



MAIRIE DE ST JULIEN L'ARS

CONSEIL MUNICIPAL DU 2 MARS 2022

L'an deux mil vingt deux, le 2 mars, à 19 heures, le Conseil Municipal de cette commune, régulièrement convoqué par Madame Béatrice VANNESTE, Maire, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, occasionnellement dans la salle polyvalente de la commune de Saint Julien l'Ars en raison des mesures exceptionnelles imposées par l'épidémie de Covid-19, sous la présidence de Madame Béatrice VANNESTE, Maire.

Étaient présents :

Madame Béatrice VANNESTE, Monsieur Benoit ROUSSEAU, Madame Brigitte LEROUX, Monsieur Jean-Philippe BERJONNEAU, Madame Laurence GÉNIER, Monsieur Jean-Luc VERGNAUD, Madame Stéphanie CHOPIN, Monsieur Lionel GRATREAU, M. Robert SIMON, Madame Sandrine QUAIS, Monsieur Julien BARRAULT, Madame Sophie MOUTON, Madame Jessica BARBOSA FERREIRA, Madame Isabelle QUELLA-GUYOT, Monsieur Alain GRIS, Madame Josiane MARTIN et Monsieur Aymeric COMMUNEAU.

Procurations :

M. Stéphane COURILLAUD donne procuration à Mme Laurence GÉNIER.

Mme Tatiana COLLOT donne procuration à M. Jean-Philippe BERJONNEAU.

M. Éric CHIRON donne procuration à Mme Brigitte LEROUX.

Étai(en)t excusé(es) :

M. Cyrille PAGET, M. Stéphane COURILLAUD, Mme Catherine COLOMBEAU, Mme Sandrine MOREAU, Mme Tatiana COLLOT, M. Éric CHIRON.

A été nommé secrétaire de séance : Monsieur Julien BARRAULT

Date de convocation : 24 février 2022

Date d'affichage : 24 février 2022

D 2022-12 : Motion du Conseil Municipal relative au projet d'autoroute Poitiers-Limoges

Par 18 voix pour et 2 abstentions, le Conseil Municipal approuve la motion suivante :

Une concertation préalable au sujet d'une autoroute de Poitiers à Limoges est engagée par l'état du 4 janvier au 20 mars 2022. Elle répond au constat partagé de déplacements trop difficiles entre les deux agglomérations par l'état et par de nombreux acteurs locaux.

La construction d'une autoroute financée par une concession est-elle la meilleure solution face aux enjeux de mobilité et transition écologique ?

La concertation est un aboutissement qui permettra d'identifier des voies possibles d'amélioration du projet.

Le constat démontre une vitesse moyenne de 60KM/H pour relier Poitiers à Limoges par la route actuelle, soit plus de deux heures de temps de trajet avec plus de 120 accidents recensés sur les 5 dernières années.

L'état agit pour améliorer les conditions de circulation avec deux déviations réalisées à Fleuré et à Bellac. En complément 5 projets sur cet itinéraire sont inscrits pour études ou travaux au contrat de plan état-région (CPER) 2015-2020 de la région Nouvelle-Aquitaine.

- Aménagement de l'entrée sud-est de Poitiers à Mignaloux Beauvoir
- Déviation de Lussac les Châteaux
- Aménagement 2x2 voies au nord de Limoges
 - Aménagement de créneaux de dépassement au sud de Bellac
- Aménagement du contournement nord de Limoges (RN 520) entre l'A20 et la RN 147

La Nouvelle-Aquitaine est l'une des régions françaises les plus impactées par le changement climatique : augmentation des températures de 1,4°C au cours du XXI^e siècle, phénomènes climatiques extrêmes de plus en plus fréquents (inondations, tempêtes, érosion, sécheresse...).

Face à ce constat, les élus de Nouvelle-Aquitaine ont adopté la feuille de route régionale dédiée à la transition énergétique et écologique : Néo Terra. Elle se fixe 11 ambitions, L'objectif est d'accompagner l'effort de transition en termes énergétique, écologique et agricole à l'horizon 2030.

1. Favoriser l'engagement citoyen pour accélérer la transition écologique
2. La transition agroécologique
3. La Transition des entreprises
4. Les mobilités propres
5. Un urbanisme durable
6. Un nouveau mix énergétique
7. Objectif 0 déchet
8. La préservation de la biodiversité
9. La préservation de la ressource en eau
10. La préservation des terres agricoles et forestières
11. La région une administration exemplaire

Le report modal vers les transports collectifs, ou les modes actifs, est un enjeu primordial de la transition écologique. Toutefois, le territoire néo-aquitain étant largement rural, les solutions classiques de transport collectif se heurtent à de réelles difficultés comme la vétusté du réseau ferroviaire qui entraînent des retards et rallongent les temps de parcours. La Région engage un plan rail, destiné à engager la régénération des réseaux ferroviaires régionaux.

La Région souhaite également favoriser le report modal des marchandises vers le ferroviaire et le maritime. Aujourd'hui, en France, 90 % des marchandises sont transportées par la route. Cette prééminence pour le mode routier est également présente en Nouvelle-Aquitaine (97 %) et elle montre aujourd'hui ses limites : axes routiers surchargés et sur-sollicités, pollution chronique de l'air qui va en s'accroissant, nuisances sonores grandissantes pour les riverains.

Le projet d'autoroute, aujourd'hui estimé à plus d'1 milliard d'euros dont 771 millions d'euros d'investissement public sera nécessairement réévalué de fait par les crises successives que traverse notre pays, son éventuelle mise en service étant programmée entre 2030 et 2035.

Il est également avancé un aménagement 2x2 voies estimé à 450 millions d'euros à ce stade. 12000 véhicules (dont 1800 poids lourds) par jour soit l'émission de CO2 de 27,1 kg/km est-ce vraiment l'alternative pour préserver notre planète, pour réduire de façon durable les accidents ? A noter qu'en transport ferroviaire l'émission de CO2 atteint 3,7kg/ km soit 7 fois moins polluant que la voiture.

Les agglomérations de Grand Poitiers et Limoges métropole travaillent activement de leur côté au maillage territorial favorisant la fluidité des mobilités collectives.

La loi d'orientations des mobilités (LOM) publiée au journal officiel le 26 décembre 2019 définit une réorientation claire des investissements en faveur des transports du quotidien.

5 programmes d'investissements prioritaires sont retenus :

1. L'entretien des réseaux existants constitue la première des priorités pour la décennie à venir. Des moyens sans précédents seront mobilisés sur 10 ans : ils augmenteront de 31 % sur 2018-2027 par rapport à la décennie précédente et seront en hausse de 70 % sur les gros travaux de rénovation. La même logique est menée sur le réseau ferroviaire existant : la réforme du système ferroviaire a confirmé une hausse de 50 % des investissements, soit 3,6 Md€ par an, consacrés en priorité à la remise à niveau du réseau existant. L'Etat a ici un rôle essentiel à jouer : entretenir le réseau et développer le ferroutage.
2. La désaturation des grands nœuds ferroviaires doit aussi permettre de donner toute sa place au train dans les déplacements du quotidien autour des métropoles, et dans les liaisons avec les villes moyennes. 2,6 Md€ seront investis sur 10 ans dans cet objectif.
3. L'accélération du désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux est également nécessaire, et sera portée à travers une vingtaine d'opérations pour un montant de 1 Md€ sur 10 ans.
4. Le développement de l'usage des mobilités propres, partagées et actives au quotidien mobilisera par ailleurs l'Etat, à travers plusieurs appels à projets à hauteur de 1,2 Md€ sur 10 ans, pour accompagner les autorités organisatrices. Cela intègre la création d'un fonds vélo doté de 350 M€.
5. Enfin, le renforcement de l'efficacité et du report modal dans le transport de marchandises sera soutenu, avec 2,3 Md€ investis par l'Etat sur 10 ans.

Un cas sur le territoire A10 et N10 entre Poitiers et St André de Cubzac conduit à constater que les poids lourds continuent d'emprunter la N10 gratuite liée à leurs limitations de vitesse et l'intérêt des entreprises de transport avec un économie d'une soixantaine d'euros.

Il est aussi important de prendre en considération les changements de mode de vie liées au télétravail, en moyenne 2 jours par semaine.

Fort de ces différents éléments le conseil municipal de St Julien l'Ars déclare que 2x2 voies « gratuites » ou une autoroute Poitiers Limoges n'apportent pas de réelles solutions à la problématique tant en transition écologique, qu'en émission de CO2, qu'en risque accidentogène, qu'en préservation des terres agricoles. Le conseil municipal rejette les deux projets. Le conseil municipal propose une véritable

réflexion sur le ferroutage et le transport collectif des voyageurs et engage l'Etat à orienter judicieusement ses programmes d'investissement.

L'éventualité d'une autoroute Poitiers Limoges rejoint une réflexion sur l'aménagement de l'entrée sud-est de Poitiers cité dans le dossier de concertation de l'autoroute et dans le dossier de concertation de la RN 147 de mars 2019.

Le conseil municipal de Saint Julien l'Ars privilégie des modes de déplacements propres avec le transfert des poids lourds sur le rail et la priorité aux transports en commun fluides et complémentaires pour les usagers. Selon cette orientation, le nombre de véhicules fortement réduit sera-t-il opportun d'envisager alors une déviation ? Le conseil municipal de Saint Julien l'Ars s'oppose à toute infrastructure routière de contournement supplémentaire, réaffirme sa volonté de développer les mobilités multimodales à l'entrée sud-est de Poitiers, à la rénovation des lignes ferroviaires et à tout mode de déplacements doux non impactant pour l'environnement.

D 2022-13 : Débat relatif à la Protection Sociale Complémentaire (PSC)

Objet : Ordonnance n° 2021-175 du 17 février 2021 relative à la protection sociale complémentaire dans la fonction publique - Organisation du débat portant sur les garanties de Protection Sociale Complémentaire (PSC) accordées aux agent

Madame Le Maire rappelle que la protection sociale complémentaire, dite PSC, est constituée des contrats que les agents territoriaux souscrivent auprès de prestataires en santé en complément du régime de la sécurité sociale et en prévoyance.

Les contrats prévoyance leur permettent de couvrir le risque de perte de la moitié de leur traitement de base, voire de tout ou partie du régime indemnitaire en fonction des dispositions du règlement intérieur de chaque collectivité en cas d'absence de plus de 3 mois. Le contrat prévoyance peut également prévoir les compléments de salaire en cas d'invalidité partielle ou totale et/ou un complément retraite du fait de la décote de pension liée à l'invalidité et/ou un capital décès.

Le législateur a prévu en 2007 la possibilité pour les employeurs locaux de participer financièrement aux contrats de leurs agents. Le dispositif, précisé dans un décret d'application n°2011-1474 du 8 novembre 2011, permet aux employeurs de participer aux contrats dans le cadre :

- D'une **labellisation** : les contrats sont alors référencés par des organismes accrédités et souscrits individuellement par les agents.
- D'une **convention dite de participation** à l'issue d'une procédure de consultation ad hoc conforme à la directive service européenne et respectant les principes de la commande publique. Cette procédure peut être conduite par la collectivité elle-même ou être confiée au centre de gestion agissant de manière groupée pour toutes les collectivités intéressées. L'avantage est dans ce cas de s'affranchir d'une procédure complexe nécessitant des compétences en assurances et en actuariat et d'obtenir des tarifs mutualisés.

La nouvelle ordonnance n°2021-175 du 17 février 2021, qui attend ses décrets d'application, prévoit l'obligation pour les employeurs de participer financièrement aux contrats prévoyance de leurs agents en 2025 (elle ne pourra être inférieure à 20% d'un montant de référence) et aux contrats santé en 2026 (qui ne pourra être inférieure à 50 % d'un montant de référence). Ces dispositions visent à permettre aux agents de bénéficier d'une couverture assurantielle les garantissant contre la précarité et d'harmoniser avec la législation déjà en vigueur dans le secteur privé.

Madame Le Maire précise alors que les employeurs publics doivent mettre en débat ce sujet au sein de leurs assemblées délibérantes et dans le cadre du dialogue social avec les instances représentatives du personnel. Ce débat s'appuiera par ailleurs sur les dispositions de **l'ordonnance n°2021-174 du 17 février 2021 relative à la négociation et aux accords collectifs dans la fonction publique** qui

prévoient que les organisations syndicales peuvent conclure et signer des accords portant sur différents domaines de la gestion des ressources humaines et notamment de la protection sociale complémentaire.

Cette brique assurantielle vient compléter les dispositifs de prévention des risques au travail, de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences pour rendre soutenable la pénibilité de certains métiers et limiter la progression de l'absentéisme.

Ainsi, selon un baromètre IFOP pour la MNT de décembre 2020, la couverture des agents est la suivante :

- Près des 2/3 des collectivités interrogées participent financièrement à la complémentaire santé : 62% ont choisi la labellisation et 38% la convention de participation. Le montant de la participation s'élève en moyenne à 18,90 euros par mois et par agent.
- Plus des 3/4 des collectivités interrogées participent financièrement à la complémentaire prévoyance : 62% ont choisi la convention de participation et 37% la labellisation. Le montant de la participation s'élève en moyenne à 12,20 euros par mois et par agent.

Les employeurs publics locaux qui déclarent participer financièrement à la protection sociale complémentaire de leurs agents en santé et/ou en prévoyance, mettent en avant que cette participation financière améliore les conditions de travail et de la santé des agents, l'attractivité de la collectivité en tant qu'employeur, le dialogue social et contribue à la motivation des agents. Cette participation financière doit s'apprécier comme véritable investissement dans le domaine des ressources humaines plus que sous l'angle d'une coût budgétaire supplémentaire. Et peut faire l'objet d'une réflexion sur des arbitrages globaux en matière d'action sociale et de protection sociale en lien avec les partenaires sociaux. Le dispositif des conventions de participation renforce l'attractivité des employeurs et peut permettre de gommer certaines disparités entre petites et grandes collectivités.

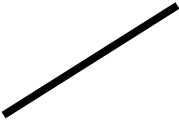
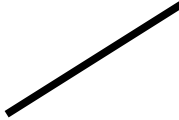
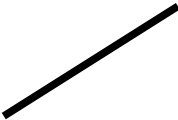
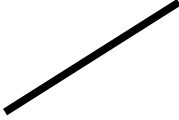
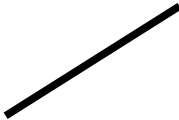
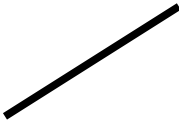
Il s'agit alors d'une véritable opportunité managériale pour valoriser leur politique de gestion des ressources humaines. En prenant soin de leurs agents, les élus donnent une dynamique positive de travail afin de délivrer une bonne qualité de service aux habitants de leur territoire. Aussi, dans sa politique d'accompagnement des collectivités en matière de gestion des ressources humaines, le Centre de Gestion de la Vienne reste attentif à doter les employeurs locaux qui le souhaitent de dispositifs contractuels protecteurs leur permettant de répondre à leurs obligations, en leur proposant notamment une offre en matière de santé comme de prévoyance avec faculté pour les collectivités ou établissements publics d'y adhérer ou non.

Une enquête préalable auprès des employeurs locaux, menée par le Centre de Gestion de la Vienne, permettra néanmoins de recueillir les besoins et d'affiner les statistiques de sinistralité pour les intégrer dans les cahiers des charges.

Il reste à ce jour un certain nombre de points à préciser à travers les décrets d'application de l'ordonnance sur la protection sociale complémentaire. Parmi eux :

- Le montant de référence sur lequel se basera la participation (quel panier de soins minimal pourra correspondre en santé, quelle garantie en prévoyance) et l'indice de révision retenu.
- La portabilité des contrats en cas de mobilité.
- Le public éligible.
- Les critères de solidarité intergénérationnelle exigibles lors des consultations.
- La situation des retraités.
- La situation des agents multi-employeurs.
- La fiscalité applicable (agent et employeur).

La tenue de ce débat est formalisée par la présente délibération à laquelle est annexé le document support proposé par la Coopération régionale des centres de gestion.

| | | | |
|---|----------------------------------|--|---|
| Béatrice VANNESTE | Benoît ROUSSEAU | Brigitte LEROUX | Jean-Philippe BERJONNEAU |
| Laurence GÉNIER | VERGNAUD Jean-Luc | GRATREAU Lionel | CHOPIN Stéphanie |
| COLOMBEAU Catherine  | SIMON Robert | BARBOSA FERREIRA Jessica | PAGET Cyril  |
| COLLOT Tatiana  | BARRAULT Julien | MOREAU Sandrine  | MOUTON Sophie |
| COURILLAUD Stéphane  | QUAIS Sandrine | CHIRON Éric  | MARTIN Josiane |
| GRIS Alain | QUELLA-GUYOT Isabelle | COMMUNEAU Aymeric | |