RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉPARTEMENT DE L'AIN

CONSEIL COMMUNAUTAIRE

EN DATE DU 2 NOVEMBRE 2023

PROCES-VERBAL DE LA SÉANCE

Approuvé le 07/12/2023 et affiché le 13/12/2023

L'an deux mille vingt-trois et le deux novembre, le Conseil Communautaire s'est réuni au nombre prescrit par la loi, en salle du conseil communautaire sise 485, rue des Valets à Montluel, en session ordinaire, sous la présidence de M. Philippe GUILLOT-VIGNOT.

Date de convocation : le 27 octobre 2023

Membres en exercice : 33 Présents : 28 Absents représentés : 2

Votants : 30 Absents excusés : 3

Étaient présents : Patrick BOUVIER, Patrick MÉANT, Daniel CLÉMENT, Jean-Philippe FAVROT, Josiane MAURICE, Christian GOUVERNEUR, Andrée RACCURT, Carine COUTURIER, Sandrine PÉGUET, Emmanuel CHULIO, Philippe GUILLOT-VIGNOT, Bernard HÉRITIER, Aurélie RICHARD, Gérard RAPHANEL, Laurent SOILEUX, Marie-Hélène TROSSELLY, Philippe BELAIR, Nadine CHAMARD-COQUAZ, Anne FABIANO, Franck GÉNILLON, Christian GUILLEMOT, Carine MOUSTAUD, Maryse PACCARD, Laurence RAVEROT, Joanna JUAREZ-LOPEZ, Marc GRIMAND, Isabelle LORIZ, Sylvie OBADIA (suppléante de Michel LEVRAT),

Absents représentés : Véronique DOCK ayant donné pouvoir à Patrick MÉANT,
Patrick BATTISTA ayant donné pouvoir à Joanna JUAREZ-LOPEZ,

Absents excusés : David VANNIER, Caroline CONDÉ-DELPHINE, François CRÉVOLA,

Secrétaire de séance : Nadine CHAMARD-COQUAZ

Monsieur le Président ouvre la séance à 19h00.

Désignation du secrétaire de séance

Monsieur le Président propose la désignation de Madame Nadine CHAMARD-COQUAZ comme secrétaire de séance.

Le conseil communautaire, après avoir délibéré à l'unanimité :

— **DÉSIGNE** Mme Nadine CHAMARD-COQUAZ comme secrétaire de séance.

Approbation du compte-rendu du conseil communautaire du 5 octobre 2023

Rapporteur : Philippe GUILLOT-VIGNOT

Monsieur le Président soumet à l'approbation de l'assemblée le compte-rendu du conseil communautaire du 5 octobre 2023.

Le conseil communautaire, après avoir délibéré à l'unanimité :

— **APPROUVE** le compte-rendu tel qu'il lui a été présenté.

Avis sur le projet ajusté d'amplification de la Zone à Faibles Emissions de la Métropole de Lyon

Rapporteur : Christian GOUVERNEUR

Arrivée de Sylvie OBADIA avant le vote,

Arrivée de Christian GUILLEMOT.

Depuis plusieurs années, la Métropole conduit son action en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air en particulier dans le domaine des transports. Dès le 1er janvier 2020, une Zone à Faibles Emissions (ZFE) est entrée en vigueur pour les poids lourds et utilitaires légers. Depuis le 1er septembre 2022, les restrictions ont été étendues aux véhicules particuliers et aux deux-roues motorisés Crit'Air 5 et non classés.

Dans le cadre de la 2ème étape d'amplification de la ZFE, une première concertation réglementaire a eu lieu début 2023, à laquelle la 3CM, par délibération du 19 janvier 2023, a émis un avis défavorable sur le projet (délibération n°DE-2023/01/03-EN).

Le Conseil de la Métropole de Lyon du 26 juin 2023 a approuvé la poursuite du processus d'amplification sur la base d'un projet ajusté s'appuyant sur les enseignements de la concertation règlementaire réalisée en début d'année 2023.

Ainsi, une nouvelle concertation réglementaire est en cours pour ce projet ajusté d'amplification de la ZFEm de Lyon, et pour laquelle la 3CM est invitée à émettre un nouvel avis sur le projet d'ici le 4 novembre 2023. L'absence d'avis vaut validation tacite du projet.

Le dossier réglementaire est annexé à la présente délibération et accessible sur la plateforme participative :

https://jeparticipe.grandlyon.com/project/projet-ajuste-damplification-de-la-zfe/presentation/consultation-du-public-du-4-septembre-au-4-novembre-2023

Les principales caractéristiques du projet ajusté sont :

- ✓ Un périmètre unifié comprenant la ZFE actuelle à laquelle s'ajoutent, à partir du 1er janvier 2024, les voies structurantes métropolitaines suivantes : M6, M7, boulevard périphérique Laurent Bonnevay et Boulevard Périphérique Nord de Lyon (BPNL) :

Pour mémoire, le périmètre de la ZFE actuelle comprend la quasi-intégralité de la surface des arrondissements de Lyon, et des villes de Caluire-et-Cuire et Villeurbanne, ainsi que des secteurs de Bron et Vénissieux situés à l'intérieur de la RD383 et du Boulevard Périphérique Nord de Lyon.

Une carte du périmètre est présentée en page 11 du dossier annexé à la présente délibération.

- ✓ Un calendrier homogénéisé conforme à la loi Climat et Résilience, avec une étape supplémentaire en 2028 compte tenu des enjeux sanitaires et de transition des mobilités :

La loi climat et résilience définit les échéances comme suit :

- au 1er janvier 2024, interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 4, s'ajoutant aux véhicules Crit'Air 5 et non-classés,
- au 1er janvier 2025, interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 3, s'ajoutant aux véhicules Crit'Air 4, 5 et non-classés.

Le calendrier de la ZFE lyonnaise sera mis en œuvre conformément à la loi, avec une étape supplémentaire compte tenu des objectifs de réduction des concentrations de polluant à obtenir : au 1er janvier 2028, interdiction des véhicules Crit'Air 2 hors des voies structurantes d'agglomération. Ces dernières en resteront à l'interdiction des véhicules Crit'Air 3. Autrement dit, à partir du 1er janvier 2028, seuls les véhicules classés Crit'Air 0 ou 1 pourront circuler dans la ZFE, à l'exception des grandes infrastructures routières métropolitaines qui resteront accessibles aux véhicules classés Crit'Air 2.

Le calendrier détaillé est présenté en page 13 du dossier annexé à la présente délibération.

- ✓ Un cadre dérogatoire évolutif qui pérennise notamment une dérogation « petit rouleur » pour les particuliers, élargie aux professionnels (52 jours de circulation autorisées dans le périmètre pour toutes les catégories de véhicules) :

Ces différentes dérogations sont disponibles via la plateforme métropolitaine Toodego ; elles font l'objet d'une instruction puis de l'envoi d'un courrier officiel ainsi que d'une vignette dérogatoire.

La dérogation individuelle "petit rouleur" ouvre le droit, sur une année, à 52 jours de circulation au sein du périmètre. Elle répond aux usages occasionnels de la voiture des résidents du périmètre ZFE (motifs loisirs, déménagement, vacances, week-ends, etc.) mais aussi aux déplacements ponctuels de résidents hors ZFE, y compris les visiteurs et touristes ne résidant pas dans la Métropole, quel qu'en soit le motif (vie sociale, tourisme, visites familiales, etc.).

Afin de permettre l'accès à la ZFE pour les professionnels (VUL et PL) qui s'y rendent de manière ponctuelle, la dérogation "petit rouleur" existante pour les particuliers sera étendue aux professionnels. Cette dérogation sera ouverte à tous et offrira comme aux particuliers un quota de 52 jours de circulation valable un an. Cette dérogation permet de simplifier la réponse à des situations variées mais occasionnelles d'accès à la ZFE.

Ces dérogations sont détaillées en pages 14 et 17 du dossier annexé à la présente délibération.

Le renforcement du dispositif d'aides et d'accompagnement ayant été approuvé par délibération du conseil métropolitaine du 26 juin 2023, est exclu de cette consultation. Néanmoins, il est à souligner que :

- ✓ Un renforcement des aides financières à l'achat de véhicules est en vigueur depuis le 1er septembre 2023 pour les habitants de la Métropole ;
- ✓ Concernant le soutien financier à destination des entreprises, le projet d'amplification initial prévoyait l'octroi d'une aide à l'achat de véhicules pour les professionnels implantés sur le territoire des EPCI membres du SEPAL, à savoir la Métropole et les Communautés de Communes de l'Est Lyonnais et des Pays de l'Ozon.

Une possibilité d'élargir ce dispositif aux professionnels des territoires voisins avait émergé durant la consultation réglementaire. Aussi, la 3CM, dans sa délibération portant avis sur le projet d'amplification de la ZFEm de la Métropole de Lyon (DE-2023/01/03-EN), avait manifesté son intérêt pour la délivrance d'aides aux professionnels du territoire.

Dans le cadre de ce projet ajusté d'amplification de la ZFEm de Lyon, la Métropole sursoit à l'instauration d'aides pour les professionnels exerçant une activité professionnelle au sein de la ZFE mais résidant en dehors de son périmètre (périmètre du Plan de Protection de l'Atmosphère et/ou SYTRAL Mobilités). Les professionnels du territoire de la 3CM sont donc exclus du dispositif.

Aussi,

Considérant d'une part, le 1er projet d'amplification de la ZFEm de la Métropole de Lyon et l'avis émis par le conseil communautaire de la 3CM en date du 19 janvier 2023 (délibération n°DE-2023/01/03-EN),

Considérant d'autre part le projet ajusté d'amplification de la ZFEm de la Métropole de Lyon, objet de la consultation règlementaire en cours,

Il est proposé au Conseil Communautaire de maintenir l'avis formulé par délibération du 19 janvier 2023 (délibération n°DE-2023/01/03-EN), et repris ci-dessous :

Avis de la 3CM

D'une manière générale, la 3CM partage les enjeux et les objectifs de la ZFE, et plus globalement du PPA, d'amélioration de la qualité de l'air par une dépollution du parc automobile et une transformation des mobilités. Ces orientations sont en cohérence avec le projet de territoire de la 3CM et les plans d'actions spécifiques du PCAET et du Plan de mobilité simplifié.

La ZFE de la Métropole et sa 2ème étape d'amplification va fortement impacter le territoire de la 3CM et les pratiques de mobilité de ses habitants. 17 000 flux d'échanges sont effectués quotidiennement entre la 3CM et la Métropole de Lyon, majoritairement en voiture individuelle (79 %) puis en transports en commun (18 %) et en vélo (3 %).

A court terme, la ZFE va contraindre ces déplacements et les usagers auront le choix entre s'équiper en véhicules à faibles émissions ou faire un report modal vers un mode de transport alternatif à la voiture.

Si la 3CM, en tant qu'AOM, peut faciliter la mobilité sur son territoire et favoriser le rabattement vers les gares, le développement d'une offre de transport en commun ou de covoiturage vers la Métropole dépasse ses compétences et ses limites institutionnelles.

Ainsi, plusieurs points de vigilance sont identifiés autour du renforcement et de l'extension de la ZFE de Lyon :

- En premier lieu, la 3CM se préoccupe de **l'impact social** de cette 2ème phase d'amplification de la ZFE. Dans un contexte social sous tension avec une inflation des prix et une hausse du coût de l'énergie, il faut veiller à ne pas accentuer la précarité des ménages socialement défavorisés qui pourront difficilement acquérir un véhicule « propre » et qui résident souvent en périphérie de la Métropole pour des questions d'accès au logement.

Les mesures dérogatoires individuelles associées au revenu fiscal pour les personnes travaillant dans le périmètre de la ZFE sont essentielles pour accompagner les citoyens en situation précaire dans cette transition. La 3CM souhaiterait la réalisation d'un bilan au cours du processus d'amplification de la ZFE (2026 / 2027) auprès de ces publics spécifiques sur les territoires limitrophes comme le nôtre pour vérifier l'adéquation des mesures et des dérogations avec les réalités économiques et sociales.

Sur le plan des transports en communs, la mise en place d'une tarification sociale et solidaire actuellement à l'étude par le SYTRAL est un levier à souligner. La 3CM souhaite que cette tarification soit applicable à l'ensemble des ménages éligibles, résidant ou non dans la ZFE.

- La 3CM s'interroge sur le **report des trafics** induit par l'extension du périmètre de la ZFE aux limites de la rocade Est. Si les modélisations du projet d'amplification de la ZFE confirment de réels bénéfices environnementaux et sanitaires sur la globalité de l'Aire Métropolitaine, et notamment le territoire de la 3CM, elles pointent également une augmentation des trafics sur les infrastructures de contournement comme l'A42 et l'A432.

Cette hausse de trafic sur les axes structurants qui desservent le territoire de la 3CM soulève de réelles inquiétudes, notamment dans un contexte où le nœud des Iles est déjà saturé à ce jour en heures de pointe. Un traitement de ce nœud autoroutier semble indispensable à anticiper pour ne pas engorger nos territoires de l'Est Lyonnais et induire du report de trafic parasite sur des voiries plus locales inadaptées.

- Concernant les **professionnels du BTP et de l'artisanat**, secteur économique majeur du territoire de la 3CM, l'accès à la Métropole va être de plus en plus contraint.

Si des mesures dérogatoires facilitent la transition des entreprises dans l'adaptation de leur flotte de véhicules, des mesures financières d'accompagnement s'avèrent nécessaires.

En complément des aides de l'Etat, la 3CM souhaiterait que les professionnels de son territoire puissent bénéficier d'aides complémentaires de la Métropole, au même titre que les EPCI membres du SEPAL comme la CC de L'Est lyonnais et la CC du Pays de l'Ozon. Etant donné l'extension du périmètre de la ZFE à l'Est de la Métropole, le territoire de la Côtière et ses entreprises seront tout autant impactés.

- **En matière de logistique urbaine**, la Métropole élabore actuellement un schéma logistique des biens et des services. En tant que territoire voisin concerné par la gestion des derniers kilomètres des véhicules en transit, il serait souhaitable que les territoires voisins dont la 3CM soient associés activement à ce schéma de logistique urbaine.

- **Le développement de solutions alternatives à la voiture individuelle crédibles** pour rejoindre la Métropole de Lyon depuis les territoires limitrophes comme la 3CM est déterminant dans la réussite du projet de ZFE et son acceptation par les habitants. Dans l'exercice de sa compétence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), la 3CM organise la mobilité interne de son territoire avec le développement d'aménagements cyclables et la mise en place d'un réseau de transport en commun « Solutions transport 3CM » pour mailler le territoire et faciliter le rabattement vers les gares. Néanmoins, la 3CM ne dispose pas (et n'a pas la faculté de la créer) d'une offre de mobilité avec le même niveau de performance que la Métropole avec un maillage de bus, tramway, métros et réseaux cyclables en direction de la Métropole et de manière transversale entre les communes limitrophes. Des efforts devront se porter sur une forte densification et une amélioration des

dessertes inter-territoires avec la création d'une offre de mobilité multimodale pertinente qui dépasse la compétence seule de la 3CM.

Afin d'être au cœur de ces problématiques d'intermodalité, en janvier 2023, la 3CM a intégré le comité syndical du SMT AML.

Parmi les projets de mobilité mis en exergue pour apporter des réponses, le développement du RER à la lyonnaise avec la densification de la ligne Lyon-Ambérieu est crucial et son calendrier de mise en œuvre doit être en cohérence avec celui de la ZFE, au même titre que l'ouest lyonnais par exemple.

En termes d'offre pour les modes actifs, la 3CM regrette de ne pas compter parmi les itinéraires du réseau hyper-structurant des Voies Lyonnaises. Un axe complémentaire en direction de la Côtière (Rillieux-la-Pape, Miribel, Montluel, Meximieux) pourrait être créé en partenariat avec les EPCI concernés.

Aussi, le covoiturage doit devenir une réponse performante et adaptée pour les habitants des territoires limitrophes souhaitant rejoindre la Métropole. En complément de la création d'arrêts et d'aires de covoiturage sur son territoire, la 3CM est intéressée pour expérimenter des lignes de covoiturage structurantes en coopération avec les territoires voisins et la Métropole. Deux corridors de covoiturage ont d'ores et déjà été identifiés par le Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) de la 3CM, l'un le long de l'A42 en direction de Lyon et l'autre pour connecter Meyzieu et son P+R. Pour être efficient, ces dispositifs doivent être complétés par la création de voies réservées sur l'A42 et par un traitement du nœud des Iles.

Globalement, si ces différentes offres peuvent être de réelles réponses aux habitants de la 3CM pour rejoindre et se déplacer au sein du périmètre de la ZFE, elles nécessitent un engagement partenarial fort pour leur mise en œuvre. En effet, il s'agit de projets de mobilité structurants qui s'inscrivent souvent sur plusieurs territoires administratifs dans une logique de compétence partagée. C'est notamment le cas des pénétrantes cyclables ou des lignes de covoiturage.

Il est indispensable d'amorcer une réelle dynamique partenariale pour co-construire ces offres de mobilité alternative structurantes et les prioriser en fonction des contraintes et des besoins des territoires impactés, notamment les territoires limitrophes comme la 3CM. Le SMT AML pourrait être le lieu d'échanges approprié pour ce travail partenarial.

Aussi, il s'avère indispensable de mettre en corrélation le calendrier d'application des restrictions d'accès de la ZFE avec les échéances de réalisation de ces projets de mobilité structurants.

- **L'évaluation réglementaire à 3 ans** est essentielle pour mesurer les impacts de la ZFE. La 3CM souhaite qu'une évaluation complète des effets environnementaux, sociaux et économiques soit réalisée à l'échelle du périmètre de la ZFE et des territoires voisins dont la 3CM, échelle de mesure qui s'impose au regard du report modal de circulation sur l'A42 et l'A432.
- **La communication** va être essentielle dans l'information et l'appropriation des mesures liées à la ZFE. Dans ce cadre, la 3CM est désireuse de bénéficier du large plan de communication mis en œuvre par la Métropole avec l'utilisation de canaux de diffusion propre à notre territoire (journaux locaux, campagnes d'affichage territoriales...).

En termes d'accompagnement, la création de l'agence des mobilités par la Métropole est une solution pertinente pour apporter des réponses spécifiques aux différents publics (actifs, précaires, étudiants, professionnels) et aux territoires avec leurs problématiques de mobilité et d'accessibilité propres. Ainsi, la 3CM serait intéressée par des interventions spécifiques sur son territoire, notamment auprès des entreprises et des publics précaires ou en insertion.

Enfin, la 3CM alerte sur l'absence de gouvernance interterritoriale pour suivre l'amplification de la ZFE, et tient à souligner l'importance d'impliquer l'ensemble des territoires limitrophes au périmètre afin d'avoir, au vu des enjeux et de leur impact, le même niveau d'information, de lecture et de prise de décision. Ainsi, la 3CM demande, de manière analogue au PPA3, à être membre de l'ensemble des instances de pilotage et de suivi d'amplification de la ZFE prévu par la Métropole.

Interventions :

Nadine CHAMARD-COQUAZ : Cette question aurait mérité comme la suivante d'être communiquée en amont. Ma première question concerne la production du précédent avis que vous nous demandez de voter en l'état ce soir ? Comment a-t-il été construit ?

Christian GOUVERNEUR : Comme pour celui-ci, en Conseil communautaire, suite à l'exposé de la délibération.

Nadine CHAMARD-COQUAZ : Quelle a été l'implication des habitants ? Est-ce qu'un soutien à l'éco-citoyenneté, à une éducation partagée aux enjeux majeurs du dérèglement climatique est porté par la 3CM ? Un sondage très intéressant de l'association des Intercommunalités de France sur l'acceptabilité des transitions constate que, concernant les ZFE qui font l'objet ce soir de notre débat, 47 % des présidents d'EPCI estiment que leur population y est favorable alors que, directement interrogés, 62 % des Français y sont favorables !

Philippe GUILLOT-VIGNOT : Il est normal d'avoir de tels résultats quand 50% de la population française habite dans les métropoles. Cela ne concerne pas un territoire comme le nôtre, péri-urbain où la mobilité n'est pas au même niveau que sur la métropole. Leurs représentants ont reculé sur l'aide aux entrepreneurs que nous avions sollicité, certainement pour un problème réglementaire. Et nous ne faisons pas partie de la gouvernance, ce qui pose problème pour une délibération qui a un impact fort sur notre territoire.

Nadine CHAMARD-COQUAZ : En l'état du précédent avis, je me réjouis dans un premier temps, de l'intérêt porté aux foyers les plus en difficulté et la demande de voir ces foyers bénéficier des tarifications sociales des transports en commun lyonnais au même titre que les résidents de la Métropole. Les faibles foyers fiscaux ont tout intérêt à abandonner leur véhicule personnel tant il représente un poste de charges annuelles élevées. De mon point de vue, l'étude d'impact portée aux dérogations est intéressante mais secondaire.

Dans un deuxième temps, les aspects liés aux difficultés de circulation et report du trafic sur les routes du territoire m'interrogent sur la confiance portée aux impacts de nos décisions et donc aux véritables objectifs de l'assemblée en matière de report des déplacements sur les transports en commun (TC) : les difficultés de circulation automobile sont un facteur important de report des déplacements vers les TC, qui plus est, l'augmentation du trafic de l'A42 ne serait-elle pas un motif pour demander une réduction de la vitesse sur le tronçon de notre territoire comme solution évoquée dans le rapport ATMO dont nous parlerons au point suivant ? Quant au report de trafic sur la RD 1084, il plaide pour une mise en place rapide de la ZFE-m sur notre territoire.

Dans un 3ème temps, concernant les professionnels, l'inscription de notre territoire en ZFE-m leur permettra de toucher, de la part de l'État, des bonus majorés de conversion vers des véhicules propres. Mais je reviendrai sur ces points dans la prochaine délibération.

Enfin, d'un point de vue plus général, il me semble que cet avis entend voir la 3CM bénéficier de nombreux avantages offerts par la Métropole. Faut-il y voir le souhait d'un jour intégrer la super collectivité territoriale lyonnaise ?

Christian GOUVERNEUR : On est tous conscient de l'importance du report vers les TC mais nous n'avons aucun moyen de jouer sur ce levier et améliorer le service.

Philippe GUILLOT-VIGNOT : On est tous conscient qu'il faut aller vers des véhicules moins polluants. Tout ce qu'on va faire dans le PDMs nous appartient mais la ZFE de la Métropole va à une vitesse qui n'est pas la nôtre. Il nous demande de donner un avis sur ce qu'ils font eux, sur ce que nous pourrions faire comme eux mais ils ne donnent aucun signal positif pour dire : on va vous aider, vous accompagner pour vous permettre d'avoir des avantages complémentaires. Les solidarités sur ces questions ne devraient pas s'arrêter aux frontières des territoires.

Le conseil communautaire, après avoir délibéré à l'unanimité :

— **PREND ACTE,** du projet ajusté de 2ème étape d'amplification de la Zone à Faibles Emissions de la Métropole de Lyon,

— **CHARGE** Monsieur le Président de porter ces éléments à la connaissance de la Métropole de Lyon,

Et décide, à 29 voix pour et 1 avis contre (Nadine CHAMARD-COQUAZ) :

— **D'EMETTRE un avis défavorable** sur ce projet ajusté de 2ème étape d'amplification de la Zone à Faibles Emissions de la Métropole de Lyon.

Etude d'opportunité Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFEm)

Rapporteur : Christian GOUVERNEUR

Au regard des enjeux de réduction de la pollution atmosphérique et de la contribution majeure des transports à cette pollution, de nouvelles actions ont été inscrites dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM n°2019-1428 du 24 décembre 2019) de manière à accélérer l'amélioration durable de la qualité de l'air.

La Communauté de Communes de la Côtière à Montluel couverte par le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise est un territoire concerné par l'application de l'article 85 de la loi LOM. A ce titre, elle se doit de prendre en compte les dispositions suivantes :

• L'intégration d'un plan d'action air dans le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) en vue d'atteindre les objectifs territoriaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques en lien avec le Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques (PREPA),

• La réalisation d'une étude sur l'opportunité de créer une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) sur tout ou partie du territoire pour étudier les bénéfices qui peuvent être associés à son instauration,

• Une attention particulière à porter sur les établissements recevant du public dit vulnérables (ERPV).

Les zones à faibles émissions mobilité ont été créées pour protéger les habitants des territoires où la pollution de l'air est importante. Dans le périmètre d'une ZFE-m, seuls les véhicules les moins polluants (en fonction de leur certificat Crit'Air) ont le droit d'y circuler. Ce sont les collectivités qui fixent les périodes où la circulation est restreinte, les types de véhicules concernés (voitures, poids lourds, etc...) ainsi que le niveau Crit'Air minimum pour pouvoir circuler.

Pour conduire cette étude d'opportunité ZFEm, la 3CM s'est appuyée sur l'expertise d'ATMO Auvergne Rhône-Alpes, observatoire agréé de surveillance de la qualité de l'air, qui a notamment accompagné la Communauté de Communes de Miribel et du Plateau pour réaliser cette même étude.

L'étude d'opportunité ZFE-m comprend un diagnostic de la qualité de l'air sur le territoire avec un positionnement par rapport aux objectifs du Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques, un diagnostic mobilité, une évaluation des gains en émissions de différents scénarii de mise en place d'une ZFE-m. Ces données chiffrées permettront d'alimenter les réflexions en tant qu'outil d'aide à la décision pour la mise en place d'une ZFE-m sur le territoire.

Le rapport d'étude réalisé par ATMO AURA est annexé à la présente délibération.

Pour assurer le suivi et le pilotage de cette étude, un comité de pilotage (COPIL) a été mis en place, composé de la 3CM, les 9 communes, du Département de l'Ain et de la DDT01. Une réunion de lancement s'est tenue le 5 avril 2023 au siège de la 3CM afin de présenter le contenu de l'étude par ATMO et de valider les cinq scénarios retenus. Un COPIL de restitution des résultats a eu lieu le 27 juin 2023.

Le rapport d'étude a été préalablement communiqué et présenté aux membres du conseil communautaire lors de la séance du 5 octobre 2023.

Il convient désormais que la 3CM se positionne quant à l'opportunité de mettre en place une ZFEm sur tout ou partie du territoire, au regard des résultats de l'étude résumé ci-après :

La communauté de communes présente des infrastructures routières importantes dont l'A42 qui représente 70 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx) du secteur du transport routier. Or, l'étude d'opportunité ne prend pas en compte, dans son périmètre, les axes autoroutiers car le réseau secondaire

ne pourrait absorber en l'état le flux de véhicules autoroutier à reporter. De plus, une étude trafic détaillée devrait être établie si cette option était envisagée.

Pour les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines PM2.5, les données indiquent des objectifs du Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques potentiellement atteints à l'horizon 2030. Cependant, une attention particulière est à porter sur les composés organiques volatils non méthaniques (COVnm) émis principalement par le secteur industriel, et l'ammoniac (NH3) majoritairement émis par le secteur agricole pour l'atteinte des objectifs à l'horizon 2030.

L'étude des scénarios ZFEm a permis de mesurer l'effet de la mise en place d'une ZFE-m sur le territoire en évaluant les réductions d'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, de chaque scénario ZFE-m en comparaison du scénario tendanciel sans ZFEm.

Pour mémoire, cinq scénarios ont été étudiés suite à la validation du comité de pilotage du 5 avril 2023 :

- Scénario 1 : le plus ambitieux avec l'interdiction des Crit'Air 2 pour les véhicules légers (VL) et véhicules utilitaires légers (VUL) et poids lourds (PL) à horizon 2026,
- Scénario 2 : même calendrier que le premier mais s'arrête en 2025 avec l'interdiction des Crit'Air 3,
- Scénario 3 : vise spécifiquement les véhicules utilitaires légers et poids lourds avec un calendrier d'interdiction plus progressif,
- Scénario 4 : propose un calendrier d'interdiction différencié pour les VL, basé sur le scénario 1, et les VUL/PL, basé sur le scénario 3.
- Scénario 5 : modélise un report modal progressif de 20 % à horizon 2026.

Le scénario tendanciel correspond à l'évolution naturelle du parc automobile sans ZFE-m.

Globalement, la ZFE-m a un effet significatif sur les NOx et un impact plus restreint sur les particules fines. Pour le CO2, seuls les scénarios poussant au renouvellement vers des véhicules électriques (scénario 1) ou une diminution du trafic agissent sur les émissions de CO2 (scénario 5).

Plus en détail, le scénario 1 permet les plus grandes réductions d'émission par rapport au tendanciel, avec notamment des gains relatifs d'environ 20 % pour les NOx et de 6 % pour le dioxyde de carbone (CO2) en 2030. De tels gains sont en grande majorité permis par l'interdiction des Crit'Air 2 en 2026, conduisant à une sortie du diesel et un rajeunissement des véhicules essence.

Il en va de même pour le scénario 4 qui propose le même calendrier d'interdiction que le scénario 1 mais seulement sur les véhicules particuliers. La modélisation du scénario 4 permet d'ailleurs de mettre en lumière l'implication des VUL et PL Crit'Air 2 dans la baisse des émissions de CO2 en comparaison au scénario 1.

Les scénarios 2 et 3 engendrent des gains marginaux sur le CO2 en comparaison des autres scénarios du fait qu'il n'inclut que les VUL et PL dans la ZFE, se limitant à l'interdiction des Crit'Air 3 et plus. En revanche les gains d'émissions polluantes sont intéressants même si cela reste en deçà des impacts que permet l'interdiction des Crit'Air 2 (sortie du diesel, rajeunissement des véhicules essence). De plus, sur le long terme, les résultats induits par la ZFE-m par rapport au tendanciel tendent à s'affaiblir en 2030.

Enfin, le scénario 5 permet de se rendre compte des impacts d'un report modal de 20 % sur les routes de l'EPCI (hors autoroutes). On observe des gains d'émissions intéressants mais surtout pérennes.

Ainsi, pour que la mise en place d'une ZFE-m sur le territoire ait un effet important sur les émissions de NOx et notable sur les émissions de gaz à effet de serre (CO2), l'interdiction des vignettes jusqu'au Crit'Air 2 permet les meilleurs résultats. Cependant, l'interdiction des vignettes Crit'Air 2 doit être analysée également au regard des offres alternatives de mobilité sur le territoire et des accompagnements socio-économiques de la population. Un scénario qui inclut l'interdiction des vignettes jusqu'à Crit'Air 3 est socialement plus accepté.

Le scénario doit être suffisamment restrictif pour inciter les usagers à reporter leurs déplacements sur des modes de déplacements actifs (marche, vélo) ou moins émissifs (transports en commun, covoiturage, etc) ou à remplacer leur véhicule par un véhicule moins émissif.

A noter que la ZFE-m est un outil pour agir sur les émissions liées au transport routier mais que d'autres actions mobilité peuvent être mises en place. Par exemple, la diminution de la vitesse sur les axes

autoroutiers peut permettre selon les conditions et les véhicules ciblés de diminuer la pollution de l'air émise sur ces axes.

A titre d'exemple, une action telle que la demande d'abaissement de la vitesse sur l'autoroute A42 de 130 km/h à 110 km/h ou 90 km/h permettrait, en fonction des hypothèses de calculs retenues, un bénéfice en termes d'émissions liées à cet axe d'au moins 20 % sur les oxydes d'azote (Nox).

Enfin, il est à noter que la Communauté de Communes de Miribel et du Plateau a également réalisé une étude d'opportunité et qu'elle n'a pas instaurer de ZFEm sur tout ou partie de son territoire.

Interventions :

Nadine CHAMARD-COQUAZ : Il est rare au sein de ce conseil d'avoir à prendre une décision dont l'impact sera bien plus large que notre territoire. C'est le cas ce soir, avec notre positionnement sur l'appartenance ou non de la 3CM à la Zone à Faible émission-mobilité de la Métropole de Lyon. Car il s'agit bien ici, mais de façon sous-jacente, de fédérer notre territoire aux efforts de lutte contre la pollution atmosphérique entrepris par l'agglomération voisine dont nous subissons régulièrement les pics de pollution et avec laquelle les habitants et les entreprises locales ont un si grand nombre d'interactions.

Pour rappel, la ZFE est en application sur la Métropole de Lyon depuis le 1er janvier 2020. Cela fera donc bientôt 4 ans que nos concitoyens se rendant sur l'agglomération voisine, avec leur véhicule personnel ou professionnel, doivent afficher une vignette Crit'Air inférieure à 5. Tout prochainement, au 1er janvier 2024, l'interdiction de circulation et de stationnement s'appliquera également aux vignettes Crit'Air 4. Pour les professionnels, cette interdiction est étendue au Crit'Air 3 depuis le 1er janvier 2021. Plus largement, 11 métropoles appliquent actuellement ces restrictions. Au 1er janvier 2025, toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants devront également les appliquer. Ce n'est donc pas ce soir une décision qui prendra au dépourvu un grand nombre de conducteurs costellans.

En revanche, le vote de ce soir nous offre la possibilité de nous inscrire dans une démarche qui nous est propre, en débattant largement sur les scénarios proposés et en déterminant LA ZFE-m de la Côtière.

Permettez-moi de rappeler l'objectif premier des ZFE. Chaque année, la pollution de l'air génère en France environ 40 000 décès prématurés (selon Santé Publique France 2021) dont 14 sur notre territoire. Elle provoque également quantité d'affections et de maladies chroniques (bronchites, asthme, maladies cardio-vasculaires...)

Comme le souligne l'étude ATMO support à notre délibération, les personnes habitant en proximité des grands axes routiers que sont la RD 1084 et l'A42 sont les plus susceptibles de voir leur santé et, à terme, leur espérance de vie impactée par la pollution de l'air. Nous savons tous ici que ces zones sont malheureusement les plus densément peuplées de notre territoire.

Nous pouvons cependant nous réjouir de voir les niveaux de pollution actuellement baisser en France comme l'actualité récente nous l'a appris. Mais nous sommes encore loin d'atteindre les objectifs fixés par la France pour 2030 et de nouvelles décisions restrictives quant aux émissions de polluants, sont attendues en 2024 au parlement européen.

Il nous appartient donc aujourd'hui de faire notre part dans cette implication volontaire à réduire l'émission de polluants. Le Plan de Mobilité simplifié (PDMs) sur lequel nous travaillons par ailleurs est là, avec la mobilisation de toutes les communes, pour soutenir cet effort et offrir des alternatives à la voiture, alternatives nombreuses et fiables. Comme aime à le rappeler notre Président, notre PDMs est ambitieux, alors il se doit d'être concomitant avec la mise en place d'une ZFE-m !

Cependant, quelles démarches d'éducation partagée ont été entreprises auprès des habitants, grands et petits, de notre territoire ? Quelles actions de sensibilisation, d'aide à la conversion, d'accompagnement spécifique ont-elles été entreprises ?

Il est important de noter que les primes gouvernementales de conversion vers les voitures électriques et les vélos à assistance électrique, bénéficient d'une surprime d'un montant de 1000 euros si le domicile ou le lieu de travail est en ZFE-m.

Et si, on peut rêver, la collectivité locale attribue une prime, elle est doublée par le gouvernement.

Ces éléments portés à votre connaissance, je terminerai par une question : Souhaitons-nous donc nous inscrire en prenant notre part et en rejoignant l'avis de la population comme le sondage de l'association des Intercommunalités de France le dit (47 % des présidents estiment que leur population y est favorable alors que 62 % des Français y sont favorables), afin d'entrer dans une véritable dynamique européenne et mondiale de lutte contre le réchauffement climatique OU resterons-nous passifs, à attendre que d'autres fassent cet effort ?

Je vous invite au moment du vote à penser à vos enfants ou petits-enfants.

Philippe GUILLOT-VIGNOT : Il faut avant tout mesurer l'impact sur nos populations. Notre principale problématique comme source d'émission de polluant concerne les autoroutes et elles ne sont pas prises en compte dans la ZFE-m. Mais par principe, on est ZFE-m, un peu comme est Charlie, mais à notre sauce, sans être obligé de s'engager sur un dispositif où notre action est extrêmement limitée.

Ceci étant exposé,

La communauté de communes, après avoir délibéré, à l'unanimité :

- **PREND ACTE** des résultats de l'étude d'opportunité ZFEm et du rapport produit par ATMO AURA ci-annexé,
- **TIENT COMPTE** des impacts sur les habitants de la Côtière, le monde professionnel et artisanal, le tissu économique associés à la mise en place d'une ZFEm sur tout ou partie du territoire ;
- **NOTE** que la diminution de la vitesse est un autre levier d'action en faveur de la qualité de l'air ;
- **CHARGE** Monsieur le Président de porter ces éléments à la connaissance des services de l'Etat ;

Et décide, à 29 voix pour et 1 contre (Nadine CHAMARD-COQUAZ) :

- De ne pas donner suite à l'étude d'opportunité ZFEm.

Finances / Pacte financier et fiscal de solidarité 2023 - 2026

Rapporteur : Marie-Hélène TROSSELLY

VU :

- Le code général des collectivités territoriales, notamment son article L. 5211-28-4 ;
- Le code général des impôts, notamment son article L. 1609 nonies C ;
- La conférence des maires du 25 octobre 2023.

Madame la 1ère Vice-Présidente rappelle que les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité professionnelle unique signataires d'un contrat de ville doivent adopter un pacte financier et fiscal avant le 31 décembre 2021. A défaut, une dotation de solidarité communautaire doit être instaurée, comme il en est fait depuis 2006 à la 3CM.

Si la loi n'impose pas de contenu précis dans le pacte, il n'en demeure pas moins qu'il doit permettre de réduire les disparités de charges et de recettes des communes, tenir compte des efforts de mutualisation, des règles d'évolution des attributions de compensation, des relations financières entre les communes et l'EPCI. Ces éléments ne sont pas exhaustifs.

Madame la 1ère Vice-présidente explique que la 3CM, au motif du contrat de ville signé, doit mettre en place un pacte financier et fiscal de solidarité. Elle propose qu'un débat ait lieu lors de l'instance afin de confirmer que l'ensemble des dispositions, non contraignantes mais engageantes au sein de l'aire intercommunale, soit scellé jusqu'à la fin du mandat politique.

A travers ce document, plusieurs sujets sont abordés : le renforcement de la mutualisation par des achats publics, des services et des opérations structurants ; la fiscalité nouvelle qui permet de financer davantage pour mener à bien le projet de territoire ; l'instauration de la nouvelle dotation de solidarité communautaire validée en conférence des Maires de 25 octobre 2023 qui donne également lieu à une modification des attributions de compensation.

Madame la 1ère Vice-Présidente estime que ce pacte financier et fiscal met en place une solidarité renforcée d'une part, et confirme la politique menée sur la mutualisation en imposant une dynamique plus importante d'autre part.

Madame la 1ère Vice-présidente explique que la trajectoire de la fiscalité exposée permet également d'asseoir une certaine forme d'équité par la contribution minimale modifiée à la cotisation foncière des entreprises.

Après en avoir débattu, il est proposé au conseil communautaire d'adopter le pacte financier et fiscal de solidarité 2023-2026.

Interventions :

Laurent SOILEUX : Dans le pacte fiscal et financier sont abordées les ententes intercommunales qui pourront être mises en place entre les communes et la 3CM afin de co-financer des projets. Vous précisez que ces ententes seront sous condition de maîtrise d'ouvrage déléguée à la 3CM. Est-ce obligatoire ?
Philippe GUILLOT-VIGNOT : Le pacte fiscal et financier donne les grandes lignes de ces ententes intercommunales mais chacune sera mise au délibéré et donc au débat du conseil municipal concerné mais aussi du conseil communautaire.

Le conseil communautaire, après avoir délibéré à 27 voix pour, 2 voix contre (Joanna JUAREZ-LOPEZ et Patrick BATTISTA) et 1 abstention (Nadine CHAMARD-COQUAZ) :

— **ADOPTE** le pacte financier et fiscal de solidarité tel que présenté,

— **DIT** que les sujets fiscaux seront examinés chacun en ce qui les concerne par des délibérations spécifiques.

Finances / Rapport quinquennal des attributions de compensation

Rapporteur : Marie-Hélène TROSSELLY

VU :

- L'article 1609 nonies C du Code général des impôts,

Madame la 1ère Vice-Présidente rappelle que, conformément au 2° du V de l'article 1609 nonies C du Code général des Impôts (CCI), « *tous les cinq ans, le président de l'établissement public de coopération intercommunale présente un rapport sur l'évolution du montant des attributions de compensation au regard des dépenses liées à l'exercice des compétences par l'établissement public de coopération intercommunale. Ce rapport donne lieu à un débat au sein de l'organe délibérant. Il est pris acte de ce débat par une délibération spécifique* ».

Ce rapport est transmis par la suite aux communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale.

Madame la 1ère Vice-présidente rappelle que la communauté de communes verse des attributions de compensation aux différentes communes. Ces montants compensent la perte des impôts économiques transférés à la 3CM au 1er janvier 2000. De plus et lors d'un transfert d'une compétence,

une commission évalue les charges affectées à celle-ci et le montant doit être actualisé au motif du transfert de la charge.

Le rapport présenté, objet du débat, concerne la période 2017 à 2022 dont une seule compétence a été transférée : la politique de la ville. Madame la 1ère Vice-présidente rappelle qu'il n'y a pas eu lieu de transfert de charge et donc de modulation dans l'attribution de compensation.

A la suite de l'exposé du rapport et du débat, il est proposé au conseil communautaire de prendre acte de la présentation du rapport quinquennal sur les attributions de compensation.

Le conseil communautaire, après avoir délibéré à l'unanimité :

— **PREND ACTE** de la présentation du rapport quinquennal sur les attributions de compensation.

— **RAPPELLE** l'importance de la constitution d'une commission locale d'évaluation des charges transférées à l'occasion d'un projet de transfert de compétence.

Dotation de solidarité communautaire 2023

Rapporteur : Marie-Hélène TROSSELLY

Vu :

- Le Code général des collectivités territoriales, notamment son article L. 5211-28-4,
- La délibération adoptant le pacte financier et fiscal de solidarité,

Madame la 1ère Vice-présidente rappelle que la dotation de solidarité communautaire (DSC) est un mécanisme financier de péréquation intercommunale destinée à réduire les écarts de richesse entre les communes membres d'un EPCI à fiscalité propre. Créé par la loi du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunales, puis modifié par deux autres lois, ce dispositif a été précisé et inclus dans le code général des collectivités territoriales.

Madame la 1ère Vice-Présidente explique que le pacte financier et fiscal de solidarité a permis d'élaborer une DSC fidèle à sa définition et ses finalités. A ce titre, ont émergé des critères légaux (le revenu par habitant et le potentiel financier) et des critères complémentaires (potentiel fiscal, l'effort fiscal et l'effectif scolaire). Ces indicateurs permettent désormais de prendre en compte l'écart de ces variables pour chaque commune par rapport à l'échelle de la 3CM et/ou nationale.

Madame la 1ère Vice-Présidente estime également que la part fixe autrefois utilisée ne répondait pas totalement à l'objectif de réduction des écarts. C'est la raison pour laquelle il est proposé de ne plus appliquer cette enveloppe de part fixe de 90 000 € qui était distribuée à parts égales entre les communes.

Madame la 1ère Vice-Présidente propose également que cette DSC revêt des méthodes de calculs péréquateurs en étudiant à chaque fois l'écart entre le résultat de la commune avec celui à l'échelle intercommunale ou nationale.

Il est ainsi proposé de répartir une enveloppe de 310 k€/an sur la base des critères suivants :

- L'écart de revenu par habitant,
- L'insuffisance de potentiel financier :
  - *Ecart au potentiel de la strate : éligible si le potentiel financier par habitant de la commune est inférieur à 120 % du potentiel financier par habitant de la strate,*
  - *Ecart au potentiel financier local : éligible si le potentiel financier par habitant de la commune est inférieur à 105 % du potentiel moyen par habitant de la 3CM,*
- L'insuffisance de potentiel fiscal :
  - *Ne sont éligibles que les communes dont le potentiel fiscal 4 taxes/habitant est inférieur au potentiel fiscal 4 taxes/habitants moyen de la 3CM*

- Le poids des effectifs scolaires/population DGF,
- L'effort fiscal :
    - *Ne sont éligibles que les communes dont l'effort fiscal est supérieur à l'effort fiscal moyen de la 3CM*

Il est proposé au conseil communautaire d'adopter ces critères de répartition de la DSC et les montants par commune tels qu'indiqués en annexe de la délibération.

Le conseil communautaire, après avoir délibéré à l'unanimité :

— **APPROUVE** les critères de répartition de la dotation de solidarité communautaire tels qu'indiqués ;

— **APPROUVE** les montants répartis par commune.

Révision libre des attributions de compensation 2023

Rapporteur : Marie-Hélène TROSSELLY

Vu :

- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Code général des impôts, notamment son article 1609 nonies C,
- La délibération adoptant le pacte financier et fiscal de solidarité,

Madame la 1ère Vice-présidente rappelle à l'assemblée que les attributions de compensation ont pour objet de garantir la neutralité budgétaire de l'application du régime de fiscalité professionnelle unique, étant entendu que l'EPCI ne compense que le montant historique des produits de fiscalité professionnelle perçus par les communes en 1999 (c'est-à-dire l'année précédant celle du régime fiscal). Elles ne peuvent donc être indexées et ne peuvent être modifiées ultérieurement en dehors des cas prévus par la loi.

Le montant des attributions est égal à la somme des impositions professionnelles dévolues à l'EPCI, corrigée, le cas échéant, du coût des transferts de charges. Lorsque le montant des charges transférées excède les produits de fiscalité professionnelle dont la perception revient à l'EPCI, l'attribution de compensation est négative et peut donner lieu à un versement de la commune au profit du groupement.

Madame la 1ère Vice-présidente explique que le législateur a prévu plusieurs hypothèses dans lesquelles le montant des attributions de compensation peut être révisé, notamment la procédure dite « libre ».

A l'occasion de l'instauration du pacte financier et fiscal de solidarité, la dotation de solidarité communautaire est modifiée par délibération de la même séance. La nouvelle version s'inscrit dans la définition même d'une DSC : réduire les écarts de richesse entre les entités communales par l'application d'indicateurs poursuivant ce but. A contrario, des indicateurs ou enveloppes fixes qui existaient jusqu'alors ont été substitués.

Monsieur le Président rapporte les différentes réunions préparatoires à la dotation de solidarité communautaire dans lesquelles il a été fait état que cette dotation permettait pour l'ensemble des communes d'équilibrer les budgets annuels. Si l'objet même d'une DSC est la solidarité, et donc l'augmentation de l'enveloppe pour certaines et la diminution pour d'autres communes, Monsieur le Président a proposé de garantir les montants aux communes dont la dotation aurait baissé par l'instauration des outils péréquateurs. La diminution de la dotation était de l'ordre de 47 823 euros.

En application de ce postulat, il est donc nécessaire d'appliquer la garantie en l'inscrivant dans les attributions de compensation pour une valeur de 47 823 € pour les communes de Balan (3 378 €), La Boisse (13 324 €), Bressolles (9 455 €), Dagneux (14 927 €) et Niévroz (6 738 €).

Par ailleurs, le part fixe (enveloppe de 90 000 €) autrefois utilisée ne permettait de résoudre les écarts de richesse et de charges entre les communes membres de l'EPCI. En application du précédant postulat, il est proposé d'augmenter de 10 000 € chaque attribution de compensation de chaque commune.

En conséquence, il est proposé au conseil communautaire de fixer les attributions de compensation de la façon suivante :

Communes	Attributions de compensation actuelles	Correction des attributions de compensation	Attributions de compensation nouvelles
BALAN	619 256 €	+ 13 379 €	632 635 €
BELIGNEUX	217 460 €	+ 10 000 €	227 460 €
LA BOISSE	682 528 €	+ 23 324 €	705 852 €
BRESSOLLES	80 016 €	+ 19 455 €	99 471 €
DAGNEUX	741 885 €	+ 24 927 €	766 812 €
MONTLUEL	704 112 €	+ 10 000 €	714 112 €
NIEVROZ	87 546 €	+ 16 738 €	104 284 €
PIZAY	- 2 965 €	+ 10 000 €	7 035 €
SAINTE-CROIX	- 4 441 €	+ 10 000 €	5 559 €
TOTAL	**3 125 397 €**	**+ 137 823 €**	**3 263 220 €**

Le conseil communautaire, après avoir délibéré à l'unanimité :

— **APPROUVE** la nouvelle répartition des attributions de compensation pour 2023 comme indiqué ci-dessous :

Communes	Attributions de compensation 2023
BALAN	632 635 €
BELIGNEUX	227 460 €
LA BOISSE	705 852 €
BRESSOLLES	99 471 €
DAGNEUX	766 812 €
MONTLUEL	714 112 €
NIEVROZ	104 284 €
PIZAY	7 035 €
SAINTE-CROIX	5 559 €
TOTAL	**3 263 220 €**

— **DIT** que le Président transmettra à chaque commune intéressée le montant individuel de son attribution de compensation, qu'elle devra présenter à la validation de son conseil municipal.

— **DIT** que la communauté de communes versera l'intégralité des attributions de compensation en 2023, ou, à défaut de ne pas avoir avant la fin de l'année l'ensemble des délibérations de validation, fixera en sa comptabilité une charge constatée par avance.

Eau potable / Durée du contrat et prestation de participation au renouvellement du réseau d'eau potable

Rapporteur : Philippe GUILLOT-VIGNOT

La 3CM dispose de l'intégralité de la compétence eau potable sur l'ensemble de ses 9 communes depuis le 1er janvier 2020.

Dans le cadre de l'étude de transfert de la compétence globale eau potable à la 3CM menée en 2019, **une orientation s'était dégagée**, après état des lieux du service, et étude des différents modes de gestion possibles, **pour la mise en place d'une Délégation de Service public** pour l'exploitation du service sur l'ensemble du périmètre géré par la 3CM *(hors Niévroz, soit sur 8 communes)*.

Le conseil communautaire s'est prononcé par délibération du jeudi 4 mai 2023 **sur le principe d'une délégation du service public de l'eau potable** sur le périmètre précité, par un contrat de concession, pour une durée de 10,5 ans.

L'analyse du rapport d'audit sur la gestion actuelle a mis en évidence le faible niveau de connaissances d'indicateurs du service. De plus, il est apparu dans le cadre des études sur la structuration des services d'eau potable *(avant-projet sommaire présenté en juin)* que les ouvrages seraient amenés à évoluer de façon importante d'ici à 2029, ce qui engendrerait plusieurs avenants sur un contrat de délégation de service public de 10,5 ans.

Aussi, il est proposé de **ramener la durée du contrat de délégation de service public à 5,5 ans** (soit une échéance au 31 décembre 2029), afin de :

- consolider les données du service sur une DSP courte, qui permettra ensuite de mettre en place une DSP ambitieuse par la suite ;
- de mettre en place une DSP à l'horizon 2030 en prenant en considération un existant nouveau qui sera le fruit de la structuration nouvelle de l'alimentation en eau potable sur le territoire de la 3CM.

Il est également à noter que la durée de la DSP 2024-2029 est en cohérence avec l'agenda d'harmonisation des tarifs eau potable de la 3CM déterminé dans le cadre du transfert de compétence.

Les objectifs principaux assignés au futur délégataire chargé de l'exploitation du service, seront les suivants :

- Pérenniser la qualité du service public et veiller à son bon fonctionnement ;
- Assurer et suivre la production, le traitement, le stockage et la distribution publique de l'eau potable ;
- Assurer le suivi et le maintien de la qualité de l'eau produite et distribuée
- Assurer le contrôle et l'entretien des ouvrages (stations de pompage et reprise, réservoirs, branchements, compteurs), ainsi que le renouvellement des équipements ;
- Surveiller et entretenir le réseau et ses installations annexes ;
- Assurer la relève, la facturation, l'encaissement (y compris de la part communautaire et de la part assainissement) et la gestion des comptes clients ;
- Gérer les relations avec les usagers et leur garantir un service de proximité ;
- Participer à titre de conseil à la définition des travaux d'eau potable et à leur réception ;
- Renseigner la 3CM sur le fonctionnement du service.

Compte-tenu de la durée raccourcie du contrat, la participation du délégataire au renouvellement des réseaux est retirée des objectifs initiaux.

Le contrat sera à mettre en place **à compter du 1er juillet 2024, pour une durée de 5,5 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2029.**

La réduction de la durée du contrat de Délégation de Service Public et le retrait du renouvellement d'une partie des réseaux à la charge du délégataire ont été acceptés à l'unanimité par les membres du COPIL en date du 13/09/2023.

Interventions :
Philippe GUILLOT-VIGNOT : En reprenant le projet, nous nous sommes aperçus que des chiffres ne sont pas consolidés. En même temps, nous allons engager des travaux importants qui vont modifier le réseau ce qui obligera à des avenants sur la DSP. L'idée est donc de réduire la DSP pour la renouveler une fois notre réseau structurant en place. Il est important de délibérer ce soir pour acter l'appel d'offre qui doit sortir prochainement pour une mise en place au 1er juillet 2024.

Philippe BELAIR : Surtout il ne faudra pas faire comme la dernière fois et demander à la fois des relevés aux prestataires qui partent et à celui qui arrive pour avoir une double lecture, un contrôle.

Le conseil communautaire, après avoir délibéré à 29 voix pour et une abstention (Nadine CHAMARD-COQUAZ) :

— **DECIDE** que la délégation du service public de l'eau potable sur l'ensemble du périmètre géré directement par la 3CM *(soit sur 8 communes, hors Niévroz)* sera mis en place pour une durée de 5,5 ans, et que le renouvellement d'une partie des réseaux ne sera pas mis à la charge du délégataire.

Eau potable / Avenant de prolongation du contrat de Délégation de Service Public eau potable de Béligneux

Rapporteurs : Christian GOUVERNEUR et Philippe GUILLOT-VIGNOT

Vu :
- les articles L3135-1 et R3135-7 du Code de la Commande Publique ;
- la délibération n° DE_20230544_EN relative au choix du mode de gestion du service public de l'eau potable ;
- l'avis de la commission des services publics du 2 novembre 2023 ;

Considérant que la Lyonnaise des Eaux France, depuis le 10 octobre 2016, a changé de dénomination et s'appelle désormais Suez Eau France SAS,

Considérant la prise de compétence eau potable par la 3CM au 1er janvier 2020, désormais compétente sur le périmètre de la commune de Béligneux,

Monsieur le Vice-président en charge de l'environnement rappelle que la commune de Béligneux a confié à la société Lyonnaise des eaux la gestion de son service public de production, stockage, transport et distribution de l'eau potable par un contrat de délégation de service public prenant effet le 1er avril 2014, pour une durée de 10 ans, soit jusqu'au 31 mars 2024.

Monsieur le Vice-président en charge de l'environnement explique qu'au terme d'une phase de réflexion sur le mode de gestion du service public intercommunal de l'eau potable, le conseil communautaire a délibéré le 4 mai 2023, confirmé par délibération du 2 novembre 2023, sur le principe de la mise en place d'une délégation du service public de l'eau potable sur l'ensemble du périmètre géré directement par la 3CM *(soit sur 8 communes, hors Niévroz)*.

Aussi, au regard de la nécessité :

- d'harmoniser l'échéance du contrat d'exploitation actuel,
- de disposer d'un délai suffisant pour mener à bien la procédure de mise en place d'une concession par voie de délégation de service public au niveau intercommunal dans une mise en concurrence saine et transparente,
- de disposer d'un temps de tuilage suffisant pour que le futur Délégataire du service public de l'eau potable de la 3CM puisse s'organiser,
- d'assurer la continuité d'exploitation du service public de l'eau potable pour les usagers de la commune de Béligneux jusqu'à la mise en place du nouveau contrat intercommunal,

Monsieur le Vice-président en charge de l'environnement estime qu'il est nécessaire de prolonger le contrat de DSP en cours jusqu'au 30 juin 2024, soit pour une durée de 3 mois sur le contrat sur la commune de Béligneux. Cette modification étant rendue possible eu regard à l'absence de modification substantielle du contrat.

L'ensemble des autres clauses du contrat restent inchangées. Par ailleurs, l'avenant met en exergue que les investissements prévus aux comptes d'exploitation du contrat a été amortis sur la durée initiale. Enfin, il est inclus dans l'avenant le fait que le délégataire conserve pendant la période de prolongation de 3 mois l'obligation de procéder au renouvellement à ses risques et périls dès que ces biens n'assure plus leur fonction d'une part ; et solde le programme de renouvellement programmé des ouvrages d'autre part.

Il est ainsi proposé à l'assemblée délibérante de donner pouvoir au Président de signer l'avenant n° 3 pour garantir notamment la continuité du service public.

Après délibération, le conseil communautaire, à l'unanimité :

- **AUTORISE** Monsieur le Président à signer l'avenant n° 3 concernant le contrat de délégation du service public eau potable de la commune de Béligneux ;
- **AUTORISE** Monsieur le Président à signer l'ensemble des documents relatifs à l'exécution du contrat jusqu'à l'extinction de celui-ci ;
- **AUTORISE** Monsieur le Président à signer ledit avenant.

Eau potable / Avenant de prolongation du contrat de Délégation de Service Public eau potable de Balan

Rapporteurs : Christian GOUVERNEUR et Philippe GUILLOT-VIGNOT

Vu :

- les articles L3135-1 et R3135-7 du Code de la Commande Publique ;
- La délibération n° DE_20230544_EN relative au choix du mode de gestion du service public de l'eau potable ;
- L'avis de la commission des services publics du 2 novembre 2023.

Considérant que la Lyonnaise des Eaux France, depuis le 10 octobre 2016, a changé de dénomination et s'appelle désormais Suez Eau France SAS,

Considérant la prise de compétence eau potable par la 3CM au 1er janvier 2020, désormais compétente sur le périmètre de la commune de Balan,

Monsieur le Vice-président en charge de l'environnement rappelle que la commune de Balan a confié à la société Lyonnaise des eaux la gestion de son service public de de distribution de l'eau potable par un contrat de délégation de service public prenant effet au 1er janvier 2014, pour une durée de 10 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2023.

Monsieur le Vice-président en charge de l'environnement explique qu'au terme d'une phase de réflexion sur le mode de gestion du service public intercommunal de l'eau potable, le conseil communautaire a délibéré le 4 mai 2023, confirmé par délibération du 2 novembre 2023, sur le principe de la mise en place d'une délégation du service public de l'eau potable sur l'ensemble du périmètre géré directement par la 3CM *(soit sur 8 communes, hors Niévroz)*.

Aussi, au regard de la nécessité :

- d'harmoniser l'échéance du contrat d'exploitation actuel,
- de disposer d'un délai suffisant pour mener à bien la procédure de mise en place d'une concession par voie de délégation de service public au niveau intercommunal dans une mise en concurrence saine et transparente,
- de disposer d'un temps de tuilage suffisant pour que le futur Délégataire du service public de l'eau potable de la 3CM puisse s'organiser,
- d'assurer la continuité d'exploitation du service public de l'eau potable pour les usagers de la commune de Balan jusqu'à la mise en place du nouveau contrat intercommunal,

Monsieur le Vice-président en charge de l'environnement estime qu'il est nécessaire de prolonger le contrat de DSP en cours jusqu'au 30 juin 2024, soit pour une durée de 6 mois sur le contrat sur la commune de Balan. Cette modification étant rendue possible eu regard à l'absence de modification substantielle du contrat.

L'ensemble des autres clauses du contrat restent inchangées. Par ailleurs, l'avenant met en exergue que les investissements prévus aux comptes d'exploitation du contrat a été amorti sur la durée initiale.

Il est ainsi proposé à l'assemblée délibérante de donner pouvoir au Président de signer l'avenant n° 2 pour garantir notamment la continuité du service public.

Après délibération, le conseil communautaire, à l'unanimité :

- **AUTORISE** le Président à signer l'avenant n°2 concernant le contrat de délégation du service public eau potable de la commune de Balan ;
- **AUTORISE** le Président à signer l'ensemble des documents relatifs à l'exécution du contrat jusqu'à l'extinction de celui-ci ;
- **AUTORISE** Monsieur le Président à signer ledit avenant.

Pôle sportif / Résiliation unilatérale des lots n°5 et 6 du marché n°2019-GL-09bis

Rapporteur : Philippe GUILLOT-VIGNOT

La société TRAMPE CONSTRUCTION est titulaire du lot n°5 « *Couverture et étanchéité* » et du lot n°6 « *Bardages métalliques et polycarbonate* » de l'opération de construction du pôle sportif de la 3CM.

Ces marchés publics ont été signés respectivement le 20 novembre 2019 et le 22 avril 2020.

Les difficultés liées à la crise sanitaire de la Covid-19, d'une part, et le placement de la société RUIZ BY ROUGEOT en liquidation judiciaire et les nombreuses malfaçons découvertes sur le chantier, d'autre part, ont conduit la 3CM a décidé, par ordre de service, de l'interruption du chantier.

Par un ordre de service notifié le 4 avril 2023, la 3CM a informé la société TRAMPE CONSTRUCTION de la reprise du chantier à compter du 27 mars 2023. Il était joint à cet ordre de service un nouveau planning d'exécution des prestations à jour.

Suite à la notification de cet ordre de service et dans le respect du délai de 15 jours prévu à l'article 10.3.4. du C.C.A.P., soit le 17 avril 2023, la société TRAMPE CONSTRUCTION a émis les réserves suivantes, tant à l'ordre de service qu'au planning d'exécution notifié :

> « *Comme indiqué lors de la réunion de chantier du jeudi 30 mai 2023, nous ne pouvons intervenir avant septembre 2023. Notre charge de travail ne nous permettant pas d'intervenir avant. Cordialement* ».

Ainsi, la société TRAMPE CONSTRUCTION a refusé le planning d'exécution détaillé notifié par la 3CM le 4 avril 2023 en indiquant qu'elle ne pourra pas intervenir avant septembre 2023 alors que le planning d'exécution avait fixé le commencement des travaux du lot n°5 dès la fin du mois de mai 2023.

Par un courrier en date du 22 mai 2023, la 3CM a rappelé à la société TRAMPE CONSTRUCTION que l'ordre de service de reprise des travaux du 4 avril 2023 ainsi que le nouveau planning d'exécution notifié lui étaient parfaitement opposables et l'a invitée à reprendre le chantier dans les délais prévus.

Toutefois, et dans un souci de poursuite du chantier dans les meilleures conditions, la maîtrise d'œuvre a proposé une modification du planning d'exécution répondant au souhait de la société TRAMPE CONSTRUCTION de redémarrer le chantier en septembre 2023 et a prévu, pour ce faire, une intervention de la société TRAMPE CONSTRUCTION à compter du 30 août 2023.

Par un mail en date du 28 juillet dernier, puis du 4 août, la maîtrise d'œuvre a demandé à la société TRAMPE CONSTRUCTION de bien vouloir confirmer le démarrage de ses travaux le 30 août dernier.

Par un mail en date du 17 août et sans plus de précisions, la société TRAMPE CONSTRUCTION a indiqué à la maîtrise d'œuvre qu'elle n'avait pas trouvé de sous-traitants pour démarrer le chantier début septembre.

Puis, par un simple mail en date du 31 août 2023, soit la veille de la date de démarrage de ses travaux, la société TRAMPE CONSTRUCTION a indiqué à la 3CM que son carnet de commandes était complet jusqu'à fin janvier 2024 et qu'elle n'avait pas trouvé de sous-traitant pour exécuter le chantier au mois de septembre comme prévu dans le planning d'exécution.

Par un mail en date du 13 septembre 2023, la société TRAMPE CONSTRUCTION a alors sollicité la résiliation simple de ses marchés publics.
Par un courrier en date du 22 septembre 2023, la 3CM a mis en demeure la société TRAMPE CONSTRUCTION de reprendre les travaux qui lui ont été confiés dans le cadre du lot n°5 « *Couverture et étanchéité* » et du lot n°6 « *Bardages métalliques et polycarbonate* » dans un délai de quinze jours à compter de la réception de ce courrier sous peine d'une résiliation pour faute, à ses torts, frais, risques et périls.

Par un mail en date du 2 octobre 2022, la société TRAMPE CONSTRUCTION a maintenu sa position quant à son incapacité d'exécuter les travaux.

Par un courrier en date du 5 octobre 2023, la 3CM a rappelé à la société TRAMPE CONSTRUCTION qu'elle maintenait dans tous ses éléments les termes de sa mise en demeure qui lui avait été adressée le 22 septembre 2023 et l'invitait à reprendre l'exécution de ses obligations contractuelles au titre des lots 5 et 6 dans le délai de 15 jours qui lui avait été imparti dans le courrier de mise en demeure précité tout en lui précisant que ce délai arrivait à échéance le 16 octobre 2023 compte tenu de la date de réception du courrier en date du 22 septembre 2023.

La 3CM rappelait également à la société TRAMPE CONSTRUCTION qu'en l'absence d'exécution de ses obligations contractuelles par le démarrage de l'exécution de ses travaux conformément aux délais d'exécution qui lui ont été notifiés, la 3CM procèdera à la résiliation de ses marchés publics à ses torts exclusifs et à l'exécution des marchés en cause à ses frais et risques. Il lui était clairement indiqué que cela signifiait que si les montants des travaux issus de la conclusion de nouveaux marchés publics pour l'exécution des lots n°5 et 6 devaient être supérieurs aux montants de ses deux marchés, le surcoût sera mis à sa charge lors de l'établissement du décompte de liquidation.

Il convient de constater qu'à ce jour, la mise en demeure en date du 22 septembre 2023 est restée infructueuse.

Vu les marchés publics pour l'exécution du lot n°5 « *Couverture et étanchéité* » et du lot n°6 « *Bardages métalliques et polycarbonate* » de l'opération de construction du pôle sportif de la 3CM conclu avec la société TRAMPE CONSTRUCTION ;
Vu la mise en demeure en date du 22 septembre 2023 de la 3CM ;
Vu les articles 46.3.1 et 48.1 du CCAG-Travaux 2009 applicable ;
Vu la nécessité de poursuivre l'exécution des travaux ;

Il est proposé à l'Assemblée de prononcer la résiliation des marchés conclus avec la société TRAMPE CONSTRUCTION pour l'exécution du lot n°5 « *Couverture et étanchéité* » et du lot n°6 « *Bardages métalliques et polycarbonate* » de l'opération de construction du pôle sportif de la 3CM et d'autoriser le Président à signer les courriers de résiliation de ces deux marchés publics.

Le conseil communautaire, après avoir délibéré à 29 voix pour et une abstention (Laurent SOILEUX) :

— **AUTORISE** la résiliation pour faute, aux torts, frais et risques et périls de la société TRAMPE CONSTRUCTION des marchés conclus avec cette société pour l'exécution du lot n°5 « *Couverture et étanchéité* » et du lot n°6 « *Bardages métalliques et polycarbonate* » de l'opération de construction du pôle sportif de la 3CM aux motifs que cette société ne s'est pas acquittée de ses obligations contractuelles dans les délais impartis ;

— **AUTORISE** le Président à signer les courriers de résiliation de ces deux marchés publics ainsi que tous les actes nécessaires à la mise en œuvre de la décision de résiliation de ces deux marchés publics.

Pôle sportif / Avenants 4 et 5 du lot 3 de la construction du pôle sportif de la 3CM

Rapporteur : Philippe BELAIR

VU :

- les articles L. 1414-1 et suivants du code général des collectivités territoriales,
- les articles L. 2194-1, R. 2124-2 1°, R. 2161-2 à R. 2161-5 , R. 2194-2, R. 2194-3 du code de la commande publique,
- les commissions d'appel d'offres des 19/09/2023 et 02/09/2023

Monsieur le Vice-président en charge de l'aménagement rappelle que la construction du pôle sportif de la 3CM est constituée de 16 lots et que le lot n° 3 connait des difficultés liées à son exécution. Il rappelle à titre superfétatoire que l'assemblée délibérante a voté par ses délibérations :

- N° DE-2021/09/98-AG le transfert du contrat au repreneur de la société,
- N° DE-2022/01/05-AG la signature d'un avenant au contrat initial qui prenait en compte une part d'imprévision sur les aciers, mais également la reprise de certaines malfaçons déjà décelées.

Monsieur le Vice-président en charge de l'aménagement rappelle les difficultés rencontrées sur l'exécution des travaux où des malfaçons ont été décelées par la maîtrise d'œuvre et le maître d'ouvrage dont le fait générateur se situe avant la reprise de la société.

Monsieur le Vice-président en charge de l'aménagement explique que les services de la 3CM ont déclenché l'assurance dommage ouvrage spécialement prévue pour ce chantier et qu'au cours des expertises, d'autres malfaçons ont été constatées, chiffrées et corrigées techniquement sur le chantier. Ces malfaçons sont l'objet même des avenants ainsi proposés en séance. En effet, deux avenants permettent de prendre en compte l'ensemble des travaux supplémentaires devenu nécessaire par des circonstances imprévues (R. 2194-5 CCP).

Monsieur le Vice-président en charge de l'aménagement expose les deux avenants qui sont entièrement financés par l'assurance dommage-ouvrage et qui ont reçu un avis favorable en commission d'appel d'offres :

- Avenant n° 4 :
  - Montant : 462 907,68 € HT ;
  - Base légale de modification : L. 2194-1 et R. 2194-3 à R. 2194-5.
- Avenant n° 5 :
  - Montant : 42 360,28 € HT ;
  - Base légale de modification : L. 2194-1 et R. 2194-3 à R. 2194-5.

Il est donc proposé au conseil communautaire d'autoriser Monsieur le Président à signer les deux avenants et à porter le marché public de travaux (LOT 3) à une valeur de 1 935 177,30 € HT.

Interventions :

Laurent SOILEUX : Je suis élu à la commission aménagement et je trouve dommage de découvrir cela 5 jours avant le conseil, à aucun moment ce sujet n'a été évoqué en commission. Cela étant dit, je souhaiterais savoir si les 462 000 € + 42 000 € étaient déjà prévus dans les 8 266 000 € votés au mois d'avril. Dans ce coût global sont déjà compris les 600 000 € liés aux malfaçons, compensés par l'assurance. Est-ce que ces montants pris par l'assurance sont ceux votés au mois d'avril ou viennent-ils s'additionner au coût global du projet ?

Philippe GUILLOT-VIGNOT : En avril nous avons essayé de donner un montant estimé, car un marché comme celui-ci avec des arrêts de chantier, révisions de prix, changera tout le temps. Des éléments font partie du chantier, d'autres du dommage. Concernant le dommage, le montant a évolué, nous sommes à 619 974 € de prise en charge. Le montant de 42 360 € est pris en charge et devait déjà être intégré dans les prévisions que nous avions à l'époque. Il est maintenant formalisé par un avenant. Concernant le déroulement du chantier, entre les montants initiaux en 2019 et les montants finaux en 2023-2024, les choses peuvent effectivement évoluer. Tout ce qui est lié à la malfaçon est pratiquement pris en intégralité par les assurances. Globalement, les 600 000€ de départ n'étaient qu'un budget et non un montant exact. Dans la projection annoncée, nous avons fait une estimation avec les éléments dont on disposait à l'époque. Aujourd'hui, nous ne pouvons pas annoncer un coût fixe. Je vous donnerai tous les éléments dès que l'on pourra les consolider.

Le conseil communautaire, après avoir délibéré à 28 voix pour et 2 abstentions (Laurence RAVEROT et Laurent SOILEUX) :

- **AUTORISE** Monsieur le Président à signer l'avenant n° 4 du lot n° 3 de la consultation n° 2019GL09bis relative à la construction du pôle sportif,
- **AUTORISE** Monsieur le Président à signer l'avenant n° 5 du lot n° 3 de la consultation n° 2019GL09bis relative à la construction du pôle sportif,
- **AUTORISE** Monsieur le Président à signer tout document permettant de mener à bien la présente délibération.

TAD / Avenant n°2 au marché de transport à la demande

Rapporteur : Marie-Hélène TROSSELLY et Philippe GUILLOT-VIGNOT

VU :

- les articles L. 1414-1 et suivants du code général des collectivités territoriales,
- les articles L. 3235-2, R. 2124-2 1°, R. 2161-2 à R. 2161-5 , R. 2194-8 du code de la commande publique,

Monsieur le Président rappelle que le conseil communautaire, par une délibération n° 201911146, l'a autorisé à signer le marché d'exploitation du service de transport à la demande avec l'entreprise CARS PHILIBERT.

Ce contrat prévoyait l'exploitation d'un service d'une durée de quatre années à compter du 13 janvier 2020. Depuis, le service même a reçu des modifications au regard des retours d'expériences et des besoins des usagers, sans pour autant que ces ajustements soient de nature contractuelle.

Monsieur le Président rappelle également que le plan de mobilité simplifié, dont le projet a été arrêté par le conseil communautaire en mars 2023 et qui fait aujourd'hui l'objet d'une consultation publique, a permis de définir la stratégie de mobilité de la 3CM. Ce PDMS sera soumis à l'approbation du conseil communautaire en décembre 2023.

L'une des actions phares émergeant de la nouvelle stratégie de mobilité est de déployer l'offre de transport en commun, expérimentée entre 2020 et 2023 dans le cadre du marché d'exploitation du service de transport à la demande avec l'entreprise CARS PHILIBERT. L'objectif est de définir une offre de transport urbain, complémentaire à l'offre TER et Cars Région de la Région Auvergne Rhône-Alpes ainsi qu'aux autres services de mobilité de la 3CM (Services et aménagements dédiés au vélo et au covoiturage), afin de répondre au mieux aux besoins des salariés et des habitants du territoire.

Ainsi, une étude de restructuration du réseau de transport en commun « Solutions transport 3CM » est en cours de réalisation afin de définir la nouvelle offre qui sera mise en place pour la rentrée de septembre 2024.

En conséquence et dans un but de continuité du service public, il est nécessaire de proroger l'exécution du contrat avec l'entreprise CARS PHILIBERT jusqu'à la veille du démarrage du nouveau service ainsi prévu par le PdMS.

En application des articles R. 2194-8 et suivants du code de la commande publique, le marché peut être modifié lorsque le montant de la modification est inférieur aux seuils européens qui figurent dans l'avis annexé au présent code et à 10 % du montant du marché initial pour les marchés de services et de fournitures, sans qu'il soit nécessaire de vérifier si la modification est dite substantielle dans conditions prévues à l'article R. 2194-7.

De plus et au regard de l'exécution financière du marché, la poursuite des relations contractuelles jusqu'au 23 août 2024 n'affecte en rien le montant total du marché. Dès lors, il est créé une quatrième période de reconduction d'une durée spécifique de 7 mois.

Ce sont les raisons pour lesquelles, il est proposé au conseil communautaire d'autoriser le Président à signer ledit avenant dont les caractéristiques essentielles sont les suivantes :

- Titulaire du marché : CARS PHILIBERT ;
- Date de conclusion du contrat : 30 décembre 2019 ;
- Montant avant avenant : 458 744,00 € HT ;
- Montant après avenant : 458 744,00 € HT ;
- Durée avant avenant : 48 mois (périodes de reconduction comprises) ;
- Durée après avenant : 55 mois (périodes de reconduction comprises).

Le conseil communautaire, après avoir délibéré à l'unanimité :

— **AUTORISE** Monsieur le Président à signer l'avenant n° 2 de l'exploitation d'un service de transport à la demande (TAD) sur le territoire de la 3CM (n° 2019-GL-10),

— **AUTORISE** Monsieur le Président à signer tout document permettant de mener à bien la présente délibération.

Avenant n°5 à la convention cadre relative à la mise en œuvre et au fonctionnement d'Oùra en Région Auvergne – Rhône Alpes

Rapporteur : Philippe GUILLOT-VIGNOT

Présentation de la démarche

Depuis plus de quinze ans, la démarche Oùra fédère les autorités organisatrices de la mobilité volontaires du territoire Auvergne-Rhône-Alpes dans l'objectif de fluidifier les parcours voyageurs et de leur offrir un bouquet de services de mobilité.

Cette coopération, pilotée dès son démarrage par la Région Rhône-Alpes, s'est concrétisée, en phase 1 (2005/2011) par différentes réalisations :

- La mise en œuvre de la carte Oùra, support commun de la mobilité régionale,
- L'inauguration en septembre 2010, à Valence, d'une plateforme régionale pour la réalisation des tests d'interopérabilité Oùra,
- La mise en place de nombreuses tarifications intermodales,
- La mise en place de systèmes d'informations multimodaux, bassin par bassin.

La phase 2 (2012-2019) de cette démarche a permis la conception et la mise en œuvre d'un dispositif de distribution mutualisé au bénéfice des 26 autorités organisatrices partenaires du projet. Elle s'est traduite par l'achat de prestations mutualisées dans la cadre d'un groupement de commandes piloté par la Région pour le compte de tous les partenaires. Cette étape a permis la fourniture d'un dispositif mutualisé de distribution Oùra incluant la Centrale Oùra (« pot commun » de données des partenaires) et le Système Billettique Mutualisé, pour les réseaux encore non équipés de billettique ou en renouvellement. La Région a conclu au bénéfice de la Communauté Oùra des marchés pour des missions de maintenance billettique, de réseautique et d'accompagnement (technique, juridique et financier) ainsi que pour garantir le bon fonctionnement de l'interopérabilité (gestionnaire commun Oùra et pilote opérationnel de l'interopérabilité).

Le partenariat Oùra repose sur deux documents fondateurs complémentaires : la Convention cadre Oùra, qui fixe les ambitions de la Communauté, ses objectifs, ses moyens et la répartition des coûts, et la Convention constitutive du groupement de commandes Oùra, qui fixe le périmètre des marchés couverts par le groupement.
Ainsi, la Région a proposé aux Autorités Organisatrices de la Mobilité, partenaires d'Oùra, d'adhérer à une convention-cadre relative à la mise en œuvre et au fonctionnement d'Oùra (en date du 3 juillet 2012) et à un groupement de commandes pour l'achat de prestations communes pour l'exploitation commune d'Oùra (en date du 3 juillet 2012).

La convention-cadre relative à la mise en œuvre et au fonctionnement d'Oùra a fait l'objet d'un avenant n°1 (en date du 4 mars 2015), d'un avenant n°2 (signé le 25 octobre 2016) et d'un avenant n°3 (signé le 10 mars 2019) et d'un avenant n°4 (signé le 21 décembre 2021). La convention groupement de commandes a fait l'objet d'un avenant n°1 (en date du 4 mars 2015), d'un avenant n°2 (signé le 10 mars 2019) et d'un avenant n°3 (signé le 10 mars 2019).

Ces derniers avenants ont permis de mettre en œuvre les phases 3 et 4 du projet Oùra, en répondant aux mutations profondes du contexte territorial, notamment la fusion des régions Auvergne et Rhône-Alpes, le transfert de compétences des réseaux départementaux à la Région ainsi que l'élargissement et la création de nouvelles Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Des nouveaux partenaires ont ainsi rejoint la

Communauté Oùra, confortant par ailleurs l'ambition d'un service Oùra performant et adapté aux besoins des territoires, et élargi à tous les champs de la mobilité (vélos, parkings, covoiturage, autopartage...). Le développement du projet Oùra porte désormais de nouvelles ambitions en matière de services aux usagers sur un périmètre partenarial élargi.

La 3CM a intégré la communauté Oùra en 2020, aux côtés de 40 autres AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité), et a été signataire des avenants 3 et 4 du projet.

La feuille de route 2022-2027

Le Comité de Pilotage Oùra, lors de sa réunion du 26 novembre 2020, a validé la feuille de route et l'ambition de la Communauté selon deux axes : pérenniser les investissements réalisés et optimiser l'exploitation d'une part, et continuer à développer l'offre de services aux voyageurs d'autre part.

Pour atteindre ces objectifs, de nouveaux marchés ont été lancés via le groupement de commandes Oùra :

- Les marchés de maintenance billettique, web, calculateur d'itinéraires et application mobile, prennent la suite, à iso-périmètre, de l'ancien marché industriel mutualisé Oùra. Les prestations réseautiques du dispositif sont assurées par le marché régional Amplivia, porté par la Centrale d'achat régionale.
- Le marché Médias et plateforme de services mobilité, notifié mi-2023, permet de développer les ambitions de service Oùra via des médias renouvelés et incluant de nouveaux services, basés sur des « briques » fonctionnelles réutilisables par les partenaires sur leurs projets locaux : nouveau calculateur d'itinéraires incluant les nouvelles mobilités, M-ticket interopérable pour permettre la mise en œuvre de tarifications multimodales occasionnelles, co-voiturage etc. À noter que sur ce marché, la Région prendra le risque financier de la demande de subvention FEDER auprès de l'Union européenne, dans le cadre du PO FEDER 2021-2027, en n'appelant les partenaires qu'à 40% des clés de financement classiques.
- Les marchés d'accompagnement (Pilote de l'interopérabilité et gestionnaire commun) ont été renouvelés pour garantir la bonne exploitation du dispositif mutualisé Oùra.

Le Comité de pilotage Oùra, lors de sa réunion du 4 mai 2023, a conforté ces orientations en portant l'ambition de faciliter l'accès à toutes les solutions de mobilité, à travers le développement des services numériques de mobilité à l'échelle régionale. À ce titre, le projet « médias et plateforme de services mobilité » inscrit dans le plan de charge de la phase 4 d'Oùra, offre un service complet pour tous et encourage l'innovation.

Il est proposé au conseil communautaire d'approuver l'avenant n°5 à la Convention-cadre afin notamment :

- De prendre en compte les modifications intervenues depuis la signature de l'avenant n°4 à la convention cadre,
- De mettre à jour les modalités de financement des prestations mutualisées, notamment l'augmentation du taux FEDER de 50 à 60% des dépenses éligibles, et spécifier les dépenses qui relèvent du FEDER.

L'avenant 5 est en annexe de la délibération avec les projections financières associées.

Pour la 3CM, les coûts estimatifs sont les suivants :

- En investissement : 5 570,12 € HT (pour l'ensemble de la période de durée des marchés 2023-2029),
  Ces dépenses correspondent aux prestations :
  - Exploitation et maintenance billettique,
  - Exploitation et maintenance du site web,
  - Exploitation et maintenance du calculateur d'itinéraires et de l'application mobile,
  - Médias et plateforme de services mobilité,
  - Réseautique Amplivia.

- En fonctionnement : 14 300,57 € TTC pour l'année 2024.
  Ces dépenses correspondent aux prestations :
  - Exploitation et maintenance des composantes du dispositif billettique mutualisé Oùra,

- Prestations mutualisées réseautiques / Amplivia,
- AMO (Assistance à Maitrise d'Ouvrage),
- Gestion commune,
- Hébergement équipements Oùra,
- Média et plateforme de services mobilité.

Le conseil communautaire, après avoir délibéré à l'unanimité, décide :

— **DE VALIDER** l'avenant n°5 à la convention-cadre Oùra relative à la mise en œuvre et au fonctionnement Oùra ;

— **D'AUTORISER** le Président ou son représentant à signer tout document et à intervenir dans le cadre de l'exécution de la convention ;

— **D'INSCRIRE** les crédits correspondants au budget transport 2024 et suivants.

Convention d'un groupement de commandes pour la création d'un réseau de lignes de covoiturage sur l'aire métropolitaine lyonnaise

Rapporteur : Philippe GUILLOT-VIGNOT

Le covoiturage de courte ou moyenne distance se pratique dans l'aire métropolitaine de plus en plus régulièrement, plusieurs fois par semaine ou même quotidiennement. Si ces pratiques ne sont pas toutes visibles, un système de services et infrastructure est nécessaire pour faciliter cette pratique et diminuer l'autosolisme.

Avec de nombreux flux d'échanges entre les territoires voisins dont 17 000 trajets effectués quotidiennement en direction de la Métropole de Lyon, la 3CM, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité locale, place le covoiturage au cœur de sa stratégie de mobilité, définie dans le plan de mobilité simplifié (PdMS) de la 3CM, arrêté en mars 2023.

L'une des actions phares (action2.3) consiste à « Créer un service de covoiturage dynamique avec les territoires voisins ».

Le covoiturage s'inscrit dans le bouquet de solutions déployé par la 3CM pour faciliter la mobilité quotidienne des habitants et des salariés tout en contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, un objectif affirmé dans le projet de territoire ainsi que dans le PCAET de la collectivité.

Au printemps dernier, la Métropole de Lyon a initié une démarche partenariale avec 12 autres collectivités voisines pour la création d'un réseau de covoiturage sur l'aire métropolitaine lyonnaise.

L'ambition de ce réseau est la création de lignes de covoiturage, connectées aux services de mobilités existants. Afin de mettre en place une ligne de covoiturage, trois étapes sont nécessaires :

- L'étude de covoiturabilité : composée de deux phases, soit une étude d'opportunité dans un premier temps, puis une étude de faisabilité ;
- Le déploiement : en sus des potentiels travaux d'aménagement (non intégrés dans cette convention), il s'agit de l'implantation et du paramétrage du mobilier technique nécessaire au fonctionnement de la ligne ;
- L'exploitation : gestion et suivi de la ligne (assistance, maintenance du mobilier, suivi de l'usage, garanties départ...), animation des communautés d'usagers, communication.

Chacune de ces opérations sera portée par la Métropole de Lyon, en tant que coordonnateur, maître d'ouvrage pour le compte des collectivités engagées. Ces acteurs s'engagent sur la base d'une convention (en annexe) sur chacun des corridors identifiés.

La convention a notamment pour objet de définir les modalités de constitution d'un groupement de commandes en vue de procéder à la réalisation des études, au déploiement et à l'exploitation du projet de

réseau de lignes de covoiturage sur l'aire métropolitaine lyonnaise sur une durée de trois ans. La Métropole de Lyon est coordonnateur du groupement de commandes et avertit les membres du groupement à chaque étape du projet. Le coordonnateur assure également le dépôt de la demande de subvention au titre du Fonds Vert auprès de l'Etat.

Pour la 3CM, il s'agit d'étudier 3 corridors pour déployer des potentielles lignes de covoiturage :

- Ambérieu – Métropole de Lyon via l'A42 avec un arrêt sur la 3CM (EPCI concernés : CCPA, 3CM, CCMP et Métropole de Lyon),
- Montluel – Métropole de Lyon (Rillieux -la-Pape / Caluire) via la RD1084 (ECPI concernées : 3CM, CCMP et Métropole de Lyon),
- Montluel – Meyzieu ZI / aéroport Lyon Saint-Exupéry (EPCI concernés : 3CM, CCEL et Métropole de Lyon).

Les études de covoiturabilité pour ces 3 corridors représentent un coût total estimé à 51 100 € HT. En tenant compte de la subvention Fonds Vert (60 % des coûts) et du partage des coûts entre les différents EPCI concernés par chaque corridor, le reste à charge pour la 3CM est de 6 154 € HT.

À la suite de la restitution des études de covoiturabilité, la 3CM dispose de 4 semaines pour étudier les conclusions et décider, le cas échéant, la poursuite de la création d'une ou plusieurs lignes de covoiturage desservant son territoire.

Si la 3CM décide de poursuivre la mise en œuvre opérationnelle, voici dessous, pour information, les coûts estimatifs que pourraient représenter la dépense pour le déploiement et l'exploitation de la ou les ligne(s).

Pour réaliser cette convention et estimer les coûts des phases 2 et 3 (déploiement et exploitation), la Métropole a projeté la création de 2 lignes de covoiturage desservant la 3CM.
Ces estimations seront ajustées en fonction des résultats d'études et du positionnement de chaque EPCI dans la poursuite du projet.

Le déploiement de 2 lignes de covoiturage est estimé à 90 000 € HT sur la base de 6 arrêts de covoiturage (15 k€/arrêt). Cet investissement comprend la fourniture et la pose du mobilier connecté permettant la mise en relation entre le conducteur et le passager. Il s'agit d'un dispositif physique (panneaux lumineux) favorisant la pratique du covoiturage. Les aménagements de voirie ne sont pas inclus dans ce chiffrage.
La subvention Fonds Vert éligible est égale à 50 % des dépenses HT, soit un reste à charge pour la 3CM de 45 000 €HT. Chaque collectivité finance l'arrêt situé dans son périmètre administratif. Aussi, certains arrêts pourront être mutualisés avec d'autres lignes de covoiturage.

L'exploitation d'une ligne de covoiturage inclut la maintenance du mobilier connecté, les animations, la communication et la garantie départ. Le groupement de commandes permet de mutualiser les coûts entre les différents corridors d'études.
Le coût proratisé à l'échelle des corridors « Côtière » est estimé à 94 063 € la première année, 76 500 € la seconde année et à 71 250 € la troisième année.
Sur trois ans, l'exploitation représenterait un coût de 241 813 € HT (ou 290 176 € TTC). La subvention Fonds Vert éligible est égale à 50 % des dépenses HT, soit un reste à charge pour la 3CM de 47 032 € la première année, 38 250 € la seconde année et à 35 625 € la troisième année.

La convention prend fin à l'issue des trois ans d'exploitation de la dernière ligne de covoiturage mise en service et après paiement de l'ensemble des sommes dues par l'ensemble des partenaires.

Il est donc proposé de signer la convention qui permettra, au vu des résultats de l'étude covoiturabilité, de poursuivre ou non un ou plusieurs projet(s) de ligne de covoiturage.
En synthèse, le coût à la charge de la 3CM, après déduction de la subvention Fonds vert, sera de :

- Phase 1 (étude de covoiturabilité) : 6 154 € HT
- Phase 2 (Déploiement) : 45 000 € HT
- Phase 3 (exploitation) : 47 032 € HT la première année, 38 250 € HT la seconde année et à 35 625 € HT la troisième année.

Le conseil communautaire, après avoir délibéré à l'unanimité, décide :

- **D'APPROUVER** la convention qui fixe les modalités techniques et financières d'un groupement de commandes pour la création du réseau de covoiturage à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise ;

- **D'ACCEPTER** l'adhésion de la 3CM à ce groupement de commandes ;

- **DE CONFIER** à la Métropole de Lyon la maitrise d'ouvrage du projet et les demandes de subvention au Fonds Vert ;

- **D'ENGAGER** les dépenses nécessaires au projet de création des lignes de covoiturage identifiées ;

- **D'AUTORISER** le Président ou son représentant à signer tout document et à intervenir dans le cadre de l'exécution de la convention ;

- **D'INSCRIRE** les crédits correspondants au budget transport 2024 et suivants.

Désignation des délégués au syndicat mixte ORGANOM

Rapporteur : Philippe GUILLOT-VIGNOT

Vu l'arrêté préfectoral en date du 30 août 2021 portant statuts de la 3CM conformément à l'article L. 5211-5-1 du CGCT,

Vu l'arrêté préfectoral en date du 18 mars 2002 portant constitution du Syndicat Mixte de Traitement des Déchets auquel sont annexés les statuts du Syndicat ORGANOM ;

Vu la délibération n°2021/10/109-DG en date du 6 octobre 2021 désignant les trois délégués et les trois suppléants pour siéger au Comité Syndical, tel que ci-dessous :

DELEGUES TITULAIRES	DELEGUES SUPPLEANTS
Andrée RACCURT	Nathalie MONDY
Jean-Philippe FAVROT	Laurent SOILEUX
Philippe GUILLOT-VIGNOT	Patrick BOUVIER

Considérant la démission de Madame Nathalie MONDY du conseil communautaire en date du 16 février 2023,

Considérant que les dispositions de l'article 6 de l'arrêté préfectoral stipulent : « le comité du syndicat mixte est composé des délégués élus par chaque établissement public de coopération intercommunale membre du syndicat, en fonction du chiffre de population légale défini par l'INSEE, à raison d'un délégué titulaire par EPCI et d'un délégué supplémentaire par tranche commencée de 10 000 habitants. Chaque EPCI désigne autant de délégués suppléants que de délégués titulaires, appelés à siéger avec voix délibérative en cas d'empêchement du délégué titulaire ».

Considérant que le nombre de délégués titulaires est de trois et le nombre de délégués suppléants est de trois pour la 3CM.

Le conseil communautaire, après avoir délibéré à l'unanimité :

- **DESIGNE** Madame Nadine CHAMARD-COQUAZ en tant que déléguée suppléante pour siéger au sein du syndicat mixte ORGANOM.

EPF de l'Ain / Désignation des délégués

Rapporteur : Philippe GUILLOT-VIGNOT

L'établissement public foncier dénommé « E.P.F. de l'Ain », créé par arrêté préfectoral conformément aux articles L. 324.1 et L. 324.2 du code de l'urbanisme est un établissement public à caractère industriel et commercial doté de la personnalité morale et autonome financièrement.

Son siège social est fixé à l'Hôtel du Département.

Il est compétent pour réaliser pour le compte de ses membres ou de toute personne publique, toute acquisition foncière ou immobilière en vue de la constitution de réserves foncières en application des articles L. 221-1 et L. 221-2 du code de l'urbanisme ou pour la réalisation d'actions ou opérations d'aménagement au sens de l'article L. 300-1 du même code.

Aussi, les EPCI qui sont compétents en matière de schéma de cohérence territoriale, de réalisation de ZAC et de programme local de l'habitat ainsi que les communes non-membres d'un EPCI détenteur de ces trois compétences peuvent demander leur adhésion à l'EPF de l'Ain.

C'est à ce titre que la 3 CM a adhéré le 8 septembre 2008.

Vu les statuts de l'EPF de l'Ain,

Vu la délibération n°DE-2021/10/107-DG en date du 6 octobre 2021 portant désignation des délégués titulaires et suppléants pour siéger au conseil d'administration et à l'assemblée générale de l'EPF de l'Ain comme suit :

Délégués siégeant à l'Assemblée générale	**NOM - Prénom**	**Administrateurs siégeant au Conseil d'administration (x)**	
		Titulaire	**Suppléant**
Titulaires	M. Philippe BELAIR	X	
	Mme Nathalie MONDY		
Suppléants	M. Daniel CLÉMENT		
	Mme Caroline CONDÉ-DELPHINE		X

Considérant la démission de Madame Nathalie MONDY du conseil communautaire en date du 16 février 2023,

Il est demandé à l'assemblée délibérante de désigner une déléguée titulaire pour la remplacer et siéger à l'assemblée générale de l'EPF de l'Ain.

Le conseil communautaire, après avoir délibéré à l'unanimité :

— **DÉSIGNE** : Madame Nadine CHAMARD-COQUAZ, déléguée titulaire, pour siéger à l'assemblée générale de l'EPF de l'Ain.

Désignation des membres des commissions thématiques

Rapporteur : Philippe GUILLOT-VIGNOT

Le Président expose :

Au vu du pacte de gouvernance délibéré en date du 3 décembre 2020, le conseil communautaire, par délibération en date du 10 septembre 2020, a acté de créer les commissions thématiques : Agilité, environnement, attractivité, aménagement, mobilité et citoyenneté.

Par suite du renouvellement au sein du conseil municipal de Montluel, il est demandé à l'assemblée délibérante de procéder à la mise à jour du tableau des commissions thématiques.

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment les articles L.2121-22, L.5211-1 et L.5211-40-1,

Vu la délibération n°DE-2020/09/32 en date du 10 septembre 2020 portant création des commissions thématiques,

Vu la délibération n°DE-2023/09/86-DG du 7 septembre 2023 portant désignation des membres des commissions thématiques,

Considérant qu'au regard des articles L. 2121-22 et L. 5211-1 du CGCT, « des commissions chargées d'étudier les questions soumises au conseil, soit par l'administration, soit à l'initiative de ses membres » peuvent être formées au sein des EPCI,

Considérant que suite à un renouvellement au sein du conseil municipal de Montluel, il convient de procéder à la mise à jour du tableau des commissions thématiques,

Le conseil communautaire, après avoir délibéré à l'unanimité :

DÉCIDE :

— de proclamer les membres des commissions thématiques telles que proposé dans le tableau ci-annexé,

— et d'actualiser la composition de celles-ci.

Informations diverses

— VŒUX DES COMMUNES 2024 :

DAGNEUX	06/01 à 11h
LA BOISSE	09/01 à 19h
BELIGNEUX	10/01 à 19h
NIEVROZ	12/01 à 19h
MONTLUEL	13/01 à 10h
SAINTE-CROIX	13/01 à 18h30
BRESSOLLES	19/01
PIZAY	20/01 à 11h
BALAN	26/01 à 19h
CORDIEUX	28/01 à 11h

ENVIRONNEMENT

— DS-2023/09/23-EN : Convention de partenariat / Expérimentation logistique avec Grand Bourg Agglomération
Date de notification : 10/10/2023

PROCHAIN CONSEIL COMMUNAUTAIRE :
Le jeudi 07 décembre 2023 – 19h00

L'ordre du jour étant épuisé, Monsieur le Président clôture la séance à 22h00.

Montluel, le 7 décembre 2023.

La secrétaire de séance,
Nadine CHAMARD-COQUAZ

Le Président,
Philippe GUILLOT-VIGNOT

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA CÔTIÈRE À MONTLUEL (AIN)