



PROCES VERBAL CONSEIL MUNICIPAL 30 JANVIER 2025

L'An deux mille vingt-cinq, le trente janvier, à dix-huit heures trente, le Conseil Municipal s'est réuni en session ordinaire, en Mairie de JAUNAY MARIGNY, sous la Présidence de Monsieur Jérôme NEVEUX, Maire.

Étaient présents : Jérôme NEVEUX. Martine SIMONET. Guy DAVIGNON. Karine DANGREAUX-HENIN. Yannick METHIVIER. Fabien BONNET. Aurore COURTIN. Pascal SANSIQUET. Annick MONTEIL. Michel VERRECCHIA. Laurence BOUHET. Sandrine MOREAU. Pascal JOUBERT. Mireille MARCHAND. Monique BERNARD. Eugénie-Carole BERNIER. Frédéric MERLE. Odile URVOIS. Vincent RIVIERE. Sophie OGET. TOME MARTINS Pédro. Carole PINSON. Jean-François JOLIVET. Marianne DETAPPE. Brigitte ARCHAMBAULT. *formant la majorité des membres en exercice.*

Absents - excusés - pouvoirs :

Nathalie RENE donne pouvoir à Annick MONTEIL
Joël BIZARD donne pouvoir à Michel VERRECCHIA
Christelle PAGEAUT donne pouvoir à Monique BERNARD
Sandrine VIVET donne pouvoir à Pascal JOUBERT
Magali TIENNOT donne pouvoir à Jérôme NEVEUX
Véronique CROUX donne pouvoir à Carole PINSON

Absents sans pouvoir : Yoann DEBIAIS. Guiseppe BISCEGLIE

Secrétaire de séance : Martine SIMONET.

Table des délibérations examinées en séance

AFFAIRES COURANTES	2
I – FINANCES / RESSOURCES HUMAINES	2
I/A – RECRUTEMENTS DE 7 AGENTS SUR DES EMPLOIS SAISONNIERS NON PERMANENT POUR LA SAISON ESTIVALE 2025 :	2
I/B – DEPART D'UN AGENT DU SERVICE DE LA MAISON DES JEUNES DU POLE EDUCATION JEUNESSE PAR MUTATION DANS UNE AUTRE COLLECTIVITE DEPUIS LE 1ER JANVIER 2025	2
AFFAIRES SPECIFIQUES	2
I- CULTURE / VIE ASSOCIATIVE	2
I/A-SIGNATURE D'UNE CONVENTION DE PARTENARIAT AVEC LE CRPC (CENTRE REGIONAL DE PROMOTION DU CINEMA).....	2
II/B - PRET DE L'EXPOSITION « MADELEINE, RESISTANTE ».....	3
II – URBANISME	3
II/A – AVIS SUR LE PLAN DE MOBILITE ETABLI PAR GRAND POITIERS COMMUNAUTE URBAINE.....	3
III - INTERCOMMUNALITE	Erreur ! Signet non défini.

AFFAIRES COURANTES

I – FINANCES / RESSOURCES HUMAINES

Rapporteur : MME SIMONET

I/A – RECRUTEMENTS DE 7 AGENTS SUR DES EMPLOIS SAISONNIERS NON PERMANENT POUR LA SAISON ESTIVALE 2025 :

Dans le cadre de l'ouverture de la piscine municipale pour la saison estivale 2025, il est nécessaire pour la bonne organisation de ce service rendu à la population, de recruter 1 chef de Bassin, 2 maîtres-nageurs et 4 agents d'accueil.

Il est par conséquent, proposé aux membres de l'assemblée, de recruter ces agents sur des emplois saisonniers non permanents du 1^{er} juin au 31 août 2025, détaillés comme suit :

- **1 agent « Chef de Bassin »** à temps complet au grade d'Educateur Territorial APS Principal 2^{ème} Classe
- **2 agents « Maîtres-nageurs sauveteurs »**, à temps complet, au grade d'Educateur Territorial APS Principal 2^{ème} Classe, (ou à défaut, si le jury de recrutement est infructueux, 2 surveillants de baignade)
- **4 agents « d'Accueil »** à temps non complet (20h/semaine) au grade d'Adjoint Technique Territorial

Décision : Adopté à l'unanimité

I/B – DEPART D'UN AGENT DU SERVICE DE LA MAISON DES JEUNES DU POLE EDUCATION JEUNESSE PAR MUTATION DANS UNE AUTRE COLLECTIVITE DEPUIS LE 1ER JANVIER 2025

Lors du conseil municipal du 9 décembre dernier, les membres de l'assemblée ont autorisé Monsieur le Maire à procéder au recrutement d'un agent « Adjoint d'animation » sur un emploi non permanent d'une durée d'un mois le temps de recruter un agent muté dans une autre collectivité à compter du 1^{er} janvier 2025.

L'appel à candidatures pour ce poste ayant été infructueux, il est nécessaire de relancer la procédure de recrutement pour permettre la nomination d'un agent si possible à compter du 1^{er} avril 2025.

Dans l'attente, il est proposé de recruter pour les besoins du service, à compter du 1^{er} février jusqu'au 31 mars 2025 un adjoint d'animation sur un poste non permanent à temps complet et d'autoriser le renouvellement de ce CDD jusqu'au 31 août 2025 si la deuxième campagne de recrutement devait s'avérer une nouvelle fois infructueuse.

Décision : Adopté à l'unanimité

AFFAIRES SPECIFIQUES

I- CULTURE / VIE ASSOCIATIVE

I/A-SIGNATURE D'UNE CONVENTION DE PARTENARIAT AVEC LE CRPC (CENTRE REGIONAL DE PROMOTION DU CINEMA)

Pour maintenir la diffusion cinématographique sur le territoire communal, il est proposé de renouveler la convention de partenariat entre le Centre Régional de Promotion du Cinéma (CRPC) de la fédération de la Ligue de l'Enseignement, l'association l'écran du Clain et la Commune de Jaunay-Marigny. Cette convention est conclue pour une durée d'un an et est tacitement reconductible.

L'objectif de ce partenariat est d'organiser des séances de projection cinématographique, dans le respect de l'œuvre, de la législation et du confort des spectateurs.

La participation de la commune est calculée en fonction du nombre de séances programmées par le CRPC. Le montant de la séance est fixé à 50€. La facturation interviendra en fin d'année civile et tiendra compte du nombre exact de séances organisées.

En conséquence, il est suggéré aux membres de l'assemblée d'accepter le renouvellement de ladite convention et d'autoriser Monsieur le Maire à signer toutes les pièces nécessaires à la mise en œuvre de ce partenariat.

Décision : Adopté à l'unanimité

II/B - PRET DE L'EXPOSITION « MADELEINE, RESISTANTE »

L'exposition « Madeleine Résistante » présentée dans le parc du château de juillet 2022 à février 2023, dans le cadre du projet « Résister au féminin » initié par la commune de Jaunay-Marigny, seront prêtés au Musée « La Vienne dans la seconde guerre Mondiale » situé à Tercé. Le prêt est consenti pour la période du 1^{er} avril au 11 mai 2025.

Le prêt est consenti à titre gratuit. Les responsables du Musée se charge du transport. L'exposition comprend 10 panneaux en Dibon au format 90 x 140 cm.

Les éditions Dupuis, concepteur de l'exposition, sont informés de ce prêt.

Décision : Adopté à l'unanimité

II – URBANISME

II/A – AVIS SUR LE PLAN DE MOBILITE ETABLI PAR GRAND POITIERS COMMUNAUTE URBAINE

Le plan de mobilité (PDM) détermine les principes régissant, dans le ressort territorial de Grand Poitiers, l'organisation :

- **De la mobilité des personnes**
- **Du transport des marchandises**
- **De la circulation**
- **Du stationnement.**

Ses objectifs sont fixés à l'article L1214-2 du code des transports, il s'agit :

- Trouver l'équilibre entre les besoins en transport, la protection de l'environnement et de la santé, la limitation de l'étalement urbain
- Améliorer l'accès aux services de mobilité des territoires peu denses, des quartiers prioritaires et des personnes empêchées
- Améliorer la sécurité des déplacements
- Diminuer le trafic automobile et développer les usages partagés des véhicules à moteur
- Développer les transports collectifs ainsi que la marche et le vélo
- Amélioration de l'usage du réseau principal de voirie par une répartition de son affectation
- Organiser le stationnement sur la voirie et dans les parcs publics (définition des emplacements, affectation, tarifs, mise en avant du stationnement des résidents, des véhicules de co-voiturage et d'auto-partage)
- Localiser les parcs de rabattement à proximité des gares ou entrées de ville et mettre en place de stationnements sécurisés pour vélos et trottinettes
- Organiser les conditions d'approvisionnement de l'agglomération
- Améliorer les mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques, des élèves
- Organiser une tarification et une billettique intégrée pour l'ensemble des déplacements incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes
- Déployer les infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybrides

Pour mémoire, le plan de mobilité doit être compatible avec :

- Le schéma régional d'aménagement et de développement durable (SRADDET)
- Le schéma de cohérence territoriale (SCOT)
- Le plan climat air énergie territorial (PCAET)
- Le plan de protection de l'atmosphère de Grand Poitiers

Pour mémoire, le PLUi et les mesures de police de circulation et de stationnement doivent être compatibles avec le plan de mobilité.

Le plan sera, après enquête publique et concertation réglementaire valable sur la période 2025-2035.

Les objectifs que s'est fixés la Communauté Urbaine de Grand Poitiers pour l'établissement de ce document sont :

- 1) Garantir l'équité territoriale dans l'offre de services proposée aux usagers, tout en étant conscient des limites des bus pour les zones à plus faible densité
- 2) Travailler la cohérence de l'infrastructure cyclable à l'échelle de la communauté urbaine et du bassin de vie élargi, pour favoriser les flux de moyenne distance et réduire les discontinuités
- 3) Renforcer l'articulation entre mobilité et urbanisme, pour réduire les flux et favoriser le report vers les mobilités collectives.
- 4) Négocier avec les gestionnaires d'infrastructures routières et ferroviaires, pour garantir leur bon fonctionnement pour les usagers et réduire leurs nuisances sur les territoires qu'elles traversent.

Les 5 grandes orientations du plan de mobilité sont :

- Affirmer une nouvelle politique de mobilité ambitieuse pour répondre aux enjeux de 2035 et impliquer les acteurs du territoire (et des territoires périphériques) dans la mise en œuvre et son suivi.
- Maîtriser le développement urbain, limiter l'étalement
- Porter une attention particulière aux personnes dont la mobilité est empêchée ou difficile en développant les services de mobilité solidaire et inclusive, en priorisant ceux de droit commun
- Fixer l'armature et l'accès possible pour tout le territoire aux services de transport et de mobilité alternatifs à la voiture individuelle, développer l'offre de transports collectifs de manière adaptée aux territoires et développer la multimodalité
- Réduire l'utilisation des véhicules à énergie fossile, prioriser/promouvoir les modes actifs et organiser l'occupation de l'espace.

Il convient de rappeler en préambule que la mobilité est un enjeu de société, elle est utile pour :

- Se soigner
- Se former
- Travailler
- Habiter
- Acheter
- Se divertir

Se déplacer représente un enjeu personnel et collectif tant pour avoir accès à la mobilité et aux services qui en découlent (accès aux services de santé, à l'enseignement, au travail, etc) que pour limiter les conséquences de cette mobilité sur le plan économique (le bilan coût avantage du mode de transport pour l'opérateur et l'utilisateur), que celui de la pollution (sonore, de l'air et visuelle) ou de la consommation d'espace.

La mobilité se retrouve ainsi au cœur de la politique d'aménagement du territoire, en termes de localisation des entreprises, des services et de l'habitat. Elle a un impact fort sur le projet de vie des habitants.

Problématique :

La grande diversité des situations communales (espace urbain aggloméré / péri-urbain / rural) , des objectifs de déplacement (santé, travail, formation, loisirs...) et la diversité de la topographie de la communauté urbaine (plaines, coteaux, traversées de cours d'eaux ou d'infrastructures de transports) rendent compliquée l'atteinte des objectifs que s'est fixés la communauté urbaine de Grand Poitiers.

Le manque de densité des territoires les plus éloignés des centralités et des pôles d'attractivités (Centre-ville de Poitiers, CHU, Campus Universitaire, Futuroscope, Aéroport) implique de fait une moins bonne desserte en transport en commun et la difficile atteinte de l'objectif d'équité.

Le manque de flexibilité dans les transports en commun et le co-voiturage au regard des exigences de la vie quotidienne implique une faible part d'utilisation de ces modes de déplacement pour certaines catégories d'usagers (les couples avec enfants, les personnes âgées, les personnes se rendant dans les établissements de soin).

Observation préliminaire :

Bien que l'enquête ait été repoussée jusqu'au 6 février 2025, il est regrettable que la majeure partie de l'enquête publique du plan de mobilité se déroule à une période où le public est le moins disponible (initialement entre le 23 décembre et le 23 janvier) pour être affairé aux fêtes de fin d'année et souvent absent du territoire.

Observations sur l'orientation 1 du plan de mobilité : « Affirmer une nouvelle politique mobilité ambitieuse pour répondre aux enjeux de 2035 et impliquer les acteurs du territoire (et des territoires périphériques) dans sa mise en œuvre et son suivi »

Dans les principaux acteurs de la mobilité, le plan de mobilité proposé omet les services d'ambulance, de taxi et VTC alors que ces modes de déplacements sont ceux majoritairement utilisés pour l'accès aux soins (une personne va rarement en consultation en vélo ou en bus...). Il n'y est pas davantage question des transporteurs de marchandise. Ils font partie des acteurs de la mobilité et doivent être consultés et figurer dans le plan en cours d'élaboration. En outre, les services d'ambulance, de taxi et VTC deviennent d'autant plus incontournables que l'on souhaite réduire le nombre de véhicules individuels. Ils sont utiles aux personnes qui n'ont pas de véhicules personnels pour palier l'urgence ou la nécessité d'un déplacement à un horaire ou le bus, le vélo, le co-voiturage ne sont pas possibles.

Cette orientation propose d'informer et de communiquer sur les offres de transport accessibles. Il conviendrait en effet, qu'une application propose tous les modes de transports existants, sans exception, sur le territoire avec les différents points d'accès identifiés sur une carte.

Observations sur l'orientation 2 du plan de mobilité : « Maîtriser le développement urbain, limiter l'étalement et réduire l'ensemble des déplacements (et/ou leurs distances) »

Cette orientation prévoit notamment d'organiser le stationnement. La question du stationnement dans les villes péri-urbaines où il y a du transport en commun mais pas suffisamment pour « abandonner » la voiture doit faire l'objet d'une attention particulière. **Les règles relatives au stationnement, lors de création de logements et/ou d'activités dans les villes péri-urbaines ne peuvent être les mêmes qu'en centre urbain aggloméré** faute de quoi, le stationnement anarchique sur les trottoirs et les voies aura un effet contreproductif sur le souhait de développer la marche et le vélo. Il doit y avoir une distinction dans la règle de création d'emplacement de stationnement pour véhicules légers en fonction du niveau de densité du territoire où il convient de créer ce stationnement.

Observations sur l'orientation 3 du plan de mobilité : « Porter une attention particulière à celles et ceux dont la mobilité est empêchée ou difficile en développant les services de mobilité solidaire et inclusive en priorisant le droit commun et l'écomobilité »

L'accès à la mobilité solidaire (à l'attention des personnes en vulnérabilité socio-économique) et à la mobilité inclusive (à l'attention des personnes à mobilité réduite ou empêchées dans leur mobilité), sur l'ensemble du territoire de la communauté urbaine, pour tous les besoins de déplacement et avec un maximum d'offre de services.

Il convient d'utiliser un langage clair et qui parle à tous pour inciter le public à prendre part au débat.

Observations sur l'orientation 4 du plan de mobilité : « Fixer l'armature (à terme) et l'accès possible pour tout le territoire aux services de transport et de mobilité alternatifs à la voiture individuelle. Développer l'offre de transports collectifs de manière adaptée aux territoires et développer la multimodalité »

Il est indiqué que cette orientation « nécessite de choisir dans un premier temps l'énergie pour l'alimentation des futurs transports collectifs ». **Il convient de se poser la question de savoir s'il est opportun de tout miser sur une seule énergie pour assurer les déplacements d'autant de population notamment pour les besoins vitaux. Ce point soulève la question de certains transports pour lesquels une énergie « bas carbone » est encore peu développée, comme dans l'aérien par exemple.**

La stratégie des parkings relais doit être étudiée en étroite collaboration avec les plus gros employeurs locaux. Il convient que la fréquence de passage des navettes reliant les parkings relais aux points de desserte soit significative (toutes les 5 minutes) et d'une amplitude horaire correspondant aux besoins faute de quoi, les parkings relais ne trouveront pas leur public.

L'objectif de développer l'offre de transport collectif et de développer la multimodalité se heurte sur le terrain aux conflits d'usages de l'espace public. Lorsqu'une voie est rétrécie et que des bus doivent y cohabiter avec des vélos, les vélos ont des difficultés à s'y sentir en sécurité. Les porte-à-faux des bus, les rayons de giration fonctionnent sur les plans mais très difficilement dans la réalité. La façon de circuler des véhicules à moteur est différente entre un centre aggloméré dense et une ville péri-urbaine ou de campagne. Les aménagements de voirie doivent

être pensés en fonction du contexte local, ils doivent être évalués après usage, et ajustés en cas de nécessité.

Observations sur l'orientation 5 du plan de mobilité : « réduire l'utilisation des véhicules à énergie fossile (effet GES, consommation d'énergie et de ressources), prioriser / promouvoir les modes actifs et organiser l'occupation de l'espace »

Cette orientation prévoit le développement des mobilités actives et l'adaptation et la programmation des aménagements cyclables. **Le développement de la marche et du vélo, surtout hors secteur aggloméré, ne peut s'effectuer sans un minimum de sécurité. L'état des routes et des voies cyclables participe pour beaucoup au développement de leur usage par les piétons et les cyclos. Actuellement leur état est inquiétant, il ne cesse de se dégrader et n'incite pas à l'usage du vélo, il est illusoire d'espérer, dans ces conditions, une augmentation de 200% de l'usage du vélo. Le plan de mobilité doit prévoir un programme pluriannuel d'entretien des routes et des voies cyclables, en priorisant les voies les plus empruntées par les cyclos.**

Par ailleurs, certains aménagements routiers (les potelets en plastique) mis en place dernièrement sur beaucoup de villes de la communauté urbaine, destinés à ralentir la vitesse des automobilistes en mettant des sens prioritaires sur les voies, rendent plus difficile et plus dangereux l'usage du vélo en ville. Ce genre d'aménagements engendre des conflits d'usage entre les bus, les voitures et les vélos dans lesquels les vélos sont perdants...A cet effet, un contrôle de la sécurité des infrastructures routières devrait être mis en place lors de la création ou de la modification de tout aménagement de voirie pour écarter tout risque d'aménagement susceptible de porter préjudice à la sécurité des usagers.

Cette orientation vise à réduire l'utilisation des véhicules à énergie fossile. Le territoire de la communauté urbaine est doté d'un aéroport. Ce mode de déplacement utilise, pour l'instant, de l'énergie fossile. Le dossier soumis à enquête page 37 évoque cet équipement en abordant uniquement sa dimension commerciale.

Toutefois, cet équipement est vital pour l'activité de prélèvement d'organes existante au CHU. En effet, cet équipement permet en moyenne 20 protocoles de prélèvements d'organes chaque année. C'est donc un minimum de 20 vies sauvées sur le territoire national puisque certains organes prélevés (en particulier : cœur, foie, poumons) ne peuvent partir autrement que par avion pour des raisons de préservation des organes Il s'agit bien d'un minimum de 20 vies, car bien souvent le prélèvement concerne plusieurs organes à destination de différents patients. Cet équipement n'est donc pas utile que pour l'agglomération de Poitiers, pour des raisons commerciales, il offre la possibilité de fournir des organes aux patients en attente de greffe sur tout le territoire français.

Il convient également de préciser que l'aéroport de Poitiers peut servir de délestage pour le CHU de TOURS, pour la même activité, en cas de difficulté d'usages ponctuels de l'aéroport tourangeau.

Dans le contexte de réchauffement climatique et de feux de forêts qui s'en suit, l'aéroport peut également être nécessaire pour la lutte contre l'incendie de grande ampleur. Par exemple, en 1991 lors d'un incendie dans la réserve naturelle du Pinail, les canadiens venaient s'alimenter en eau à l'aéroport Poitiers Biard. Le plus proche, si cet équipement devait disparaître, est l'aéroport de Châteauroux.

A titre subsidiaire, l'aéroport de Poitiers a été utilisé pour des évacuations sanitaires pendant la crise du COVID.

Le devenir de cet aéroport n'est pas expliqué dans le plan de mobilité. Il est nécessaire d'ajouter dans ce document qu'il est indispensable et doit donc être maintenu pour des raisons d'accès aux soins et de lutte contre l'incendie. La technologie avance rapidement. Demain des avions pourront certainement voler grâce à l'énergie électrique ou autre, au même titre que les voitures aujourd'hui. Il convient que la communauté urbaine affiche clairement sa position sur cet équipement structurant du territoire.

Observation sur la partie des objectifs au plan d'actions (4.3)

Parmi les préconisations du plan d'actions il pourrait être ajouté un levier financier incitatif qui pourrait également avoir un effet formateur pour les plus jeunes générations. En effet, l'un des freins les plus importants pour l'usage des transports en commun tient dans l'inadéquation de l'offre en transport par rapport aux besoins : emmener les enfants à l'école, faire les courses, difficultés liées aux horaires ou à la durée du trajet, etc.... En outre, les habitudes prises en matière de déplacement sont difficiles à changer. Afin d'encourager les bonnes habitudes, l'argent collecté au titre du versement mobilité pourrait être affecté à la gratuité sur critères : pour les jeunes (6-26 ans) afin qu'ils prennent le réflexe des transports en commun et pour les plus de 65 ans pour qu'ils perdent l'habitude des déplacements

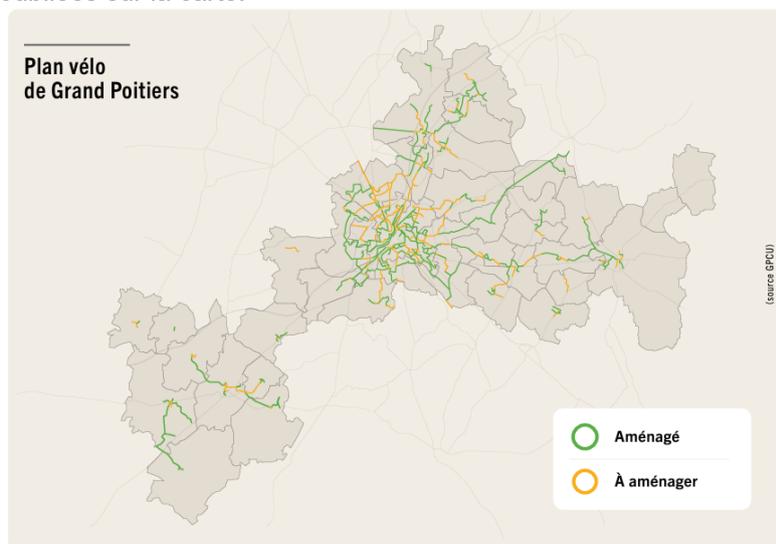
en voiture. Cette mesure permettrait, par ailleurs, d'accorder toutes ses chances à l'atteinte des objectifs de réduction de la part de la voiture que fixe ce plan de mobilité.

La mobilité dans les villages reste une grande difficulté. Le manque de densité de population entraîne une desserte en transport médiocre voire inexistante. Il apparaît néanmoins que l'absence de solutions crée un handicap certain pour trouver un emploi ou accéder aux services publics, notamment pour celles et ceux qui n'ont pas de permis de conduire. Cela peut favoriser un sentiment d'abandon en milieu rural. La solution FlexiBus n'est pas satisfaisante à ce jour et reste marginale dans son utilisation.

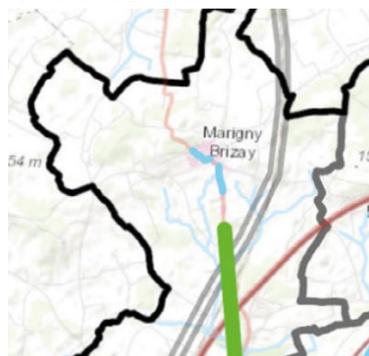
Ne serait-il pas envisageable de tester pour ces secteurs très nombreux sur la communauté urbaine des mobilités nouvelles et adaptées telles que :

- **L'autostop organisé (des points de rencontre sont matérialisés sur le territoire, les personnes qui ont besoin de se déplacer s'y rendent, les personnes véhiculées qui passent devant peuvent les transporter à leur destination si elle va dans la même direction). La création d'une application liée au dispositif (sur le modèle des applications de covoiturage) sécuriserait la démarche.**
- **Les peseros ou « combis » : Il s'agit de combis ou minibus qui circulent dans des zones non desservies par les bus ou le train, ils suivent des itinéraires fixes mais n'ont pas d'arrêts fixes. Les usagers peuvent monter et descendre à n'importe quel endroit le long de l'itinéraire en se signalant au conducteur. Il conviendrait que ces transports en commun rallient les gares ou terminus des lignes Vitalis des centres-bourgs (incluant une connexion avec les horaires TER ou Vitalis)**

Pour une meilleure lisibilité, la carte « un renforcement du maillage du territoire par des services adaptés » page 50 doit être complétée par les lignes TER qui figurent en légende mais qui ont été oubliées sur la carte.



Pour arriver à un objectif de +200 % sur les parts modales du vélo, Grand Poitiers souhaite s'engager sur la réalisation d'un linéaire cyclable comparable à l'année 2023 soit environ 140 km/an pour arriver à 140 km à l'horizon 2035.



La section de piste cyclable allant du stade de Marigny à Saint Léger doit figurer en piste « structurante à aménager » étant donné qu'elle relie les deux centralités de la commune. (carte figurant au point 4.3.4 page 52 et carte « schéma directeur des aménagements cyclables » page 98)

La gouvernance doit être élargie à certains corps de métiers dont le transport est la vocation (taxis/vsl, les transporteurs de marchandises.).

Observation sur l'axe E « Développer les modes actifs et réduire les nuisances générées par l'automobile »

Cet item prévoit le développement des infrastructures de recharge des véhicules électriques sur le territoire. Récemment, la loi APER de 2023 a exigé des communes de mettre en place un schéma de développement des énergies renouvelables. Les communes ont ainsi largement contribué en ouvrant leur territoire à des infrastructures de production d'énergies, les habitants de ces territoires supporteront ces aménagements qui affectent leur cadre de vie. Parallèlement nombre de ces habitants contribuent aussi à l'effort national de production d'énergie en s'équipant à leurs frais personnels de dispositifs individuels de production d'énergie. Ne conviendrait-il pas qu'ils en soient récompensés en bénéficiant de tarifs avantageux privilégiés sur les bornes de recharges des véhicules électriques, en particulier celles mises en place dans le cadre de la délégation de service accordée par Grand Poitiers au gestionnaire des bornes de recharges pour véhicules électriques ?

La diversité des acteurs de la mobilité, de leurs compétences et de leurs offres est floue pour les usagers.

Mettre en place un guichet unique d'accès à toute l'offre de transport présente sur le territoire (incluant les taxis, ambulances, VTC, pour ceux qui sont équipés de véhicules électriques). Equiper ce service d'une plateforme téléphonique et d'un service de réservation en ligne via une application, pour rendre ce service accessible à la plus grande diversité des usagers.

Le conseil municipal émet un avis réservé à l'unanimité

Il est salué le fait que la date de clôture de l'enquête publique ait été repoussée ; la période de consultation étant peu propice pour que chacun y participe.

Le conseil municipal déplore la rédaction technocratique du document et son éloignement de situations vécues au quotidien. Il note également l'absence de consultation des personnes utilisant quotidiennement la voiture qui auraient pu être consultées pour connaître et lever les freins à l'usage de modes alternatifs de transport.

Le conseil municipal accorde une grande importance à la fréquence des transports collectifs desservant des parcs relais pour favoriser des modes de déplacements alternatifs.

Le conseil municipal déplore l'absence de propositions de mobilité (mis à part flex'bus) en faveur des villages, des écarts et autres zones plus rurales, qui va contribuer à concentrer les populations sur certains territoires et va accentuer le sentiment de « délaissement » que peuvent ressentir certains habitants de ces secteurs.

Le conseil municipal déplore enfin que ce document se fonde sur des avis anciens (dont l'enquête ménages de 2018) et surtout qu'il ne présente aucune d'évaluation des actions qu'il propose et, de surcroît, aucun chiffrage des actions envisagées.

Vérification faite après la séance : M DAVIGNON indique que le coût de l'étude pour la mobilité incluant la récupération et le suivi des données a coûté 323 000 €TTC à Grand Poitiers