

## Procès-verbal du Conseil Municipal Séance du 03 février 2022

Date de la convocation du Conseil Municipal : 27 JANVIER 2022

Nombre de Conseillers Municipaux en exercice au jour de la séance : 29

Président : Monsieur Gérald EYMARD, Maire - Secrétaires de Séance : Monsieur Patrick CHANAY, Conseiller Municipal  
Madame Mathilde LAPRESLE, Conseillère Municipale

L'an deux mille vingt-deux, le 3 FEVRIER, à 19h00, le Conseil Municipal de la Commune de Charbonnières-les-Bains, dûment convoqué par Monsieur le Maire, s'est réuni au lieu ordinaire de ses séances sous la présidence de Monsieur Gérald EYMARD, Maire.

### Présence du Conseil Municipal

N°	NOM ET PRENOMS	PRESENT (E)	ABSENT (E)	REPRESENTE (E) PAR :
1	EYMARD Gérald	X		
2	ROSSI Michel	X		
3	MORAZZINI Lina	X		
4	BAUDEU Thierry	X		
5	AUJAS Nelly	X		
6	ARCOS Sebastian	X		
7	JORDAN Françoise		X	ROSSI Michel
8	LAURENT Claude	X		
9	BERGER Jean	X		
10	CHANAY Patrick	X		
11	CHERON Stéphane	X		
12	BOY Patrick	X		
13	MOULIN Joëlle	X		
14	HORRIOT Eric	X		
15	GRENIER Armelle		X	SOLDERMANN Denise
16	L'HOPITAL Philippe	X		
17	HARTEMANN Yves	X		
18	GOYON Catherine		X	AUJAS Nelly
19	MARBACH Benoit	X		
20	FONTANGES Séverine	X		
21	CARDINAL Sandrine	X		
22	EXBRAYAT Isabelle		X	PINTE Karine
23	FONTANEL Maxence		X	ARCOS Sebastian
24	BOISSON Nausicaa	X		
25	PINTE Karine	X		
26	PANGAUD Raphaël	X		
27	LAPRESLE Mathilde	X		
28	MARIAUX Béatrice	X		
29	SOLDERMANN Denise	X		

---

## Désignation des secrétaires de séance

---

Sur proposition de Monsieur le Maire, il est procédé à la désignation de deux secrétaires de séance :  
Madame Mathilde LAPRESLE, Conseillère Municipale et Monsieur Patrick Chanay, Conseiller Municipal

---

## Approbation des procès-verbaux des séances précédentes du Conseil Municipal

---

Les procès-verbaux des séances des 16 décembre 2021 et 5 janvier 2022 sont approuvés à l'unanimité

---

## Décisions prises par le Maire par délégation du Conseil Municipal

---

- Attribution ou renouvellement de concessions au cimetière communal – Liste actualisée au 26/01/2022

CARRE	N°	OBJET	DATE
11	11.1/2	Attribution concession au columbarium	24 décembre 2021
2	22	Attribution concession pleine terre	31 décembre 2021

- Attribution des marchés publics - Liste actualisée au 26/01/2022

Contrat	Date d'attribution	Entreprises retenues	Montant
Aménagement du square Girard	16/12/21	Jacquard Espaces verts	122 549,02 € HT 147 058,82 € TTC

- Consultations en cours – Liste actualisée au 26/01/2022

Contrat	Date limite de remise des offres	Assistant à maître d'ouvrage
DSP de la petite enfance (présentée au CM du 03/02 pour attribution)	20/09/21	Citexia
Aires de jeux de la Bressonnière et du square Girard	04/02/22	-

---

## Informations

---

G. EYMARD : Avant de démarrer ce conseil, je voudrais avoir une pensée pour Guy Delzanni qui a été un soutien loyal, fidèle auprès de notre équipe. Il nous a quittés à l'âge de 87 ans après une longue maladie. Mes condoléances vont à sa famille.

Bien évident ce soir, on va parler BUDGET et comme c'est le premier budget sans Pascal Formisyn, je voulais avoir une petite pensée pour lui.

**RAPPORT D'ACTIVITE 2020 DU SIGERLY**

Annexe 1

Rapporteur : N. Boisson

En application de l'article L 5211-39 du Code Général des Collectivités Territoriales, il est communiqué le rapport annuel d'activité 2020 du Syndicat de Gestion des Energies de la Région Lyonnaise (SIGERLY)

G. EYMARD : Merci Nausicaa. A titre d'information, je peux vous donner les coûts moyens en énergie : en 2021 c'est 95 000 € pour l'électricité, et 63 000 € pour les combustibles. Lorsqu'on votera le BP 2022, vous verrez qu'on est passé à 143 000 € pour l'électricité et 75 000 € pour les combustibles ; avec une hausse adressée par le SIGERLY de 13 % sur l'électricité et 8 % sur le gaz.

En l'absence de questions et commentaires,

le conseil municipal **PREND ACTE** de la communication du rapport annuel d'activité 2020 du Syndicat de Gestion des Energies de la Région Lyonnaise (SIGERLY).

**RAPPORT ANNUEL 2020 SUR LA QUALITE DU SERVICE PUBLIC DE PREVENTION  
ET DE GESTION DES DECHETS MENAGERS ET ASSIMILES**

Annexe 2

Rapporteur : G. EYMARD

Vu le rapport 2020 de la Métropole du Grand Lyon sur le prix et la qualité du service public de prévention et de gestion des déchets ménagers et assimilés.

Conformément au décret n°205-1827 du 30 décembre 2015, la Métropole de Lyon a réalisé un rapport annuel sur le prix et la qualité du service public de prévention et de gestion des déchets ménagers et assimilés, destiné notamment à l'information des usagers.

En application de l'article D2224-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT), ce rapport doit faire l'objet d'une communication en conseil municipal.

Le rapport annuel 2020 sur le prix et la qualité du service public de prévention et de gestion des déchets ménagers et assimilés comporte, notamment, les indicateurs techniques et financiers, quantitatifs et qualitatifs, prévus dans le décret précité.

G. EYMARD : est-ce qu'il y a des questions ?

S. FONTANGES : je voulais juste ajouter une info : suite au conseil métropolitain de la semaine dernière, il a été voté l'implantation d'une plate-forme dédiée à la gestion des déchets végétaux et au compostage. Ce qui vient en complément de ce que tu as dit tout à l'heure. Les déchets végétaux des communes seront traités sur cette plate-forme.

G. EYMARD : c'est pour le futur et c'est toujours intéressant de savoir comment s'oriente le traitement de nos déchets.

En l'absence de questions et commentaires,

le Conseil Municipal PREND ACTE du rapport annuel pour l'année 2020 sur le prix et la qualité du service public de prévention et de gestion des déchets ménagers et assimilés.

Délibération n° 20220203-03

## RAPPORT ANNUEL 2020 SUR LE PRIX ET LA QUALITE DES SERVICES PUBLICS DE L'EAU POTABLE ET DE L'ASSAINISSEMENT

Annexe 3

Rapporteur : G. EYMARD

Vu le rapport 2020 de la Métropole du Grand Lyon sur le prix et la qualité des services publics de l'eau potable et de l'assainissement.

Vu la loi n°95-101 du 2 février 1995 et son décret d'application n°95-635 du 6 mai 1995 relatif au renforcement de la protection de l'environnement ;

Vu l'article L 2224-5 du Code général des collectivités territoriales qui dispose que :

*Le Maire présente au Conseil Municipal ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale présente à son assemblée délibérante un rapport annuel sur le prix et la qualité du service public d'eau potable. [...]*

Le rapport annuel 2020 sur le prix et la qualité des services publics de l'eau potable et de l'assainissement tel que présenté en annexe comporte notamment les indicateurs techniques et financiers prévus à l'article D 2224-1 et aux annexes V et VI du CGCT.

En l'absence de questions et commentaires,

le Conseil Municipal PREND ACTE du rapport annuel pour l'année 2020 sur le prix et la qualité des services publics de l'eau potable et de l'assainissement.

Délibération n° 20220203-04

## BUDGET PRINCIPAL DE LA COMMUNE DE CHARBONNIERES LES BAINS DEBAT D'ORIENTATION BUDGETAIRE EXERCICE 2022

Annexe 4

Rapporteur : G. EYMARD

Les alinéas 2 et 3 de l'article L.2312-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, modifié par l'article 107 de la loi n° 2015-991 du 07 août 2015 disposent que :

*« [...] Dans les communes de 3 500 habitants et plus, le maire présente au Conseil Municipal, dans un délai de deux mois précédant l'examen du budget, un rapport sur les orientations budgétaires, les engagements pluriannuels envisagés ainsi que sur la structure et la gestion de la dette. Ce rapport donne lieu à un débat au Conseil Municipal, dans les conditions fixées par le règlement intérieur prévu à l'article L. 2121-8. Il est pris acte de ce débat par une délibération spécifique.[...] »*

L'article D2312-1 créé par Décret n° 2016-841 du 24 juin 2016 (art. 1) définit le contenu du rapport du D.O.B., à savoir les informations suivantes :

« 1° Les orientations budgétaires envisagées par la commune portant sur les évolutions prévisionnelles des dépenses et des recettes, en fonctionnement comme en investissement. Sont notamment précisées les hypothèses d'évolution retenues pour construire le projet de budget, notamment en matière de concours financiers, de fiscalité, de tarification, de

subventions ainsi que les principales évolutions relatives aux relations financières entre la commune et l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont elle est membre ».

« 2° La présentation des engagements pluriannuels, notamment les orientations envisagées en matière de programmation d'investissement comportant une prévision des dépenses et des recettes. Le rapport présente, le cas échéant, les orientations en matière d'autorisation de programme ».

« 3° Des informations relatives à la structure et la gestion de l'encours de dette contractée et les perspectives pour le projet de budget. Elles présentent notamment le profil de l'encours de dette que vise la collectivité pour la fin de l'exercice auquel se rapporte le projet de budget ».

« Les orientations visées aux 1°, 2° et 3° devront permettre d'évaluer l'évolution prévisionnelle du niveau d'épargne brute, d'épargne nette et de l'endettement à la fin de l'exercice auquel se rapporte le projet de budget ».

Monsieur le Maire précise qu'il doit être pris acte du D.O.B. par une délibération spécifique de l'assemblée délibérante devant faire l'objet d'un vote du Conseil Municipal. Ainsi par son vote, ce dernier prend non seulement acte de la tenue du débat, mais également de l'existence du rapport sur la base duquel se tient le D.O.B.

Monsieur le Maire rappelle que ce rapport a été adressé aux conseillers municipaux en même temps que la convocation à la présente séance du Conseil Municipal.

Le Rapport d'Orientation Budgétaire a été présenté en Commission des Finances du 25 janvier 2022 ;

G. EYMARD : y a-t-il des questions ?

Y. HARTEMANN : est-ce qu'on a une idée de la fiscalité des communes voisines profitant du fait que les taxes d'habitation sont supprimées et donc qui entraîne pour les habitants une diminution de cette fiscalité ?

G. EYMARD : c'est vrai que si on fait le bilan, en se mettant au niveau d'un foyer fiscal il va gagner de l'argent par rapport à une taxe d'habitation qui disparaît pour lui et c'est vrai qu'on pourrait augmenter la fiscalité d'autant mais je ne pense pas que ce soit ce que nous demande le citoyen.

Les communes ont plutôt tendance à résister à la tentation d'augmenter.

Nous faisons le maximum pour éviter ce scénario qui ne serait pas un scénario de l'échec mais du fait que nos recettes ne se redressent pas.

Il vaut mieux avoir des recettes fiscales en provenance d'une entreprise.

Nous, maintenant, on subit la variabilité du produit des jeux. J'espère que les machines nous permettront, peut-être pas de retrouver les 2 millions 6 mais passer de 2 millions en 2019 à 2 millions 4, 2 millions 5. Si on retombe à 2 millions 6 on ne se posera pas la question de la fiscalité. D'ailleurs ça va être intéressant de voir dans les années qui viennent, ce qu'annoncent après les présidentielles, les communes : est-ce qu'elles vont bouger leurs taux ?... il y en a qui l'ont déjà fait, mais elles sont minoritaires.

B. MARBACH : en commission FINANCES, tu nous as parlé de la piscine, est-ce que tu peux redire un mot à ce sujet ?

G. EYMARD : la piscine n'est pas à l'ordre du jour du DOB, excuse-moi. Il va y avoir une réunion du conseil syndical prochainement. Ce qu'on peut déjà annoncer, c'est qu'elle ne réouvrira pas cet été. A cause du COVID, on ne sait pas ce qui va nous être imposé et les communes n'ont pas envie de cumuler un poste de déficit dans des communes où il y en a pas mal et on essaie de lui trouver un avenir, mais la métropole ne veut rien financer, ce qui est étonnant. On a essayé de faire jouer que dans l'ouest lyonnais il y avait peu de piscines publiques et que la nôtre était quand même bien, or ils veulent faire une piscine classique, couverte et des générations d'élus ont planché là-dessus. On sait que ça coûte entre 8 et 10 millions d'€ et que le déficit de 250 000 € en moyenne va passer à 750 000 €. Il y a donc beaucoup d'hésitations, bien qu'aucune décision soit prise. Ceci dit 2022 sera l'année de la décision. Il faut savoir qu'aucune des 3 communes ne veut investir.

En l'absence de questions et de commentaires, et

après en avoir délibéré, le Conseil Municipal PREND acte qu'un débat a eu lieu et ADOPTE le DEBAT D'ORIENTATION BUDGETAIRE pour l'exercice 2022 sur la base du Rapport d'Orientation Budgétaire ci-annexé.

Délibération n° 20220203-05

DELEGATION DE SERVICE PUBLIC – SERVICE DE LA PETITE ENFANCE  
APPROBATION DU CHOIX DU DELEGATAIRE  
APPOBATION DU CONTRAT  
AUTORISATION DONNEE AU MAIRE DE SIGNER LE CONTRAT

Annexe 5 – 5bis – 5ter – 5quater – 5quinquies  
Rapporteur : K. PINTE

Vu les articles L1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales (CGCT) ;

Vu les rapports de la commission de délégation de service public présentant notamment l'analyse de la candidature et de l'offre du candidat unique à l'attribution de la délégation ;

Vu le rapport du Maire présentant les motifs du choix du délégataire et l'économie générale du contrat ;

Vu le projet de contrat et ses annexes ;

Par une convention de délégation de service public, la Commune de Charbonnières-les-Bains a confié, à compter du 1<sup>er</sup> mars 2017, la gestion du service public de la petite enfance à l'entreprise de crèches LES PETITS CHAPERONS ROUGES. Ce contrat de délégation de service public prendra fin le 28 février 2022.

Le Conseil municipal s'est prononcé, par délibération du 1<sup>er</sup> juillet 2021, sur le principe d'une délégation de service public pour la gestion du service de la petite enfance, et a autorisé Monsieur le Maire à lancer la procédure de passation de ce nouveau contrat.

La procédure de passation a été conduite conformément aux dispositions des articles L1411-1 et suivants du CGCT. Une seule offre a été remise, par la société LES PETITS CHAPERONS ROUGES COLLECTIVITES PUBLIQUES (LPCR-CP). Les offres ont été analysées par la commission de DSP, qui a autorisé Monsieur le Maire à engager des négociations avec le candidat.

A l'issue des négociations, et après nouvelle analyse présentée dans le rapport du Maire, la société LPCR COLLECTIVITES PUBLIQUES a été retenue comme prochaine délégataire du service public de la petite enfance.

Conformément à l'article L1411-5 du CGCT, le maire saisit l'assemblée délibérante du choix de l'entreprise auquel il a procédé. Il lui transmet « *le rapport de la commission présentant notamment la liste des entreprises admises à présenter une offre et l'analyse des propositions de celles-ci, ainsi que les motifs du choix de la candidate et l'économie générale du contrat* ».

En l'absence de questions et de commentaires, et

après en avoir délibéré, le Conseil municipal, à l'unanimité,

APPROUVE le choix de la société LPCR COLLECTIVITES PUBLIQUES en tant que délégataire du service public de la petite enfance ;

APPROUVE le contrat de délégation du service public de la petite enfance ;

AUTORISE Monsieur le Maire à signer le contrat et tous les documents y afférents.

**PROJET D'AMPLIFICATION DE LA ZONE A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE (ZFE-m) DE LA METROPOLE DE LYON  
AUX VEHICULES PARTICULIERS ET DEUX ROUES MOTORISES  
DE CRIT'AIR 5 ET NON CLASSES**

Annexe 6 – 6bis – 6ter – 6quater

Rapporteur : S. CARDINAL

La pollution de l'air impacte notre environnement, perturbe la faune, altère les végétaux et la biodiversité, contamine les sols et l'eau, dégrade les bâtis, contribue au dérèglement climatique et altère fortement notre santé. Certains polluants sont dangereux pour la santé, parfois même à faible dose, comme les particules fines (PM10 et PM2.5), le dioxyde d'azote (NO2) et plus largement les oxydes d'azote (NOx) ou encore l'ozone troposphérique (O3).

Résultant du déplacement des masses d'air et de réactions chimiques complexes au sein de l'atmosphère, ces polluants sont le produit direct ou indirect de quatre activités humaines principales

les :

- les transports,
- l'industrie,
- le chauffage des bâtiments
- et l'agriculture.

Il est désormais démontré que l'exposition des populations à la pollution atmosphérique, particulièrement aux particules fines et au dioxyde d'azote contribue au développement de maladies chroniques (telles que des maladies cardiovasculaires, respiratoires ou encore neurologiques), favorise des troubles du développement de l'enfant et enfin, aggrave les symptômes des personnes souffrant de pathologies.

Les zones urbaines sont les plus touchées.

Cependant, compte tenu de la gravité des impacts sanitaires, l'Union européenne s'inquiète depuis des années du dépassement structurel des normes de qualité de l'air, à Lyon comme dans de nombreuses agglomérations. En mai 2011, la Commission européenne a assigné plusieurs États-membres, dont la France, devant la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) pour non-respect des seuils de pollution en particules fines PM10, ceci, après de nombreux avertissements formalisés par des mises en demeure et des avis motivés.

Le 17 mai 2018, la Commission a renvoyé la France devant la CJUE pour non-respect répété des valeurs limites en concentration de dioxyde d'azote (NO2) et insuffisance des plans d'action pour lutter contre ce polluant. Le 24 octobre 2019, la CJUE a condamné la France pour manquement aux obligations issues de la directive n°2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

Parallèlement, en France, plusieurs associations de protection de l'environnement ont assigné l'État pour non-respect de la directive européenne de 2008. Saisi, le Conseil d'État a rendu un arrêt le 10 juillet 2020 enjoignant l'État, sous astreinte, de prendre les mesures à même de respecter les seuils et valeurs limites issus de la directive européenne précitée dans les meilleurs délais.

Dans ce contexte de prise de conscience de l'ampleur des impacts de la pollution de l'air sur l'environnement et la santé publique et du durcissement des injonctions à agir, l'État a récemment pris de nouvelles mesures à travers la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM).

La LOM pointe notamment le trafic routier comme une source particulièrement préoccupante de polluants atmosphériques, du fait de la nature des émissions (dioxyde d'azote, particules fines) et de leur intensité dans les zones densément urbanisées situées à proximité des voies à grande circulation. En réponse à cette problématique, le législateur invite les territoires soumis à la pollution automobile à mettre en place des zones à faibles émissions (ZFE) et les rend même obligatoires lorsque les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière (décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020).

La Métropole est concernée par cette obligation.

Le projet de loi "Climat et résilience", présenté le 10 février 2021 en Conseil des ministres, prévoit d'élargir l'obligation à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants.

#### Les zones à faibles émissions (ZFE), un outil européen et national à destination des territoires les plus pollués.

L'objectif principal d'une ZFE est de réduire la pollution de l'air par des mesures coercitives vis-à-vis des transports motorisés, avec pour objectif une accélération du renouvellement du parc roulant voire la réduction du nombre de kilomètres parcourus en milieu urbain.

Son principe repose sur l'interdiction progressive d'accès à une ville ou partie de ville pour les véhicules professionnels ou/et particuliers qui ne répondent pas à certaines normes d'émissions de polluants atmosphériques ou d'équipements (normes euro, filtre à particules, etc.).

Pour être efficace, la ZFE comprend un dispositif de surveillance pour faire respecter les restrictions de circulation et des mesures pour soutenir la mutation du parc vers des véhicules plus vertueux pour l'environnement.

Les choix des véhicules visés et du périmètre sont essentiels : le bénéfice d'une ZFE sur la qualité de l'air est d'autant plus important que les niveaux de restriction sont ambitieux. Toute chose étant égale par ailleurs, une vaste zone a un plus fort bénéfice sur la qualité de l'air qu'une petite zone.

Le dispositif opérationnel est à décliner localement et à ajuster régulièrement dans le dialogue : une ZFE peut proposer un cadre différencié selon les types de véhicules (poids lourds, véhicules utilitaires légers, véhicules particuliers, deux roues motorisées, etc.) et les usages (particuliers, taxis et VTC, artisans, livraisons, etc.).

Elle se matérialise par une réglementation de la circulation et/ou du stationnement. Son efficacité implique des mesures de flexibilité (dérogations permanentes, temporaires) et d'accompagnement des publics fragiles ou défavorisés (déploiements d'offres alternatives, aides financières) qui peuvent évoluer dans le temps.

La communication et le dialogue tout au long du processus de mise en œuvre sont aussi importants que le déploiement d'un système de contrôle et de sanctions efficaces.

La ZFE peut à la fois permettre de dépolluer et de réduire le parc automobile : déployée en cohérence avec un plan de mobilité ambitieux et assortie d'un service de conseil en mobilité, la ZFE peut soutenir efficacement la démotorisation et le report modal vers les transports en commun et les mobilités actives.

La ZFE doit s'inscrire dans un plan aux ambitions plus larges : ce dispositif ne peut constituer à lui seul une solution aux problèmes de dépassement des valeurs limites réglementaires pour la qualité de l'air. Il doit nécessairement s'inscrire dans un plan d'actions plus larges cumulant les efforts des différents secteurs d'activité pour réduire leurs émissions de polluants atmosphériques.

#### Le cas de la Métropole de Lyon : point sur la situation sanitaire et la ZFE actuelle

Depuis le début des années 2000, la qualité de l'air dans l'agglomération lyonnaise s'est globalement améliorée sous les effets conjugués du renouvellement du parc automobile, de la diminution des émissions liées à l'activité industrielle et au chauffage et des investissements importants consentis par la Métropole et le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) en faveur du report modal vers les transports en commun et des modes actifs.

En 2020, la Métropole a instauré une ZFE qui interdit de manière permanente (7j/7 24h/24) la circulation et le stationnement des poids lourds et des véhicules utilitaires légers conçus et construits pour le transport de marchandises et classés Crit'Air 5 et 4 (au 1er janvier 2020) et Crit'Air 3 (depuis le 1er janvier 2021).

Le périmètre de la ZFE actuelle protège la majorité des populations surexposées au NO<sub>2</sub> et comprend la quasi-totalité des arrondissements de Lyon, les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l'intérieur du boulevard périphérique Laurent Bonnevay (infrastructure exclue de la ZFE) et l'ensemble du territoire de la Commune de Caluire et Cuire.

Malgré les efforts consentis, la Métropole continue d'enregistrer des dépassements réguliers des valeurs limites européennes en dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), à proximité des grands axes routiers. Selon des études menées par ATMO Auvergne Rhône-Alpes, sur l'ensemble des émissions annuelles de NO<sub>2</sub> émises sur le territoire de la Métropole, plus de 60 % sont liées aux émissions du trafic routier. Ces émissions des transports routiers proviennent à 96 % des véhicules diesel. Elles contribuent à la formation d'ozone troposphérique (O<sub>3</sub>), polluant dont l'évolution reste orientée à la hausse en particulier durant les périodes estivales. Aussi, pour protéger les populations et repasser sous le seuil des valeurs limites européennes, la Métropole doit mettre en œuvre des mesures plus ambitieuses à l'encontre des véhicules les plus polluants et notamment les véhicules diesel.

#### Vers une ZFE renforcée (ZFE+) pour la période 2022-2026 :

##### 1<sup>er</sup> étape dite "VP 5+" : interdiction des véhicules particuliers Crit'Air 5 et non classés en 2022

Forte de ces constats, la Métropole souhaite renforcer le dispositif de la ZFE en place depuis le 1er janvier 2020.

Elle se donne les objectifs suivants :

- favoriser une réduction du nombre de véhicules, en valorisant les alternatives à la voiture individuelle lorsqu'elles existent ou en les confortant lorsque c'est nécessaire, en réponse à l'enjeu plus général de transition énergétique dans nos mobilités et de redistribution d'une partie de l'espace public jusqu'ici dévolu à l'automobile,
- déployer un dispositif d'accompagnement adapté à l'attention de tous les publics impactés, entreprises, salariés, particuliers et notamment des personnes et familles à faibles ressources,
- dépolluer toutes les catégories de véhicules, professionnels comme particuliers, afin d'améliorer la qualité de l'air jusqu'à un niveau respectant nettement et durablement les normes européennes.

Dans cette démarche, la Métropole doit nécessairement s'appuyer sur l'échelle nationale de classification des véhicules selon leur niveau de pollution, dite échelle Crit'Air. Cette échelle est essentiellement basée sur l'ancienneté et la motorisation des véhicules (diesel, essence, motorisations alternatives). Elle ne prend pas en compte la taille et le poids des véhicules qui ont pourtant une influence directe sur le réchauffement climatique et l'encombrement de l'espace public. Tout en s'appuyant sur l'échelle Crit'Air actuelle, la Métropole de œuvrera auprès des instances compétentes en faveur d'une échelle plus juste, tenant mieux compte des émissions de CO<sub>2</sub> et du poids des véhicules.

En réponse à ces objectifs, la Métropole souhaite commencer par élargir le dispositif actuel aux véhicules particuliers les plus polluants et les plus anciens.

Le Conseil métropolitain a approuvé, dans sa délibération n° 2021-0470, les objectifs et les modalités de la concertation réglementaire du projet « d'amplification de la Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) de la Métropole de Lyon aux véhicules particuliers et deux roues motorisés de Crit'Air 5 et Non classés ».

Il est ainsi proposé d'interdire d'accès, dès 2022, au périmètre actuel de la ZFE pour tous les véhicules classés Crit'Air 5 et non classés, soit les véhicules diesel immatriculés avant le 31 décembre 2000.

Ce dispositif s'appuie sur :

- un guichet unique pour informer et conseiller l'ensemble des usagers concernés, notamment les personnes et familles à faibles ressources,
- une amplification de la tarification solidaire du service TCL allant jusqu'à la gratuité pour les usagers les plus précaires et un tarif occasionnel avantageux pour les familles avec enfants,

- l'incitation à l'usage du vélo par des mesures d'aide à l'acquisition (vélos classiques, vélos à assistance électrique, triporteurs électriques), notamment à destination des jeunes et des personnes à faibles ressources et par le renforcement des formations de type "remise en selle" à destination des publics éloignés de la pratique, en lien avec les associations de cyclistes,
- un dispositif de dérogations pour certains cas d'usage, en l'absence d'offres alternatives disponibles pour les trajets du quotidien, notamment pour les publics dépendant de leur véhicule personnel pour se rendre sur leur lieu de travail dans une zone non desservie par les transports en commun et/ou travaillant en horaires décalés,
- un dispositif de contrôle du respect des mesures de circulation et de stationnement, lequel ne relève pas, à l'heure actuelle, des compétences de la Métropole : il dépend de l'État pour l'homologation et le déploiement des équipements de contrôle-sanction automatisé et des communes pour le contrôle des véhicules en stationnement (interception par les polices municipales ou vidéo verbalisation),
- un volet "Métropole exemplaire" intégrant le plan de mobilité de l'institution et une trajectoire ambitieuse de renouvellement ou de transformation de son parc roulant.

a) - Préparatifs et concertation préalable

En vue de cet élargissement, la Métropole a dialogué avec les Maires (Conférences territoriales des Maires de janvier à mars 2021), les conseillers métropolitains (groupe de travail des 16 décembre 2020 et 22 février 2021) et des élus des territoires voisins (SEPAL du 8 janvier 2021) autour des objectifs et principes d'une amplification de la ZFE.

b) - Consultation réglementaire des personnes publiques associées

Dans le cadre de la consultation réglementaire, la Métropole consulte les personnes publiques associées concernées par le projet de ZFE étape 1 à l'automne 2021, en application des dispositions de l'article L 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT), à savoir : les 59 communes situées sur le territoire de la Métropole, la Région Auvergne Rhône-Alpes, le SYTRAL, la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne, la Chambre des métiers et de l'artisanat du Rhône (CMAR), la Chambre d'agriculture du Rhône-Métropole, la Direction départementale des territoires (DDT) du Rhône, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne Rhône-Alpes et le Conseil départemental du Rhône.

Conformément aux articles L 2213-4-1 et R 2213-1-0-1 du CGCT, le dossier de consultation du projet de ZFE étape 1 dite "VP5+" comprend :

- un résumé non-technique ;
- une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la Métropole de Lyon, avec une analyse des émissions de polluants dues au transport routier ;
- une évaluation de la proportion de véhicules concernés par les restrictions de circulation ;
- un projet d'arrêté ;
- une étude d'ATMO Auvergne-Rhône-Alpes sur les bénéfices sanitaires de la ZFE ;

c) Mise à disposition du public du dossier de consultation

La Métropole a également procédé à la mise à disposition du public du dossier de consultation réglementaire .

Conformément aux dispositions des articles L 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales et L 123-19-1 du code de l'environnement, pendant une durée ne pouvant être inférieure à 21 jours.

Cette consultation réglementaire du public était fixée initialement du 3 novembre au 26 novembre 2021. Face au constat du faible nombre d'avis émis, elle a été prorogée jusqu'au 5 février 2022.

Le public a été informé des modalités de consultations retenues dans un avis diffusé par voie électronique.  
Le dossier de consultation du projet de ZFE dite "VP5+" et ses annexes sont consultables sur le site de la Métropole <https://www.grandlyon.com/projets/concertations-enquetes-publicques.html> et une boîte mail dédiée qui permet de recueillir les observations du public.

Le dossier est également mis à disposition du public en version papier dans les 59 mairies concernées et à la Métropole accompagnés d'un registre destiné à recueillir les observations de la population.

Au plus tard à la date de la publication de la décision et pendant une durée minimale de 3 mois, la Métropole rendra publics, par voie électronique, la synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il aura été tenu compte, les observations et propositions déposées par voie électronique ainsi que, dans un document séparé, les motifs de la décision, par délibération au Conseil de la Métropole.

d) Campagne d'information en amont de l'entrée en vigueur des premières dispositions de l'arrêté

Suite à la consultation réglementaire, compte tenu des études et de la pertinence du dispositif d'accompagnement, la Métropole précisera le scénario de mise en œuvre de la ZFE dite "VP5+" pour une application dès 2022. Le dispositif sera détaillé dans un arrêté de police de la circulation pris par le Président.

La Métropole engagera dès lors une campagne d'information locale à destination du grand public, d'une durée minimale de 3 mois conformément au dernier alinéa du III de l'article L 2213-4 du CGCT.

Cette campagne portera à la connaissance du public le périmètre contrôlé ainsi que les restrictions de circulation mises en œuvre. Elle devra être multicanal (canaux numériques, médias, affichage, événements, guichet unique, etc.) et le cas échéant prolongée afin d'atteindre l'ensemble des publics concernés.

En application de l'article L 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, il appartient à la Métropole de recueillir également l'avis des conseils municipaux des communes sur cette première étape du projet d'amplification de la Zone de Faibles Émissions pour les véhicules et deux roues motorisés de Crit'air 5 et non classées.

Cet avis doit être formalisé par une délibération du conseil municipal de chaque commune et être transmis dans un délai de deux mois à compter de la date de réception du dossier de consultation, soit avant le 22 février 2022.

À défaut de réponse dans ce délai, l'avis de la commune est réputé favorable.

G. EYMARD : avez-vous des remarques ? Il faut donner un avis sur la partie « mise au rebus » des véhicules CRIT'AIR 5 et non classés. Pour votre information, j'ai cru comprendre que l'extension qu'on pensait possible d'ici la fin de mandat, dit le président de la métropole « ça ne le sera pas avant le prochain mandat ». On pourrait se soucier en se disant « est-ce qu'on rentre dans la ZFE ? » ce qui veut dire que le nombre de véhicules CRIT'AIR 5 = 18, CRIT'AIR 4 = 118. Pour l'instant on n'est pas impacté. On pourra aller à l'autre bout de la métropole par le boulevard Laurent Bonnevey mais pas rentrer dans Lyon, Villeurbanne, Caluire.

Vous avez des remarques ? je propose que sur la première phase on puisse donner un avis qui me semble favorable. Ce que j'ai entendu chez mes confrères, et que je partage, c'est cette capacité à vouloir aller trop vite. Est-ce qu'on aura un air plus pur ? il paraît que ça a baissé de 40 %. Ce qui nous interpelle, c'est le temps nécessaire.

S. FONTANGES : tu as tout à fait raison, c'est le temps nécessaire, mais également : qu'est-ce que la Métropole propose pour compenser l'interdiction de circulation des véhicules.

Il y a bien 2 choses en parallèle : le temps qui est lié à ce qui est proposé en face ; il y a certaines constructions très longues : un métro, un tram ; des bus c'est plus facile à mettre en place, des vélos on va en avoir mais il faut bien mettre en parallèle les 2 choses, les 2 vont être construites en même temps. D'accord pour dire que les CRIT'AIR 5 polluent mais les personnes concernées auront-elles les moyens de se déplacer aussi facilement que les propriétaires d'autres voitures ?

G. EYMARD : oui bien sûr mais il faut bien être conscient que ce n'est pas dans les 5 années qui restent du mandat que les transports vont être révolutionnés. Comme tu l'as dit ? la décision on l'aura dans 10 ans. Il y a quand même une volonté

nationale à travers la Loi LOM d'inciter les grandes métropoles à adopter des ZFE. Donc c'est vrai, s'il faut abandonner les voitures, il faut nous donner les transports en commun, mais je ne sais pas quand est-ce qu'on les aura.

S. FONTANGES : tout à fait et c'est bien pour ça qu'on demande l'avis des communes, c'est pour qu'elles puissent exprimer leurs besoins et on est tout à fait d'accord pour qu'il y ait des zones ZFE, tout à fait d'accord qu'il faut se débarrasser des voitures polluantes mais même pour la préparation des voitures électriques, s'il faut que tout le monde en 2026, c'est-à-dire dans 4 ans, achète des voitures électriques, on n'est même pas équipé pour pouvoir recharger toutes ces voitures électriques. Donc y'a tout un accompagnement. La Loi ne demande pas que tout soit fait en 2026, elle demande à ce qu'il y ait une zone ZFE qui soit dessinée et qu'un planning soit fait. Moi je trouve que ce que demande la métropole va beaucoup trop vite. Ça ne laisse pas le temps à tout à chacun de se préparer et c'est notre rôle en tant que commune de donner un avis là-dessus.

G. EYMARD : c'est un raisonnement qui peut tenir, mais quand on regarde au niveau des charbonnois ce que cela implique on parle bien de cette étape qui est d'interdire les CRIT'AIR 5 ; Moi ce qui m'inquiète beaucoup plus c'est l'échéance 2026. Ça va impacter beaucoup de gens

P. BOY : à peu près 450 000 véhicules

G. EYMARD : en regardant les statistiques propres à charbonnières, si on se projette en 2026, combien y'en a ?

P. BOY : pour info sur charbonnières, il y a 3 511 véhicules référencés, tout cumulé en CRIT'AIR 4 : 118 – 18 en CRIT'AIR 5, et le reste étant en 1-2 et 3.

Il y a aussi un autre problème qui n'est pas abordé, c'est la deuxième phase. On estime qu'il y a 180 000 actifs qui vivent à l'extérieur de la métropole et qui travaillent à l'intérieur. Ça représente à peu près journalièrement 150 000 véhicules.

Dans la concertation citoyenne, on ne leur demande pas ce qu'ils pensent et ils n'apparaissent pas dans les statistiques ; ils y sont mais on fait comme si... on considère qu'ils viendront en vélo de Pollionnay ou autre et c'est effectivement tout le débat.

G. EYMARD : je crois qu'on peut tout à fait donner un avis favorable sur cette première étape mais ils attendent aussi à ce qu'on fasse des remarques.

On peut faire des remarques sur le grand doute qu'il y a concernant une mise en place intégrale de cette ZFE en 2026 pour des raisons financières, et les besoins de transport. Le problème est là, il y en a dans l'ouest et il y en a dans l'est aussi. Si vous allez voir les maires, ils demandent des extensions, des voiries, des détournements des gros flux qu'ils subissent sur la rocade Est. Donc il y a bien un problème global.

P. BOY : sans parler du problème économique où moi je n'ai rien vu passer en termes de commerces. Toute activité qui traite le public sur la zone ZFE, j'ai rien vu apparaître. C'est sûr que ce sont des décisions politiques mais faudrait peut-être envisager les conséquences.

G. EYMARD : Effectivement, c'est l'Etat qui a décrété ça et qui demande à certaines métropoles de mettre en place des ZFE.

P. BOY : la métropole de Lyon veut aller plus vite que la réglementation nationale.

G. EYMARD : S'ils nous demandent de rentrer dans la ZFE je proposerai au conseil de voter contre.

S. FONTANGES : Si c'est dans ces conditions : oui on est contre, mais si les conditions sont allégées, on ne sait pas.

#### Micros coupés

Y. HARTEMANN : je suis d'accord avec toi Gérald et sur cette première étape, il est essentiel que la commune donne cet avis favorable car finalement on se conforme à cette Loi et il est nécessaire de montrer que la commune est favorable à une dépollution ou plutôt éviter une pollution de la part de certains véhicules.

Sur Charbonnières, tu l'as dit tout à l'heure, aujourd'hui c'est 18 véhicules et il faudra peut-être trouver une solution de compensation mais en tout cas ce n'est pas très important.

Ce que je souhaite, et tu l'as dit, c'est qu'il y ait à travers cet avis de la part de la commune un vrai commentaire sur la nécessité d'y aller en douceur et ne pas aller plus vite effectivement que le loi. Et on a le sentiment qu'à travers ce que souhaite aujourd'hui la métropole c'est d'aller un peu plus vite sans prendre en considération l'aspect économique et l'aspect budgétaire.

C'est-à-dire que si en 2026 on a les CRIT'AIR 2 qui n'ont plus la possibilité de rentrer dans l'agglomération, ça représente 250 000 véhicules et si on fait une moyenne à 20 000 €, ça fait 5 milliards, et même si on le fait à 10 000 €, ça fait des sommes extrêmement importantes. Donc je crois que sur un plan OUI la commune est d'accord, OUI c'est important pour cette première étape mais en revanche on sera attentif pas rapport à ce qui se passera par la suite et notamment sur ce qui est proposé par la métropole.

Après en avoir délibéré, le conseil municipal a RENDU L'AVIS FAVORABLE suivant sur le projet correspondant à la 1<sup>ère</sup> étape de l'amplification de la ZFe sur le territoire de la Métropole de Lyon, dit « "VP 5+" : interdiction des véhicules particuliers Crit'Air 5 et non classés en 2022 »

En synthèse les élus s'accordent à dire :

- que la décision d'interdire la circulation des véhicules classés en Crit'Air 5 et + dans la ZFe est justifiée afin de lutter contre la pollution de l'air et ses effets négatifs sur la santé publique ;
- que le calendrier proposé par la Métropole de Lyon pour la 2<sup>ème</sup> étape de l'amplification de la ZFe est inadapté et doit être revu. D'une part, l'échéance de 2026 n'est pas imposée par la loi LOM. D'autre part, l'amplification envisagée doit nécessairement s'accompagner de mesures fortes d'aides à la reconversion et d'infrastructures dimensionnées et efficaces. Or, le développement de lignes de transport en commun dites « fortes » nécessite de nombreuses années avant qu'elles ne soient opérationnelles de sorte qu'à la date de 2026 il est fort à craindre que les transports en commun soient toujours insuffisants. Plus encore, le développement de véhicules électriques - qui semble l'option privilégiée - interroge fortement sur la suffisance du parc de bornes de rechargement.
- enfin, les impacts économiques de cette amplification ne semblent pas mesurés ; certains actifs seront donc contraints dans l'exercice de leurs activités ce qui sera nécessairement préjudiciable à l'écosystème local.

Délibération n° 20220203-07

## AVIS SUR L'ARRET DE PROJET RELATIF A L'ELABORATION DU REGLEMENT LOCAL DE PUBLICITE (RLP) DE LA METROPOLE DE LYON

Annexe 7 – 7bis – 7ter – 7quater

Rapporteur : N. AUJAS

La Métropole de Lyon élabore, à son initiative et sous sa responsabilité, le règlement local de publicité (RLP).

Par délibération n° 2017-2521 du 15 décembre 2017, le Conseil de la Métropole de Lyon a prescrit l'élaboration du RLP de la Métropole de Lyon sur son territoire, et a approuvé les objectifs poursuivis, les modalités de collaboration avec les communes situées sur le territoire de la Métropole de Lyon, ainsi que les modalités de la concertation préalable engagées en application de l'article L103-2 du code de l'urbanisme.

Par délibération n° 2018-2842 du 25 juin 2018, le Conseil de la Métropole de Lyon a débattu sur les orientations générales du Règlement Local de Publicité (RLP), conformément aux dispositions de l'article L 153-12 du code de l'urbanisme.

Par délibération n° 2021-0414 du 25 janvier 2021, le Conseil de la Métropole de Lyon a de nouveau débattu sur les orientations générales du RLP. Ces orientations sont ainsi renforcées pour permettre au RLP d'agir plus fortement dans les domaines de la protection du cadre de vie métropolitain.

Ces orientations sont organisées autour des 3 grands objectifs adoptés par le Conseil de la Métropole de Lyon lors de sa séance du 15 décembre 2017 :

- garantir un cadre de vie de qualité,
- développer l'attractivité métropolitaine,
- développer l'efficacité des outils à la disposition des collectivités.

Ce débat a également eu lieu, en application des dispositions de l'article L153-12 du code de l'urbanisme et de l'article L2511-15 du code général des collectivités territoriales, au sein des conseils municipaux des 59 communes situées sur le territoire de la Métropole de Lyon et des 9 conseils d'arrondissement de la ville de Lyon.

Par délibération n° 2021-0866 du 13 décembre 2021, le Conseil de la Métropole de Lyon a arrêté le bilan de la concertation.

Par délibération n° 2021-0867 du 13 décembre 2021, le Conseil de la Métropole de Lyon a arrêté le projet d'élaboration du Règlement Local de Publicité (RLP).

Le dossier de RLP est constitué, conformément aux articles R581-72 à R581-78 du code de l'environnement :

- du rapport de présentation,
- du règlement,
- des plans de zonage,
- en annexe des arrêtés municipaux fixant les limites de chaque agglomération communale, pris en application de l'article R 411-2 du code de la route, et de leur représentation graphique.

Sont par ailleurs portés à connaissance, pour information, les arrêtés municipaux des immeubles présentant un caractère esthétique, historique ou pittoresque en application de l'article L 581-4 du code de l'environnement.

G. EYMARD : pour une fois on a un règlement local de publicités qui correspond à l'esprit de charbonnières, car ça fait depuis 1983 que toutes publicités sur la voirie étaient interdites. Là on va tolérer un petit peu plus, mais finalement ça ne fait que formaliser et réglementer quelque chose qui est dans l'esprit de ce que l'on veut préserver.

Je vous propose donc de voter favorablement.

En l'absence de questions et après en avoir délibéré le conseil municipal, à l'unanimité, EMET un avis favorable - sans observations - sur l'arrêt du projet de l'élaboration du RLP de la Métropole de Lyon.

Délibération n° 20220203-08

## MODIFICATION DE LA SERVITUDE DE PASSAGE AU PROFIT DE LA COMMUNE POUR LE SENTIER TRAVERSANT LE BOIS DE SERRES

Annexe 8 – 8bis – 8ter  
Rapporteur : S. CARDINAL

Par une délibération en date du 8 septembre 2011, le Conseil municipal a autorisé le Maire à acquérir les parcelles nécessaires à la création d'un cheminement traversant le Bois de Serres du nord au sud.

Par une délibération en date du 24 juillet 2012, le Conseil municipal a autorisé le Maire à créer une servitude de passage sur les parcelles des propriétaires ne souhaitant plus les vendre.

Le 21 septembre 2012, deux conventions ont été conclues pour la formation d'une servitude réelle de passage pour piétons et de randonnée :

- une convention conclue avec les propriétaires en indivision de la parcelle AE128 (familles BOUVRET et DELORME), pour une servitude réelle, gratuite et perpétuelle ;

- une convention conclue avec la propriétaire des parcelles AL1 et AL2 (Madame DUSSARDIER), pour une servitude de passage réelle, gratuite et temporaire pour une durée de 15 ans renouvelable.

La partie du sentier concernée par ces conventions passe au bord d'une pente abrupte surplombant un ruisseau. En raison d'évènements météorologiques, une partie de ce sentier s'est effondrée. L'état de cette section ne pouvant que s'aggraver avec l'affaissement progressif du talus, la commune souhaite modifier le tracé du sentier afin d'assurer la sécurité du passage pour les promeneurs. Ce contournement consistera à faire grimper le sentier plus haut sur la colline avant de redescendre progressivement pour rejoindre le sentier original. La section effondrée sera supprimée.

Ce détour modifiant l'emprise du sentier sur les propriétés concernées, il est nécessaire de modifier les servitudes établies en 2012. L'ensemble des frais d'actes notariés et de travaux seront pris en charge par la commune. Tous les propriétaires ont été contactés et ont agréé à l'ensemble de l'opération.

Monsieur le Maire propose donc au Conseil municipal d'approuver une nouvelle convention de servitude de passage sur le tracé actualisé du sentier, qui sera conclue :

- avec les propriétaires indivisaires de la parcelle AE128 dans les mêmes conditions,
- avec la propriétaire de la parcelle AL1, dans les mêmes conditions et pour une nouvelle durée temporaire de 30 ans à compter de la signature de la nouvelle convention.

En l'absence de question et après en avoir délibéré, le Conseil municipal, à l'unanimité,

AUTORISE la commune à créer une servitude sur les parcelles concernées, en remplacement de la servitude précédente ;

AUTORISE Monsieur le Maire à signer tous documents nécessaires à la constitution de cette servitude ;

CHARGE Monsieur le Maire de l'exécution de la présente délibération.

---

Divers

---

G. EYMARD : le jeudi 10 février prochain, dans cette salle, M. Perez – Président du SIGERLY et Thomas GASSILLOUD organisent une visio-conférence publique qui débutera à 18 h ; le lien vous sera envoyé prochainement.

Le conseil municipal est avancé au 10 mars car tous les documents du budget sont prêts.

Pour finir, une journée portes ouvertes aura lieu au Campus du Numérique le samedi 19 mars. Je n'ai pas encore les modalités.

La séance est levée à 22 h

Les secrétaires de séance :

Mathilde LAPRESLE  
Conseillère Municipale



Patrick CHANAY  
Conseiller Municipal

