Procès-Verbal

Conseil Municipal
31 janvier 2022

L'an deux mille vingt et deux, le 31 janvier à dix-neuf heure trente, le Conseil Municipal, légalement convoqué par Monsieur le Maire, le 25 janvier 2022, s'est assemblé dans la salle de fêtes, sous la présidence de Monsieur Alain Germain, Maire en exercice.

Le Maire ouvre la séance et procède immédiatement à la nomination du secrétaire choisi parmi les membres présents. Madame Florence DESCHODT, qui en accepte les fonctions, est nommée secrétaire de séance. Elle procède à l'appel nominal.

Présents : M. GERMAIN Alain, M. CARTIER Jacques, Mme BAILLOT Arlette, M. MADIGOU Eric, Mme KATZMAN Valérie, M. VAN HILLE Benoit, M. AUSSENAC Christian, Mme IMBERT Claudine, MME LIGNEY Véronique, Mme GRAFFIN Anne-Marie, M. VIAL Frédéric, M. LEROUX Stéphane, Mme GARDETTE Valérie, M. BERNARD Jean-Michel, M. CHARVET Christophe, M. VALON Thibault, Mme DESCHODT Florence, Mme BESSET Christophe, M. MAISSE Jacques, M. JOUBERT Patrick, M. LELARD Pierre Marie, Mme BOYER RIVIERE Dominique.

Absents excusés ; M. DELAPLACE Nicolas (pouvoir donné à Christophe CHARVET), Mme LEFRENE Géraldine (pouvoir donné à Alain GERMAIN), Mme MOUTAMALE Vivienne, (pouvoir donné à Valérie KATZMAN), Mme SELLES Anne (pouvoir donné à Claudine IMBERT), Mme ARNAUD Catherine (pouvoir donné à Patrick JOUBERT).

Nombre de conseillers
En exercice : 27
Présents : 22
Votants : 27
Formant la majorité des membres en exercice.

I) Approbation du Procès-verbal du Conseil Municipal du 17 janvier 2022

Le procès-verbal du 17 janvier 2022 est approuvé à l'unanimité.

II) Communication des décisions prises par le Maire dans le cadre de ses délégations du 3 janvier au 24 janvier 2022

néant

III) Délibérations

- **Finances communales**

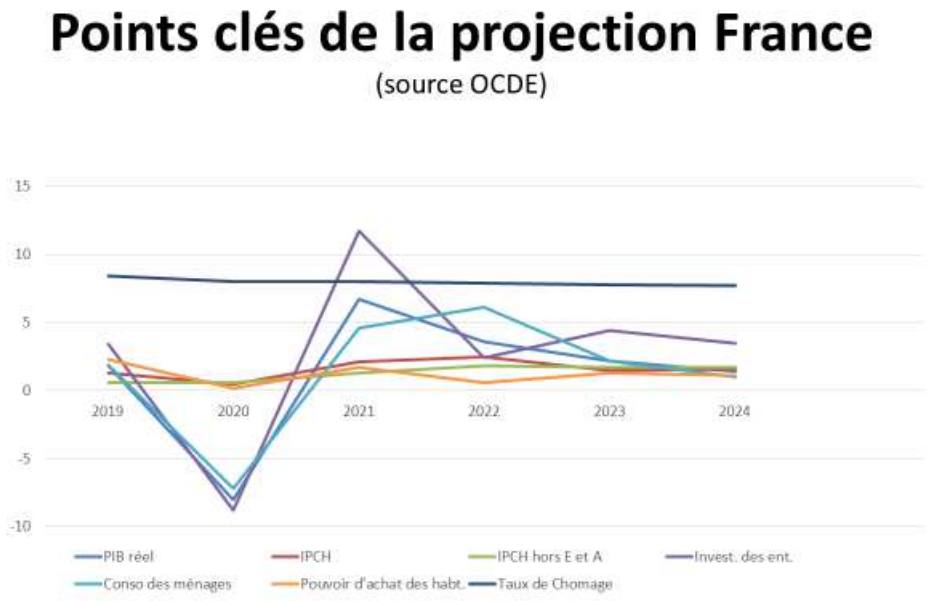
Délibération 22.06 : Débat d'Orientation Budgétaire 2022 – DOB 2022
Rapporteur : Monsieur CARTIER, adjoint au maire en charge des finances

Jacques CARTIER présente le contenu de son document de débat d'orientation budgétaire tel qu'annexé à la présente délibération.

Jacques CARTIER indique que le DOB est une démarche obligatoire dans toutes les communes de plus de 3500 habitants. Il propose d'apporter un éclairage sur les points qui apparaissent essentiels.
Le DOB est régi par l'article L2312-1 du CGCT (Code Général des Collectivités Territoriales) qui dispose que 2 mois avant l'examen du budget, le débat doit avoir lieu.

Le projet de DOB a été présenté en commission finances le 21 janvier et en conseil d'adjoints le 24 janvier derniers.

En ce qui concerne le contexte, il s'arrête sur une courbe des indicateurs fournis par l'OCDE : sur ces 7 courbes, deux groupes se détachent. Une courbe qui reprend l'investissement des entreprises en violet, en bleu soutenu, le PIB réel c'est-à-dire la création de richesses des entreprises au niveau national, et la courbe bleu clair, la consommation des ménages. L'impact de la pandémie entre 2020 et 2021 est très significatif car ces courbes ont plongé (courbe en valeur relative). L'impact est significatif en 2020 et en 2021, elles sont reparties assez rapidement.
3 courbes rouge, verte et orange, donnent tour à tour, l'indice des prix à la consommation harmonisé (avec ou sans énergie et alimentation) : les courbes sont relativement stables par rapport à l'impact sur la création de richesses. La courbe orange, correspond au pouvoir d'achat des habitants : le pouvoir d'achat n'a pas été aussi impacté que cela. La pandémie n'a pas eu d'impact significatif sur l'emploi.
Sur l'aspect local et le volume d'emplois dans la zone de la CTM du Val de Saône, nous avons perdu quelques emplois.



Pour Collonges, les recettes de fonctionnement ont progressé de 142 000 € soit 3.78% : augmentation liée à deux postes : contributions directes + 64 000 € soit 2.27%, et taxe additionnelle sur les droits de mutation : + 75 000 € soit + de presque 27% (les droits de mutation correspondant aux transactions et constructions).
La DGF est toujours à zéro. L'attribution de compensation (ex taxe professionnelle) est stable.
Il fait part d'une Inquiétude sur la TH : pour la compensation par la quote-part du Département, nous sommes sous compensés. L'Etat complète l'enveloppe à hauteur de 653 000 € ; soit un tiers de la TH payée.
La suppression de la TH va être un vrai souci sur le volume des recettes dans les années qui viennent.
Pour 2022, l'augmentation des bases prévues est de plus de 3% : soit environ 100 000 € de recettes supplémentaires attendues.

Il détaille les dépenses de fonctionnement par nature : il rappelle les charges entre celles à caractère général, celles du personnel, celles des contributions et subventions, les charges financières :

- *Charges à caractère général : 744 000 € soit 84 000 € de moins que ce que nous avions prévu au budget mais en hausse par rapport à 2020 : pour 2022, après analyse de l'ensemble des chiffres du compte administratif, on se repenchera sur les postes.*
- *Charges du personnel : 1 730 000 à 1 816 000 € : il faut déduire les atténuations de charges : remboursement des charges du personnel : - 18 000 €. Pour 2022, il va falloir intégrer l'augmentation du nombre d'agents, notamment en matière d'urbanisme : ½ poste. Au pôle scolaire*

et enfance, il faudra ajuster le temps de travail au regard du nombre croissant d'enfants scolarisés : la garderie du matin est impactée par cette augmentation des effectifs présents. Le chapitre 012 est prévu à 1 870 000 € pour 2022.

- *Charges de gestion courante : 561 k€ : 54 000 € en moins par rapport au budget mais 16 000 € en + par rapport à 2020 : augmentation de la subvention versée au CCAS et aux écoles sous contrat.*
- *Chapitre des frais financiers : ils sont en baisse permanente : cela ne doit pas masquer ce qui nous attend au vu des projets d'investissement.*
- *Chapitre 014 : le FPIC d'un montant de 50 809 € en 2021. Sur ce compte sont prélevées les pénalités sur les logements sociaux. A ce jour, nous en sommes exonérés en raison de la maison Suchet et dans la perspective du projet de logements sociaux sur ce ténement.*

Patrick JOUBERT indique que depuis 2014, malgré plusieurs alertes, les charges de personnel ne cessent d'augmenter. Le DOB marque l'évolution financière : il se dit très inquiet. Nous ne cessons d'augmenter les charges de personnel : cela représente 56% des dépenses réelles contre 50% en 2019. Les charges de personnel ont augmenté de 10% par rapport à 2019.
En 2014, le ratio était de 42% : cela veut dire que nous avons augmenté ces charges de 40 % en 8 ans. Les recettes ont augmenté de 8% : tous les ratios sont tendus au niveau du personnel. Il demande où on va et si des outils vont être mis en place pour lutter contre cette spirale d'augmentation ?
Jacques CARTIER indique que comparer les charges de personnel sur les dépenses de fonctionnement ne semble pas pertinent. En 2013, le 011 était de mémoire de plus de 900 000 € alors qu'en 2021, nous sommes à plus de 700 000 €.
Jacques CARTIER indique que cette comparaison se fait par rapport aux recettes réelles de fonctionnement et non aux dépenses. Par rapport à 2021, 41.62% de ces recettes, c'est moins qu'en 2020. L'activité se développe et va continuer à se développer : du personnel supplémentaire lié aux effectifs scolaires supplémentaires. Il illustre par des exemples de services offerts à la population : il indique la volonté communale de maintenir une APC : c'est la commune qui paye. En ce qui concerne le scolaire, nous avons voulu maintenir un restaurant. Un degré de satisfaction nous permet de continuer à faire ces choix. Les ATSEM, une par classe, c'est également un choix. Il indique le choix fait par l'enseignement musical : il a été remplacé par un protocole d'accord avec l'EMMO : cela nous a permis d'économiser un demi-poste. Les charges de personnel sont un poids important mais c'est un moyen d'accompagner la commune dans les choix stratégiques. Il évoque les recherches de mutualisation. Les dépenses s'analysent dans la globalité : quand on diminue le 011, forcément le poids des charges de personnel augmente.
Patrick JOUBERT indique qu'il est d'accord avec Jacques CARTIER : il reprend les propos évoqués en réunion publique : les charges du personnel sur RRF 35% en 2014, 56% en 2021. Il prend le ratio des charges de personnel sur le nombre d'habitants : il indique que nous ne pouvons plus dire que nous sommes en dessous de la moyenne : 328 € par habitant, 427 € en 2021 ; évidemment que nous voulons assurer la sécurité des enfants, mais le ratio qu'elles représentent doit nous inquiéter.

Jacques CARTIER évoque la dette : elle s'inscrit dans le temps en ayant à l'esprit les emprunts qui vont s'avérer nécessaires pour couvrir les investissements à venir. Il indique que nous pouvons être sereins par rapport aux années qui viennent : nous sommes dans une courbe qui aujourd'hui est tout à fait respectable et à respecter. Il donne un atterrissage provisoire du budget communal 2021. Il en ressort un excédent de fonctionnement de plus de 900 000 €. On ressort avec un excédent total de plus de 2 millions ; la Commune a ainsi capitalisé sur la gestion.
Jacques CARTIER fait un point :

- *sur les investissements : il évoque la consolidation du chantier de la mairie, la vidéoprotection, les modulaires de l'école.*
- *sur la stratégie et les orientations pour 2022 : pas d'augmentation des taxes, volonté de se conformer à la volonté de l'Etat sur la limitation des dépenses, la poursuite des réflexions sur la mutualisation des moyens.*

- *sur les engagements pris par la municipalité : la réfection de la toiture de la mairie, les grands projets inscrits dans la PPI : extension du groupe scolaire, chaufferie bois, construction d'une école de musique, le renouvellement partiel de matériel scolaire et le maintien de réserves foncières stratégiques, le réaménagement du cimetière et les investissements contraints.*

Il conclut en indiquant que les dépenses prévisionnelles d'investissement sur le mandat sont de de 16 millions TTC ; somme importante à ajuster en fonction des recettes à percevoir : PUP, recherches de subventions, et emprunts…

Jacques MAISSE évoque la progression en matière de personnel : il ne faut pas à tout prix, dépenser pour dépenser : garder des recettes pour les projets importants. Une progression de 500 000 € depuis 2013 l'appelle à la prudence.
Jacques CARTIER indique que l'analyse des chiffres ne peut se faire en brut mais elle doit être faite dans un contexte économique, géographique et démographique.
Patrick JOUBERT indique que par rapport à l'essor démographique, nous sommes au-delà du ratio moyen. 10% en 2 ans d'augmentation, 40% en 8 ans, c'est trop. Les recettes vont moins vite que les dépenses.
Jacques CARTIER indique que nous ne devons pas nous focaliser sur un seul poste de dépenses alors que l'excédent d'exercice est important.

Alain GERMAIN indique avoir entendu l'inquiétude de la minorité sur le chapitre charges de personnel. Il propose de clore le débat en indiquant que l'on peut acter que nous avons débattu.

Le Conseil Municipal, ouï cet exposé et après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- **PREND** acte du débat.

Délibération 22.07 : Subvention complémentaire à la crèche les Blés en Herbe
Rapporteur : Mme GRAFFIN, conseillère déléguée à la petite enfance

Anne-Marie GRAFFIN rappelle à l'assemblée la convention triennale 2020-2022 conclue avec la crèche. Conformément à l'article 3.2.1 de cette convention, un complément de subvention est susceptible d'être versé en février de l'année A+1 sur présentation du bilan de l'association.
Au vu du bilan 2021, le versement d'une subvention complémentaire apparait nécessaire.

Anne-Marie GRAFFIN rappelle la convention triennale avec la crèche et le complément de subvention susceptible d'être versé : la convention prévoit 4 mois de trésorerie à chaque fin d'année : à la vue du bilan 2021, un déficit apparait pour deux années consécutives. La Commune remplit ainsi ses engagements : cela rentre dans leur bilan 2021.

Le Conseil Municipal, ouï cet exposé et après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- **ACCEPTE** le versement d'une subvention complémentaire de 10 000 € à la crèche les Blés en Herbe,
- **DIT** que cette subvention sera prévue au compte 6574 du budget primitif 2022.

- **Urbanisme et aménagement**

Délibération 22.08 : Adoption de la charte architecturale et environnementale
Rapporteur : Mme KATZMAN, adjointe au maire en charge de l'urbanisme et de l'aménagement urbain

Valérie KATZMAN explique l'objectif d'établissement de la charte paysagère et architecturale : La Charte paysagère et architecturale de Collonges au Mont d'Or se veut être un outil de référence pour tous ceux qui souhaitent que l'aménagement du territoire se fasse de la manière la plus respectueuse et qualitative

possible. Le paysage est un bien commun qui évolue à chaque aménagement. Il est de la responsabilité de chacun de contribuer à sa qualité et au respect d'éléments identitaires du territoire.

Son élaboration avec l'accompagnement du CAUE et du groupe de travail composé d'élus et de personnes extérieures au conseil municipal mais ayant une connaissance profonde de Collonges au Mont d'or, une démarche de concertation et de mobilisation autour de la préservation du cadre de vie et du patrimoine paysager et bâti. Contrairement à d'autres dispositifs d'étude et de protection des paysages et du patrimoine ou au PLU-H, la charte architecturale et paysagère n'a pas de vocation réglementaire : elle n'est pas opposable aux tiers. L'enjeu est dans la sensibilisation, la pédagogie et la participation.

Valérie KATZMAN présente le contenu de la charte paysagère et architecturale, ci-jointe au présent rapport de présentation en annexe 2.

Valérie KATZMAN indique que ce projet a généré beaucoup d'énergie. Elle remercie les personnes membres du comité de suivi et de l'association Au fil des mémoires. Elle rappelle l'accompagnement par le CAUE. Elle explique le choix de l'illustration de la charte pour la page de couverture et le verso. Le titre Charte architecturale et environnementale a évolué car le cadre de vie sera impacté par ce document.

L'objectif de la charte répond à une volonté de la municipalité. Elle se compose de deux parties : un diagnostic cartographique (analyse du territoire) et les préconisations à partir de l'analyse faite : 8 typologies de bâtiment sur le territoire : pour chaque typologie il y a 4 fiches d'actions : qu'est-ce qu'on fait quand on rénove, quand on construit, quand on entretient, quand on agrandit ?

Une fiche est établie pour les divisions parcellaires : le principe de base est de toujours faire avec ce qui existe. La charte préconise l'harmonie entre les façades et les menuiseries. Elle indique que c'est un outil qui va vivre : elle indique le problème des dépôts récents qui n'ont pas fait l'objet d'une concertation préalable et qui ne s'insèrent pas du tout dans l'existant. Elle insiste sur toutes les références et tous les remerciements. La charte sera insérée sur le site internet de la commune très rapidement. Le nom de toutes les personnes ayant participé à la rédaction de cette charte, est indiqué en dernière page.

Véronique LIGNEY indique le travail de grande qualité : elle s'est retrouvée dans ce document et félicite le groupe de travail.

Le Conseil Municipal, ouï cet exposé et après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- **ADOPTE** la charte paysagère et architecturale telle qu'annexée au présent rapport de présentation.

- **Voirie, Sécurité et Déplacements**

Délibération 22. 09 : Avis du Conseil Municipal sur la Zone à faibles émissions dite ZFE
Rapporteur : Monsieur VAN HILLE, adjoint au maire en charge de la voirie, déplacements et sécurité

Benoit VAN HILLE présente le projet de la Métropole et rappelle la concertation organisée par la Métropole, prolongée jusqu'au 5 mars 2022. La ZFE est un dispositif national nécessaire pour la santé et l'environnement des Métropolitains et Collonges au Mont d'Or ne le conteste pas.

La zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon est entrée en vigueur le 1er janvier 2020. Depuis cette date, les véhicules destinés au transport des marchandises ayant des vignettes Crit'Air 4, 5 ou non classés ne peuvent ni circuler ni stationner à l'intérieur de la zone.

Depuis le 1er janvier 2021, cette interdiction s'étend aux véhicules Crit'Air 3.
Sur les véhicules des particuliers :

La Métropole de Lyon souhaite échelonner les interdictions de circulation, plus restrictives que celles imposées par l'Etat. En effet, alors que le calendrier national prévoit d'interdire :

- Les véhicules Crit'Air 5 (Diesel d'avant 2001 et Essence d'avant 1997) : Au 1er janvier 2023
- Les véhicules Crit'Air 4 (Diesel d'avant 2006) : Au 1er janvier 2024
- Les véhicules Crit'Air 3 (Diesel d'avant 2011 et Essence d'avant 2006) : Au 1er janvier 2025

La Métropole de Lyon prévoit d'interdire :

- Les véhicules Crit'Air 5 (et non-classés) dès septembre 2022 : une échéance relativement proche de celle imposée par le cadre national.
- Les véhicules Crit'Air 4 à Crit'Air 2 entre 2023 et 2026.

En application de l'article L 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, il appartient à la Métropole de recueillir l'avis des conseils municipaux des communes sur la 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 classés. Par un dossier de consultation, le Conseil municipal a été saisi par la Métropole de Lyon sur son projet d'arrêté dit « VP5+ », instaurant une Zone à Faibles Émissions renforcée. En conséquence, il est demandé au Conseil municipal de bien vouloir se prononcer sur le projet d'arrêté portant instauration de la Zone à Faibles Emissions renforcée pour le périmètre actuel.

Pour les différentes raisons décrites dans le texte ci-dessous, les membres de la commission Voirie, Sécurité et Déplacements ont émis un avis défavorable à l'unanimité.

La réduction des sources de pollution est indéniablement le souhait de tous. Cependant, le projet qui nous est proposé est composé de 2 bras plutôt déséquilibrés du point de vue du citoyen :
1) D'un côté, la mesure coercitive tombe avec une interdiction de circulation de milliers de véhicules accompagnée de verbalisation,
2) D'un autre coté des mesures compensatoires dont nous n'avons pas une liste détaillée, pas de calendrier de déploiement en phase avec les 2 étapes du projet ZFE clair, et manifestement très insuffisants pour répondre aux besoins, et dont les effets potentiels ne sont pas évalués.

Pourtant, ce second point devrait être pleinement opérationnel préalablement aux mesures d'interdiction pour permettre aux habitants concernés d'effectuer leur transition ou adopter des modes alternatifs de déplacement.
La Commission Voirie, Déplacements, Sécurité, après étude du dossier lors de la commission du 18 janvier 2022 a émis les questions suivantes :

- Des villes passées en ZFE sont prises en exemple (pays nordiques). Quelles mesures alternatives ont-elles prises concrètement, notamment concernant les transports en commun. Quelle sont leur population, leur topographie, leur superficie concernées ?
- Quel système de vidéo-verbalisation sera mis en place, pour quel impact sur le budget métropolitain ?
- Il a été précisé que des mesures de soutien aux plus modestes avaient été mise en place dans des villes françaises passées en ZFE. Il faudrait en connaitre le détail, l'efficacité, le taux de conversion selon le profil économique des personnes qui en ont bénéficié. Les plus modestes ont-ils seulement la mise de fond pour compléter l'aide financière (1000-2500€) qu'ils auraient de la Métropole pour acheter un nouveau véhicule ? Une étude approfondie de l'impact économique du ZFE sur les populations concernées (par ex. personnes à revenus faibles, étudiants, retraités, familles monoparentales) devrait être réalisée et partagée pour pouvoir y répondre avec des mesures adaptées pour ne pas les exclure.
- Les aides mentionnées dans le dossier réglementaire semblent anecdotiques au regard du prix d'une voiture. Imagine-t-on beaucoup de particuliers ayant un revenu fiscal par part compris entre 6 300 € et 13 489 € capables d'acheter un véhicule Crit-Air1 avec seulement 1500€ d'aide ?

- Les conditions de vie de trop nombreux étudiants sont parfois très difficiles et ne permettent que des véhicules relativement anciens donc plus polluants. Lyon, ville étudiante attractive, les attirent parfois de loin. Comment se déplaceront ceux qui viennent par exemple de départements de la région AuRA peu desservis par la SNCF ?
- Que se passera-t-il pour les personnes âgées actuellement motorisées mais dont le montant de la retraite et l'âge ne leur permettront pas d'emprunter pour racheter un nouveau véhicule ?
- Cependant, les mesures de soutien devraient aller au-delà des plus modestes, car avec l'hypothèse de renouveler les 3/4 du parc d'ici 2026, ce sont les classes moyennes qui vont être majoritairement impactées, de manière parfois critique pour leur équilibre financier.
- Les transports routiers sont considérés comme les principaux pollueurs et très majoritairement avec des moteurs diesels. Pourquoi restreindre la liberté de circuler des métropolitains pour la maintenir aux véhicules de passage ? Nous recommandons d'adresser en priorité des mesures contre cette source de pollution. Quelle est la part du trafic transport routier traversant la Métropole dans cette pollution ? Quelles mesures pourraient être mises en œuvre pour lui éviter les grands axes de la Métropole ? vrai développement du ferroutage ?
- La Métropole se donne 3 objectifs :
    - *« Valoriser les alternatives à la voiture individuelle lorsqu'elles existent ou en les confortant lorsque c'est nécessaire ».* Qu'en est-il de la densification (en termes de stations, de fréquence de passage et de fiabilité) des réseaux de transports en commun, bus, métro, SNCF pour être opérationnels en 2023-2026 ? Quels grands travaux d'infrastructure sont prévus à cette échéance ? Les bus Junior pris en exemple sont une vraie réussite. A contrario, des collongeards n'ont pas d'arrêt de TCL/SNCF dans un rayon de 500m de chez eux (y compris de forts dénivelés pour se déplacer à pied) quand des lyonnais peuvent avoir une ou deux dizaines d'arrêts sur la même surface, plane.
    - *« Déployer un dispositif d'accompagnement adapté à l'attention de tous les publics impactés, »*. Quelles sont les mesures réalistes proportionnées au cout réel de véhicules de remplacement ?
    - *« Dépolluer toutes les catégories de véhicules* » : quelles sont les mesures et aides envisagées ?
- Afin de démultiplier le maximum de mode de déplacements alternatifs au plus grand nombre (et à toutes les tranches d'âge) et adapté à la topographie du terrain, la Métropole devrait aussi développer un réseau de cheminements piétons et de voies réservées aux bus aussi ambitieux que son réseau de voies lyonnaises cyclistes.
- Développer des parcs relais pour accueillir les habitants de la périphérie et les visiteurs extérieurs à la Métropole aux bornes du périmètre ZFE et opérationnels dans les délais du déploiement du projet ZFE. A défaut, comment la ville de Lyon pourrait-elle conserver sa position de capitale régionale et ouverte s'il n'y a pas de vrais moyens alternatifs pour venir rapidement et simplement, par exemple de Montluçon, Aurillac, Aubenas, Die ou Oyonnax, sans changer plusieurs fois de mode de transport avec chaque fois des temps d'attente.
- Développer les services de logistique pour le dernier km : développer les compartiments vélo dans les transports en commun (bus, métro, trams, trains), aménager des casiers antivols en proportion du nombre de cyclistes,
- Il est évoqué la possibilité de dérogation concernant *« une zone non desservie par les transports en commun »*. Mais quelle est la définition et le périmètre d'une zone non desservie par les transports en commun ? En effet avoir une ligne de transport en commun dans un quartier avec par exemple 3 arrêts de bus et 2 passages matin et soir ne répond pas nécessairement aux besoins de la population qui travaille.
- La Délibération n° 2021-0470 évoque la notion de véhicules encombrants. Mais quel est le rapport avec la pollution/ZFE ?

- Sous quelle forme et avec quelle fréquence un suivi de l'avancement de l'amplification de la ZFE sera-t'il communiqué aux élus et au public ? Déploiement effectif des mesures d'accompagnement, développement de lignes TCL, nombre de dossiers reçus/validés, montant des aides accordées, nombres de verbalisations, etc.
- Il faudrait mesurer l'impact social et économique de la ZFE sur les ménages impactés de la Métropole et des communes alentour par exemple des communes des départements limitrophes dont nombre d'habitants viennent travailler dans la Métropole et faire vivre ses commerces. En effet, par souci de solidarité et d'ouverture aux autres, la Métropole ne peut se renfermer dans une sorte de petit cocon confortable.
- Selon quelle procédure et quel calendrier sera défini le périmètre ZFE définitif, sachant qu'une des options est la totalité de la Métropole. Les communes seront-elles consultées comme pour cette étape 1 ?
- La délibération de la Métropole mentionne 1 150 000€ de budget en 2021-2022 pour les études et la communication. Mais quel budget sera consacré concrètement aux mesures de transition pour l'étape ZFE 5+ et pourquoi ne semble-t-il pas inclus dans la délibération ?
- Interdire les véhicules Crit-Air 2 et plus pour les habitants de la Métropole est très louable en termes de pollution au dessus de nos têtes. Cela revient à favoriser l'achat et la circulation de voitures électriques. Mais n'est-ce pas là une forme d'égoïsme quand on pense aux populations, certes très lointaines, qui subissent la pollution liée à l'extraction les matières premières (lithium, terres rares, plomb, acide, cobalt, etc) pour fabriquer les batteries qui nous permettront d'avoir un air pur. Des mesures du projet de la ZFE métropolitaine devraient être de s'assurer que tous les constituants des véhicules ont été produits sans pollution, et seront recyclées également proprement.
- Qu'est-ce qui explique que la ZFE soit créée jusqu'au 31 décembre 2029 ? Que peut-il se passer au-delà ?
- Enfin, une question qui dépasse le cadre strict de la Métropole mais que les élus de la commission souhaitent poser pour élargir de débat. Plutôt que de réduire ainsi les véhicules, pourquoi ne pas s'engager dans un vrai réaménagement du territoire, certes en lien avec la Région AURA, pour éviter cet effet centripète vers la Métropole, qui accumule habitants, véhicules et pollution sur une petite surface. A la place, il faudrait privilégier le développement des villes moyennes des différents départements de la région en développant leur attractivité. L'avantage serait un projet ouvert sur les autres et basé sur une sorte de « circuit court » de la vie (enfance, études, travail, épanouissement personnel) plutôt que sur la coercition des conditions de déplacement.

En conclusion, si l'intention de départ, diminuer les niveaux de pollution dans l'air est vertueuse, les mesures d'accompagnement ne sont pas à la hauteur des enjeux induits par les interdictions annoncées, et l'application du projet en l'état conduirait à une série de discriminations parmi la population :

- Les habitants du centre Lyon avec un réseau dense de transports en commun, versus la périphérie, conduisant à des différences en termes de liberté de circulation ;
- Les plus aisés qui auront la mise de fond que ne couvrirait pas l'aide à la transition pour renouveler leur véhicule, versus les plus modestes, conduisant pour ces derniers à des pertes de pouvoir d'achat significatives et à un sentiment d'exclusion ;
- Les habitants de la Métropole bénéficiant d'aide à la transition versus les autres français se déplaçant temporairement à Lyon (par exemple étudiants, habitants des départements voisins), conduisant à une perte d'égalité entre tous les citoyens francais pour entrer et circuler dans la Métropole.

<u>Benoit VAN HILLE</u> indique que la ZFE était en gestation à la Métropole et s'est accelérée avec le nouvel exécutif. En fin 2021, chaque commune a été appelée à donner un avis sur ce thème : la commission voirie a

travaillé : sur le diaporama, il indique les effets de la pollution : Lyon fait partie des agllomérations les plus touchées. En ce qui concerne le contexte, l'UE a édicté des normes de pollution : la ZFE existe déjà dans plus de 250 villes en Europe. La loi LOM (orientations des mobilités) qui invite les terrotires soumis à une pollution automobile à prendre des mesures.
Loi climat et résilience : obligation de la ZFE dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants. Elle a édicté un calendrier. Les documents projetés sont pour l'essentiel issus du document réglementaire établi par la Métropole qui a été diffusé à tous les conseillers et dans le cadre de la conceration publique. Les personnes habitant à proximité des grands axes, sont les victimes des effets de la pollution. L'objectif de la ZFE est de travailler sur le dioxyde d'azote, et les particules fines sont plutot liées aux équipements résidentiels (avec le chauffage individuel).
Objectif de l'étape 1 du projet de ZFE : éliminer les Crit'Air 5
Il présente le périmètre actuel de la ZFE qui couvre envrion 65 km².
Le projet est en deux étapes : amplification aux véhicules des particuliers. A partir du 1er septembre 2022 ZFE VP 5 + .
Les véhicules au sein de la métropole : 673 000 véhicules dont envrion 20 000 véhicules qui ne pourront plus circuler à partir de septembre 2022. A ce jour, avec la 2ème étape, les ¾ de véhicules ne pouraient plus circuler à partir du 1er janvier 2026. 400 000 voitures ne pourront plus circuler. Il indique les chiffres de la commune : 2.9 % véhicules collongeards sont impactés car leur véhicule ne pourra plus circuler :
1450 véhicules ne pourront plus circuler en 2026 sur 2604.
Les mesures d'accompagnement prévues par la Métropole : il cite celles figurant dans le dossier réglementaire et les aides financières pour changer de véhicule. Il indique également que la consultation publique est prolongée jusqu'au 5 mars et souligne l'importance d'exprimer son positionnement sur la ZFE.
Il donne lecture de l'avis de la commission joint au rapport de présentation : Pour les différentes raisons décrites dans ce texte, les membres de la commission donnent un avis défavorable à l'unanimité sur les 2 étapes du projet de ZFE qui leur est soumis en l'état.

Alain GERMAIN indique que cette démarche avance le calendrier national. Il remercie le travail remarquable de la commission et celui de Benoit VAN HILLE.

Eric MADIGOU indique un avis plus nuancé de la commission développement durable que celui de la commission voirie. L'avis demandé porte sur un ensemble de mesures pour lutter contre la pollution de l'air : l'enjeu de santé publique est important : on respire tous un air pollué dans la métropole. La ZFE a été votée en 2014 pour être mise en place en 2016 alors que nous sommes en 2022. Ce ne sont donc pas des choses nouvelles.
L'avis de la commission développement durable est le suivant : il y a un travail à affiner sur des aides de la métropole et d'ici 2026, le débat sur ces aides et sur le périmètre : l'obligation réglementaire au 1/1/2023 et il ne s'agit ici que d'avancer le calendrier de quelques mois. La réglementation est nécessaire pour faire évoluer les pratiques. Il indique son positionnement favorable à la ZFE.
Alain GERMAIN indique donc que les avis sont partagés entre les commissions : il appelle les conseillers à voter en âme et conscience.

Patrick JOUBERT indique qu'il n'y a pas de politique de l'offre. Il faut mettre en place des infrastrucutres pour permettre aux usagers de se déplacer sans leur véhicule personnel : il indique que sur la ligne Lyon Villefranche rien n'a été fait. Il indique être géné par le manque d'infrastructures. Est-ce que nous avons suffisamment de bornes électriques ? il n'y en a pas. Il indique ne pas être favorable.

Alain GERMAIN indique que la tarification unique TER Train va être mise en place sous réserve d'un accord Région / Métropole.
Benoit VAN HILLE indique que les bornes électriques rue César Paulet, sont utilisées à 5% de leur capacité.

Jacques CARTIER indique qu'aujourd'hui je peux acheter un véhicule diesel sans contrainte. Dans 4 ans, il aura 60 000 km et ce véhicule ne pourra plus être utilisé pour aller au supermarché à Caluire. Nous sommes plus dans une démarche d'interdiction et non d'accompagnement. Cela va créer de l'obsolescence prématurée.

Stéphane LEROUX fait part du constat qui a été fait : le pic de pollution implique immédiatement multiplication par 10 de cas de détresse respiratoire : il faut y remédier. Il estime que la Métropole fait preuve d'un dogmatisme incroyable : la ZFE est peu connue. Il indique que la vente de véhicules qui ne rempliront pas les critères impliquera une obsolescence économique. Il indique qu'il y a une impréparation totale : il faut des parkings relais et des accès multimodaux. Rien n'est prévu.

Eric MADIGOU indique que chacun est responsable de son positionnement et qu'il ne faut pas attendre que les autres fassent. Chacun fait son choix. Si on ne bouge jamais sur le sujet, on a des décès, les gens vivent dans des endroits invivables. On peut faire quelque chose là dessus et c'est l'occasion.

Jean-Michel BERNARD reconnait la nécessité de lutter contre la pollution : la difficulté de la Métropole est l'absence de moyens préalables pour mettre en place cette mesure. Il indique avoir fait le test pour aller faire ses courses à Auchan Caluire : 4 bus différents et une heure de transport.

Le Conseil Municipal, ouï cet exposé et après en avoir délibéré, 4 voix pour un avis favorable (M. MADIGOU Eric, M.CHARVET Christophe et son pouvoir, M.VALON Thibault), 22 voix pour un avis défavorable (M. GERMAIN Alain et son pouvoir, M. CARTIER Jacques, Mme BAILLOT Arlette, Mme KATZMAN Valérie et son pouvoir, M. VAN HILLE Benoit, M. AUSSENAC Christian, Mme IMBERT Claudine et son pouvoir, Mme LIGNEY Véronique, Mme GRAFFIN Anne-Marie, M. VIAL Frédéric, M. LEROUX Stéphane, Mme GARDETTE Valérie, M. BERNARD Jean-Michel, Mme DESCHODT Florence, Mme BESSET Christophe, M. MAISSE Jacques, M. JOUBERT Patrick et son pouvoir, M. LELARD Pierre Marie) et une abstention (Dominique BOYER RIVIERE) :

- **EMET** un avis défavorable sur le projet d'amplification de la Zone de Faibles Émissions pour les véhicules et deux roues motorisés de Crit'Air 5 et non classés tel qu'il a été soumis.

Délibération 22.10 : Avis du Conseil Municipal sur l'arrêt du projet relatif à l'élaboration du Règlement Local de Publicité
Rapporteur : Monsieur VAN HILLE, adjoint au maire en charge de la voirie, déplacements et sécurité

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 L 103-2 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'efficience des outils à la disposition des collectivités.

Ce débat a également eu lieu, en application des dispositions de l'article L 153-12 du code de l'urbanisme et de l'article L 2511-15 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 R 581-72 à R 581-78 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.

Considérant l'avis de la Commission en date du 18 janvier 2022 avec les remarques suivantes :
Les élus de la commission souhaitent souligner la qualité du dossier RLP qui leur est soumis. Les orientations pour limiter la publicité vont dans le bon sens. Ils soulèvent un certain nombre de questions, dont les réponses permettront de lever quelques zones d'ombre.
1) Après l'approbation du RLP, qui donnera l'autorisation pour l'installation de mobilier urbain support de publicité ? (par ex. règlement, p9 Article P1C3.4). La commune aura-t 'elle un droit de regard sur l'installation ou non de tels mobiliers urbains ?
2) En corollaire, qui aura autorité pour décider des publicités qui seront sur ces supports ?
3) Pour la publicité des zones 3 et 4 (par ex. dans l'article P1C2.4 p9 du règlement), il est mentionné : *« Publicité limitée au mobilier urbain, ≤ 2m2, et avec des informations non publicitaires à caractère général ou local ou œuvres artistiques. »*
Toutefois, lors de la réunion du 9 septembre 2021, il semble qu'il ait été mentionné, que cela pouvait être des abribus. Mais sur ces derniers il y a généralement de « vraies » publicités commerciales qui ne sont par essence ni non-publicitaire ni artistique. Qu'en sera-t 'il demain dans la réalité ? Quelle sera la nature exacte de ce mobilier urbain ? de ces supports, qui décidera de leur implantation sur la commune, et qui les gérera ? La commune pourra-t-elle refuser de telles publicités au titre de ce règlement ?
4) Plus généralement, qui statuera demain sur les demandes d'implantation d'enseignes, de pré-enseignes, et publicité et de mobilier urbain pouvant supporter de la publicité ? Les commerçants et artisans devront-ils passer par le Président de la Métropole de Lyon ? La commune sera-t-elle au moins avisée ?
5) Comment sera gérée la période intermédiaire entre le vote par la métropole fin 2022 début 2023, et le transfert du pouvoir à la Métropole au 1er janvier 2024. Après, la Métropole aura-t-elle toute liberté pour modifier les zonages et/ou le règlement ? Y a-t-il une clause de revoyure, ou une clause dans l'accord qui indique que toute révision impliquera les communes comme aujourd'hui ?
6) Sur un support, il est précisé *: « À noter : ce transfert automatique n'aura toutefois lieu qu'à la condition qu'une loi de finances prévoit la compensation des charges pour la Métropole de Lyon »*. Cela concerne quel budget ? Quelle enveloppe budgétaire pour les communes, aujourd'hui et demain pour la Métropole ? Quel impact par exemple sur la TLPE, une simulation de son évolution serait appréciée ?

En conclusion, les membres de la commission donnent un avis favorable à l'unanimité sur le projet de RLP qui leur est soumis.

Benoit VAN HILLE présente la situation à Collonges : les secteurs et ce qui est interdit. Il donne lecture d'un tableau pour les différentes zones présentes sur Collonges (tableau joint au PV). La plupart des questions posées par la commission voirie ont, entre-temps, reçu une réponse de la part de la Métropole et n'ont plus de raison d'être. Seule reste la question du transfert automatique qui n'aura toutefois lieu qu'à la condition qu'une loi de finances prévoit la compensation des charges pour la Métropole de Lyon. Toutefois Collonges ne taxant pas les publicités, cela n'a pas d'impact.
Jean-Michel BERNARD revient sur la question de la responsabilité des réponses à donner sur les implantations d'enseigne. Benoit VAN HILLE lui répond que l'implantation de mobilier urbain sous contrat Métropole se fait en lien avec les communes et doit répondre à un certain nombre de contraintes liées à la gestion de l'espace public.

Le Conseil Municipal, ouï cet exposé et après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- **EMET** un avis favorable sur l'arrêt du projet de l'élaboration du RLP de la Métropole de Lyon avec les observations développées ci-dessus.

IV) Points divers

- Monsieur le Maire informe l'assemblée de l'établissement par la Métropole des rapports annuels sur la qualité de l'eau et sur les déchets : en libre consultation en mairie

- Elections présidentielles des 10 et 24 avril 2022

Ouverture des bureaux de vote jusqu'à 19h. Un appel à volontariat pour tenir une permanence est lancé.

- Prochain conseil le 21 mars 2022

- Monsieur le Maire informe l'assemblée de la visite du Président de la métropole ce jour. Il indique avoir alerté le Président sur la nécessité d'équipements et d'infrastructures pour faire face à l'arrivée de la nouvelle population. Une aide financière a été demandée. Le PUP (Projet Urbain Partenarial) sera signé avec la Commune, la Métropole, et l'aménageur : par ce financement, l'aménageur participe au cout des financements équipements publics. Il indique avoir relancé le Président sur le PUP du hameau de la gare. A également été évoquée la nécessité d'un parking relais sur la parcelle ESSO et des entreprises qui attendent avec impatience de se reloger dans la zone industrielle : la création d'une zone artisanale est prévue dans la modification n°3 du PLU H : la Commune souhaite que les entreprises de Collonges soient prioritaires dans le cadre d'un relogement.

- Benoit VAN HILLE indique qu'une fleuriste s'installe au marché du jeudi matin suite à un départ à la retraite.

Fin de séance 22h15

PV approuvé à l'unanimité lors de la séance du 21 mars 2022