudéac et Pontivy, Carhaix et Châteaulin. Autre avantage de ce scénario, les lignes nord et sud pourraient être améliorées en renforcées dans un rôle interurbain.

Pour un développement économique harmonieux de la Bretagne, pour un vrai service à toutes ses populations, pour réduire la fracture territoriale, un engagement fort doit être pris en faveur de la LGV Bretagne intérieure.