



**COMMUNE
DE
CHARLY
CONSEIL MUNICIPAL**

**SEANCE ORDINAIRE DU MERCREDI 9 FEVRIER 2022
COMPTE – RENDU**

Etaient présents tous les conseillers municipaux, exceptés :

Absents excusés :

- Jocelyne Béra, procuration à Marc Degrange
- Pierre Laigle, procuration à Stéphane Frizot
- Agnès Espinoux, procuration à Yann Botrel, arrivée à 20h05
- Fernando Da Silva Oliveira, procuration à Virginie Berthelet
- Serge Ollagnier, procuration à Jean François Guglielmo

Absents non excusés :

- Corinne Barbasso Bruas
- Mathieu Van Haesebroeck

Secrétaire de séance : Marie Laure Gaudry

I. APPROBATION DU PV DE LA SEANCE DU 15 DECEMBRE 2021

VOTE

Pour : unanimité

II. INFORMATION DES DÉCISIONS PRISES PAR LE MAIRE (CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DE L'ARTICLE L.2122-22 DU CGCT)

SANS OBJET

III. PRESENTATION DES DELIBERATIONS

A. PATRIMOINE COMMUNAL

2022 - 01 – Patrimoine communal – Acceptation de legs

Rapporteur : Thierry DUCHARNE

Monsieur le Maire a été informé par le notaire de Vernaison, Maître Vallery, qu'un Charlyrot, Monsieur Lucien Brinas, décédé le 25 octobre 2021, a rédigé un testament pour partie en faveur de la Commune.

Dans ses dernières volontés, il a souhaité lui léguer sa propriété située 469C chemin des Ferratières, cf. plan joint.

Il s'agit d'un tènement d'environ 1400m², sur lequel se trouve une maison.

En contrepartie de ce legs, il charge la Commune d'entretenir et renouveler la concession dont il est propriétaire dans le cimetière de Charly, et d'en entretenir le monument, y compris ses inscriptions.

Vu les articles L.2241-1, L.3213-6 et L.4221-6 du Code général des collectivités territoriales

Considérant que depuis la loi du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes notamment, l'acceptation des legs au profit des collectivités territoriales et de leurs établissements publics n'est plus subordonnée à une autorisation administrative préalable,

Il est demandé au Conseil Municipal de bien vouloir :

- Accepter le legs tel que décrit ci-dessus
- Accepter les charges et obligations qu'il comporte
- Autoriser Monsieur le Maire à signer tout document relatif à ce sujet

VOTE

Pour : unanimité

B. RESSOURCES HUMAINES**2022- 02 – Personnel communal – Modification du tableau des effectifs****Rapporteur : Olivier ARAUJO**

Dans le cadre du bon fonctionnement des services, considérant les évolutions au sein des pôles proximité, culture et enfance, il convient de modifier le tableau des effectifs comme suit :

Trois postes sont à créer, justifiés ci-dessous :

- 1- Compte tenu de la réorganisation du service urbanisme et la demande de mutation du responsable de ce service, la Commune a fait paraître une offre d'emploi auprès du Centre De Gestion du Rhône, sous le n° 2021-11-5753. Un agent a été recruté pour prendre en charge ce service, il est nécessaire d'adapter le tableau des effectifs à son grade de rédacteur principal de 1^{ère} classe.
- 2- À la suite du départ à la retraite d'un policier municipal, une réorganisation du service est mise en œuvre, avec la création du poste de chef de service de police municipale à temps complet. Pour permettre le recrutement d'un agent à ce grade, une offre d'emploi est parue sur le site du Centre de Gestion du Rhône, sous le n° 2021-11-5744. La procédure est en cours.
- 3- Pour pourvoir le poste de responsable de la bibliothèque municipale, rendu vacant par suite de mutation, une annonce a été publiée auprès du Centre de Gestion du Rhône sous le numéro 2021-10-5958. Pour permettre l'intégration de l'agent recruté, il convient d'ouvrir le poste correspondant à son grade d'adjoint du patrimoine.
- 4- Un agent de la Commune peut prétendre à un avancement de grade à l'ancienneté, avec prise de responsabilité au service restauration scolaire. Pour permettre cette évolution, il est nécessaire de créer un poste d'adjoint d'animation principal de 1^{ère} classe à temps complet.

Postes créés	Type de poste	Motif	Observation	Service
1 Rédacteur principal de 1 ^{ère} classe (Cat B)	Titulaire	Recrutement	Temps complet	Urbanisme
1 Chef de service de police municipale (Cat B)	Titulaire	Recrutement	Temps complet	Police municipale
1 Adjoint du patrimoine (Cat C)	Titulaire	Recrutement	Temps complet	Culture
1 Adjoint d'animation principal de 1 ^{ère} classe (cat C)	Titulaire	Evolution	Temps complet	Restauration scolaire

Cela conduit à supprimer les postes suivants (y compris mise à jour pour les vacataires) :

Postes supprimés	Type de poste	Motif	Observation	Service
1 Ingénieur (Cat A)	Titulaire	Mutation	Temps complet	Urbanisme
1 Chef de police municipale (Cat B)	Titulaire	Retraite	Temps complet	Police municipale
1 Adjoint du patrimoine principal (Cat C)	Titulaire	Mutation	Temps complet	Culture
20 Vacataires théâtre (2014-DEL-052)	Vacataire	Suppression	Vacation	Culture
2 Vacataires distribution (2015_DEL-036)	Vacataire	Suppression	Vacation	Communication

Il est demandé au Conseil Municipal de bien vouloir :

- Approuver ces modifications du tableau des effectifs communaux à effet immédiat
- Autoriser M. le Maire à signer tout document relatif à ce sujet

VOTE

Pour : unanimité

C. INTERCOMMUNALITE

2022- 03 – Urbanisme – « Pack ADS démat »

Rapporteur : Marc DEGRANGE

Depuis 2015, la Métropole de Lyon et les Communes mettent en commun un outil informatique dénommé « Pack ADS » pour faciliter l’instruction des dossiers de demandes d’autorisations du droit des sols, par une convention objet de la présente délibération.

Cette convention est distincte de celle qui met à disposition de la Commune le service instructeur Métropolitain, convention dite « d’adhésion au service ADS de la Métropole ».

La Commune a signé une première convention en 2015 et utilise depuis ce logiciel.

Avec la mise en œuvre de la saisine par voie électronique de l’administration et la dématérialisation de l’instruction des ADS à compter du 1er janvier 2022, l’offre logicielle évolue.

Il convient donc de signer une nouvelle convention jointe en annexe 2, accompagnée du règlement de mise à disposition et des modalités financières, pour définir les modalités de mise en commun de cette nouvelle offre, dénommée « Pack ADS Demat ».

Le « Pack ADS Demat » est composé notamment d’une suite logicielle de gestion du droit des sols nommée CART@DS, associée à un module de gestion électronique de documents, d’un logiciel spécifique SIG (Système d’Information Géographique), d’un outil de consultation dématérialisée des services lié aux Autorisation du Droit des Sols (portail des services de CART@DS), de téléprocédures de dépôt pour les ADS ou pour les DIA (Déclarations d’Intention d’Aliéner) via le guichet Toodego

Le « Pack ADS Demat » inclut le raccordement à PLAT’AU, plateforme de l’Etat pour la transmission des ADS au format dématérialisé et le stockage sécurisé de tous les documents enregistrés dans la GED, pendant 5 ans.

La tarification pour chaque Commune adhérente au « Pack ADS Demat » est forfaitaire.

Ce forfait annuel se calcule de la façon suivante : coût unitaire/dossier x nombre dossiers ADS facturables en 2020 · Le coût unitaire par dossier ADS est de 7,70 €.

·Pour la Commune le nombre de dossiers facturables est de 170, soit un total de 1309 € annuels.

La convention prend effet à compter du 1er janvier 2022. La facturation sera effectuée annuellement à terme échu avant le 31 mars de l’année N+1.

Une clause de rencontre permettra de réviser la tarification tous les 3 ans, afin de l’adapter aux évolutions logicielles.

Il est demandé au Conseil Municipal de bien vouloir :

- Approuver cette convention « pack ADS Démat » proposée par la Métropole
- Autoriser M. le Maire à signer tout document relatif à ce sujet

VOTE

Pour : unanimité

2022 – 04 – Environnement et développement durable – Charte d’engagement Villes et Territoires « sans perturbateurs endocriniens »

Rapporteur : Marie Laure RUE

Dans le cadre de son engagement pour l’environnement et le développement durable, la Commune souhaite prendre part à la lutte contre les perturbateurs endocriniens, cf. dossier de presse joint en annexe 3.

Il est possible de signer la charte d’engagement Villes et Territoires « sans perturbateurs endocriniens » (en annexe 4) dont l’objectif est de protéger la population et les écosystèmes de l’exposition à ces « substances chimiques d’origine naturelle ou artificielle étrangères à l’organisme qui peuvent interférer avec le fonctionnement du système endocrinien et induire ainsi des effets délétères sur cet organisme ou sur ses descendants » (OMS 2002).

Pour contribuer à cet objectif, la commune de Charly s’engage à :

1 – D’abord restreindre, puis à terme, éliminer l’usage des produits phytosanitaires et biocides qui contiennent des perturbateurs endocriniens (ainsi que des substances classifiées comme cancérigènes, mutagènes et toxiques pour la reproduction (CMR) sur leur territoire en accompagnant les particuliers, les propriétaires de zones désirant appliquer ces dispositions.

2 – Réduire l’exposition aux perturbateurs endocriniens dans l’alimentation en développant la consommation d’aliments biologiques et en interdisant à terme l’usage de matériels pour cuisiner et chauffer comportant des

perturbateurs endocriniens.

3 – Favoriser l’information de la population, des professionnels de santé, des personnels des collectivités territoriales, des professionnels de la petite enfance, des acteurs économiques de l’enjeu des perturbateurs endocriniens.

4 – Mettre en place des critères d’éco-conditionnalité éliminant progressivement les perturbateurs endocriniens dans les contrats et les achats publics.

5 – Informer tous les ans les citoyens sur l’avancement des engagements pris.

Il est demandé au Conseil Municipal de bien vouloir :

- Approuver l’engagement de la Commune dans la lutte contre les perturbateurs endocriniens
- Autoriser M. le Maire à signer tout document relatif à ce sujet

VOTE

Pour : unanimité

2022- 05 – Environnement et développement durable - Avis de la Commune – 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.

Rapporteur : Olivier ARAUJO

Le 1^{er} janvier 2020, la Métropole de Lyon a instauré une Zone à Faibles Emissions Mobilité concernant les véhicules utilitaires légers et les poids-lourds, destinés au transport de marchandises et équipés de vignettes Crit’Air 3, 4, 5 et non classés telles que définies par la nomenclature établie par l’Etat.

L’ensemble de ces véhicules a aujourd’hui l’interdiction de circuler ou de stationner à l’intérieur d’une zone comprenant la presque totalité des neuf arrondissements de Lyon, la commune de Caluire-et-Cuire et les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l’intérieur du boulevard périphérique Laurent Bonnevey.

Par délibération n°2021-0470 du 15 mars 2021, le Conseil de la Métropole a approuvé le principe d’amplification du dispositif ZFE-m en termes de catégories de véhicules concernés et de périmètre. Cette amplification doit être mise en œuvre en deux étapes :

- Etape 1 : à compter du 1^{er} juillet 2022, interdiction permanente (24h/24 et 7js/7), de circuler et stationner dans le périmètre actuel de la ZFE-m, aux véhicules particuliers et deux roues motorisés équipés de vignettes Crit’Air 5 et non classés,
- Etape 2 : interdiction progressive de 2023 à 2026, des véhicules classés Crit’Air 4, puis 3, puis 2 sur un périmètre central à définir. Cette étape pose le principe de la sortie du diesel en 2026.

La concertation réglementaire relative à l’étape 1 prend appui sur une consultation du public et une consultation des personnes publiques associées. L’ensemble des éléments du projet a été mis à la consultation :

- du public du 3 au 26 novembre 2021,
- puis des personnes publiques du territoire du 6 décembre 2021 au 6 février 2022.

Ayant cependant constaté au regard du faible nombre d’avis émis par les habitants, l’échec de la concertation réglementaire, la Métropole de Lyon a décidé par message du 3 décembre 2021 de sa prolongation jusqu’au 5 février 2022.

Le dossier de consultation réglementaire 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 ;

En application de l’article L.2213-4-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, il appartient à la Métropole de Lyon de recueillir aujourd’hui l’avis des conseils municipaux 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.

Avis de la Commune :

L’amélioration de la qualité de l’air et de la santé des habitants de la Métropole de Lyon fait partie des priorités de nos actions. Au regard de cet engagement, le Maire de Charly siégeant au Conseil de la Métropole avait soutenu, sous le mandat précédent, la mise en vigueur de la zone à faible émissions au 1^{er} janvier 2020.

Le choix de se limiter aux véhicules professionnels marquait une volonté politique de procéder à des restrictions progressives avant d'élargir ce dispositif aux véhicules particuliers au regard des répercussions pour les ménages les plus modestes et du processus d'adaptabilité nécessaire aux entreprises. Cette vision d'équilibre fut acceptée par tous.

Les Zones à faibles émissions présentent un double objectif : réduire la pollution atmosphérique en limitant la circulation des véhicules les plus polluants tout en favorisant le renouvellement du parc automobile afin de développer la circulation de véhicules propres. Or l'exécutif métropolitain, par sa volonté d'accélérer et d'amplifier le processus de ZFE en allant bien au-delà de la loi Climat et résilience, pose clairement comme objectif principal la réduction de la place de la voiture au sein de la Métropole.

1. Nous dénonçons cette nouvelle méthode d'accélération et d'amplification du processus de ZFE ainsi que son calendrier d'application.

Près de 70 % des Français méconnaissent aujourd'hui encore le principe de Zone à faibles émissions. Or nous constatons que la Métropole, autorité compétente en la matière, a fait le choix délibéré de n'organiser aucune réunion publique de proximité dans les 59 communes du territoire, pourtant indispensable afin d'échanger sereinement avec les habitants sur un projet qui les impactera fortement et immédiatement. En effet, la consultation publique a été réalisée principalement pour ne pas dire en totalité en visioconférence.

Nous observons également que la Métropole n'a pas, à 5 mois de l'entrée effective de cette première étape, mis en place son offre de conseil en mobilité permettant d'accompagner les métropolitains dans leurs démarches de demande d'aides financières et dans leurs solutions de mobilités alternatives.

Par ailleurs, il convient de noter que les dispositions relatives à la loi Climat et résilience adoptée en août 2021 imposent des ZFE-m qui n'interdisent à terme que les véhicules motorisés à quatre roues Crit'Air 3 et plus et ce, sur un calendrier moins contraignant. Elle n'impose pas non plus une ZFE-m permanente (24h/24 et 7 jours/7).

Cette loi prévoit également l'expérimentation d'un prêt à taux zéro à partir de 2023 pour aider les ménages modestes impactés par les ZFE-m à remplacer leurs vieux véhicules. Aussi, les propriétaires des véhicules concernés par cette première étape du projet ne pourront pas en bénéficier au 1^{er} juillet 2022 et les aides envisagées par la Métropole sont insuffisantes.

Pour le législateur, il importait en effet de garantir la progressivité temporelle et spatiale notamment pour laisser aux usagers le temps de s'adapter et d'anticiper le renouvellement de leur voiture ou faire le choix d'utiliser un autre mode de déplacement.

Aussi nous regrettons que l'exécutif métropolitain ait rejeté la demande de l'ensemble des groupes d'opposition tant en faveur d'un référendum local - non pas sur le principe de la ZFE car nous y sommes favorables, mais sur les modalités de mise en œuvre de cette ZFE-m – que l'envoi d'un courrier nominatif à chaque propriétaire de véhicule concerné par ces nouvelles restrictions.

Plus globalement, la motivation principale de la Métropole telle qu'elle ressort du dossier réglementaire de concertation semble être la disparition de la voiture, et les mesures envisagées par la Métropole ne tiennent pas compte à ce stade de la spécificité de nos territoires, de la réalité de la vie des habitants de la Métropole et des conséquences sociales et économiques qui pèseraient ainsi à court terme sur les classes populaires et moyennes, en l'absence trop souvent encore d'alternative possible à la voiture.

2. Nous dénonçons l'absence totale d'information de l'ensemble de la population de l'agglomération.

Nous estimons que le faible nombre d'avis des habitants recueillis démontre la faible information des Grands Lyonnais sur la mise en place de cette nouvelle ZFE-m et de ses conséquences sur leur quotidien. A titre informatif, à la date du 2 février 2022, nous n'avons aucune observation des Charlyrots sur le registre de consultation de la concertation réglementaire disponible en mairie depuis le 3 novembre 2021.

Aussi nous rappelons à nouveau la nécessité de l'envoi d'un courrier par le Président de la Métropole à chaque propriétaire de véhicules afin de l'informer du calendrier prévisionnel d'interdiction avant toute décision définitive.

3. Nous dénonçons l'impact réel de ces nouvelles orientations sur les ménages modestes et les entreprises locales.

Le calendrier d'évolution de la ZFE-m proposé apparaît ainsi inversement proportionné au développement de l'offre de mobilité actuelle de l'Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais (ex-Sytral).

La ZFE-m doit être également examinée à l'échelle du SCOT voire de l'aire métropolitaine pour tenir compte des 200 000 navetteurs - c'est-à-dire les 50 000 Grand Lyonnais travaillant dans un département limitrophe et les 150 000 actifs qui travaillent dans la Métropole sans y résider – et qui utilisent pour 75 % d'entre eux la voiture faute d'alternative crédible.

Aussi, avant de contraindre prématurément l'usage de la voiture, il nous paraît indispensable qu'une vraie réflexion sur les enjeux de mobilité soit portée par l'AOMTL, nouvellement créée à l'échelle du SCOT. Cet établissement, chargé d'établir dans les deux ans à venir de nouveaux plans de mobilité, doit impérativement et dans les meilleurs délais proposer aux communes de nouvelles lignes fortes de transports collectifs, seules alternatives crédibles à la voiture. Il nous paraît également essentiel qu'il pose rapidement le principe d'un grand plan métro pour répondre sereinement aux contraintes futures de la ZFE-m.

Nous observons que le monde économique s'interroge d'ailleurs sur son devenir au sein de la Métropole et que des entreprises quittent notre territoire, ce qui pourrait entraîner des conséquences graves sur l'emploi et sur le financement des mobilités. Au budget 2021 du Sytral, le versement mobilité versé par les entreprises représentait 374 055 000 € sur les 768 180 200 € de recettes de fonctionnement soit 49 %.

Enfin, ce projet envisage à terme une extension de la ZFE-m aux grands axes routiers que sont M6-M7 (ex-A6-A7), le périphérique Laurent Bonnevey et la Rocade Est et qu'en conséquence l'A46 Sud deviendrait le seul itinéraire de contournement possible pour les véhicules les plus polluants au risque d'asphyxier complètement les communes. Cette conséquence est directement liée à la décision de l'exécutif d'abandonner tous les projets structurants sur le territoire métropolitain.

Or l'exigence de la qualité de l'air et de l'environnement immédiat doivent être identiques partout, y compris à Charly

En conséquence :

- *Attendu que l'amplification des mesures de la ZFE aux véhicules particuliers, par un calendrier prévisionnel d'interdiction en avance sur celui qu'impose la loi Climat et résilience, est de nature à créer des conséquences majeures pour les ménages et les entreprises locales sans développement d'alternative de transport proposé ;*
- *Attendu qu'il existe une confusion dans la concertation entre la concertation réglementaire de l'étape 1 et la concertation citoyenne qui porte sur le projet global (étapes 1 et 2), notamment dans les dates et la manière de participer, que des éléments d'information à destination du public concernant ces deux concertations sont de nature à créer la confusion et par conséquent participent à la désinformation du public sur les évolutions de la ZFE et ses conséquences ;*
- *Attendu que le faible recours au dispositif d'accompagnement financier de la Métropole aux entreprises dans l'acquisition de véhicules propres ne représente à ce jour que 74 demandes sur un potentiel de 27 960 véhicules utilitaires légers ou poids-lourds Crit'air 3 ou plus au 1^{er} janvier 2021 soit 0,26 % des véhicules professionnels impactés directement par la ZFE actuelle ;*

Aussi, il est demandé au Conseil Municipal de bien vouloir :

- Emettre un avis défavorable au projet d'amplification au 1^{er} juillet 2022 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, tel que proposé par la Métropole.
- Demander à la Métropole de Lyon de procéder à l'organisation d'un référendum local portant sur les modalités de mise en œuvre de l'ensemble du projet (étapes 1 et 2) de cette nouvelle ZFE-m.

VOTE

Pour : 21

Abstentions : 2 (Mme Pichat, Mme Bouveret)

Contre : 2 (M. Guglielmo et M. Ollagnier)

IV. INFORMATIONS DU MAIRE

- nomination de Marie Claude Guerrieri conseillère déléguée à la petite enfance
- arrivée de Mme Grangeon à la bibliothèque
- adhésion au Label « Ville engagée contre le Sida »
- prochain Conseil Municipal le 23 mars 2022