

Christophe Drure est désigné secrétaire de séance

Approbation du compte rendu du conseil du 11 février 2019

☛ **Validation au prochain conseil en raison du retard dans la transmission**

1- Projet de loi Mobilités : contexte et enjeux pour la grande région grenobloise

Présentation effectuée par Yann Mongaburu, Président du Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC)

Le projet de loi Mobilités est au cœur de l'actualité législative puisque les débats débiteront au Sénat le 4 mars prochain pour être présenté à l'Assemblée Nationale dès avril avec une adoption prévue d'ici l'été 2019.

Le travail se poursuit activement à ce jour pour pouvoir éventuellement encore déposer des amendements.

Le SMTC, créé en 1973, est l'autorité organisatrice de la mobilité sur le périmètre des 49 communes du territoire de l'agglomération grenobloise avec un budget de 165 millions d'euros. 17 élus y siègent dans 3 commissions thématiques différentes et chacune de ces commissions permet à chaque commune du ressort territorial d'avoir un représentant, ce qui apporte à la fois une vision d'ensemble et un point de vue stratégique et de proximité.

Arrivée de Béatrice Vial

Dans ce projet de loi, sont prévus 4 éléments saillants :

- 1/ Volonté du gouvernement de couvrir l'intégralité du territoire national ;
- 2/ Modification numérique pour garantir l'ouverture des données aux transports publics : usage de la donnée, véhicules interconnectés de manière à organiser au mieux la mobilité (autopartage par ex...);
- 3/ Transition énergétique : plan vélo pour la 1^{ère} fois à l'échelle nationale, généralisation des zones à faible émission, déploiement des bornes électriques etc... ;
- 4/ Programmation des infrastructures que ce soit ferroviaires ou routières.

Arrivée de Christian Roux

L'idée de ce projet de loi est que les CT soient capables d'organiser toutes les mobilités dans le calendrier fixé. Ainsi, le 30 septembre 2020, toutes les Communautés de Communes auront la responsabilité de délibérer pour prendre la compétence Mobilité pour que, par exemple, le Trièves devienne autorité sur la mobilité. Si la CCT refuse de prendre cette compétence, c'est la Région qui exercera cette compétence par défaut à sa place. Il existe une 3^{ème} option qui consiste à donner la compétence à un syndicat mixte.

Les échanges, à l'initiative de la Région AURA, ont débuté à l'automne pour imaginer un syndicat de la mobilité de la grande région grenobloise afin de planifier et d'organiser les moyens. La Région pourrait devenir chef de file de l'organisation des mobilités d'où le travail conduit en concertation sur la pertinence d'une grande région grenobloise. Une rencontre réunissant la Région, différentes communautés de communes et le STMC a d'ores et déjà eu lieu.

Sur la question du bassin de mobilité, une enquête auprès des ménages a permis d'obtenir une photographie des modes de déplacements et d'identifier les différents flux. Pour information, la prochaine enquête de ce type est programmée à l'automne 2019 et sera menée avec les villes de Vienne et de Valence pour couvrir plus largement le territoire.

Pour prendre l'exemple concret du Sud Isère, 90 000 véhicules/jour circulent vers la métropole ce qui est très comparable avec le flux du Voironnais et celui du Grésivaudan.

60% d'émission de gaz à effets de serre sont liés aux navetteurs qui ont besoin d'aller dans le cœur de l'agglomération ou d'en sortir et qui utilisent en majeure partie la voiture car les transports en commun, pensés de façon très urbaine, ne conviennent pas toujours.

Plusieurs pistes de réflexion sont étudiées :

- La 1^{ère} possibilité consisterait à agir sur le ferroviaire car le tramway ne peut répondre à tous les besoins. Un travail actif est mené avec la Région sur le projet d'un « RER à la grenobloise » pour cadencer à la ½ heure de Grenoble à Clelles par exemple et au ¼ d'heure de Rive à Grenoble.

- Une 2^{ème} option porterait sur le covoiturage et la voiture partagée ; concept qui rencontre un grand succès chez nos voisins européens. Un début de réflexion est commencé pour réfléchir à comment mieux remplir les véhicules afin de permettre aux usagers un gain de pouvoir d'achat ou de mettre à disposition un véhicule à quelqu'un qui n'en possède pas.

D'autre part, la perspective identifiée d'avoir une voie dédiée aux transports en commun entre l'A51 et le Rondeau pour permettre un gain de temps de transports publics présente un fort intérêt pour le Trièves.

Enfin, un autre enjeu de pertinence consiste à organiser la coordination des 2 modes de transports publics : le ferroviaire et le bus ; ainsi, le niveau de service serait amélioré et permettrait d'augmenter le nombre d'usagers.

Jérôme Fauconnier remercie Yann Mongaburu pour sa présentation.

Effectivement, la collectivité est face à d'importants enjeux. Devenir autorité organisatrice de transports a des conséquences et de nombreuses questions restent en suspens : le versement transports ? la question de la tarification ? cherté compte tenu de la distance ? plusieurs zones de tarification ? la gratuité des transports scolaires ? qui paiera dans le futur ? s'interroge le Président.

Le versement transport deviendra versement Mobilité et cette recette pourra être affectée à l'auto partage par exemple. La généralisation du versement Mobilité est prévue par le gouvernement. Cette recette permettra de financer le service mis en place par le territoire. La priorité sera donnée aux navetteurs pour accompagner la transition Mobilité de tous ceux qui n'ont pas d'autres choix aujourd'hui que d'utiliser leur véhicule. Sur la question de la tarification, les discussions sont en cours et il est donc difficile de se prononcer aujourd'hui mais la volonté de respecter la tarification des transports scolaires mise en place par le Département sur le principe de la gratuité conservée est présente. Sur la tarification unique ou les différentes zones, ces questions ont encore besoin d'être mesurées et creusées. Si un accord tarifaire intervient entre la région et les transports publics, cela aura des effets positifs sur l'augmentation de la fréquentation répond Yann Mongaburu.

Débat :

Michel Picot s'interroge sur la signification d'autorité organisatrice ? qu'est-ce que cela implique ?

Laurent Viillard rappelle que la ligne de chemin de fer est en danger ; l'agenda assez court de mise en place de ce dispositif permettra-t-il de consolider les choses et de conserver la ligne ?

Pierre Suzzarini s'inquiète également de l'avenir de la voie ferrée ; il souhaite une continuité mais après Monestier de Clermont que va-t-il se passer ? Quelle est la volonté des uns et des autres sur ce problème ? Il partage l'intérêt de ce dispositif pour les navetteurs vers Grenoble mais, selon lui, il ne faut pas oublier la problématique du transport à l'intérieur du territoire, entre les villages du Trièves ?

Jean-François Helly souhaite qu'il soit aussi question du trajet de gens susceptibles de venir vers nos territoires au départ de Grenoble ? Il rebondit sur l'utilisation du numérique mais rappelle que 20% de la population du Trièves ne sait pas ce qu'est l'informatique ou le numérique. Il convient de garder cela en mémoire.

Réponses de Yann Mongaburu : tout d'abord, il précise que le terme « navette » s'entend dans les 2 sens ; vers Grenoble et de Grenoble, c'est une évidence.

Il convient à la fois de savoir se concentrer sur les déplacements du quotidien mais aussi sur les déplacements exceptionnels et touristiques qui peuvent être importants.

L'implication dépendra de la solution choisie ; l'autorité organisatrice, c'est d'abord celle qui planifie les déplacements dans le territoire. Un plan de mobilité est à réaliser avec un niveau d'exigence différent selon l'importance de la population. Dans un 1^{er} temps, la réalisation d'un diagnostic est nécessaire et ensuite viendra la phase de planification de l'organisation des transports, scolaires et autres. L'implication différera selon le choix fait : prise de compétence par le Trièves ou compétence transmise à la Région ou via un Syndicat mixte.

L'intérêt est que toutes les communes participent aux commissions de façon à ce que chacune puisse se prononcer selon le territoire avec une assemblée définissant les grands axes stratégiques. La Région transférera le budget vers les Communautés de Communes organisatrices.

Des solutions restent à trouver dans les communes rurales où il ne peut être question de tramway et où il convient donc d'avoir une réflexion sur les trains ou sur le transport à la demande sur réservation.

Le choix du STMC porte également sur l'accompagnement des personnes qui n'ont pas accès au numérique et sur un redéploiement de moyens humains.

En ce qui concerne le ferroviaire, il n'y a pas de garantie, et il n'est pas possible de prendre d'engagement à ce jour mais si toute la grande région grenobloise œuvre dans le même sens, il y a une chance d'avoir un écho. Des études d'exploitation sont menées de manière à avoir une parole commune face à l'Etat. Porter la défense de la ligne ensemble montrera une certaine cohérence et donnera plus de force.

Quand il est question de RER, c'est un niveau de service qui est recherché ; le maintien de la ligne Grenoble/ Marseille est important aux yeux du STMC avec des engagements financiers déjà pris pour maintenir la ligne. Le niveau de service est différent sur le trajet du navetteur entre Grenoble et le territoire car cela concerne les déplacements quotidiens. Il convient de mettre en complémentarité le service quotidien et la grande accessibilité de la ligne jusqu'à Marseille.

Laurent Viillard constate que les villages qui se développent sont ceux qui sont sur l'axe ; il craint que l'attractivité de Grenoble ne fasse qu'empirer et, par conséquent, fasse disparaître le service public de proximité. Il lui paraît essentiel de veiller à bâtir l'architecture du territoire et de garder les infrastructures de façon à ce que les gens puissent vivre et travailler ici et ne soient pas contraints de partir.

Pour Claude Didier, il convient d'avoir une réflexion en matière de télétravail et sur la possibilité d'avoir un système cohérent pour l'ensemble du Trièves en matière d'auto partage. Pourquoi ne pas réfléchir à mettre en place un service souple de petit bus pour les déplacements internes au Trièves pour les jeunes qui souffrent du manque d'autonomie dans les territoires ruraux ?

De son côté, Ameline Diénot s'interroge sur la capacité de la Communauté de communes du Trièves de porter ce chantier colossal. Il serait, en effet, très pertinent d'avoir cette compétence en matière de création d'emplois mais l'usager n'est plus au centre du dispositif : pour exemple, l'Education nationale a changé ses horaires mais les usagers sont tributaires des rotations des transports scolaires qui ne peuvent, eux, être changés, le résultat est que les enfants attendent ! Cet énorme chantier est très motivant mais il convient de considérer le problème dans sa globalité. L'essentiel étant de répondre aux besoins réels des usagers. Comment pouvoir faire un choix judicieux pour ne pas rater cette opportunité, surtout en fin du mandat ?

Pour Jérôme Fauconnier, au regard des moyens à disposition de la CCT, il est difficile d'organiser grand-chose avec le versement Mobilité. Il ne préjuge pas des discussions à venir ; gérer soi-même permet une totale maîtrise mais il conviendra d'évaluer finement les moyens avant de décider de récupérer cette compétence ou de devoir la confier à la Région. Cela nécessitera beaucoup d'intelligence collective pour parvenir à un fonctionnement efficace. Sur l'agglomération, il y a 40 ans d'investissement, il ne s'agit donc pas d'atteindre un niveau de même service dans le Trièves dès la 1^{ère} année.

Yann Mongaburu indique que le STMC a engagé un travail sur le télétravail avec les employeurs signataires d'une convention prévoyant un accompagnement s'ils souhaitent favoriser ce mode de travail. En ce qui concerne l'autopartage, son déploiement s'entend en dehors de Grenoble et le travail se poursuit à l'échelle de la région pour développer ce genre de mobilité.

La Mobilité est un outil qui vient pour aider les territoires à avoir une vie autonome, qui facilite l'interdépendance des territoires et constitue un trait d'union entre les territoires avec une vision multipolaire des emplois partout et pas uniquement une concentration des emplois au cœur de l'agglomération. La mobilité est le 1^{er} outil d'aménagement du territoire et participe à la répartition de l'habitat et l'activité.

Il s'agit, en effet d'un important chantier mais devenir acteur de la mobilité des habitants du territoire est enthousiasmant. Quand le projet de loi aura été adopté, le territoire Trièves aura une décision à prendre entre cet été et le 1^{er} septembre 2020. Les élus triévois seront souverains pour choisir soit de prendre cette compétence, soit de la laisser à la Région, soit de partager celle-ci avec un syndicat mixte. L'intérêt, si le Trièves devient acteur, est la concentration des moyens sur les usagers plutôt que sur l'ingénierie. Toutes les ressources seront concentrées sur le service à apporter aux habitants et il sera possible de mutualiser les moyens. Ce système a, bien évidemment, vocation à évoluer dans le temps.

Pour Bernard Coquet, il apparaît que la tierce solution de l'adhésion à un syndicat mixte concilie les 2 impératifs et marque le point d'équilibre entre l'ingénierie et le service aux habitants. Dans quelle mesure peut-on participer à l'élaboration de ce projet ? La commune de Mens a adhéré au réseau d'auto partage Citiz qui semble être un élément social important pour la commune. A qui faut-il s'adresser pour développer ce projet d'auto partage au cours de cette année ?

Le SMTC a pris des parts dans Citiz l'an dernier ; sur l'auto partage, la conviction du SMTC est à la fois d'accompagner ceux qui ont une voiture et ne l'utilisent pas et de, simultanément, agir pour que l'auto partage devienne un outil de solution sociale dans les territoires ruraux. Il convient d'avoir une complémentarité totale entre l'auto partage dans les territoires ruraux et les territoires urbains répond Mr Mongaburu.

Laurent Viillard s'interroge sur la gratuité des transports en commun et notamment les transports scolaires dans le futur ?

Une étude nationale de comparaison de tous les modèles de gratuité a été menée et la restitution des résultats d'une étude locale aura lieu en avril prochain et permettra de mesurer les impacts.

Claude Didier se pose des questions sur la gouvernance et voudrait avoir la certitude que les objectifs du Trièves soient bien pris en compte.

Traditionnellement au SMTC, toutes les communes participent aux commissions et, sans accord du territoire, il n'y a aucun projet. Le travail repose sur un comité stratégique entre les présidents de chacune des collectivités membres. Il convient de garder à l'esprit que ce sujet va au-delà des seuls élus et concerne la population ; il ne faut pas sous-estimer les habitants qui veulent avoir du rendu compte de la mobilité, sachant que le niveau d'exigence des usagers ne cesse d'augmenter.

Pour conclure, ce débat est la 1^{ère} étape qui permet à chacun d'avoir des éléments de réflexion explique le Président qui remercie de nouveau Mr Mongaburu pour cette présentation.

2- Contrat de réciprocité avec Grenoble-Alpes-Métropole : enjeux, calendrier et contenu

Présentation effectuée par Stéphane Loukianoff : Il s'agit d'une démarche volontaire des territoires. Aujourd'hui, seuls 4 territoires à l'échelon national ont signé ces contrats de réciprocité dont l'objectif est le développement des coopérations ville/campagne afin de permettre un dialogue équilibré et une meilleure organisation des relations entre les différents territoires.

L'objectif en terme de calendrier est de finaliser le contrat à l'automne. Aujourd'hui, ce contrat est en phase d'élaboration.

Grenoble Alpes Métropole, la Communauté de Communes du Trièves et le Département de l'Isère sont concernées par ce contrat qui est né fin 2017 en marge de « Quelle foire ! » de la réflexion entre les présidents de Grenoble Alpes Métropole et de la Communauté de communes du Trièves. L'élargissement au Département de l'Isère est intervenu en décembre 2018.

Des pistes de coopération sont déjà identifiées : gestion des déchets, tourisme, agriculture et alimentation, forêt et filière bois, développement économique, et mobilités.

Départ de Marie-Christine Viola

Pour Jérôme Fauconnier, ce contrat permet d'explicitier nos relations et mieux les exploiter ; grâce à un vocabulaire commun, cet outil de travail intéressant s'engage à trouver un moyen d'avoir un tronc commun et cohérent entre les 3 territoires.

Sabine Campredon s'étonne de ne trouver ni l'Education, ni la culture parmi les projets de coopération identifiés.

Sur l'Education, la Metro n'a pas la compétence « Vie scolaire » et sur la culture, c'est prévu mais le travail n'a pas encore débuté répond le Président. Pour l'instant, il s'agit d'un 1^{er} contenu car le plus important est la mise en œuvre du dispositif dans lequel il sera ensuite possible d'intégrer d'autres projets.

Claude Didier rappelle que dans le domaine de l'agriculture, beaucoup d'agriculteurs vendent déjà en vente directe ; il s'interroge sur la possibilité pour les agriculteurs triévois de fournir les cantines de l'agglomération ou les EHPAD en légumes ou céréales ou autre...

Le Président répond que ce sujet a été évoqué lors de la conférence territoriale qui a précédé ce conseil et que le pôle agro-alimentaire de l'Isère va permettre de donner un label à ces filières afin que les agriculteurs du territoire puissent participer.

Laurent Viallard regrette que la partie économique et la partie transport ne soient pas suffisamment étoffées ; il lui paraît important de noter l'attractivité du territoire, de mettre en place une démarche participative, et de travailler sur le fait de conserver les services publics dans les projets portés par la CCT.

Il est rejoint par Pierre Suzzarini pour qui il est évident que cette démarche doit être participative. Il est favorable à ce que les techniciens travaillent ensemble mais il serait bien de créer du débat sur le territoire pour savoir ce que les élus et les habitants veulent vraiment. Il est d'accord à 200% sur le principe de partenariat mais il souhaite augmenter la phase de fonctionnement participatif. Pour lui, c'est une dérive des techniciens dans les collectivités de travailler et ficeler les dossiers que les élus n'ont plus qu'à valider !

Pour Michel Picot, c'est le terme « réciprocité » qui le questionne ; qu'est-ce qui est réciproque ? Comment le rapport peut-il être équilibré entre la Métro et la « toute petite » Communauté de communes du Trièves ?

L'important est le dispositif, le contenu est évolutif. En ce qui concerne la réciprocité, d'un côté, il y a des besoins et de l'autre des possibilités. C'est ainsi que se bâtit la réciprocité, répond le Président.

Selon Laurent Viallard, ce n'est pas une notion d'équilibre, il s'agit seulement de complémentarité.

Jérôme Fauconnier rappelle que si la Métro n'a pas vraiment besoin du Trièves pour vivre, le Trièves peut y trouver un intérêt.

Claude Didier indique avoir participé à un colloque, dans le domaine du Tourisme, d'où était ressorti une méconnaissance des grenoblois de notre territoire. Selon lui, à la démarche participative doit s'ajouter une communication efficace associant les professionnels, les associations et les habitants qui ont beaucoup d'idées pour renforcer la réciprocité.

Il est important que les habitants se sentent consultés et que les citoyens s'expriment. Le débat est nécessaire pour que les gens se saisissent de ce sujet, souligne Laurent Viallard. En effet, pourquoi ne pas développer un tourisme de proximité afin que les grenoblois viennent en week-end plutôt que de rechercher toujours des touristes plus éloignés ?

Jérôme Fauconnier comprend la crainte des habitants d'être « avalés » par la Métropole ; mais il existe un mouvement majeur vers lequel sont précipitées les petites collectivités qui se trouvent dans l'obligation de mutualiser avec des collectivités beaucoup plus importantes. La question est d'y aller dans les meilleures conditions possibles.

Il rappelle que les conseils municipaux sont des relais des décisions prises en conseil communautaire ; et les délégués communautaires doivent expliquer les décisions prises en conseil communautaire.

Ameline Diénot invite chacun des délégués à garder en tête la cohérence dans les décisions prises ; par exemple, au collège, une démarche bio a été mise en place, ce qui est positif mais, où, finalement, on se rend compte du circuit de voyage du yaourt qui part du Trièves pour aller à Lyon et revenir au collège... ce qui est dommage et à réfléchir.

Pour Jérôme Fauconnier, ce contrat permettra d'être partie prenante et de travailler pour éviter ce genre de souci. Il convient de toute façon d'être extrêmement prudent sur les rapprochements de territoires à 2 échelles.

3- Carte scolaire du Trièves : présentation du projet de regroupement pédagogique pour le Sud Trièves et du projet d'ouverture d'une 2^{ème} classe à Châtel en Trièves

Présentation du groupe scolaire de Châtel en Trièves effectuée par Victor Vecchiato :

L'objectif principal de la commune de Châtel en Trièves, qui possède la compétence scolaire, est d'accueillir les maternelles, qui, actuellement, fréquentent un autre groupe scolaire, afin d'être cohérent et rester une commune dynamique. Un tableau montre l'évolution des effectifs pour les 4 années à venir ; ainsi à la rentrée 2020/2021, le nombre total des élèves (maternelle et primaire) serait de 37 pour arriver à 41 en 2021/2022 et redescendre à 33 élèves pour la rentrée 2022/2023 et enfin à 29 élèves à l'horizon 2023/2024.

Un cahier des charges finalisé a été présenté aux parents d'élèves le 9 février dernier. En raison de travaux à effectuer, le projet concerne la rentrée 2020.

Victor Vecchiato souligne également le problème rencontré par les familles qui ont aujourd'hui un enfant en primaire à Châtel en Trièves et un autre enfant en maternelle à Mens ; en effet, la semaine de 4.5 jours a été conservée à Châtel en Trièves alors que la commune de Mens a choisi un retour à la semaine de 4 jours.

Guy Percevault convient que le maire a toute autorité pour organiser son école mais cette organisation a des incidences sur la Communauté de communes du Trièves ; à Mens, 3 classes sont aujourd'hui occupées dans lesquelles 2 ATSEM travaillent. Le retour des enfants vers l'école de Châtel en Trièves implique une fermeture de classe et induit une augmentation du coût de fonctionnement de l'école, ce qui n'est pas sans conséquence pour la Communauté de communes du Trièves. Il lui paraît dommage que cette belle salle d'évolution ne soit pas complètement utilisée et qu'il ne reste que 2 classes occupées dans l'école.

Présentation du groupe scolaire Sud Isère effectuée par Sabine Campredon :

2 tendances se dessinent pour les écoles les plus fragiles : soit les écoles ferment et les enfants sont intégrés dans un des 2 groupes scolaires le plus proche ou Clèlles ou Mens ; soit les communes et les habitants s'organisent pour tenter de garder l'école dans la commune. Un groupe de travail s'est donc mis en place il y a 2 ans. Ce groupe est constitué de 6 communes liées entre elles : St Maurice en Trièves/Lalley ; Monestier du Percy/Le Percy et Prébois/Tréminis. Ce groupe de travail citoyen est composé d'environ 12/15 personnes qui se réunissent régulièrement et réfléchissent à l'élaboration de différents scénarios relatifs à l'école.

Sur l'ensemble du Trièves, 11 communes sur 27 ont gardé la compétence Ecoles et 17 communes ont délégué la compétence à la Communauté de communes du Trièves.

Jérôme Fauconnier précise que la compétence scolaire s'applique aux groupes scolaires et là, il s'agit de la carte scolaire.

Le RPI (Regroupement Pédagogique Intercommunal) a fait ses preuves sur le territoire et semble un bon outil. Il convient juste de l'adapter aux circonstances d'aujourd'hui, répond Michel Picot.

La proposition porte sur un périmètre RPI basé sur le RPI actuel auquel s'ajouteraient les communes de Tréminis, Le Percy et Prébois et qui fonctionnerait grâce aux 3 écoles existantes et ce, pour éviter de complexifier le ramassage scolaire. (Elargissement du RPI sur le secteur de Monestier du Percy pour la primaire, et de Tréminis pour la maternelle).

Le transport scolaire est au cœur du débat avec la difficulté de pouvoir l'assurer dans les meilleures conditions possibles. Aujourd'hui, le Département verse une prime annuelle pour chaque écolier si la distance entre le domicile et l'école est inférieure à 3 kms ; or, en terme d'effectifs, 40 enfants sont concernés par le transport scolaire sur les 3 écoles du RPI dont certains ne remplissent pas la condition requise (>3 kms). Michel Picot rappelle que la durée totale du circuit le matin est de 1h07 et de 1h10 le soir mais ce temps de transport concernera seulement le chauffeur et l'accompagnant ; les enfants, quant à eux, resteraient 27 mn au maximum dans le bus. A partir de ces éléments, une étude économique a été réalisée afin de vérifier si l'achat d'un bus pourrait être envisagé.

Afin de parvenir à équilibrer le budget annuel, il faudrait transporter 31 enfants et prendre en compte les salaires des employés : chauffeur, auxiliaire scolaire etc.... et, enfin, l'amortissement du bus doit se faire sur 5 ans.

Un seul bus permettrait de fluidifier le transport, d'assurer la gratuité pour tous, de proposer des activités périscolaires aux écoliers de St Maurice en Trièves le matin et le soir, et offrirait la possibilité de louer le bus pour diverses occasions.

Ce scénario repose sur la modification de la carte scolaire et nécessite un changement de l'existant. Ainsi, les enfants en maternelle de Tréminis iraient à St Maurice en Trièves au lieu de fréquenter l'école de Mens

et ceux en maternelle et primaire de Prébois iraient à St Maurice en Trièves et à Tréminis ce qui diminuerait le temps de trajet et la distance.

En conclusion, ce RPI élargi maintient un maillage plus dense d'écoles et diversifie l'offre scolaire publique sur le territoire ; l'autre avantage est que les classes multi-niveaux dans les petits villages peuvent être attractives pour certaines familles désirant plus de proximité avec l'équipe enseignante.

Les directeurs d'école étaient invités ainsi que les parents d'élèves afin d'être tenu au courant et voir l'avancée du processus. Aujourd'hui, 4 communes ont délibéré et il est important de continuer à maintenir cette discussion et cette réflexion sur le devenir des écoles du Trièves.

Jérôme Fauconnier rappelle que depuis déjà 2 ans la question de la carte scolaire est posée ; maintenant, il est important que chacun s'exprime sur les cas pratiques car ce sujet implique des conséquences financières et pèse sur les enjeux du territoire.

Jean-Pierre Agresti insiste sur les conséquences que peuvent avoir les choix faits sur l'emploi. Par exemple, le fait de conserver la semaine de 4.5 jours a permis à Châtel en Trièves de garder de la population. Il souligne l'importance d'une école dans la vie d'un village ; certes, c'est un sujet porteur pour une Communauté de communes mais c'est un sujet primordial pour un village. L'outil mis en place à Châtel en Trièves permet également de développer et conserver la question du logement.

Jean-Louis Poite comprend les maires qui veulent garder leurs écoles mais fait part de son expérience lorsqu'il a dû se plier à l'injonction de fermer l'école de St Baudille et Pipet pour envoyer les enfants à Mens. Il regrette de prendre aujourd'hui le risque de fermer Mens.

Bernard Coquet aimerait qu'à ces travaux soit ajoutés des éléments permettant d'avoir une projection dans le temps ; il souhaite avoir un éclairage sur l'évolution future et savoir comment les choses se passent dans les classes uniques sur le plan pédagogique ; quels sont les impacts sur la mobilité des habitants ? Il convient aussi de s'interroger sur l'évolution démographique car il ne suffit pas de décider pour une seule année mais de prendre en compte plusieurs cycles scolaires.

La commune de Prébois a été heurtée par le fait d'envisager que des enfants de 3 ans devraient rester 27 minutes dans un bus pour se rendre à l'école, indique Jean-François Helly ; d'où la préférence des parents pour rester à l'école de Mens car il est leur est possible et facile de grouper des courses à Mens. Vouloir faire faire le tour du Val d'Ebron aux enfants lui semble dommage. La commune de Prébois s'est donc opposée au projet.

Pour Guy Percevault, si l'école de Mens ne conservait que 2 classes, cela entraînerait la perte du temps de décharge de direction et soulèverait la question du nombre d'ATSEM à conserver, sachant qu'aujourd'hui, il y en a 2 pour 3 classes. Il convient de prendre en compte l'impact financier de cette mesure pour la Communauté de communes du Trièves ; en effet, le coût de fonctionnement restant identique qu'il y ait 5 ou 3 classes.

Michel Picot précise que le fonctionnement du transport scolaire dépendra de la commune mais pourra être délégué à la Communauté de communes du Trièves via le projet mobilité.

Que se passera-t-il en cas d'absence du chauffeur, quelle solution apporter ? demande Jérôme Fauconnier qui insiste sur le coût opérationnel à prendre en compte. Il rappelle que les 6 communes doivent être d'accord pour acter ce projet.

Sabine Campredon précise que ce projet ne sera pas mis en place dès la rentrée prochaine. Elle trouve intéressant l'échange entre les habitants et la réflexion globale menée sur plusieurs communes. Elle a envie d'avoir une diversité des écoles.

Pour Michel Picot, ce projet a été élaboré dans une perspective de protection du maillage territorial. A-t-on intérêt à maintenir des écoles à classe unique ?

Claude Didier trouve que le fait de donner la priorité au maintien des petites structures est essentiel pour le vécu des élèves et pour maintenir de la vie dans un village. Les résultats scolaires ne sont pas plus mauvais dans les classes uniques où les élèves sont plus autonomes et s'adaptent mieux ensuite au collègue. Mais le souci de rentabiliser les grandes structures est aussi juste ; dans les bourgs centres, de nombreuses personnes sont en attente de logement ; il convient d'explorer cette voie pour remplir les écoles existantes.

Selon Laurent Viillard, le problème est que la compétence est optionnelle ; il faut arriver de façon volontaire à donner toute la compétence à la Communauté de communes du Trièves. Il faut absolument aller chercher une compétence homogène.

Guy Percevault indique que sa commune a voté contre ce projet compte tenu de la réponse apportée par l'inspectrice d'académie qui indique qu'aucune fermeture d'école est prévue.

Michel Picot a bâti ce projet de changement. Il souhaite une réflexion globale sur l'école dans l'ensemble des 27 communes en rappelant que beaucoup d'enfants fréquentent des écoles alternatives de type Montessori ou autres.

Jérôme Fauconnier indique avoir interrogé l'inspectrice d'académie sur une possible ouverture d'école publique Montessori ; la porte est entrouverte et peut consister en une solution. Sur le maintien des petites écoles sur notre territoire, en tant que Président, il sera attentif au coût. Il est tout à fait d'accord avec Jean-

Pierre Agresti sur le fait qu'il est plus facile d'avoir des logements et d'accueillir des jeunes familles quand un village a une école.

Il remercie chacun pour ce travail conséquent, ouvert et participatif qui a permis un débat de qualité.

4- Approbation du protocole d'accord du contrat de réciprocité

Après la présentation préalable, il est proposé d'approuver le protocole d'accord du contrat de réciprocité.

Vote : Approbation du protocole d'accord du contrat de réciprocité

☞ **Contre : 1 Pour :**

35

5- Sollicitation de subventions dans le cadre des projets 2019 Enfance Jeunesse, Famille et petite Enfance

Dans le cadre des projets 2019 portés par les services Enfance-Jeunesse, Famille et Petite Enfance, il est proposé au conseil communautaire d'autoriser le Président à solliciter des subventions au taux maximum auprès de la CAF de l'Isère et du REAAP (Réseau d'Ecoute D'Appui et d'Accompagnement des Parents).

Descriptif des projets :

→ Rénovation du grillage du multi-accueil de Monestier de Clermont

A la demande de la PMI, le grillage du multi-accueil « SOS Récré » à Monestier de Clermont doit être rénové afin de présenter toutes les garanties de sécurité. Le montant des travaux s'élève à 5250 € HT et peut être financé à hauteur de 2625 € par la CAF de l'Isère.

→ Groupe de paroles « Ados »

Ce projet consiste à accompagner les parents dans l'approbation d'outils d'écoute et de dialogue avec leurs adolescents en particuliers concernant l'usage des écrans. Ce projet s'élève à 800 € et peut être financé intégralement par le REAAP.

A noter : l'ensemble de ces projets sont prévus dans le budget 2019 présenté lors du Débat d'Orientation Budgétaire

Vote : Rénovation du grillage du multi-accueil « SOS Récré » de Monestier de Clermont

☞ **Adopté à l'unanimité**

Vote : Groupe de paroles « Ados »

☞ **Adopté à l'unanimité**

- Questions diverses

📄 Informations diverses :

En raison de l'horaire, le Président propose le report des questions diverses au conseil communautaire du 11 mars prochain.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 21h45