

Délibération n°2022-02-06
Avis de la commune - Projet d'amplification de la Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) de la Métropole de Lyon aux véhicules particuliers et deux roues motorisés de Crit'Air 5 et Non classés.

Date de convocation du Conseil Municipal : 3 février 2022

Président : Monsieur Michel RANTONNET, Maire

Secrétaire de séance : Michel GRESSOT

L'an deux mil vingt-deux, le 10 février à 19 heures, le Conseil Municipal de la Commune de Francheville, dûment convoqué par Monsieur le Maire, s'est réuni en visioconférence sous la présidence de Monsieur Michel RANTONNET, Maire

Présence au Conseil Municipal et vote :

Groupes	Conseillers Municipaux	Présents	Absents	Pouvoir à	Pour	Contre	Abst	
Francheville naturel-lement	Michel RANTONNET	x			X			
	Laurence MARCASSE	x			X			
	Claude GOURRIER	x			X			
	Christine BARBIER	x			X			
	Daniel AUDIFFREN	x			X			
	Emilie MAMMAR	x			X			
	Sophie PAGNOUD	x			X			
	Olivier de PARISOT	x			X			
	Claire POUZIN	x			X			
	Jean-Paul VERNAT	x			X			
	Georgette BARBET			x	Laurence MARCASSE	X		
	Michel GRESSOT	x				X		
	Marie-Christine BILLE	x				X		
	Marc VINCENT	x				X		
	Patricia MORIN	x				X		
	Pascal ARDILLY	x				X		
	Marie-Anne D'HONNEUR	x				X		
	Francis TREMBLEAU	x				X		
	Philippe SADOT	x				X		
	Blandine SCHMITT			x	Christine BARBIER	X		
	Christophe VIOUX			x	Claude GOURRIER	X		
Claire PRECLOUX	x				X			
Audrey BONDUELLE			x	Sophie PAGNOUD	X			
Gaëtan VERNEY	x				X			
Laëtitia SERIS	x				X			
Demain Francheville Respire	Bernard LEGRAND	x				X		
	Cyril KRETZSCHMAR	x				X		
	Hélène DROMAIN	x				X		
	Elké HALLEZ	x				X		
Vivre Francheville	Jacqueline LEBRUN	x			X			
	Marc BAYET		x	Caroline PARIS	X			
	Jean-Claude BOISTARD	x			X			
	Caroline PARIS	x			X			

Nombre de présents : 28

Nombre de pouvoirs : 5

Nombre de votants : 33

Nombre de votes Pour : 29

Nombre de votes Contre : 4

Nombre d'Abstention : 0

Accusé de réception en préfecture
 069-216900894-20220210-2022-02-06-DE
 Date de télétransmission : 14/02/2022
 Date de réception préfecture : 14/02/2022

Délibération n°2022-02-06**Avis de la commune - Projet d'amplification de la Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) de la Métropole de Lyon aux véhicules particuliers et deux roues motorisés de Crit'Air 5 et Non classés.**Rapporteur : Emilie MAMMAR

Annexe

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

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

Par délibération n°2021-0470 du 15 mars 2021, le Conseil de la Métropole a approuvé le principe d'amplification du dispositif ZFE-m en termes de catégories de véhicules concernés et de périmètre.

Cette amplification doit être mise en œuvre en deux étapes :

- Etape 1 : à compter du 1^{er} septembre 2022, interdiction permanente (24h/24 et 7js/7), de circuler et stationner dans le périmètre actuel de la ZFE-m, aux véhicules particuliers et deux roues motorisés équipés de vignettes Crit'Air 5 et non classés,

La concertation du public « réglementaire » de cette étape 1 s'est déroulé du 3 au 26 novembre 2021. Toutefois au regard du faible nombre de retours, la métropole de Lyon a prolongé cette dernière jusqu'au 5 février 2022.

La consultation des personnes publiques associées sur cette étape 1 est en cours et fait l'objet de la présente délibération.

Le dossier de consultation réglementaire comprend :

- un résumé non-technique ;
- une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la Métropole de Lyon, avec une analyse des émissions de polluants dues au transport routier ;
- une évaluation de la proportion de véhicules concernés par les restrictions de circulation ;
- un projet d'arrêt ;
- une étude d'ATMO Auvergne-Rhône-Alpes sur les bénéfices sanitaires de la ZFE ;

- Etape 2 : interdiction progressive de 2023 à 2026, des véhicules classés Crit'Air 4, puis 3, puis 2 sur un périmètre central à définir. Cette étape pose le principe de la sortie du diesel en 2026.

Cette deuxième étape fait actuellement l'objet d'une concertation du public sur les grands principes qui a débuté le 3 septembre dernier et devrait se terminer le 5 mars 2022.

En application de l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, il appartient à la Métropole de Lyon de recueillir aujourd'hui **l'avis des conseils municipaux sur la première étape du projet** d'amplification de la Zone de Faibles Émissions pour les véhicules particuliers et deux roues motorisés de Crit'air 5 et non classés.

Avis de la commune :

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

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

Les Zones à faibles émissions présentent un double objectif : réduire la pollution de l'air en limitant la circulation des véhicules les plus polluants tout en favorisant le renouvellement du parc automobile afin de développer la circulation de véhicules propres.

Or l'exécutif métropolitain, par sa volonté d'accélérer et d'amplifier le processus de ZFE en allant au-delà de la loi Climat et résilience, pose clairement comme objectif principal la réduction de la place de la voiture au sein de la Métropole.

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

Près de 60 % des Français méconnaissent aujourd'hui encore le principe de Zone à faibles émissions.

Il y a donc un réel problème d'information du dispositif proposé au regard de l'enjeu pour les habitants.

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

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

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

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

Plus globalement, la motivation principale de la Métropole telle qu'elle ressort du dossier réglementaire de concertation semble être la disparition de la voiture, et les mesures envisagées par la Métropole ne tiennent pas compte à ce stade de la spécificité de nos territoires, de la réalité de la vie des habitants de la Métropole et des

économiques qui pèseraient ainsi à court terme sur les classes populaires et moyennes, en l'absence trop souvent encore d'alternative possible à la voiture.

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

Nous estimons que le faible nombre d'avis des habitants recueillis (4000 participants à ce jour) démontre la faible information des Grands Lyonnais sur la mise en place de cette nouvelle ZFE-m et de ses conséquences sur leur quotidien. A titre informatif, à la date du 11 janvier dernier, nous n'avons aucune observation des 15 164 habitants de Francheville sur le registre de consultation de la concertation réglementaire disponible en mairie depuis le 3 novembre 2021.

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

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

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

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

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

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

Enfin, ce projet envisage à terme une extension de la ZFE-m aux grands axes routiers que sont M6-M7 (ex-A6-A7), le périphérique Laurent Bonneval et la Rocade Est et qu'en conséquence l'A46 Sud deviendrait le seul itinéraire de contournement possible pour les véhicules les plus polluants au risque d'asphyxier complètement les communes. Pour Francheville, cela risque de se traduire par une augmentation conséquente du trafic de transit sur l'avenue du chater, classée RGC Route à Grande Circulation.

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

En conséquence :

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

**LE CONSEIL MUNICIPAL,
APRÈS AVOIR DÉLIBÉRÉ,**

EMET un avis défavorable au projet d'amplification de la Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) de la Métropole de Lyon aux véhicules particuliers et deux roues motorisés de Crit'Air 5 et Non classés, tel que proposé par la Métropole.

DEMANDE à la Métropole de Lyon de procéder à l'organisation d'un référendum local portant sur les modalités de mise en œuvre de l'ensemble du projet (étapes 1 et 2) de cette nouvelle ZFE-m.

DEMANDE à la métropole de travailler avec l'Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais afin de mettre en œuvre un réseau de transport public structurant permettant aux habitants de la commune de Francheville de disposer d'une réelle alternative à la voiture. Il est impératif que le calendrier de la ZFE soit calée sur l'effectivité de la mise en place de ces nouveaux modes de transport structurants.

A LA MAJORITÉ

Fait à Francheville le 10 février 2022,



**Michel RANTONNET,
Maire de Francheville**