

Rapport n° 9

Objet : ENVIRONNEMENT ET CADRE DE VIE : Avis de la commune – Deuxième étape du projet d’amplification de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon

Rapporteur : Monsieur GASCON

(service : Juridique)

Mesdames, Messieurs,

Par délibération n°2021-0470 du 15 mars 2021, le Conseil de la Métropole a approuvé le principe d’amplification de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) en intégrant les véhicules particuliers. Deux jalons ont été fixés :

- Etape 1 : en 2022, interdiction permanente (24h/24 et 7j/7), de circuler et stationner dans le périmètre actuel de la ZFE, aux véhicules particuliers et deux roues motorisés équipés de vignettes Crit’Air 5 et non classés.

Cette 1ère étape a été adoptée par délibération n°2022-0989 du Conseil de la Métropole le 14 mars 2022. Entrée en vigueur le 1er septembre dernier, elle fait actuellement l’objet d’une expérimentation pédagogique de 4 mois jusqu’au 31 décembre 2022.

- Etape 2 : à partir du 1^{er} janvier 2026, la sortie du diesel sur un périmètre central à définir, c’est-à-dire la réservation de ce périmètre uniquement aux véhicules classés Crti’Air 0 et 1.

Par délibération n°2022-1230 du 26 septembre 2022, le Conseil de la Métropole a approuvé la 2ème étape du projet d’amplification de la ZFE. Ce dernier est notamment défini par :

1- Un périmètre d’amplification ci-joint (annexe 1) combinant :

- un périmètre central correspondant à la ZFE actuelle et comprenant l’ensemble des arrondissements de Lyon, la commune de Caluire-et-Cuire et les secteurs de Bron, Vénissieux et Villeurbanne situés à l’intérieur du périphérique Laurent Bonnevey,

- un périmètre étendu, composé de plusieurs communes limitrophes de la ZFE actuelle, à savoir les secteurs de Bron, Vénissieux et Villeurbanne situés à l’extérieur du périphérique Laurent Bonnevey et les communes de Pierre-Bénite, Saint-Genis-Laval, Oullins, La Mulatière, Sainte-Foy-lès-Lyon, Sathonay-Camp, Fontaines-sur-Saône, Rillieux-la-Pape, Vaulx-en-Velin, Saint-Fons, Chassieu, Saint-Priest, Décines-Charpieu, Mions et Corbas.

Ce périmètre, adossé pour partie à la Rocade Est et à l'A46 Sud, comprend également les voies rapides métropolitaines M6/M7, le boulevard périphérique Laurent Bonnevey et les intrarocades de l'A42 et de l'A43.

2- Un calendrier d'amplification différencié selon les périmètres et les types de véhicules :

Date d'effectivité ZFE	Périmètre central		Périmètre étendu	
	Crit'Air concernés	Véhicules concernés	Crit'Air concernés	Véhicules concernés
01/01/2023	5 et non classé	VP/2 RM		
01/01/2024	4	VP/2 RM	5 et non classé	VP/2 RM/VUL/PL
01/01/2025	3	VP/2 RM	4	VP/2 RM/VUL/PL
01/01/2026	2	VP/2 RM/VUL/PL	3	VP/2 RM/VUL/PL

VP : véhicules particuliers / 2 RM : deux roues motorisés / VUL : véhicules utilitaires légers / PL : poids-lourds

La concertation réglementaire relative à l'étape 2 prend appui sur une consultation du public et une consultation des personnes publiques associées. L'ensemble des éléments du projet est mis à la consultation :

- du public du 10 octobre au 23 décembre 2022,
- des personnes publiques associées du 10 octobre au 10 décembre 2022.

Le dossier de consultation réglementaire ci-joint (annexe 2) comprend :

- un résumé non-technique,
- une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la Métropole de Lyon, avec une analyse des émissions de polluants dues au transport routier,
- une évaluation de la proportion de véhicules concernés par les restrictions de circulation,
- un projet d'arrêté instaurant la 2ème étape d'amplification de la ZFE,
- une étude environnementale sur les bénéfices sanitaires attendus.

En application de l'article L.2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales et de l'article L.123-19-1 du code de l'environnement, il appartient à la Métropole de Lyon de recueillir aujourd'hui l'avis des conseils municipaux sur la deuxième étape du projet d'amplification de la ZFE.

Il est proposé de rendre l'avis suivant :

Tous les dispositifs visant l'amélioration de la qualité de l'air, tel le plan Oxygène, la ZFE ou bien encore le plan Climat Energie Territorial ont une vertu que nous appuyons. L'objectif de ramener l'ensemble de la population sous les seuils réglementaires et sanitaires d'exposition au dioxyde d'azote revêt en effet une dimension de santé publique bien comprise.

En ce sens, les élus San-priods siégeant au Conseil de la Métropole avaient soutenu, sous le mandat précédent, la mise en vigueur d'une ZFE au 1er janvier 2020 concernant les véhicules professionnels.

A cette même époque, nous avons acté de manière consensuelle et unanime

l'intégration progressive des particuliers à cette ZFE. Il était convenu notamment :

- de donner de la visibilité à long terme sur les évolutions futures et permettre ainsi l'anticipation au regard notamment des répercussions pour les ménages les plus modestes,
- de permettre la mise en place de nouvelles organisations de dessertes en transport en commun pour proposer des alternatives crédibles aux automobilistes.

Or le projet d'amplification porté par l'exécutif métropolitain rompt avec cette vision d'équilibre acceptée par tous.

En conséquence, le conseil municipal de Saint-Priest a émis le 27 janvier 2022 un avis défavorable concernant la 1^{ère} étape du projet qui fixait alors au 1^{er} juillet 2022 la sortie des véhicules particuliers Crit'Air 5 et Non Classés de la ZFE actuelle.

Nous notons que nous avons été que partiellement entendus. En effet, cette interdiction ne sera finalement effective que le 1^{er} janvier 2023 conformément à la loi climat et résilience adoptée en août 2021.

Nous constatons que l'exécutif métropolitain entend toujours accélérer et amplifier le processus de ZFE en allant bien au-delà de cette loi et pose clairement comme objectif principal la réduction massive de la place de la voiture au sein de la Métropole.

Observations:

1 Un calendrier contraint et une information confuse et confidentielle

La loi Climat et résilience a garanti la progressivité temporelle et spatiale de la mise en œuvre de ces mesures aux particuliers et a prévu de laisser le temps aux usagers d'anticiper le renouvellement de leur voiture ou de faire le choix d'utiliser un autre mode de déplacement quand cela leur était possible.

Ainsi elle n'impose ni la sortie des véhicules Crit'Air 2, ni une extension de périmètre ou bien encore de ZFE permanente.

La Métropole, quant à elle, fait le choix inverse en proposant un calendrier et une extension de périmètre bien plus contraignante que la loi avec :

- une ZFE permanente sur les deux périmètres (7j/7 et 24h/24),
- une sortie des Crit'Air 2 sur le périmètre central,
- la création d'une périmètre étendu dès 2024.

Sur le périmètre étendu, nous observons pourtant que l'exécutif métropolitain n'avait eu de cesse, durant toute la consultation publique, de préciser que son calendrier serait « plus lâche que le périmètre central et à horizon 2028-2030 ».

Or dans cette nouvelle hypothèse, de très fortes conséquences sociales et économiques pèseront, à très court terme, sur les classes populaires et moyennes san-priodes et sur nos entreprises locales.

En effet le parc san-priod est aujourd'hui très largement composé de véhicules concernés par ce projet :

- **Parc san-priod par types de véhicules et Crit’Air concernés par la 2ème étape**

Type	Parc 2022	Crit’Air 2	Crit’Air 3 et plus	Part Parc Crit’Air 2 et plus
VP	29052	12995	8366	73,53%
VUL	7301	5671	1070	92,33%
PL	1275	989	269	98,66%

Une mission parlementaire vient de rappeler que 38 % des ménages les plus pauvres détenaient un véhicule classé Crit’Air 4 ou 5 et que le reste à charge pour l’achat d’un véhicule propre resterait trop important pour de nombreux ménages malgré les différentes aides de l’Etat et des collectivités territoriales.

Elle note également que les professionnels rencontrent des difficultés spécifiques du fait d’une offre industrielle de véhicules classés 0 et 1 encore très réduite sur les segments des véhicules lourds.

Par ailleurs, si les garants de la Commission Nationale du Débat Public considèrent que la concertation sur le projet a été effective, ils mentionnent toutefois « qu’une frange importante du public n’a pas été touchée, notamment les publics les plus sensibles aux premières mesures d’amplification de la ZFE ».

Ils relèvent également, comme nous l’avons d’ailleurs souligné lors de l’étape 1, « l’imbrication peu claire des deux procédures de participation, une mise à disposition tardive du dossier de concertation, une plateforme numérique peu agile, ni suffisamment adaptée ou bien encore le poids prépondérant du distanciel ».

Or à de multiples reprises, nous avons suggéré à l’exécutif métropolitain d’écrire nominativement à chaque propriétaire de véhicule concerné. Nous ne pouvons aujourd’hui que constater son refus d’informer en toute transparence chaque propriétaire.

Une enquête de l’institut CSA parue en juillet dernier révèle d’ailleurs que 60 % des Rhodaniens interrogés s’estiment encore mal informés sur ce sujet.

Aussi avant toute décision définitive, il est proposé de demander à nouveau à l’exécutif métropolitain d’envoyer un courrier aux personnes intéressées - via la Préfecture du Rhône qui détient le fichier des cartes grises - afin de les informer du calendrier prévisionnel d’interdiction en fonction du classement Crit’Air de leur (s) véhicule (s).

Nous constatons enfin que la Métropole de Lyon n’envisage aucune réunion publique durant cette 2ème phase de concertation réglementaire.

2 Un périmètre étendu inadapté aux réalités de nos territoires à l’Est de Lyon

A ce stade, les mesures envisagées par la Métropole ne tiennent pas compte de la spécificité de nos territoires, de la réalité de la vie des habitants de la Métropole, en l’absence trop souvent encore d’alternative possible à la voiture.

Si les Villes de Lyon et Villeurbanne bénéficient d'un réseau de transports maillés et structurés qui propose une alternative à ses usagers, la réalité des villes périphériques est en effet fort différente.

Les usagers des villes de 1^{ère} couronne et a fortiori de la 2^{ème} couronne comme les san-priods sont pour la plupart contraints, pour leurs déplacements quotidiens, d'utiliser leur véhicule sans pouvoir bénéficier d'offre de mobilités alternatives à l'usage de la voiture. Les élus San-priods ont interpellé à de nombreuses reprises la présidence de la Métropole et de Sytral Mobilités à ce sujet sans obtenir pour le moment de réponse claire et d'engagement concret.

Nous rappelons que le territoire de l'Est lyonnais, 1^{er} pôle économique de la Métropole après Lyon-Villeurbanne, concentre 42 % de l'emploi ouvrier et que 30 000 emplois de la Métropole, majoritairement localisés en zones industrielles, ne sont pas ou mal desservis par les transports collectifs.

Dans le cadre du bilan du SCOT et de son actuelle révision, le SEPAL observe d'ailleurs que 40 % des habitants et des emplois de l'agglomération ne sont desservis par aucun réseau structurant de transports collectifs quand, dans le même temps, 34 % de la croissance des emplois s'est localisée en dehors de la ville centre sur la dernière décennie, notamment à Saint-Priest où l'on recense près de 7 000 créations d'emploi en 10 ans.

Aussi, avant de contraindre prématurément l'usage de la voiture, il nous paraît indispensable qu'une vraie réflexion sur les enjeux de mobilité soit portée préalablement par Sytral Mobilités à l'échelle du SCOT.

Comme l'a soulignée ATMO AuRA, l'instauration de ZFE ne peut être une parade efficace qu'en complémentarité de mesures structurelles en faveur de transports en commun améliorés.

Créé le 1^{er} janvier 2022, Sytral Mobilités doit adopter son Plan de Mobilité au plus tard le 1^{er} janvier 2025.

Par conséquent, il doit impérativement et dans les meilleurs délais proposer à nos communes de 2^{ème} couronne de nouvelles lignes fortes de transports collectifs, seules alternatives crédibles à la voiture.

Il nous paraît en effet essentiel que Sytral Mobilités pose rapidement le principe de lignes de transports transversales fortes entre les bassins de vie du Grand Est Lyonnais et propose un grand plan métro pour répondre sereinement aux contraintes futures de la ZFE.

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

Nous observons que le monde économique s'interroge sur son devenir au sein de la Métropole et que des entreprises quittent notre territoire, ce qui pourrait avoir des conséquences graves sur l'emploi et sur le financement des mobilités.

Enfin, le périmètre étendu comprend également les voies rapides métropolitaines

M6/M7, le boulevard périphérique Laurent Bonnevey et les intrarocades de l'A42 et de l'A43.

Ainsi, l'A46 Sud et la Rcade Est deviendraient le seul itinéraire de contournement possible pour les véhicules les plus polluants au risque d'asphyxier complètement les communes et les territoires à l'Est de Lyon. Cette conséquence est directement liée à la décision de l'exécutif d'abandonner tous les projets structurants sur le territoire métropolitain.

3 Des données trafic et de qualité de l'air à réinterroger

Sur les effets de la ZFE, l'impact de trafic avancé par la Métropole de Lyon mentionne à la fois une réduction mesurée du trafic sur la Rcade et l'A46 Sud (- 7 à 9 %) et son augmentation sur l'A43 à hauteur de Manissieux (+ 4 %). Cette modélisation repose sur une estimation trafic de 104 000 véhicules/jour en moyenne. Or, la Ville relève déjà 180 000 véhicules/j en moyenne au Nœud de Manissieux.

Sur la qualité de l'air, la Métropole de Lyon indique des baisses importantes de concentrations des oxydes d'azote (NOX) routier sur M6/M7, le périphérique et le périmètre central. Elle précise qu'il n'y aurait pas de transfert de pollution sauf sur l'axe A6 Nord/A46 et A432 sans pour autant fournir de données précises concernant le territoire san-priod.

En conséquence :

- Attendu qu'une frange importante du public n'a pas été touchée lors de la concertation publique, notamment les publics les plus sensibles aux premières mesures d'amplification de la ZFE ;
- Attendu que l'amplification de la ZFE, par un calendrier et des périmètres d'interdiction dépassant ceux imposés par la loi Climat et résilience, est de nature à créer des conséquences majeures pour les ménages et les entreprises locales san-priodes sans développement d'alternative de transport proposé ;
- Attendu que le calendrier d'amplification proposé pour le périmètre étendu apparaît inversement proportionné au développement de l'offre de mobilité actuelle proposé par le Sytral Mobilités dans le Grand Est Lyonnais ;
- Attendu enfin que l'exigence de la qualité de l'air et de l'environnement immédiat doivent être identiques partout, y compris à Saint-Priest ;

Il est proposé au conseil municipal :

- D'émettre un avis défavorable au projet de 2^{ème} étape d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) , tel que proposé par la Métropole
- De demander à la Métropole de Lyon de s'en tenir, dans un premier temps, à la mise en place de la ZFE dans sa version législative, c'est-à-dire à la sortie des véhicules classés Crit'Air 4 en 2024 et Crit'Air 5 en 2025 sur le périmètre actuel
- De demander à la Métropole de Lyon et au Sytral Mobilités de proposer, dans l'attente, aux communes de 2^{ème} couronne de nouvelles lignes fortes de transports collectifs et de poser le principe d'un grand plan métro