

MAIRIE DE GEISPOLSHEIM

SEANCE ORDINAIRE DU CONSEIL MUNICIPAL DU 28 JUIN 2021

Etaient présents, sous la présidence de M. le Maire Jean-Michel SCHAEFFER :

Les adjoints : M. François ZISSWILLER, Mme Martine DEPENAU, M. Philippe SCHAAL, Mme Hélène-Marie PIGNON, M. Stéphan SCHUBNEL Mme Adeline ROEHM, M. Jean-Jacques TERRET

Les conseillers : M. Henri DURAND, Mme Marie-Andrée NUSS, M. Eric KUPFERLE, Mmes Sonia MABROUKI, Bettina NUSS SAUMONT, MM. Lionel LOHNER, M. Jérémy SPEISSER, Mmes Aline SOUDKI, Emily CHAFFANGEON, Claire HISSLER, MM. Joshua FISCHER, Marc LARCHET, Jacques FERNIQUE, Mmes Anne KOHLER, Barbara SARI

Absents excusés : Mme Pascale MUTSCHLER (procuration à M. Stéphan SCHUBNEL), MM. Thierry CRUCIFIX (procuration à M. Eric KUPFERLE), Jean-Rodolphe RUTTER (procuration à M. Joshua FISCHER), Nicolas BARTH (procuration à M. Lionel LOHNER), Mmes Rosalia SCHWOOB (procuration à M. Jean-Jacques TERRET), Mme Cindy FETTIG (procuration à Mme Hélène-Marie PIGNON)

ORDRE DU JOUR

- I) Désignation du Secrétaire de séance
- II) Approbation du procès-verbal de la séance ordinaire du 31 mai 2021
- III) Informations au titre des délégations permanentes du Maire
- 63/21 Approbation du compte de gestion du percepteur pour l'exercice 2020
- 64/21 Adoption du compte administratif de l'exercice 2020
- 65/21 Affectation du résultat de l'exercice 2020
- 66/21 Décision Budgétaire Modificative n° 1 - exercice 2021
- 67/21 Tableau des effectifs des emplois communaux 2021 - mise à jour
- 68/21 Démolition et reconstruction de la salle de motricité de l'école maternelle Le Petit Prince : validation de l'avant-projet définitif
- 69/21 Pacte de gouvernance de l'Eurométropole de Strasbourg

- 70/21 Projet de mise à jour du Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) Rhin-Meuse 2022-2027 - avis de la Commune
- 71/21 Eurométropole de Strasbourg : création de l'Agence du Climat - adhésion de la Commune
- 72/21 Acquisition foncière par la Commune de parcelles appartenant aux héritiers Kiehl
- 73/21 Taxe Locale sur la Publicité Extérieure 2021 – réduction exceptionnelle
- 74/21 Concertation de l'Eurométropole de Strasbourg sur la Zone à Faibles Emissions : contributions de la Commune

I) DESIGNATION DU SECRETAIRE DE SEANCE

Madame Emily CHAFFANGEON est désignée en qualité de secrétaire de séance. Elle procède à l'appel.

II) APPROBATION DU PROCES-VERBAL DE LA SEANCE ORDINAIRE DU 31 MAI 2021

Le procès-verbal de la séance ordinaire du 31 mai 2021 est adopté à l'unanimité, sans observation.

III) INFORMATIONS AU TITRE DES DELEGATIONS PERMANENTES DU MAIRE

Décision de Monsieur le Maire n° 11/21 du 2 juin 2021 portant sur l'acquisition d'ordinateurs portables pour l'école maternelle Le Petit Prince, pour un montant de 4 311,00 € HT, soit 5 173,20 € TTC à l'entreprise CODRIS à 67171 Brumath.

63/21 APPROBATION DU COMPTE DE GESTION DU PERCEPTEUR POUR L'EXERCICE 2020

Le Trésorier Principal de la Commune de Geispolsheim a transmis les comptes de gestion de l'exercice 2020 de la Commune de Geispolsheim. Ces documents ont été comparés avec les documents comptables tenus par l'ordonnateur.

Considérant la régularité des écritures du compte de gestion de Monsieur le Trésorier, receveur municipal,

LE CONSEIL MUNICIPAL

VU le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment ses articles L 2121-31 et L 1612-12,

VU les comptes rendus par le Trésorier Principal, de ses recettes et dépenses du 1^{er} janvier 2020 au 31 décembre 2020,

VU le budget primitif et les décisions modificatives de l'exercice 2020,

VU l'avis des Commissions Réunies en date du 21 juin 2021,

Après en avoir délibéré,

CONSTATE que les opérations effectuées pendant la gestion 2020 se présentent comme suit :

	BUDGET 2020		
	SECTION D'INVESTISSEMENT	SECTION DE FONCTIONNEMENT	TOTAL
RECETTES	8 719 510,81 €	7 052 610,00 €	15 772 120,81 €
DEPENSES	8 719 510,81 €	7 052 610,00 €	15 772 120,81 €
	REALISE EXERCICE 2020		
	SECTION D'INVESTISSEMENT	SECTION DE FONCTIONNEMENT	TOTAL
RECETTES	4 440 090,76 €	7 652 482,90 €	12 092 573,66 €
DEPENSES	3 453 420,52 €	5 899 649,17 €	9 353 069,69 €
Résultat de clôture	986 670,24 €	1 752 833,73 €	2 739 503,97 €

DECLARE que le compte de gestion, dressé pour l'exercice 2020, n'appelle ni observation ni réserve de sa part.

Adopté à l'unanimité

64/21 ADOPTION DU COMPTE ADMINISTRATIF DE L'EXERCICE 2020

L'instruction budgétaire et comptable M14 prévoit une procédure d'affectation du résultat en réserves. Le virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement fait désormais l'objet d'une exécution budgétaire après le vote du Compte Administratif.

Le résultat sur lequel porte la décision d'affectation, apparaissant au Compte Administratif, est le résultat constaté à la clôture de l'exercice. Il est constitué par le résultat comptable de l'exercice augmenté du résultat reporté à la section de fonctionnement du budget du même exercice.

Après constatation du résultat de fonctionnement, l'assemblée délibérante peut affecter ce résultat en tout ou partie :

- soit au financement de la section d'investissement,
- soit au financement de la section de fonctionnement.

Le solde d'exécution d'investissement (déficit ou excédent) fait l'objet d'un simple report dans la même section.

LE CONSEIL MUNICIPAL

CONSTATANT que le Compte Administratif 2020 du Maire retrace les mêmes opérations que le Compte de Gestion,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L 2121-31 et L 1612-12,

VU les documents budgétaires et comptables joints,

VU l'avis des Commissions Réunies en date du 21 juin 2021,

Monsieur le Maire ayant quitté la salle et n'ayant pas participé au vote,

La présidence de la séance revenant à Monsieur Philippe SCHAAL, Adjoint au Maire,

Après en avoir délibéré,

ADOpte le Compte Administratif de l'exercice 2020 comme suit :

		BUDGET 2020		
		SECTION D'INVESTISSEMENT	SECTION DE FONCTIONNEMENT	TOTAL
RECETTES		8 719 510,81 €	7 052 610,00 €	15 772 120,81 €
DEPENSES		8 719 510,81 €	7 052 610,00 €	15 772 120,81 €
Les recettes et les dépenses de l'exercice 2020 du budget de la Commune sont arrêtées aux montants suivants :				
		REALISE EXERCICE 2020		
		SECTION D'INVESTISSEMENT	SECTION DE FONCTIONNEMENT	TOTAL
RECETTES	a	4 440 090,76 €	7 652 482,90 €	12 092 573,66 €
DEPENSES	b	3 453 420,52 €	5 899 649,17 €	9 353 069,69 €
Résultat de clôture	a-b	986 670,24 €	1 752 833,73 €	2 739 503,97 €
		REALISE 2020 + REPORTS DE L'EXERCICE 2019		
		SECTION D'INVESTISSEMENT	SECTION DE FONCTIONNEMENT	TOTAL
RECETTES 2020	a	4 440 090,76 €	7 652 482,90 €	12 092 573,66 €
EXCEDENT 2019	c		50 000,00 €	50 000,00 €
DEPENSES 2020	b	3 453 420,52 €	5 899 649,17 €	9 353 069,69 €
DEFICIT 2019		618 053,78 €		618 053,78 €
Résultat de clôture	a+c-b	368 616,46 €	1 802 833,73 €	2 171 450,19 €
D'où il résulte un résultat brut de la section de fonctionnement de l'exercice de :				1 802 833,73 €
et un EXCEDENT de financement brut de la section d'investissement de				368 616,46 €
L'excédent brut global s'élève à				2 171 450,19 €
<i>Compte tenu des restes à réaliser suivants :</i>				
		RESTES A REALISER 2020		
		SECTION D'INVESTISSEMENT	SECTION DE FONCTIONNEMENT	TOTAL
RECETTES RAR 2020	e	582 500,00 €		582 500,00 €
DEPENSES RAR 2020	f	1 843 923,02 €		1 843 923,02 €
Résultat de clôture	e-f	- 1 261 423,02 €	- € -	- 1 261 423,02 €
<i>le résultat comptable avec intégration des restes à réaliser est le suivant :</i>				
		RESULTAT COMPTABLE AVEC INTEGRATION DES RESTES A REALISER		
		SECTION D'INVESTISSEMENT	SECTION DE FONCTIONNEMENT	TOTAL
RESULTAT RECETTES 2020 + RAR 2020	a+c+d+e	5 022 590,76 €	7 702 482,90 €	12 725 073,66 €
RESULTAT DEPENSES 2020 + RAR 2020	b+f	5 915 397,32 €	5 899 649,17 €	11 815 046,49 €
Résultat de clôture		- 892 806,56 €	1 802 833,73 €	910 027,17 €
<i>le résultat net de fonctionnement s'élève à</i>				1 802 833,73 €
<i>le besoin de financement de la section d'investissement est de</i>				- 892 806,56 €
<i>L'excédent net de clôture est de</i>				910 027,17 €

Adopté à l'unanimité

Selon l'instruction budgétaire et comptable M14, après avoir arrêté les comptes de l'exercice et voté le compte administratif, le Conseil Municipal doit délibérer afin d'affecter le résultat de la **seule section de fonctionnement** de l'exercice 2020. Le solde d'exécution de la section d'investissement, qu'il soit positif ou négatif, fait l'objet d'une reprise pure et simple dans la section d'investissement.

Après avoir pris connaissance du Compte Administratif de l'exercice 2020, il est proposé au Conseil Municipal l'affectation du résultat de clôture de fonctionnement de l'exercice 2020 comme présenté ci-dessous.

Ces affectations sont reprises lors du vote du budget primitif 2021 à venir.

L'excédent de fonctionnement 2020 constaté à la clôture du Compte Administratif s'élève à **1 802 833,73**

LE CONSEIL MUNICIPAL

VU l'avis des Commissions Réunies en date du 21 juin 2021,

VU l'adoption du compte administratif de l'exercice 2020 lors de la même séance,

Après en avoir délibéré,

DECIDE d'affecter l'excédent de la section de fonctionnement constaté au Compte Administratif 2020 comme suit :

L'excédent de fonctionnement 2020 constaté à la clôture du compte administratif s'élève à 1 802 833,73 €

Il est affecté comme suit :

<u>à la section d'investissement :</u>	1 802 833,73 €
Il finance exactement le besoin de financement reporté de la section d'investissement à la clôture de l'exercice 2020 soit	1 261 423,02 €
Il couvre également le déficit des restes à réaliser en investissement de clôture de l'exercice 2020, soit	541 410,71 €
Il sert également à financer les dépenses de l'exercice 2021 à réaliser en investissement, soit	

Il est imputé en recette d'investissement à l'article 1068 "excédent de fonctionnement capitalisé".

à la section de fonctionnement :

€

Transcription budgétaire de l'affectation des résultats :

COMPTES	DEPENSES	RECETTES
001 résultat investissement		368 616,46 €
1068 excédent de fonctionnement capitalisé		1 802 833,73 €
002 résultat de fonctionnement		

Adopté à l'unanimité

66/21 DECISION BUDGETAIRE MODIFICATIVE N° 1 – EXERCICE 2021

Le vote de cette décision modificative intervient après l'approbation du compte administratif par le Conseil Municipal. Son rôle principal est de reprendre les résultats constatés lors de la clôture de l'exercice précédent et d'en décider l'affectation. Elle comporte en outre des modifications de crédits indispensables au bon fonctionnement de la collectivité et correspondant au choix des investissements à réaliser.

LE CONSEIL MUNICIPAL

VU la délibération n° DCM2021-17 du 19 février 2021 portant adoption du Budget Primitif 2021,

VU l'avis des Commissions Réunies en date du 21 juin 2021,

Après en avoir délibéré,

ADOPTE la décision budgétaire modificative n° 1 conformément au tableau ci-joint.

PREND ACTE

- que la décision budgétaire modificative affecte le montant total de la **section de fonctionnement** qui s'élève dorénavant à 7 368 654,04 €.
- que la décision budgétaire modificative affecte le montant total de la **section d'investissement** qui s'élève dorénavant à 7 024 923,02 €.

Adopté à l'unanimité

67/21 **TABLEAU DES EFFECTIFS DES EMPLOIS COMMUNAUX 2021 – MISE A JOUR**

LE CONSEIL MUNICIPAL

- VU la loi du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la Fonction Publique Territoriale,
- VU les décrets portant statuts particuliers des cadres d'emplois et organisant les grades s'y rapportant, pris pour l'application de l'article 4 de la loi précitée,
- VU la délibération 2021/24 du 19 février 2021 relative au tableau des effectifs des emplois communaux 2021,
- VU l'avis des Commissions Réunies en date du 21 juin 2021,

Après en avoir délibéré,

DECIDE que le tableau des effectifs du personnel communal est modifié selon le tableau ci-dessous.

PREND ACTE que les crédits nécessaires à la rémunération des agents nommés dans les emplois et grades ainsi créés et aux charges sociales et impôts s'y rapportant sont inscrits au Budget Primitif 2021 aux articles et chapitres prévus à cet effet.

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

Adopté à l'unanimité

68/21 **DEMOLITION ET RECONSTRUCTION DE LA SALLE DE MOTRICITE DE L'ECOLE MATERNELLE LE PETIT PRINCE : APPROBATION DE L'AVANT-PROJET DEFINITIF ET AUTORISATION DE LANCER LES DEMARCHES ADMINISTRATIVES**

Par délibération du 21 septembre 2020, le Conseil Municipal a validé le programme fonctionnel de la démolition et reconstruction de la salle de motricité ainsi que l'estimation financière des travaux estimée à 750 000,- € HT. Une mise en concurrence d'architecture a été lancée d'octobre 2020 à février 2021 avec le soutien de l'Agence Départementale pour l'Aménagement et l'Urbanisme du Haut-Rhin afin de retenir un cabinet d'architectes disposant de solides compétences en matière de bâtiments scolaires et en matière d'économies d'énergies.

Pour ce faire, et après la mise en concurrence effectuée, le Cabinet d'Architecture BRAESCH - BOTAZZI de Schiltigheim a été retenu par décision de Monsieur le Maire sur proposition conforme de la Commission idoine réunie le 14 février 2021. Le programme technique retenu prévoit de démolir totalement la salle de motricité

actuelle, de reconstruire une salle plus grande et plus fonctionnelle ainsi que d'y adjoindre un préau à la place des toiles tendues. La mise à niveau des sols sera également prévue ainsi que l'adjonction d'une toiture photovoltaïque.

Aussi, après présentation par l'équipe de maîtrise d'œuvre, il appartient au Conseil Municipal d'approuver l'avant-projet définitif tel que présenté par le Cabinet d'Architecture BRAESCH - BOTAZZI, architecte mandataire.

L'avant-projet détaillé et définitif fait apparaître un coût prévisionnel des travaux de 806 441,- € HT (hors options). Le dépassement entre le budget initial et le montant validé à l'avant-projet définitif s'explique par :

- des fondations renforcées suite au rapport de sol
- les infiltrations d'eaux pluviales suite au rapport de sol
- la création d'une liaison couverte entre le nouveau préau et l'école actuelle

LE CONSEIL MUNICIPAL

VU la délibération n° 2020-70 du 21 septembre 2020 relative à la reconfiguration de la salle de motricité avec création d'un préau et portant adoption du programme fonctionnel,

VU la réunion de la Commission constituée spécialement en date du 14 décembre 2020 proposant de considérer le Cabinet d'Architecture BRAESCH - BOTAZZI comme cabinet mieux disant de la procédure de mise en concurrence,

VU la décision du Maire n° 2020/22 du 23 décembre 2020 attribuant le marché de maîtrise d'œuvre pour la démolition et reconstruction de la salle de motricité de l'école Maternelle le Petit Prince à l'équipe de maîtrise d'œuvre réunie par le Cabinet d'Architecture BRAESCH - BOTAZZI,

VU l'avant-projet définitif présenté par le Cabinet d'Architecture BRAESCH - BOTAZZI le 31 mai 2021,

VU l'avis des Commissions Réunies en date du 21 juin 2021,

Après en avoir délibéré,

APPROUVE l'avant-projet définitif concernant la démolition et reconstruction de la salle de motricité de l'Ecole Maternelle le Petit Prince, conformément aux dossiers et plans établis par le Cabinet d'Architecture BRAESCH - BOTAZZI comprenant des travaux pour un montant prévisionnel de 806 441,- € HT et hors options.

PRECISE que le montant définitif de rémunération du maître d'œuvre est ainsi arrêté à la somme de 90 321,40,- € HT selon le taux de rémunération fixé au marché de maîtrise d'œuvre à 11,20 % et autorise par conséquence Monsieur le Maire à signer l'avenant y relatif.

CONFIRME l'autorisation donnée à Monsieur le Maire de lancer les autorisations administratives, notamment à déposer le permis de construire / démolir afférent à ce projet, ainsi qu'à lancer les procédures issues du code de la commande publique conduisant à l'attribution des marchés de travaux et à signer l'ensemble des documents nécessaires.

CHARGE Monsieur le Maire de l'exécution de cette délibération et de solliciter les subventions susceptibles d'être perçues par la Commune pour les opérations de ce type, notamment auprès de la Région Grand Est, de la Collectivité Européenne, de la Préfecture de la Région Grand Est – Préfecture du Bas-Rhin ainsi que de toutes collectivités ou établissements publics.

Adopté à l'unanimité

69/21 PACTE DE GOUVERNANCE DE L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG

VU les nouvelles dispositions de l'article L5211-11-2 du Code Général des Collectivités Territoriales, issues de la loi du 27 décembre 2020 relative à l'engagement dans la vie locale et à la proximité de l'action publique qui précisent qu'après chaque renouvellement général des conseils municipaux, le Président de l'Intercommunalité inscrit à l'ordre du jour du conseil un débat et une délibération sur l'élaboration d'un pacte de gouvernance entre les communes et l'établissement public. Ce document cadre doit permettre de définir les relations entre l'intercommunalité et ses communes membres.

VU la délibération du 20 novembre 2020 du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg décidant de l'élaboration d'un pacte de gouvernance,

CONSIDERANT que le calendrier prévisionnel prévoit une réunion de synthèse avant un vote par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 8 juillet 2021,

CONSIDERANT qu'un document de travail a été élaboré par l'exécutif de l'Eurométropole de Strasbourg, intitulé « document cadre pour les relations entre l'Eurométropole de Strasbourg et ses communes » et a été transmis aux différentes communes pour avis et que ce texte est soumis au Conseil Municipal de Geispolsheim,

CONSIDERANT que le document définitif sera soumis au vote des conseillers communautaires, enrichis d'éventuels amendements, lors du vote du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 8 juillet 2021,

Il est proposé au Conseil Municipal d'émettre un avis sur le « Document cadre pour les relations entre l'Eurométropole de Strasbourg et ses communes ».

LE CONSEIL MUNICIPAL

VU l'avis des Commissions Réunies en date du 21 juin 2021,

Après en avoir délibéré,

DECIDE d'émettre un avis favorable au « Document cadre pour les relations entre l'Eurométropole de Strasbourg et ses communes » sous réserve explicite qu'il respecte la diversité d'opinion des élus des communes partenaires.

DEMANDE que des précisions soient apportées sur les contreparties demandées aux communes évoquées dans le document lors de la contractualisation avec l'Eurométropole de Strasbourg.

CHARGE Monsieur le Maire de transmettre la présente délibération à Mme la Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg.

Adopté à 25 voix pour et 4 abstentions (MM. Jacques FERNIQUE, Marc LARCHET, Mmes Anne KOHLER, Barbara SARI)

70/21 PROJET DE MISE A JOUR DU PLAN DE GESTION DES RISQUES D'INONDATION (PGRI) RHIN-MEUSE 2022-2027 – AVIS DE LA COMMUNE

La directive 2007/60/CE relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation, dite directive « inondation » (DI) vise à **réduire les conséquences négatives associées aux inondations des territoires** exposés pour la santé humaine, l'environnement, le patrimoine culturel et l'activité économique.

Le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) Rhin-Meuse définit des objectifs, déclinés en mesures (dispositions), appropriés en matière de **gestion des risques d'inondation prioritairement au bénéfice des Territoires à Risque Important d'Inondation (TRI), dont le TRI de l'agglomération strasbourgeoise.**

Le projet de PGRI Rhin-Meuse constitue la mise à jour, pour le deuxième cycle de gestion 2022-2027 de la directive « inondation », du PGRI établi au titre du 1^{er} cycle de gestion 2016-2021, et approuvé par arrêté préfectoral du Préfet coordonnateur de bassin Rhin-Meuse le 30 novembre 2015.

Approuvé par le Comité de Bassin Rhin-Meuse le 16/10/2020, suite à une phase importante de mise à jour en 2019 et 2020, le projet de PGRI 2022-2027 est entré dans une phase de consultation du public du 1^{er} mars au 1^{er} septembre 2021. En application de l'article R.566-12 du Code de l'Environnement, il doit en parallèle être **soumis à l'avis des parties prenantes, notamment les collectivités territoriales et leurs groupements compétents en matière d'urbanisme et d'aménagement de l'espace**, avant son approbation par arrêté préfectoral prévu en mars 2022 pour une durée de 6 ans.

Les dispositions définies dans le projet de PGRI Rhin-Meuse sont **opposables** :

- **aux décisions de l'administration prises au titre de la loi sur l'eau** (article L.214-2 du Code de l'Environnement) **ou au titre de la législation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)** (articles L.512-1, L.512-7 et L.512-8 du Code de l'Environnement).
- **aux documents d'urbanisme et de planification de l'aménagement du territoire** : Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), Plan Local d'Urbanisme (PLU), Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi), Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).
- **aux stratégies et programmes de prévention des inondations** : Stratégie Locale de Gestion des Risques d'Inondation (SLGRI), Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI), Programmes d'Actions de Prévention des risques d'Inondation (PAPI).

Enfin, les dispositions définies dans le Projet de PGRI Rhin-Meuse doivent être compatibles avec les objectifs de gestion qualitative et quantitative de la ressource en eau définis dans le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhin-Meuse. Les deux documents ont été mis à jour et rendus compatibles dans le même temps, notamment en matière d'aménagement du territoire (Objectif 3) et de gestion de la ressource en eau (Objectif 4).

Les objectifs et dispositions définis dans le projet de PGRI Rhin-Meuse sont donc de nature à se décliner de manière opérationnelle et réglementaire sur le territoire de l'Eurométropole en matière d'aménagement du territoire (SCOT, PLUi), de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations (GEMAPI) et d'eau et assainissement.

A) Objectifs et dispositions du projet de PGRI Rhin-Meuse 2022-2027

Le projet de PGRI du Rhin, comme celui de la Meuse, comprend 5 objectifs issus de la Stratégie Nationale de Gestion des Risques d'Inondation :

Objectif 1 : Favoriser la coopération entre les acteurs

Afin de renforcer l'efficacité des actions menées par l'ensemble des acteurs intervenant dans le domaine de la prévention des inondations, le projet de PGRI entend mettre en place des principes de fonctionnement commun, notamment entre les collectivités et les services de l'État.

Les principales dispositions développées dans cet objectif sont résumées ci-après :

- **Le développement de structures d'actions compétentes**, sous la forme d'Établissements Publics Territoriaux de Bassin (EPTB) ou d'Établissements Publics d'Aménagement et de Gestion des Eaux (EPAGE) à l'échelle des principaux bassins versants « orphelins ».
- **L'élargissement des instances de gouvernance des SLGRI** à des acteurs au-delà des collectivités et des services de l'État, notamment auprès des gestionnaires de réseaux.
- **La consolidation du rôle de la Commission Départementale des Risques Naturels Majeurs**, en charge de l'élaboration et de la mise en œuvre des politiques de prévention des risques naturels majeurs, notamment par l'organisation des retours d'expérience

entre acteurs.

- **La poursuite des actions visant à garantir la sécurité des systèmes d'endiguement**, en traitant prioritairement ceux impactant les territoires à risque important d'inondation (TRI).
- **Le renforcement de la coordination internationale** des mesures ayant un impact transfrontalier et participer à l'amélioration globale de la gestion des inondations à l'échelle des districts hydrographiques.

Objectif 2 : Améliorer la connaissance et développer la culture du risque

Le projet de PRGI réaffirme la poursuite de l'amélioration des connaissances des phénomènes d'inondation développées ces dernières années et de développer la culture du risque par tous les acteurs (élus, techniciens, citoyens, ...) vis-à-vis des phénomènes d'inondation.

Les principales dispositions développées dans cet objectif sont résumées ci-après :

- **Le renforcement du partage et de la capitalisation des données**, notamment à destination de la population située dans les zones à enjeu (TRI). Ce renforcement des données, qui a vocation à être traduite dans les SLGRI, portera sur l'ensemble des aléas : débordements de cours d'eau, remontées de nappe, ruissellement et coulées d'eaux boueuses.
- **La révision des Atlas des Zones Inondables (AZI) et leur intégration dans les SLGRI** est encouragée, particulièrement sur les sections de cours d'eau et les zones de confluence non encore couvertes par un AZI où les enjeux existants ou futurs connus justifient sa réalisation.
- **L'information des citoyens et le développement de la culture du risque**, au travers des outils existants (PCS, DICRIM, ...) et à destination de tous les publics concernés, en priorité dans les TRI : public scolaire, profession agricole (ruissellement et coulées d'eaux boueuses), acteurs économiques, gestionnaires de réseaux, établissements situés en zone à risque, ...

Objectif 3 : Aménager durablement les territoires

Le projet de PGRI vise à concilier l'indispensable prise en compte des risques en assurant la sécurité des personnes et des biens avec les nécessités liées au développement et à l'évolution de ces territoires.

La recherche de cet équilibre s'articule autour de cinq axes principaux qui peuvent être résumés de la façon suivante :

- **La préservation des zones d'expansion des crues** : cet objectif et ses dispositions énoncent et réaffirment les grands principes d'aménagement et de restrictions en zones inondables. Cet objectif se traduit notamment par l'interdiction de nouvelles constructions en zone inondable en milieu non urbanisé, quel que soit l'aléa retenu.
- **La maîtrise de l'urbanisation en zone inondable** : cet objectif de maîtrise de l'urbanisation se traduit notamment par l'interdiction de nouvelles constructions en zones d'aléa fort tout en prenant en compte les nécessités liées au renouvellement urbain et aux besoins des populations en place et l'interdiction de l'implantation des établissements sensibles en zone inondable, quel que soit le niveau d'aléa.

- **La priorité donnée au ralentissement des écoulements** : cet objectif se traduit notamment par la mise en œuvre privilégiée de solution de stockage temporaire des crues ou de ruissellement à l'échelle des bassins de risque en limitant le recours aux projets de nouveaux systèmes d'endiguement aux zones déjà urbanisées sans possibilité d'ouvrir à l'urbanisation de nouveaux secteurs en arrière de ces ouvrages.
- **L'intégration du risque de défaillance des ouvrages construits ou aménagés jouant le rôle de prévention contre les inondations** : cet objectif se traduit notamment par la prise en compte dans les PPRI ou les documents d'urbanisme des sur-aléas induits par le risque de défaillance des ouvrages de protection existants (ruptures) par une bande de précaution assortie de prescriptions pouvant aller jusqu'à l'inconstructibilité de la zone considérée.
- **La réduction de la vulnérabilité** afin d'améliorer la sécurité des personnes exposées aux risques et limiter autant que possible le coût des dommages liés aux inondations. Cet axe se traduit notamment par la nécessité de prévoir des mesures constructives compensatoires ou correctrices visant à réduire au maximum la vulnérabilité des constructions nouvelles autorisées en zones inondables.

Objectif 4 : Prévenir le risque par une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau

Le projet de PGRI vise à limiter les inconvénients liés aux crues en reconstituant les capacités d'expansion des crues, en favorisant une gestion intégrée des eaux pluviales et en prévenant les risques de coulées d'eaux boueuses.

Les principales dispositions développées dans cet objectif sont résumées ci-après :

- **Préserver et reconstituer les capacités d'écoulement et d'expansion des crues** : les zones naturelles ou agricoles potentielles d'expansion des crues feront l'objet d'une cartographie à l'échelle des bassins de risques pertinents et auront pour vocation à intégrer les programmes d'actions des structures porteuses notamment des SLGRI et PAPI. Des actions de sensibilisation, de gestion et de restauration sont encouragées. La stratégie ERC (Éviter – Réduire – Compenser) des aménagements situés dans le lit majeur des cours d'eau est réaffirmée.
- **Maîtriser le ruissellement pluvial** en favorisant la gestion intégrée des eaux pluviales, la préservation des zones humides, des prairies et le développement d'infrastructures écologiques : en utilisant préférentiellement les techniques fondées sur la nature, cet objectif visera notamment à désimperméabiliser l'espace urbain, à assurer au maximum l'infiltration et/ou le stockage des eaux pluviales ou des eaux résiduaires et à favoriser l'évaporation dans les projets d'aménagements et les documents d'urbanisme.
- **Prévenir le risque des coulées d'eaux boueuses** : cet axe se traduit notamment par la prise en compte dans les documents d'urbanisme (SCOT, PLU, PLUi), sur les territoires caractérisés par des risques forts de ruissellement et/ou de coulées d'eaux boueuses, de prescriptions spécifiques. Les mesures visant à réduire le risque à la source (mesures préventives, ralentissement des écoulements) seront privilégiées par rapport aux mesures de rétention strictes (bassins de rétention).

Objectif 5 : Se préparer à la crise et favoriser le retour à une situation normale

Le projet de PGRI vise à améliorer et renforcer les dispositifs existants en matière de

prévision des crues intenses et de gestion des épisodes de crues.

Les principales dispositions développées dans cet objectif sont résumées ci-après :

- **Améliorer la prévision et l'alerte** : l'abonnement des communes aux outils de prévisions mis à disposition par les services de l'Etat (VIGICRUE, VIGICRUE FLASH) est encouragé par un accompagnement des services de l'Etat. Sur les cours d'eau non surveillés, la mise en place de systèmes de prévision par les collectivités sont encouragés de même que la coopération internationale sur les cours d'eau transfrontaliers, notamment en matière d'échange de données.
- **Se préparer à gérer la crise** : cet objectif se traduit notamment par la réaffirmation de l'intégration des ouvrages de protection contre les crues dans les Plans Communaux de Sauvegarde. Les SLGRI intégreront les mesures d'accompagnement et de mises en situation (exercice de crise) des communes et des acteurs situés en zones à enjeux.
- **Maintenir l'activité et favoriser le retour à la normale** : cet objectif se traduit notamment par l'association des gestionnaires de réseaux dans le cadre des instances de gouvernance des SLGRI. Les entreprises de travaux publics et de bâtiment pourront être mobilisées par les Préfets. Afin d'accompagner les communes au titre de leurs pouvoirs de police, la mise en place de réserves communales de sécurité civile pourra venir compléter les moyens communaux et intercommunaux mis en œuvre pendant la crise.

B] Enjeux et déclinaisons locales du projet de PGRI au sein de l'agglomération strasbourgeoise (PPRI - TRI – SLGRI - PAPI)

Le Territoire à Risques Importants d'Inondation (TRI) de l'agglomération strasbourgeoise identifié pour le risque d'inondation par débordement de l'Ill, de la Bruche et du Rhin par arrêté préfectoral du 06/11/2012 est reconnu à l'échelon national comme risque d'inondation important ayant des conséquences à portée nationale.

Il couvre 19 communes, traversées par l'Ill et la Bruche, particulièrement sensibles aux risques d'inondation parmi les 33 communes de l'Eurométropole. Toutes les communes du TRI disposent d'un Plan Communal de Sauvegarde (PCS).

Les enjeux exposés au regard des débordements de cours d'eau identifient 17 100 habitants exposés aux risques de crue centennale, 13 700 emplois impactés, 7 établissements d'enseignements et 9 établissements utiles à la gestion de crise.

Les Plans de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI) sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg

- Le PPRI de l'Eurométropole de Strasbourg approuvé le 20/04/2018, couvre l'ensemble du TRI de l'agglomération strasbourgeoise. Les mesures réglementaires de préventions et de restrictions en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme associées au PPRI, conformes aux dispositions du PGRI 2016-2021, ont été prises en compte dans les documents d'urbanisme locaux pour les risques liés aux débordements de cours d'eau et de remontée de nappes. Le PPRI comporte en outre un volet remontée de nappe, qui couvre l'ensemble du territoire, à l'exception des communes de l'ex communauté de communes des châteaux. Une nouvelle modélisation des bassins versants de l'Ehn, de l'Andlau et de la Scheer est en cours, et elle sera, selon les services de l'État, intégré à une révision du PPRI sur ce secteur.

- Le PPRI Bruche, couvrant le risque de submersion lié au cours d'eau du même nom, sur les communes de l'ex-communauté de commune des châteaux, approuvé par arrêté préfectoral le 23 septembre 2019, est également conforme dans ses dispositions au PGRI 2016-2021. Il est également pris en compte dans le PLUi.
- Le PPRI Zorn Landgraben, traitant du risque de submersion liés aux affluents de la Zorn et du Landgraben couvrant les communes de Vendenheim, Eckwersheim et la Wantzenau a été approuvé le 26 août 2010, et est donc antérieur au PGRI 2016-2021. Il n'est logiquement que partiellement compatible avec cette version du PGRI.

La Stratégie Locale de Gestion des Risques d'Inondation (SLGRI) Bruche-Ill-Mossig-Rhin, approuvée en date du 19/02/2020 coordonnée par l'Eurométropole de Strasbourg et les services de l'Etat (DDT67), se décline en 3 axes : L'axe « Rhin », animé par les services de l'Etat, l'axe « Ill », animé par la Région Grand Est et l'axe « Bruche », animé par le Syndicat Mixte du Bassin de la Bruche-Mossig.

Un Programme d'Actions et de Prévention des Inondations (PAPI) d'intention est en cours d'élaboration sur l'axe « Bruche », porté par le Syndicat Mixte du Bassin de la Bruche-Mossig.

Le PAPI d'intention « Ill-Ried-Centre Alsace » labellisé en juillet 2017 et décliné par un programme d'actions, couvre l'axe « Ill » depuis Colmar jusqu'à la limite des ouvrages d'Erstein, porté par le Syndicat des Eaux et de l'Assainissement d'Alsace-Moselle (SDEA).

Les ouvrages d'Erstein, gérés par la Région Grand Est et déviant les crues de l'Ill dans le Rhin font l'objet de travaux de confortement sur la période 2016-2020 dans le cadre d'un "plan submersions rapides" labellisés en mars 2016.

Par ailleurs, l'Eurométropole de Strasbourg a débuté en 2021 l'élaboration d'un **programme de réduction de la vulnérabilité** sur son périmètre de compétence. Ce programme sera principalement axé sur la réduction de la vulnérabilité des enjeux exposés au risque inondation et de ruissellement des habitations, réseaux, acteurs économiques et bâtiments stratégiques et sensibles.

C] Analyse et remarques sur les dispositions du projet de PGRI 2022-2027

Dispositions applicables à la coopération entre les acteurs [Objectif 1]

Le projet de PGRI, dans sa **disposition [O1.1-D1]** encourage les SLGRI [dont la SLGRI Ill-Rhin-Bruche-Mossig coordonnée par l'Eurométropole de Strasbourg] à intégrer, en sus des acteurs classiques mentionnés dans le cadre réglementaire existant, notamment les gestionnaires de réseaux.

Le projet de PGRI, dans ses **dispositions [O1.1-D6 et D7]** demande qu'une mise en cohérence des dispositions du projet de SDAGE et de PGRI doit être recherchée lors de l'élaboration ou la révision des SAGE et des SLGRI.

La SLGRI Ill-Rhin-Bruche-Mossig n'ayant été approuvée que très récemment (19/02/2020), il convient de préciser le caractère d'incompatibilité du document actuel et

des délais de mise en conformité attendus au regard des nouvelles dispositions prises dans le cadre du projet de PGRI.

Le projet de PGRI, dans sa disposition [O1.2-D1] encourage la création d'une instance de coordination pérenne sur les enjeux de la gestion de l'eau et des inondations sur le bassin de l'Ill.

Les tentatives de création d'un Établissement Public Territorial de Bassin (EPTB) de l'Ill engagées par l'Eurométropole de Strasbourg, la Région Grand Est et l'ex Syndicat Mixte du Bassin de l'Ill (SYMBI) devenu Rivières de Haute Alsace n'ayant pas permis d'aboutir à une phase de concrétisation, il est demandé que les services de l'État, par le biais du Préfet coordonnateur de Bassin ou la mission d'appui technique de bassin, puisse assurer cette coordination, tel qu'indiqué dans le projet de PGRI.

Dispositions applicables à l'amélioration de la connaissance et le développement de la culture du risque [Objectif 2]

Le projet de PGRI, dans sa disposition [O2.1-D1] demande qu'à l'occasion de toute nouvelle inondation majeure, les services de l'État et les structures porteuses des SLGRI réalisent des retours d'expériences technique approfondis (laissés de crues, photos aériennes, secteurs impactés, ...). Cette disposition a vocation à être traduite dans les SLGRI.

De la même manière, le projet de PGRI, dans sa disposition [O2.2-D1] incite les structures porteuses des SLGRI à initier une évaluation de la vulnérabilité des réseaux répondant aux besoins prioritaires des populations qu'il est impératif de satisfaire en temps de crise.

Il est rappelé que dans le cas de la SLGRI « Ill – Rhin – Bruche – Mossig » coordonnée par l'Eurométropole de Strasbourg, les dispositions relatives à la SLGRI sont mises en œuvre par les structures opérationnelles de chaque axe (structures porteuses des PAPI ou de programmes d'actions spécifiques). L'Eurométropole de Strasbourg, en tant que structure porteuse coordonnatrice de la SLGRI, ne saurait appliquer ces dispositions d'un point de vue opérationnel sur l'ensemble du périmètre SLGRI.

Dispositions applicables aux documents d'urbanisme pour les zones inondables d'aléas faibles à modérés [Objectif 3]

Le projet de PGRI, dans ses dispositions [O3.1-D2 et D3] distingue les secteurs urbanisés, les centres urbains et les secteurs non urbanisés en prescrivant les principes de constructibilité suivants sur les zones inondables d'aléa faible à modéré :

Dans les zones non urbanisées : en principe, toute construction nouvelle est interdite. Des exceptions sont possibles en zones à risque faible à modéré, sur demande de la collectivité et sous conditions, et uniquement dans le cadre d'une "relocalisation d'une zone urbaine" réduisant la vulnérabilité.

Dans les zones urbanisées et les centres urbains : en principe, les projets liés aux constructions existantes et les constructions nouvelles sont autorisés et soumis à prescriptions.

Par ailleurs, sont également interdites, quel que soit l'aléa de référence retenu :

- Les constructions nouvelles et implantations d'établissements sensibles ;
- Les constructions dans les secteurs atypiques où l'aléa ne peut être aisément qualifié avec le simple croisement hauteur /dynamique ;
- Les reconstructions après sinistre ou destruction peuvent être interdites dès lors que ce droit est explicitement visé et que l'interdiction est motivée par la nécessité d'une protection spéciale du lieu vis-à-vis du risque d'inondation.

Si la reconstruction d'un bâtiment après un sinistre autre qu'une inondation ou après une démolition semble autorisée avec prescriptions permettant de réduire la vulnérabilité du bâtiment (Dispositions 03.5-D1 et D2), l'éventualité de leur interdiction motivée par la nécessité d'une protection spéciale reste floue dans le présent projet de PGRI. Il conviendrait donc de préciser la notion de « protection spéciale ».

De plus, concernant les établissements sensibles, certains projets globaux d'améliorations urbaines dans certains secteurs peuvent être rendus incompatibles avec les dispositions du présent projet de PGRI. Il conviendrait ainsi de limiter l'installation des établissements à des zones d'aléas faibles, assortis de prescriptions de réduction de la vulnérabilité à préciser.

Dispositions applicables aux documents d'urbanisme pour les zones non urbanisées situées en aval des dispositifs de stockage temporaire des eaux de crues [Objectif 3]

Le projet de PGRI, dans sa disposition [O3.2-D3] rend inconstructibles les zones non urbanisées, inondables pour des périodes de retour allant jusqu'à l'aléa de référence, situées à l'aval d'un tel dispositif de stockage temporaire des eaux de crues et bénéficiant de son effet.

La notion de « dispositifs de stockage temporaire des eaux de crues ou de ruissellement » définie dans le présent projet de PGRI reste imprécise et est de nature à interprétation notamment vis-à-vis des aménagements réalisés en vue du stockage des eaux pluviales (bassins d'orage). Il conviendrait de définir plus précisément le type d'ouvrage concerné par ces dispositions.

Dispositions applicables aux documents d'urbanisme concernant l'application des bandes de précaution à l'arrière des ouvrages construits ou aménagés jouant un rôle de protection contre les crues ou le stockage des eaux de ruissellement [Objectif 3]

Le projet de PGRI, dans ses dispositions [O3.4-D1 à D4] définit l'application de bandes de précaution à l'arrière des ouvrages construits ou aménagés jouant un rôle de protection contre les inondations selon des critères techniques détaillés.

Ces dispositions, qui impliquent le classement de ces bandes de précaution en zone d'aléa très fort et des règles d'inconstructibilité associées, intégrées dans le Code de l'environnement depuis le décret « PPRI » du 07 juillet 2019 et applicables aux PPRI élaborés à compter de cette date, tendent à élargir ces principes :

- **À tous les territoires, avec ou sans PPRI et quel que soit le contenu du PPRI actuel.**
Les principes d'application de bandes de précaution inscrite dans le présent projet de

PGRI s'appliquent donc sur l'ensemble du Bassin Rhin-Meuse, y compris les territoires hors PPRI ou couverts par un PPRI dont l'élaboration ou la révision a été inscrite avant le 07 juillet 2019 (cas des PPRI présents sur le territoire eurométropolitain). Le présent PGRI prévoit donc des dispositions applicables aux documents d'urbanisme au travers du lien de compatibilité qui lie ces documents.

- **À tous les ouvrages, mêmes ceux qui ne sont pas classés « systèmes d'endiguements ou aménagements hydrauliques ».** La disposition O3.4-D3 indique que le sur-aléa induit par la rupture d'un ouvrage construit ou aménagé jouant un rôle de prévention des inondations est pris en compte dans les PPRI et/ou les documents d'urbanisme par une bande de précaution. Cela inclut les ouvrages constituant de simples obstacles à l'écoulement des eaux en situation de crues ou de ruissellements, qu'ils soient ou non reconnus comme système d'endiguement ou comme aménagement hydraulique.

Les dispositions du présent projet de PGRI tendent à imposer de nouvelles obligations réglementaires aux documents d'urbanisme au travers du lien de compatibilité qui lie ces documents, au-delà des seuls territoires couverts par les PPRI et ce, pour tous les ouvrages jouant un rôle de protection contre les crues ou stockage temporaire des eaux de crues. Il est demandé que soit précisé le champ d'application exact de ces dispositions et leur délai de mise en œuvre dans les documents de planification en vigueur sur le territoire eurométropolitain (PPRI, SCOT, PLUi, SLGRI).

Dispositions applicables à la maîtrise des eaux pluviales et les coulées d'eaux boueuses [Objectif 4]

Le projet de PGRI, dans ses dispositions [O4.2-D1 à D6 et O4.3] demande que dans les bassins versants caractérisés par des risques forts et répétés d'inondation et de coulées d'eaux boueuses, les documents d'urbanisme intègrent la préservation de ces territoires contre ces risques, notamment par la mise en place de mesures renforcées visant à favoriser l'infiltration, le stockage et la limitation des eaux pluviales rejetées. Une cartographie de ces risques (zones à enjeux coulées de boue, zonage ruissellement) devra par ailleurs être intégrée dans les documents d'urbanisme (SCOT / PLU / PLUi).

Les collectivités et porteurs de projets sont notamment encouragés à mettre en œuvre une gestion intégrée des eaux pluviales dans le cadre des projets d'aménagements, ces dispositions étant par ailleurs rendues nécessaires dans le cadre de l'instruction des projets soumis à déclaration ou à autorisation au titre du Code de l'environnement.

Il est précisé que les modalités techniques et pratiques attendues pour une bonne prise en compte de ces dispositions seront précisées ultérieurement. Il est demandé que les services instructeurs de l'Eurométropole soient associés le plus en amont possible à la définition précise de ces modalités d'application.

LE CONSEIL MUNICIPAL

VU le projet de mise à jour du Plan de Gestion des Risques d'Inondation Rhin-Meuse 2022-2027,

VU l'avis des Commissions Réunies en date du 21 juin 2021,

CONSIDERANT l'intérêt d'émettre un avis et de demander de supprimer certaines incohérences de la version initiale pour la Commune de Geispolsheim,

Après en avoir délibéré,

**EMET UN AVIS
FAVORABLE**

au projet de gestion des risques d'inondations Rhin Meuse pour les années 2022-2027 permettant de réduire les risques et conséquences associées aux phénomènes d'inondations potentielles sur la commune de Geispolsheim.

DEMANDE

que les secteurs à Geispolsheim classés selon les légendes en Zone U-F (orange) dans les zones urbaines et déjà aménagées et qui concernent une dizaine de propriété privées soient supprimées et substituées par un Zonage U-Fai (bleu clair) afin de respecter le droit de propriété et l'équité foncière.

RAPPELLE

que cette modification ne fera courir aucuns risques aux propriétés concernées ni aux habitants puisque souvent éloignées des cours d'eaux de plaine de plus de 200 mètres et près de 400 mètres pour le secteur le plus concerné.

Adopté à 24 voix pour et 5 abstentions (MM. Henri DURAND, Jacques FERNIQUE, Marc LARCHET, Mmes Anne KOHLER, Barbara SARI)

**71/21 EUROMETROPOLE DE STRASBOURG : CREATION DE L'AGENCE
DU CLIMAT – ADHESION DE LA COMMUNE**

La délibération de l'Eurométropole du 24 mars 2021 portant création de l'Agence du Climat a conduit l'Eurométropole et 18 autres membres fondateurs à se réunir en assemblée générale constitutive le 21 avril 2021 pour en décider la création et en adopter les statuts.

Les 33 communes et plus de cinquante structures, partenaires historiques, institutionnels ou associatifs, ont été invitées à participer à la création de cette Agence du Climat. Sa gouvernance est articulée autour de 4 collèges :

1. les communes et l'Eurométropole de Strasbourg dont les 10 représentants titulaires et suppléants au conseil d'administration ont été désignés par la délibération eurométropolitaine du 24 mars 2021,
2. les acteurs institutionnels,
3. les acteurs associatifs,
4. les acteurs économiques. Les élus de l'Eurométropole membres du conseil d'administration de l'agence sont issus de 11 communes du territoire.

Conçue comme un guichet des solutions en matière de mobilités, d'énergie, de nature et de consommation durable sur le territoire métropolitain, l'Agence du Climat déploiera dès la fin de l'été 2021 des actions d'accompagnement auprès des ménages, des

entreprises et des communes pour sensibiliser et présenter les solutions et les aides notamment dans le cadre de la mise en place de la zone à faibles émissions mobilité (ZFE), mais également en matière de rénovation thermique des logements, en relation étroite avec les ménages et les communes, ainsi que sur la végétalisation et la déminéralisation des espaces privés ; avant de déployer des actions en matière de consommation responsable et de développement des énergies renouvelables à partir de 2022.

En complément des services déployés à l'échelle de la métropole concernant la rénovation énergétique des bâtiments, de la mobilité décarbonée et des actions de déminéralisation-végétalisation, des échanges entre les communes et l'agence du climat ont permis de co-construire des panels de services accessibles à chaque commune :

- dans le cadre de la cotisation de l'Eurométropole de Strasbourg à 15 cts€/hab qui prend en charge d'un premier niveau d'adhésion pour chacune des 33 communes : participation et vote délibératif à l'assemblée générale de l'Agence du Climat ; information, conseil technique et présentiel ponctuel à la demande de la commune ; invitations à toutes les manifestations organisées par l'Eurométropole ou par l'agence du climat ;
- dans le cadre d'une cotisation additionnelle de la commune à 30 cts€/hab, qui permet en complément un accompagnement et une sensibilisation des élus et services communaux dans le cadre de la déclinaison communale du plan climat ; la production d'indicateurs communaux en matière d'énergie et de climat ; l'organisation de permanences de l'agence à la demande des communes ; l'animation et la participation à des manifestations organisées par les communes ;
- dans le cadre de conventions spécifiques, la mise à disposition d'un économiste de flux pour favoriser la rénovation énergétique des bâtiments publics.

LE CONSEIL MUNICIPAL

VU la saisine de l'Eurométropole de Strasbourg en date du 26 mai 2021 demandant à la Commune de Geispolsheim de se prononcer sur la volonté d'adhérer,

VU les articles L 2121-21, L 2121-33, L 2541-1 et L 2541-12 du Code Général des Collectivités Territoriales,

VU l'avis des Commissions Réunies en date du 21 juin 2021,

CONSIDERANT l'intérêt d'adhérer à l'Agence du Climat,

CONSIDERANT qu'en application de l'article L 2121-33 du Code Général des Collectivités Territoriales,

Après en avoir délibéré,

APPROUVE l'adhésion de la Commune de Geispolsheim à l'Agence du Climat.

DESIGNE Monsieur le Maire Jean-Michel SCHAEFFER comme titulaire et Monsieur l'Adjoint Stéphane SCHUBNEL comme suppléant pour représenter la Commune au sein de

l'assemblée générale de l'Agence du Climat.

DECIDE de bénéficier de la cotisation annuelle versée par l'Eurométropole de Strasbourg pour soutenir le déploiement des activités de l'agence à l'échelle du territoire métropolitain.

CHARGE Monsieur le Maire de transmettre la présente délibération à Mme la Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg et de signer tout document concourant à la réalisation de cette adhésion.

Adopté à l'unanimité

72/21 ACQUISITION FONCIERE PAR LA COMMUNE DE PARCELLE APPARTENANT AUX HERITIERS KIEHL

La Commune a été sollicitée par Madame Marie Angèle LECERF, intervenant pour les Héritiers KIEHL, pour acquérir les parcelles cadastrées :

- Section 82 n° 180 au lieudit Hatzenegerten d'une contenance de 2,57 ares taillis
- Section 82 n° 183 au lieudit Hatzenergerten d'une contenance de 4,53 ares taillis
- Section 84 n° 57 au lieudit Woerth beim Oberen Brulach d'une contenance de 3,71 ares forêt

ce qui correspond à la surface totale de 10,81 ares au prix de 30,- € l'are, soit un montant total de 324,30 €.

La Commune souscrit favorablement à cette demande. Les frais relatifs à cette opération sont pris en charge par la Commune.

LE CONSEIL MUNICIPAL

VU la saisine de Madame Marie Angèle LECERF en date du 26 mai 2021 auprès de la Commune,

VU l'avis des Commissions Réunies en date du 21 juin 2021,

Après en avoir délibéré,

- DECIDE** d'acquérir les parcelles cadastrées :
- Section 82 n° 180 au lieudit Hatzenegerten d'une contenance de 2,57 ares taillis
 - Section 82 n° 183 au lieudit Hatzenergerten d'une contenance de 4,53 ares taillis
 - Section 84 n° 57 au lieudit Woerth beim Oberen Brulach d'une contenance de 3,71 ares forêt
- auprès des Héritiers KIEHL pour un montant global de 324,30 €, les frais de notaire étant à la charge de la Commune.
- DIT** que les crédits sont inscrits au Budget Primitif de l'exercice 2021.
- AUTORISE** Monsieur le Maire à signer toutes les pièces relatives à l'acquisition de ces parcelles.

Adopté à l'unanimité

73/21 TAXE LOCALE SUR LA PUBLICITE EXTERIEURE 2021 - REDUCTION EXCEPTIONNELLE

L'article 171 de la loi n° 2008-776 du 4 août 2008 de modernisation de l'économie, codifié aux articles L. 2333-6 à 16 du Code Général des Collectivités Territoriales a créé une nouvelle taxe, la taxe locale sur la publicité extérieure. Cette dernière a été instaurée par la Commune de Geispolsheim par une délibération n° 63/09 du 29 juin 2009.

Dans le contexte de la crise sanitaire et économique sans précédent, l'article 16 de l'ordonnance n° 2020-460 du 22 avril 2020 portant diverses mesures prises pour faire face à la pandémie du Covid-19 permet aux Communes de diminuer partiellement ou supprimer la taxe en question.

Dans ce cadre, il est proposé de réduire la Taxe Locale de la Publicité Extérieure de 10 % pour l'ensemble des entreprises assujetties pour l'année 2021 en raison des fermetures de nombreux commerces dits non essentiels au 1^{er} semestre de l'année 2021.

LE CONSEIL MUNICIPAL

- VU la délibération n° 63/09 du 29 juin 2009 portant instauration de la Taxe Locale sur la Publicité Extérieure,
- VU l'article 16 de l'ordonnance n° 2020-460 du 22 avril 2020 portant diverses mesures prises pour faire face à l'épidémie de Covid-19,

VU l'avis des Commissions Réunies en date du 21 juin 2021,

Après en avoir délibéré,

DECIDE d'exonérer les dispositifs taxés au sens de la délibération du Conseil Municipal n° 63/09 du 29 juin 2009 portant instauration de la Taxe Locale sur la Publicité Extérieure dans le cadre des mesures d'urgence liées à la pandémie du Covid-19 de 10 % et à titre exceptionnel pour l'année 2021.

HABILITE Monsieur le Maire ou son représentant à prendre toutes les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de délibération.

Adopté à 24 voix pour, 4 voix contre (MM. Jacques FERNIQUE, Marc LARCHET, Mme Anne KOHLER, Barbara SARI) et 1 abstention (Mme Bettina NUSS-SAUMONT)

74/21 **CONCERTATION DE L'EUROMETROPOLE SUR LA ZONE A FAIBLES EMISSIONS (ZFE) – CONTRIBUTIONS DU CONSEIL MUNICIPAL**

Les Zones à Faibles Emissions sont issues de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 26 décembre 2019. C'est un espace défini sur un territoire précis dans lequel le trafic des véhicules les plus polluants est limité. Concrètement, dans une ZFE, les véhicules sont différenciés en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques. Les zones reposent sur le système des vignettes Crit'Air, basées sur un double système prenant uniquement en compte la typologie de moteur essence ou diesel et l'année de mise en service.

En France, seules quelques villes ont mis en place une ZFE.

Les ZFE sont « destinées à faire baisser les émissions de polluants, notamment dans les grandes agglomérations, pour améliorer la qualité de l'air ». Leur mise en place est décidée par les collectivités territoriales, qui choisissent le périmètre d'application, les catégories de véhicules concernées, les horaires d'application, le renforcement des règles de la zone dans le temps, ou encore les dérogations octroyées.

L'Eurométropole de Strasbourg a décidé, lors de son Conseil du 27 septembre 2019, la mise en place de la ZFE sur le périmètre de son territoire avec le calendrier suivant :

- interdiction des véhicules non classés au 1^{er} janvier 2022,
- interdiction des véhicules Crit'Air 5 au 1^{er} janvier 2022,
- une consultation citoyenne permettant de déterminer le calendrier de déploiement de l'interdiction des véhicules essence et diesel Crit'Air 4, Crit'Air 3, Crit'Air 2 dans la période comprise entre 2023 et 2030 au plus tard.

La nouvelle gouvernance de l'Eurométropole de Strasbourg souhaite mettre en place une accélération du calendrier. Les interdictions de circulation des véhicules en fonction de leur vignette Crit'Air se feront avec une phase pédagogique précédant la date d'interdiction définitive de circuler.

- de 2022 à 2023 pour les Crit'Air 5 et sans Crit'Air
- de 2023 à 2025 pour les Crit'Air 4
- de 2024 à 2027 pour les Crit'Air 3
- de 2025 à 2028 pour les Crit'Air 2

Le Conseil Municipal est, dans toutes ses composantes, conscient des enjeux de santé publique que cela implique et souhaite rappeler son attachement à l'amélioration de la qualité de l'air. Mais nous nous heurtons à des réalités sociales et économiques. Nous ne voulons pas créer de discrimination entre les populations les plus aisées et les publics les plus fragiles. Cette mesure frappe avant tout les plus modestes qui n'ont pas d'alternatives à l'utilisation de leur véhicule, comme pourraient en bénéficier les habitants de Strasbourg et sa première couronne. Aussi le Conseil Municipal souhaite apporter les contributions suivantes pour qu'elles puissent être prises en compte ou amener de la réflexion supplémentaire à l'Eurométropole.

Intervention de Madame ROEHM Adeline

Je souhaite partager avec vous quelques préoccupations sur le sujet de la ZFE.

J'ai des interrogations concernant la mise en place de la ZFE par l'Eurométropole de Strasbourg sur ses modalités et sa pertinence. Je me demande si ce projet est vraiment mené dans un bon sens écologique.

Premièrement, l'Eurométropole de Strasbourg, en éliminant les Crit'Air 2, 3,4 et 5 de la circulation, délaisserait 75 % du parc automobile. Que vont devenir ces véhicules ? Où vont-ils aller ? Si l'on déplace le problème dans un autre pays, je ne vois pas où est l'intérêt écologique.

Et cela engendrerait une production massive de nouveaux véhicules, est-ce que cela ne va pas alourdir le bilan carbone ? Parce que oui, la plupart de nos concitoyens ne sont pas prêts à abandonner leur véhicule car il est indispensable à leur vie quotidienne.

D'autre part, les habitants de la périphérie n'ont pas les mêmes problématiques que les habitants de centre-ville : moins de magasins de proximité, le lieu de travail souvent hors de sa commune, rendez-vous médicaux sur Strasbourg centre, loisirs éloignés ... la voiture pour raison pratique, reste indispensable.

Pour nous, habitants de la deuxième couronne, les temps de trajet en transport en commun vers le centre sont encore trop longs et pas assez cadencés. Actuellement, il faut plus d'une heure pour effectuer un trajet aller uniquement.

Il faut des transports plus rapides qui puissent s'adapter à nos vies et à notre quotidien à Tous !

Sans compter que pour beaucoup de foyers, l'achat d'un nouveau véhicule adapté à leur famille n'est tout simplement pas possible financièrement même avec les aides ! Où est le bon sens social ?

De surcroît, privilégier des véhicules dits « propres » comme l'électrique a un impact écologique et humain non négligeable pour les pays producteurs des matières premières nécessaires aux batteries. Est-ce que nous ne sommes pas en train d'aggraver le problème ? D'autant plus que les moteurs ne sont pas les seules sources d'émission à particules fines. Les pneumatiques et le freinage engendrent à eux seuls 46,5 % des particules fines émises par le transport routier qui avec le vent et la pluie finissent dans nos rivières et océans.

Selon l'OCDE (organisation de coopération de développement économique), elle sera en 2035, la première source de pollution.

Passez à la voiture électrique, n'est pas La solution !

J'ajouterai qu'à Geispolsheim, sur la M35, au niveau du quartier village, le tronçon est limité à 110 km/h ainsi que sur la Rocade Sud alors que sur la majeure partie de la M35 la limitation de vitesse est de 90 km/h. Et l'Eurométropole de Strasbourg aurait la volonté d'abaisser à 70 km/h dans les mois à venir sur les tronçons limités à 90 m/h ... Une impression de deux poids, deux mesures !

De plus, à Geispolsheim, nous absorbons le trafic routier qui va et vient de l'Allemagne et du Port du Rhin mais aussi les répercussions de l'interdiction du transit poids lourds sur la RN83.

Depuis le fonctionnement de la Rocade Sud, en décembre dernier, le quartier gare est complètement enclavé entre la M35, la RN83 et la Rocade Sud. Quel dispositif est prévu dans notre cas ? Que compte faire l'Eurométropole de Strasbourg pour prendre en considération la dégradation de notre cadre de vie ? Qu'en est-il pour les autres communes de l'Eurométropole de Strasbourg qui sont concernées par la proximité des autoroutes ?

En conclusion, j'ai l'impression que Strasbourg sera la grande gagnante de cette ZFE mais qu'en est-il pour les autres communes de l'Eurométropole de Strasbourg à proximité des autoroutes ? A Strasbourg centre, tout est à proximité : services, commerces, emplois, médecins ... Ce qui n'est pas le cas de la deuxième couronne, est ce que cette réalité sera prise en compte ?

La qualité de l'air est évidemment une préoccupation actuelle majeure mais je pense que la ZFE comme présentée ne sera pas efficace, ni équitable, ni pragmatique et qu'elle nécessite une réflexion plus approfondie.

Voici quelques pistes que je partage avec vous :

- 1) un réseau de transport encore plus développé pour que chacun puisse prendre un itinéraire, un horaire et un temps de trajet adaptés à ses besoins.
- 2) pourquoi pas, au lieu d'interdire les Crit'Air, d'abaisser la vitesse en fonction de la qualité de l'air à l'aide de panneau de vitesse changeable, une solution juste et accessible à tous !
- 3) plus de contrôle de vitesse et utiliser les revenus de ces contrôles pour mener plus d'actions en faveur de la qualité de l'air.
- 4) développons davantage les énergies renouvelables.
- 5) prônons les achats locaux et le savoir-faire local pour faire baisser notre bilan carbone. Consommer différemment et local, est probablement le levier le plus utile !

Notre Maire Jean-Michel SCHAEFFER a raison de s'interroger. Je soutiens sa démarche et le remercie de pouvoir nous laisser nous exprimer sur le sujet.

Je reste dans l'attente de réponses et espère une ZFE plus juste, plus équitable, plus pragmatique et plus sociale.

Intervention de Monsieur TERRET Jean-Jacques

Les sujets concernant l'écologie ne sont pas propriété privée de tel ou tel mouvement de telle ou telle pensée. C'est l'affaire de tous, plus particulièrement la nôtre, élus municipaux.

Des sujets aussi sensibles que celui de la ZFE, impactant pour notre vie quotidienne de demain, et bien entendu celle de nos enfants, se doivent de faire l'objet d'une véritable concertation, de manière à mettre en œuvre un programme le plus réaliste et réalisable

possible, suivant un calendrier concerté, raisonnable et réaliste. Le cas contraire induira inévitablement des dérogations, des exceptions, génératrices d'incompréhension, d'ambiguïté.

Le projet ZFE de l'Eurométropole de Strasbourg est difficile à comprendre. Pourquoi intégrer la plus grande population de véhicules (Crit'Air 2) alors que la loi nationale n'en fait nullement mention ?

Il est clair que la ZFE va induire des modifications sur nos modes de déplacement. Les exécutifs doivent accompagner ces changements. Citons par exemple le renforcement des moyens de transport, en terme de fréquence, de liaisons, assortis de tarifs incitatifs. L'offre Flex'Hop est un début.

L'interdiction de circulation des véhicules de telle ou telle vignette Crit'Air ne doit pas être la seule piste à explorer pour atteindre les objectifs de la ZFE. La maîtrise des flux de véhicules légers et poids lourds, leur vitesse autorisée sont des pistes intéressantes à approfondir. Les 33 communes de l'Eurométropole de Strasbourg doivent être partie prenante dans la construction du plan d'actions ZFE.

Intervention de Monsieur FISCHER Joshua

L'Eurométropole de Strasbourg (EMS) se lance, en application de la loi d'orientation des mobilités de 2019, dans la mise en place d'une « zone à faible émission », communément appelée « ZFE ». Ce dispositif a pour objectif de répondre à un enjeu de santé publique : améliorer la qualité de l'air de notre territoire strasbourgeois et environs.

Si dans son principe je suis pour la ZFE et le but qu'elle poursuit, je suis très profondément inquiet sur le calendrier et les modalités annoncés par l'EMS.

Pour commencer, il est important de préciser que la loi ne nous oblige pas à aller jusqu'à l'interdiction des véhicules « Crit'Air 2 », qui représentent tout de même une très grande partie du parc automobile circulant aujourd'hui. Et pourtant, dans son projet, l'EMS annonce vouloir interdire tous les véhicules du « Crit'Air 5 » au « Crit'Air 2 » pour ne garder plus que les véhicules « Crit'Air 1 » et électriques. Cela reviendrait, pour notre seule commune de Geispolsheim, à remplacer dans des délais courts 3 véhicules sur 4 !

De plus, nous pouvons encore aujourd'hui acheter des véhicules estampillés « Crit'Air 2 » en concession en bénéficiant d'un bonus écologique de l'Etat. Comment pouvons-nous ensuite vouloir interdire ces mêmes véhicules seulement quelques années après ? Cela semble aberrant et sera ressenti comme tel par nos concitoyens !

Ensuite, deuxième problématique importante, le calendrier. L'EMS a en effet annoncé un calendrier d'interdiction dans un délai très bref : Sans « Crit'Air » et « Crit'Air 5 » en 2022, « Crit'Air » 4 en 2023, « Crit'Air 3 » en 2024 et « Crit'Air 2 » en 2025. A côté de cela, ce calendrier a été assorti pour chacune des interdictions d'une période pédagogique pendant laquelle les véhicules concernés seraient interdits mais dans les faits, aucune verbalisation ne serait réalisée. Ainsi, j'estime que non seulement les délais sont beaucoup trop courts mais qu'en plus un calendrier assorti d'une période pédagogique rend la mesure d'autant plus floue et difficile à comprendre pour nos habitants.

Enfin, j'aimerais aussi préciser quelques éléments de contexte. En effet, nous sommes aujourd'hui face à une tension et une flambée des prix de l'immobilier sur le territoire de l'EMS, nous avons vécu une crise sanitaire sans précédent qui pourrait bien déboucher sur une crise sociale dans quelques mois et nous avons des concitoyens modestes qui, bien souvent, ont déjà du mal à devenir propriétaire, à se loger et à vivre tout simplement. Je pense aux jeunes qui arrivent sur le marché de l'emploi, je pense aux jeunes familles qui tentent d'accéder à la propriété pour construire leur avenir, je pense à certains de nos seniors. Comment, dans un tel contexte, pouvons-nous leur demander de changer de véhicule dans un laps de temps aussi court ? En tant qu'élus, nous devons prendre en compte tous ces paramètres ! Nous ne pouvons pas accepter de mettre plus en difficulté des

personnes qui sont parfois déjà dans le besoin et pour qui la voiture est essentielle en 2^{ème} couronne de l'EMS que ce soit pour vivre ou pour travailler.

Pour conclure, si je comprends le but recherché par la ZFE, j'espère sincèrement que l'on prendra aussi en compte la réalité du terrain et de la vie de nos habitants. Ce n'est que par une connaissance approfondie du terrain que nous prendrons les décisions les plus adaptées.

Intervention de Madame MABROUKI Sonia

ZFE : Responsabilité oui ! Calendrier non !

Faire baisser les émissions de polluants notamment dans les grandes agglomérations pour améliorer la qualité de l'air : nous sommes tous d'accord !

Mais au sortir d'une crise mondiale sans précédent, où les associations s'accordent à dire que la précarité est en hausse (étudiants, personnes âgées, sans-emploi) et dont les impacts sur les entreprises et sur les ménages sont réels et sérieux, le calendrier envisagé est un véritable coup de massue : Des délais de mise en œuvre s'imposent pour opérer ce changement majeur !

Les ménages seront fortement impactés par cette mesure, car ils n'auraient pas la possibilité de changer de véhicule et n'auraient pas de possibilité de report modal : en effet, beaucoup d'entre nous n'ont pas d'autre choix que de se déplacer en véhicule motorisé.

Une transition et un accompagnement apparaissent essentiels, il s'agit certes, d'améliorer la qualité de l'air mais sans accroître les inégalités sociales !

Intervention de Monsieur LOHNER Lionel

La qualité de l'air ainsi que la lutte contre le réchauffement climatique sont une nécessité pour les habitants de l'Eurométropole et bien au-delà puisqu'il s'agit d'un enjeu mondial. Au final, nous partageons tous la même planète. Ces questions sont cruciales pour notre avenir et celui de nos enfants et nous ne pouvons éluder plus longtemps les challenges auxquels nous devons faire face. La question de qui porte la responsabilité et qui doit faire des efforts n'est plus à poser puisque l'effort doit être partagé, tant par les entreprises, que par les institutions, ainsi que les particuliers. L'effort est global et chacun devra y contribuer.

Il y a actuellement un projet de loi portant sur « la lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets » en discussion au parlement. La mise en place de ZFE n'est pas une option, puisque le projet de loi stipule que l'instauration d'une zone à faibles émissions serait obligatoire avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain.

Deux questions cruciales pour notre avenir figurent dans ce projet. Il s'agit de la question des véhicules concernés et la question du calendrier.

Concernant le premier point, L'Eurométropole se distingue par sa volonté d'aller plus loin que le projet de Loi en intégrant les véhicules Crit'Air 2. Ceci équivaut à interdire tous les véhicules Diesel, ainsi que tous les véhicules essence immatriculés avant le 1^{er} janvier 2011. Ceci représente environ 75% du parc automobile actuel de notre Commune. Que vous le vouliez ou non, la voiture reste un moyen incontournable pour se déplacer lorsqu'on habite en seconde couronne de l'Eurométropole. Habitant Geispolsheim et travaillant à Bischheim, en transport en commun, je mettrais 1h40 par trajet pour rejoindre mon lieu de travail. Dans votre démarche louable de réduire l'impact de nos transports sur notre santé, pensez-vous sérieusement que tous les citoyens de l'Eurométropole soient en capacité financière de changer de véhicule ? Les aides mises en place à différents niveaux sont les bienvenues, mais ne couvrent largement pas le financement d'un véhicule neuf.

Avez-vous également pensé à l'impact direct sur les ressources de notre planète pour produire tous ces véhicules remplacés plus rapidement que leur cycle de vie ne l'impose ? Le second point porte sur le calendrier. Cette question cruciale est abordée dans l'article 27 du projet de Loi. Le projet que porte l'Eurométropole est plus ambitieux que le texte adopté en première lecture par l'Assemblée Nationale. Depuis quelques jours, les Sénateurs ont largement amendé le projet et repoussent encore les échéances. Le signal n'est à mon avis pas le bon, mais à vouloir être plus royaliste que le roi, l'Eurométropole se retrouve aujourd'hui dans une situation où elle est obligée de repousser son projet. Tout ceci aurait pu largement être évité si vous n'aviez pas voulu imposer un calendrier en parallèle de celui débattu par la représentation nationale. Finalement, tout ceci était largement prévisible. Ce qui me révolte encore plus est le fait que les tracts de communication, intégrant un calendrier qui n'existe plus, soient déjà imprimés. Quel mépris pour nos concitoyens, et j'en fait partie, qui ont participé à la grande enquête que l'Eurométropole a organisée. Est-ce donc ceci la démocratie participative que vous prônez ? Je ne vous parle même pas de l'impact carbone de la réalisation de ces tracts qui ne serviront pas et de l'argent public dilapidé.

Pour améliorer la qualité de l'air, de nombreuses mesures peuvent être prises et je sais que vous y travaillez déjà. Pour Geispolsheim, il y en a une particulièrement importante : il s'agit du raccordement des zones industrielles d'Entzheim, d'Holtzheim (en plein boom par ailleurs) et d'Hangenbieten au GCO. Ce raccordement a fait l'objet d'un consensus lors de la précédente mandature, mais vous avez fait le choix de ne plus faire ce projet. L'impact direct est que des camions devront revenir sur l'échangeur de Geispolsheim pour rejoindre le grand contournement. Des milliers de camions sont concernés par ce trajet et ils devront parcourir plus de kilomètres. L'impact sera la pollution et la qualité d'air est majeur, finalement très loin des ambitions de votre projet. Je m'interroge donc sur les raisons de votre renoncement.

Finalement n'agissez pas par pur dogmatisme, mais avec pragmatisme en proposant des mesures compréhensibles et acceptables pour nos concitoyens. Aujourd'hui, de nombreux citoyens sont dans l'incompréhension et l'image renvoyée par votre position sur les véhicules Crit'Air 2, ainsi que le rétro pédalage sur le calendrier est catastrophique alors qu'il s'agit d'un sujet majeur. Nous méritons tous une Eurométropole où le bien vivre est partagé par tous.

Intervention de Madame HISSLER Claire

La qualité de l'air et l'Environnement qu'on laisse à nos enfants font partie de mes préoccupations. Nous sommes tous conscients qu'il y a des choses à faire et à améliorer, mais à quel prix et dans quelle condition ?

Dans ce projet de zone à faible émission (ZFE), qui inclut toute l'Eurométropole de Strasbourg (EMS), il y a plusieurs zones industrielles et commerciales situées dans les communes de 2^{ème} couronne. Je travaille dans une PME située dans une de ces zones. 55% des salariés de cette PME ne résident pas dans l'EMS et sont donc impactés par cette ZFE uniquement pour se rendre sur leur lieu de travail. Avec ce projet qui interdit tous les véhicules Crit'Air de 2 à 5 : 55 % des employés devront changer leur véhicule, car pensez-vous que le trajet quotidien d'environ 40 min puisse être remplacé par un trajet en transport en commun de 2h30 voire 3h (quand celui-ci existe) ?

Quelles solutions allez-vous apporter à ces salariés d'autant plus, vu le contexte économique actuel ? A ces entreprises ? Comment éviter la délocalisation en dehors de l'EMS ?

Toutefois, si le projet de ZFE reste dans le cadre national, c'est-à-dire, interdire les véhicules à partir des Crit'Air 3 : 100 % de mes collègues pourront continuer à se rendre sur leur lieu de travail.

Si ce projet ZFE très restrictif est adopté, les personnes résidant hors EMS ayant un véhicule diesel ou Crit'Air supérieur à 1 et souhaitant se rendre dans la zone, pour rendre visite à leur entourage ou leur famille, le soir ou le week-end, que vont-ils faire ? Il est fort à parier que des stationnements sauvages aux abords de l'EMS se développeront très rapidement.

Nous avons l'impression d'avoir la double peine à Geispolsheim : la première, celle de devoir changer de véhicules, même ceux achetés récemment avec un bonus écologique, car finalement les alternatives à la voiture ne sont pas très motivantes ! Sans compter que les routes, l'autoroute et la rocade qui entourent notre commune resteront autorisés pour les plus gros pollueurs : les poids lourds !

Ce projet de ZFE impose d'adopter le mode de vie du centre-ville aux communes de 1^{ère} et 2^{ème} couronnes, alors que les moyens de transports alternatifs et les commodités n'y sont pas aussi développés.

Intervention de Madame CHAFFANGEON Emily

La transition écologique et la nécessité de prendre en compte et d'améliorer la qualité de l'air sont devenues une priorité nationale. C'est également une priorité, en tant qu'élue de faire le maximum pour garantir aux habitants de notre commune une prise en compte de ces problématiques environnementales actuelles.

Dans ce contexte, et en application de la **loi d'orientation des mobilités (LOM)**, l'Eurométropole de Strasbourg étudie actuellement la possibilité de prendre un arrêté afin d'interdire progressivement sur son territoire les véhicules portant les vignettes Crit'Air 2 à 5. Le calendrier d'échelonnement de ces interdictions indique que d'ici 2024 les véhicules portant une vignette Crit'Air 3 seront interdits puis d'ici 3 ans et demi à horizon 2025, les véhicules portant une vignette Crit'Air 2 seront à leur tour interdits.

S'il est incontestable que des actions doivent être mises en place pour prendre en compte les problématiques environnementales actuelles, je me dois, en tant qu'élue, d'alerter et de tirer une sonnette d'alarme sur la mise en place de cette ZFE de manière aussi restrictive et dans un délai aussi court.

En effet, je n'arrive pas à comprendre cette volonté de l'EMS d'aller « plus vite que la musique » en proposant un calendrier bien plus serré que celui qui sera prévu par la loi elle-même. Pourquoi une telle précipitation ? Si une transition est nécessaire, elle ne doit pas devenir « un coupe gorge » pour les citoyens. La politique menée doit l'être en prenant en considération l'environnement mais également l'aspect humain, l'aspect social pour permettre aux personnes de vivre cette transition sereinement et de pouvoir l'anticiper parfaitement.

Dans la commune de Geispolsheim, les véhicules concernés par l'application de cet arrêté correspondraient à une part très importante des véhicules utilisés par les habitants (plus de 70 %). Ces habitants sont donc directement concernés par l'obligation de changer leurs véhicules à très court terme et je ne vois pas comment justifier auprès des citoyens l'application de telles restrictions d'ici à 2025.

Les aides sont bien existantes mais restent insuffisantes pour permettre à la plupart des ménages de changer de voiture dans un délai si court. L'effort financier demandé à nos citoyens dans ce délai n'est pas acceptable. Si nous reprenons l'exemple proposé sur le site internet dédié à la ZFE. Un ménage qui aurait un revenu fiscal d'un peu plus de 14 000,- €, aurait un reste à charge de 6000,- € pour un véhicule électrique ou de 5000,- € pour un véhicule de type clio.

Cela m'interpelle au moins sur deux points :

- 5000,- € ou 6000,- € pour un ménage ayant un revenu fiscal de 15 000,- € par exemple, cela correspond à un tiers voire plus de son revenu annuel.

- Les véhicules proposés sont des « petits » véhicules qui sont loin de pouvoir correspondre aux besoins de la plupart des familles. Une famille de deux voire trois enfants dont certains peut-être en bas âge ne peut pas se contenter d'un véhicule de type « ZOE » ou Clio. Ce qui m'amène à la conclusion que les 5000 ou 6000 euros proposés sont irréalistes pour l'acquisition d'un nouveau véhicule. L'effort financier sera donc plus important que celui annoncé.

Enfin je voudrai terminer par deux exemples prenant en considération la vie de deux personnes vivant dans notre commune :

- L'une d'elle est puéricultrice à l'Hôpital d'Hautepierre et travaille très régulièrement de manière décalée en commençant très tôt le matin ou en finissant plus tard le soir. Cette personne est seule à élever son fils et dispose d'un véhicule de type Crit'Air 3. Elle devra donc le changer à Horizon 2024. Cela va représenter, nous l'avons vu, à minima un coût de 5000,- €. Ces 5000,- €, il va falloir qu'elle les trouve en 2 ans alors même qu'elle n'a pas fini de payer le prêt de sa première voiture et qu'elle dispose d'un revenu fiscal de moins de 20 000,- €.

- L'autre personne est à la retraite et à 75 ans. Elle utilise sa voiture Crit'Air 2 uniquement pour faire ses courses, aller chez le médecin et garder un lien social. Elle n'aura pas les moyens de dépenser 5000,- € pour une voiture et il est évident qu'une banque ne lui fera pas de prêt. Elle risque donc de perdre toute autonomie en ne pouvant plus circuler avec sa voiture et faire ses courses elle-même.

Ce sont uniquement deux exemples qui reflètent un peu les difficultés qui seront engendrées par une mise en place aussi rapide et presque sans transition de cette ZFE.

En conclusion, l'application d'une telle obligation doit se faire de manière réfléchie en prenant en compte le fait que le territoire de l'EMS s'étend au-delà de la seule ville de Strasbourg. Il est nécessaire de la mettre en place de manière bien plus étalée dans le temps en prenant en compte les problématiques liées au mode de vie des habitants des villages (qui ne sont pas les mêmes modes de vie que les habitants de Strasbourg), en prenant en compte l'aspect géographique, l'aspect démographique et l'aspect financier que cela représenterait pour les habitants de notre commune et enfin en développant dans un premier temps les transports (notamment le train à Geispolsheim et l'amplitude horaire des transports en commun de manière générale) avant d'interdire les voitures. Faisons les choses dans le bon ordre, laissons le temps aux habitants d'anticiper et nous pourrons, ensemble et dans le respect de tous, être acteur de la transition écologique.

Intervention du groupe « Ensemble par Nature » du Conseil Municipal de Geispolsheim
Jacques Fernique, Barbara Sari, Anne Kohler, Marc Larchet »

Ici dans l'Eurométropole, **la pollution de l'air** provoque des décès (environ 500 par an), elle nuit à la santé de chacun, en premier lieu, les plus fragiles, les enfants, particulièrement par les asthmes et les maladies cardio-vasculaires. Une récente étude de l'Université d'Harvard estime à 17 % de l'ensemble des décès ceux qui sont provoqués par la pollution de l'air. Parmi les villes françaises de plus de 50 000 habitants, il y en a 22 qui dépassent la limite recommandée par l'OMS. Il est possible d'agir pour changer la donne. Agir, principalement sur le trafic routier directement responsable de 84 % des émissions de dioxyde d'azote. **L'inaction face à ce fléau est condamnable, elle l'a été par la justice européenne.** Voilà pourquoi notre pays a décidé de rendre obligatoire la mise en place de Zones à faibles émissions dans les 11 métropoles les plus sinistrées. C'est à ce titre que **notre agglomération de Strasbourg a l'obligation de mettre en place une ZFE qui permette de passer sous les seuils critiques.**

Les ZFE s'inscrivent dans une démarche européenne déjà mise en place dans plus de 200 villes qui restreignent l'usage des véhicules les plus polluants.

Restreindre l'usage de véhicules polluants tout en maintenant le droit au déplacement, tout en tenant compte des réalités disparates des territoires, des activités sociales et économiques : l'enjeu est complexe et nécessite donc **une bonne articulation entre le cadrage national et les modalités précises qui seront efficaces et acceptables que si elles sont adaptées par les élus locaux en étroite concertation avec les acteurs du terrain.** Cette concertation organisée par l'Eurométropole est donc essentielle.

Ainsi, le calendrier des restrictions progressives devrait ménager la possibilité de périodes :

- de **sensibilisation**,
- de mise en œuvre concrète des **aides**,
- d'**adaptation des pratiques de mobilité** qui ne laisse personne de côté,
- de **montée en puissance des dispositifs de contrôle** sans lesquels nous n'aurons qu'une ZFE de papier.

Il faudrait que la Loi Climat qui devrait être connue en septembre trouve une version équilibrée de compromis positif entre la version de l'Assemblée Nationale qui fixe un calendrier uniforme et rapide et la version du Sénat qui ménage une souplesse de 5 ans supplémentaires (jusqu'à 2030 pour les Crit'Air 3) et la possibilité pour ¼ des maires de s'opposer au transfert du pouvoir de police en la matière à l'Intercommunalité.

Nous connaissons donc en septembre le cadrage précis fixé par la Loi Climat complétant la Loi d'Organisation des Mobilités de 2019, et la Directive Cadre Européenne sur l'air.

L'Eurométropole de Strasbourg délibérera donc en connaissance de cause fin septembre. La présente contribution demande que cette délibération débouche sur **une mise en œuvre concrète de la ZFE à l'échelle de toute l'agglomération. On ne peut pas attendre pour agir, il serait irresponsable de reporter toute action déterminante aux prochains mandats municipaux.**

La première liberté, c'est de pouvoir respirer un air de qualité : **l'enjeu est la qualité de l'air dans les 5 à 7 prochaines années**, au-delà, le parc automobile aura été renouvelé. En effet, la moyenne de renouvellement du parc est d'environ 6-7 ans. Comme la disparition des véhicules neufs à motorisations thermiques essence et diesel pour l'instant envisagée pour 2040 va être sans doute rapprochée à 2035 par la loi climat européenne, l'essentiel des acquisitions nouvelles vont vite concerner des véhicules peu émetteurs et des motorisations décarbonnées. Il est donc important à notre avis **d'intégrer une perspective de restriction pour les Crit'Air 2.** En effet les diesel impactent particulièrement la qualité de l'air et leur disparition est déjà programmée par les constructeurs. Les ZFE sont des zones prioritaires d'action de réduction des véhicules polluants : elles devraient donc être en première ligne pour la disparition à venir des motorisations diesel. Si notre ZFE veut jouer un vrai effet levier, celui-ci doit être actionné sans attendre ; **on ne peut se limiter à simplement accompagner vers 2030 le mouvement naturel d'évolution du parc automobile.** Repousser les échéances exposerait d'ailleurs à de lourdes sanctions européennes pour non-respect de la directive sur la qualité de l'air.

La ZFE ne doit pas renforcer les inégalités déjà importantes dans l'Eurométropole de Strasbourg. Les solutions pour les ménages et les entreprises doivent être claires et la hauteur. **Chacun doit savoir qu'il sera accompagné en fonction de ses difficultés et de ses moyens pour que le report modal de ses mobilités et/ou son changement de véhicule ne soient pas bloqués par des coûts insupportables** rendant cette transition hors de portée. Le reste à charge doit être raisonnable au regard des moyens des ménages concernés. Il ne s'agit pas pour autant de gaspiller l'argent public pour se substituer, notamment pour les plus aisés, aux dépenses ordinaires de renouvellement de leur automobile, ou pour payer des surfacturations d'aubaine des constructeurs.

L'accompagnement devrait permettre à la fois le report vers des solutions de mobilités vertueuses (tram, bus, TER, vélo, autopartage, covoiturage) et l'acquisition si nécessaire d'automobiles moins émettrices. Les dispositifs développés par l'État devraient permettre, nous dit le gouvernement, l'achat de véhicules non diesel avec un reste à charge de 2000,-

€. Primes à la conversion, bonus : c'est aussi bien pour le neuf que pour l'occasion que cela est possible. Le gouvernement met en place des micro-crédits pour les plus précaires et le Sénat propose des Prêts à Taux Zéro. **La complémentarité de ces dispositifs nationaux avec les aides propres à l'Eurométropole doit être simple et lisible pour les habitants.** Aussi, il nous paraît très important qu'un espace unique, un seul guichet, assure la fluidité des démarches. Le conseil en mobilités assuré par la nouvelle Agence pour le Climat doit être pratique, très accessible.

Pour Geispolsheim, la mise en service de la rocade Sud a encore dégradé la qualité de l'air. Notre commune souffre de multiples nuisances liées aux infrastructures de transport.

- **Nous ne pensons pas pour notre part** que le déplacement d'une part du trafic par un raccordement au Contournement Ouest (avec l'effet aspirateur de trafic induit) génèrera des gains pour la qualité de l'air.
- **Nous attendons par contre** la concrétisation du Réseau Express Métropolitain dans sa dimension ferroviaire (augmentation possible de 88% des arrêts en gare de Geispolsheim) et par son volet « vélo » avec un réseau d'infrastructures cyclables adaptés notamment au VAE en plein développement.

Intervention de Monsieur SPEISSER Jérémy

L'application d'une ZFE dans notre agglomération est nécessaire pour limiter les éléments polluant dans notre zone. Mais pas à n'importe quel prix !

En effet, avec un planning serré et l'interdiction du Crit'Air 2 la charge portée sur les administrés est trop importante voir irréalisable pour certain. Si cette transition n'est pas lissée graduellement dans le temps, elle pourrait même être contre-productive avec l'abandon massif (75 % du parc automobile privé euro métropolitain) de véhicule quasi neuf, un dopage de l'industrie automobile pour les critères 0 et 1 avec une explosion des prix suite à une trop forte demande qui aura un impact financier encore plus important sur les habitants.

La mesure impactera également le trafic intercommunal entre la zone euro métropolitaine et les autres, sans parler de la zone transfrontalière qui déstabiliserait à nouveau nos commerçants déjà durement ébranlés par la crise sanitaire sans pour autant inquiéter le trafic poids lourd qui représente une part non négligeable du trafic.

Intervention de Monsieur SCHAEFFER Jean-Michel

La Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 a décidé la mise en œuvre de ZFE sur les principales métropoles françaises, dont Strasbourg. Elle exige la mise en place d'un périmètre dans lequel la circulation des véhicules les plus polluants est limitée ou interdite selon la nomenclature Crit'Air, sans pour autant en fixer précisément le calendrier ni les Crit'Air concernés. Une grande liberté est laissée à chaque intercommunalité pour sa mise en œuvre.

Une nouvelle loi appelée « climat et résilience », qui traite également de ce sujet, a été adoptée par l'Assemblée Nationale le 04 mai 2021. Elle est en ce moment en débat au Sénat et fixera précisément le calendrier et les Crit'Air concernés par des interdictions. Ce travail doit se finir début juillet.

Afin d'éviter toute précipitation et pour privilégier le temps de la réflexion et de la concertation, j'ai demandé à l'exécutif de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) une suspension provisoire de quelques semaines du projet de ZFE. En effet, il faut tout d'abord que la situation réglementaire soit clarifiée au niveau national avant qu'un cadre ne soit fixé au niveau local, parce que bien évidemment, la loi primera sur la décision de l'Eurométropole et s'imposera aux élus locaux.

En terme de véhicules impactés, le projet de l'exécutif de l'Eurométropole concerne les Crit'Air 5, 4, 3 et 2. Cela représente les trois quarts des véhicules de notre commune.

Il faut également savoir que les véhicules Critair'2 ne sont pas visés par le projet de loi « climat et résilience ». Or ces véhicules représentent à eux seuls près de la moitié des véhicules de Geispolsheim. Le projet eurométropolitain est donc beaucoup plus restrictif que celui imposé par la loi.

L'exécutif de l'EMS a également choisi de réaliser ce projet dans un calendrier resserré, obligeant les nombreux concitoyens concernés à changer leurs véhicules en une poignée d'année. Sont également concernés des véhicules que l'on peut encore acheter en concession aujourd'hui, avec bonus écologique en prime !

Une telle décision doit être supportable financièrement tant pour la collectivité que pour les habitants, ce qui n'est pas le cas. Je n'accepterai pas de laisser sur le bord du chemin la majorité de nos concitoyens, et notamment les plus modestes.

Nous sommes tous attachés à la réduction des émissions de CO2 et des particules fines, mais cette transition ne doit pas se faire dans l'urgence. Le but est de recycler les véhicules et non pas de les remettre en circulation ailleurs, comme ce sera le cas.

Au vu du nombre de véhicules concernés, sa mise en œuvre rapide créera un non-sens écologique, et ne sera financièrement pas soutenable, d'autant plus que les aides promises par l'EMS ne sont absolument pas à la hauteur.

J'ai soulevé lors des réunions avec l'EMS bien des pistes sur lesquelles nous pourrions agir pour améliorer la qualité de l'air, et qui ne sont pas concernées par ce projet de ZFE. Pour en citer quelques-unes :

- abaisser les vitesses et augmenter les contrôles sur la nouvelle Rocade Sud,
- relancer le projet de raccordement au Contournement Ouest de Strasbourg (COS) des zones d'activités des communes d'Entzheim, d'Holtzheim et d'Hangenbieten, en accord avec mes homologues maires. Cette liaison de 2 km orienterait tout leur flux de poids-lourds directement sur le COS en évitant ainsi de passer par Geispolsheim pour rejoindre l'A35, comme c'est le cas actuellement.

Ces propositions concrètes auraient un réel impact positif sur la qualité de l'air de Geispolsheim et des communes environnantes.

LE CONSEIL MUNICIPAL

VU la concertation engagée par l'Eurométropole de Strasbourg,

VU l'exposé de Monsieur le Maire et la contribution de chaque conseiller municipal, ayant souhaité prendre la parole,

VU l'avis des Commissions Réunies en date du 21 juin 2021,

Après en avoir délibéré,

PREND ACTE du débat ainsi organisé et acté par la présente délibération.

DEMANDE que les contributions des membres du Conseil Municipal soient portées à la connaissance du public dans le cadre de la concertation publique sur les conditions de mise en œuvre de la Zone à Faibles Emissions.

CHARGE

Monsieur le Maire de transmettre la présente délibération à
Madame la Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg.

Adopté à l'unanimité

La séance est levée à 22 heures 00.

Le secrétaire de séance : Mme Emily CHAFFANGEON
Vu en date du :

Observations :

COMMUNE DE GEISPOLSHHEIM**DECISION BUDGETAIRE MODIFICATIVE N° 1 - EXERCICE 2021**

ETAT ANNEXE A LA DELIBERATION N° DCM2021-66

Opération	Article	Fonction	Objet	Crédits BP	Crédits DBM N° 1		Total des crédits
					Dépenses	Recettes	
SECTION DE FONCTIONNEMENT							
	6811	021	Dotation aux amortissements	726 500,00	5 000,00		731 500,00
	7788	422	Excédent 2020 dynamique jeunesse			18 966,04	18 966,04
	7788	64	Excédent 2020 périscolaires			81 243,70	81 243,70
	7788	64	Excédent 2020 Crèche et RAM			174 704,30	174 704,30
	022	01	Dépenses imprévues	41 530,00	8 470,00		50 000,00
	023	01	Virement à la section d'Investissement		261 444,04		261 444,04
TOTAL DE LA SECTION DE FONCTIONNEMENT					274 914,04	274 914,04	

SECTION D'INVESTISSEMENT**RESTES A REALISER 2020**

085-Ecole maternelle Gare	2313	211	Démolition/reconstruction salle de motricité		113 734,82		113 734,82
127-Salle ACL	2313	30	Réhabilitation salle ACL		21 454,63		21 454,63
130- éclairage public	2315	020	Programme 2018 et 2020		51 491,39		51 491,39
142- Opérations immobilières	2111	01			15 386,38		15 386,38
142- Opérations immobilières	2111	824			37 247,66		37 247,66
177- Mairie	2183	20	Imprimante pour service accueil		1 170,80		1 170,80
184- Eglise Ste Marguerite	2313	324	Restauration nef - lot couverture		1 285,48		1 285,48
199- Ecole Primaire village	2313	212	Système alerte PPMS		9 016,80		9 016,80
202- Ecole élémentaire Gare	21312	212	Stores		2 677,68		2 677,68
202- Ecole élémentaire Gare	2184	212	Enceinte		776,40		776,40
202- Ecole élémentaire Gare	2188	212	Amélioration parc informatique		4 962,00		4 962,00
202- Ecole élémentaire Gare	2313	212	Construction gymnase scolaire		150 842,42		150 842,42
205- Bâtiment 8 rue Nuss	2313	20	Chaufferie		7 632,78		7 632,78
209- Ecole maternelle village	2313	211	Système alerte PPMS		6 103,20		6 103,20

212- Véhicule de service	21571	20	Tractopelle		48 000,00		48 000,00
214- Maison de Retraite	2132	61	Sécurité incendie		1 639,20		1 639,20
214- Maison de Retraite	2135	61	Extracteur VMC		2 315,92		2 315,92
132- Centre sportif	2128	414	Vanne eau potable		1 974,60		1 974,60
133- Centre sportif Basket	21318	414	Pose luminaires led aux sanitaires		1 462,69		1 462,69
133- Centre sportif Basket	2313	414	Réaménagement bar		6 469,73		6 469,73
222- Cimetières	2051	26	Logiciel cimetière		7 478,40		7 478,40
226- Périscolaire village	2313	64	Construction péri village		1 348 814,08		1 348 814,08
	20421	414	Subventions d'équipements aux associations		1 985,96		1 985,96
	1323	64	Subvention construction Péri village département			560 000,00	560 000,00
	1328	64	Subvention construction Péri village CAF			22 500,00	22 500,00
SOUS-TOTAL DES RESTES A REALISER 2020					1 843 923,02	582 500,00	

Opération	Article	Fonction	Objet	Crédits BP	Crédits DBM N° 1		Total des crédits
					Dépenses	Recettes	

SECTION D'INVESTISSEMENT							
CREDITS NOUVEAUX 2021							
085 - Ecole Maternelle Le Petit Prince	2313	211	Construction salle de motricité - Crédits complémentaires suite Avant Projet Définitif (travaux + avenants MOE)	926 500,00	75 000,00		1 001 500,00
130- Marché éclairage public 2021 - avenants	2315	020	Extension légère réseau et mat rues des Fleurs / Tramway	242 000,00	11 500,00		253 500,00
134 - Centre Sportif Foot	2188	414	Portail à deux vantaux	27 000,00	2 000,00		29 000,00
172 - Ateliers Municipaux	2188	020	Tonnelles - crédits complémentaires	59 000,00	3 500,00		
	2188	020	Matériel complémentaire		3 000,00		65 500,00
177- Mairie	21311	020	Mobilier complémentaire	61 000,00	2 500,00		63 500,00
199 - Ecole Élémentaire Village	2313	212	Assistance à Maîtrise d'ouvrage réhabilitation thermique	59 300,00	18 000,00		77 300,00
202- Ecole Primaire Gare	2313	212	Construction Gymnase Scolaire - Crédits complémentaires suite Avant Projet Sommaire	997 100,00	195 000,00		

	2188	212	Nouvelle pompe chaudière		5 000,00		1 197 100,00
203 - Mobilier urbain	2188	020	Acquisition "cabanes à livres"	13 000,00	10 000,00		23 000,00
212 - Véhicules de service	21571	020	Broyeur frontal	29 000,00	15 000,00		44 000,00
218 - Environnement	2128	823	Assistance à Maîtrise d'ouvrage aménagement paysager secteur allée du stade / étang	115 000,00	10 000,00		125 000,00
231 - Maison des Associations	21318	30	Remplacement CTA + pompe chaudière	13 400,00	4 000,00		
	21318	30	Création naissance pour évacuation eaux pluviales		1 500,00		
		30	Acquisition mobilier extérieur pour Dynamique Jeunesse		3 500,00		22 400,00
	261	01	Adhésion à Habitat de l'III	-	5 000,00		5 000,00
	1312	64	Région Grand Est - Soutien photovoltaïque Péri village			8 800,00	8 800,00
	1323	211	Département du Bas-Rhin - subvention salle de motricité EMG			100 000,00	100 000,00
	1323	212	Département du Bas-Rhin - subvention GYMNASSE scolaire EPG			100 000,00	100 000,00
	28031	01	Dotation aux amortissements	726 500,00		5 000,00	731 500,00
	021	01	Virement de la section de Fonctionnement			261 444,04	261 444,04
	1068	01	Excédent de fonctionnement capitalisé			1 802 833,73	1 802 833,73
	001	01	Excédent d'investissement reporté			368 616,46	368 616,46
	1641	01	Emprunts	3 051 807,05		- 1 020 771,21	2 031 035,84
							-
SOUS-TOTAL DES CREDITS NOUVEAUX 2021					364 500,00	1 625 923,02	1 261 423,02
TOTAL DE LA SECTION D'INVESTISSEMENT					2 208 423,02	2 208 423,02	

PERSONNEL PERMANENT TITULAIRE ET STAGIAIRE AU 01/07/2021

GRADES OU EMPLOIS	Catégories	Effectifs budgétaires	Effectifs pourvus	Durée hebdomadaire du poste	Temps de travail effectif	Poste
EMPLOIS FONCTIONNELS						
Dir. Gén. Serv. 2000-10.000 hts	A	1	1	35:00	100%	<i>Direction Générale des Services et coordination (détaché sur poste de DGS)</i>
TOTAL EMPLOIS FONCTIONNELS		1	1			
FILIERE ADMINISTRATIVE						
Attaché principal	A	1	0	35:00	100%	<i>Attaché détaché sur poste DGS</i>
Attaché principal	A	1	0	35:00	100%	<i>Responsable des Finances, du Personnel et des Marchés Publics</i>
Attaché principal	A	2	0			
Attaché	A	1	1	35:00	100%	<i>Responsable du service accueil population communication et élections</i>
Attaché	A	1	1			
Rédacteur	B	1	0	35:00		<i>Poste à pourvoir promotion</i>
Rédacteur	B	1	0			
Adjoint administratif ppal 1ère classe	C	1	1	35:00	100%	<i>Secrétariat Général</i>
Adjoint administratif ppal 1ère classe	C	1	1	35:00	100%	<i>Gestion administrative du personnel</i>
Adjoint administratif ppal 1ère classe	C	1	1	35:00	100%	<i>Agent chargé d'accueil et du CCAS</i>
Adjoint administratif ppal 1ère classe	C	1	0	35:00	100%	<i>Poste à pourvoir promotion</i>
Adjoint administratif ppal 1ère classe	C	4	3			
Adjoint administratif ppal 2e classe	C	1	1	35:00	100%	<i>Secretariat du Service Technique</i>
Adjoint administratif ppal 2e classe	C	1	1	35:00	100%	<i>Agent chargé d'accueil et de l'état civil</i>
Adjoint administratif ppal 2e classe	C	1	1	35:00	100%	<i>Assistante comptable</i>
Adjoint administratif ppal 2e classe	C	1	0	35:00	100%	<i>Poste à pourvoir recrutement</i>
Adjoint administratif ppal 2e classe		4	3			
Adjoint administratif	C	1	1	35:00	50%	<i>Agent de gestion administrative polyvalent – accueil et communication</i>
Adjoint administratif	C	1	1			
TOTAL FILIERE ADMINISTRATIVE		14	9			

FILIERE TECHNIQUE						
Ingénieur	A	1	0		0	Poste à pourvoir suite réussite examen professionnel
Ingénieur	A	1	0			
Technicien ppal 1ère classe	B	1	1	35:00	100%	Responsable du Service Technique
Technicien ppal 1ère classe	B	1	0	35:00	100%	Technicien bâtiments
Technicien ppal 1ère classe	B	1	1	35:00	100%	Agent chargé de l'Urbanisme et de la TLPE
Technicien ppal 1ère classe	B	3	3			
Agent de Maîtrise Principal	C	1	1	35:00	80%	Agent chargé des espaces naturels et agricoles
Agent de Maîtrise Principal	C	1	1	35:00	100%	Chef d'équipe Travaux généraux
Agent de Maîtrise Principal	C	2	2			
Agent de Maîtrise	C	1	1	35:00	100%	Chef d'équipe Travaux généraux
Agent de Maîtrise	C	1	1	35:00	100%	Chef d'équipe bâtiments
Agent de Maîtrise		2	2			
Adjoint technique ppal 1ère classe	C	1	1	35:00	100%	Agent polyvalent services techniques
Adjoint technique ppal 1ère classe	C	1	1	35:00	100%	Agent communal polyvalent
Adjoint technique ppal 1ère classe	C	1	1	35:00	100%	Agent des Espaces verts
Adjoint technique ppal 1ère classe	C	1	1	35:00	100%	Conciergerie du centre sportif
Adjoint technique ppal 1ère classe	C	1	1	35:00	100%	Conciergerie des salles
Adjoint technique ppal 1ère classe	C	1	0	35:00	100%	
Adjoint technique ppal 1ère classe	C	1	0	35:00	100%	
Adjoint technique ppal 1ère classe	C	7	5			
Adjoint technique ppal 2ème classe	C	1	1	35:00	100%	Agent d'entretien
Adjoint technique ppal 2ème classe	C	1	1	35:00	100%	Agent polyvalent bâtiments peinture
Adjoint technique ppal 2ème classe	C	1	1	35:00	100%	Agent polyvalent chargé de la propreté
Adjoint technique ppal 2ème classe	C	1	1	35:00	100%	Agent polyvalent services techniques
Adjoint technique ppal 2ème classe	C	1	1	35:00	100%	Agent d'entretien
Adjoint technique ppal 2ème classe	C	1	0	35:00	100%	
Adjoint technique ppal 2ème classe	C	6	5			

GRADES OU EMPLOIS	Catégories	Effectifs budgétaires	Effectifs pourvus	Durée hebdomadaire du poste	Temps de travail effectif	Poste
Adjoint technique	C	1	1	35:00	100%	Agent polyvalent bâtiments menuiserie
Adjoint technique	C	1	1	35:00	100%	Agent polyvalent bâtiments sanitaires
Adjoint technique	C	1	1	35:00	100%	Agent des Espaces verts
Adjoint technique	C	3	3			
TOTAL FILIERE TECHNIQUE		24	20			
FILIERE SOCIALE						
Agent Spécialisé principal de 1ère classe des écoles maternelles	C	1	1	30:45	100%	ATSEM
Agent Spécialisé principal de 1ère classe des écoles maternelles	C	1	1	30:45	100%	ATSEM
Agent Spécialisé principal de 1ère classe des écoles maternelles	C	1	1	30:45	en disponibilité syndicale	ATSEM
Agent Spécialisé principal de 1ère classe des écoles maternelles	C	1	1	30:45	100%	ATSEM
Agent Spécialisé principal de 1ère classe des écoles maternelles	C	1		30:45	100%	ATSEM
Agent Spécialisé principal de 1ère classe des écoles maternelles	C	5	4			
Agent Spécialisé principal de 2e classe des écoles maternelles	C	1	0	30:45	100%	ATSEM
Agent Spécialisé principal de 2e classe des écoles maternelles	C	1	1	30:45	100%	ATSEM
Agent Spécialisé principal de 2e classe des écoles maternelles	C	1	1	30:45	100%	ATSEM
Agent Spécialisé principal de 2e classe des écoles maternelles	C	1	1	23:03		ATSEM
Agent Spécialisé principal de 2e classe des écoles maternelles	C	4	3			
TOTAL FILIERE SOCIALE		9	7			
FILIERE CULTURELLE						
Professeur d'Enseignement Artistique hors classe	A	1	1	35:00	100%	Professeur d'enseignement artistique chargée de Direction
TOTAL FILIERE CULTURELLE		1	1			

Total Budget :

48

37

PERSONNEL NON TITULAIRE - PERSONNEL CONTRACTUEL AU 01/03/2021

GRADES OU EMPLOIS	Catégories	Effectifs budgétaires	Effectifs pourvus	Echelon	dont TNC	Poste
FILIERE ADMINISTRATIVE						
Attaché territorial	A	1	1	5e	0	<i>Responsable des Finances, du Personnel et des Marchés Publics</i>
Attaché territorial		1	1		0	
Adjoint administratif	C	1	1	1er	0	<i>Secretariat du Service Technique</i>
Adjoint administratif	C	2	0	1er	0	
Adjoint administratif	C	3	1		0	
TOTAL FILIERE ADMINISTRATIVE		4	2		0	
FILIERE TECHNIQUE						
Technicien Ppal 2 ^{ème} classe	B	1	1	8e		<i>Technicien bâtiments</i>
Technicien	B	1	1	6e		<i>Régisseur salle Malraux</i>
Technicien		2	2			
Adjoint technique	C	1	1	5e		<i>Agent technique</i>
Adjoint technique	C	9	7	1er	4	<i>Agent d'entretien</i>
Adjoint technique		10	8		4	
TOTAL FILIERE TECHNIQUE		11	9		5	
FILIERE SOCIALE						
Agent Spécialisé principal de 2e classe des écoles maternelles	C	3	2	1er	2	<i>ATSEM</i>
Agent Spécialisé principal de 2e classe des écoles maternelles		3	2		2	
TOTAL FILIERE SOCIALE		3	2		2	
FILIERE CULTURELLE						
Professeur d'enseignement artistique hors classe	B	1	0		0	
Professeur d'enseignement artistique hors classe		1	0		0	
Assistant Enseignement Artistique ppal 1ère classe	B	9	7		7	<i>Professeurs de musique</i>
Assistant Enseignement Artistique ppal 1ère classe		9	7		7	
Assistant Enseignement Artistique ppal 2e classe	B	16	16		16	<i>Professeurs de musique, danse, dessin</i>

Assistant Enseignement Artistique ppal 2e classe		16	16		16	
TOTAL FILIERE CULTURELLE		26	23		23	

Total Budget :

44

36

30

