

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT DU RHONE

EXTRAIT DU REGISTRE
DES
DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
SEANCE DU LUNDI 7 FÉVRIER 2022



Compte rendu affiché le **-9 FEV. 2022**

COMMUNE

DE

CALUIRE & CUIRE

Date de convocation du Conseil Municipal : mardi 1 février 2022

Nombre de conseillers municipaux en exercice au jour de la séance : 43

N° D2022_001

Président : M. Philippe COCHET

Secrétaire : M. Laurent MICHON

OBJET

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

Etaient présents :

M. COCHET, M. TOLLET, Mme MAINAND, M. THEVENOT, M. COUTURIER, Mme BLACHERE, Mme WEBANCK, M. CIAPPARA, M. MICHON, Mme FRIOLL, Mme GOYER, M. DIALLO, Mme CRESPIY, Mme DEL PINO, Mme GUGLIELMI, Mme LINARES, Mme BRAC DE LA PERRIERE, Mme COTON, M. GUERIN, M. PROTHERY, M. JUENET, M. KRIEF, M. JOINT, Mme LE CARPENTIER, M. GILLARD, Mme HEMAIN, M. FAIVRE, M. ATTAR BAYROU, M. MATTEUCCI, M. DEYGAS, Mme VERNAY, M. TROTIGNON, Mme GEHIN

M. JOUBERT (par proc. à Mme MAINAND), Mme HAMZAOUI (par proc. à Mme GOYER), M. TAKI (par proc. à Mme FRIOLL), M. BALANCHE (par proc. à M. MICHON), Mme CHANDIA (par proc. à M. THEVENOT), M. MANINI (par proc. à M. CIAPPARA), Mme CORRENT (par proc. à M. TOLLET), M. GERBEAUX (par proc. à Mme WEBANCK), Mme BILLA (par proc. à Mme CRESPIY), M. BLANC (par proc. à M. ATTAR BAYROU)

Etai(en)t absent(s) :

PREFECTURE

Accusé de réception

Reçu le **09/02/2022**

Identifiant de l'Acte :

069.216900340.20220207-D2022-001-DE

Rapport de : Laurent MICHON

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

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

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

Cette amplification doit être mise en œuvre en deux étapes :

- Étape 1 : à compter du 1^{er} juillet 2022 ; interdiction permanente (24h/24 et 7 j/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,

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

La concertation réglementaire relative à l'étape 1 prend appui sur une consultation du public et une consultation des personnes publiques associées.

L'ensemble des éléments du projet a été mis à la consultation :

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

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

Le dossier de consultation réglementaire comprend :

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

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

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 de Caluire et Cuire siégeant au Conseil de la Métropole avaient soutenu, sous le mandat précédent, la mise en vigueur de la Zone à Faibles Émissions au 1^{er} janvier 2020.

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

Les Zones à Faibles Émissions présentent un double objectif : réduire la pollution atmosphérique en limitant la circulation des véhicules les plus polluants tout en favorisant le renouvellement du parc automobile afin de développer la circulation de véhicules propres.

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

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

Près de 70 % des Français méconnaissent aujourd'hui encore le principe de Zone à Faibles Émissions. Or, nous constatons que la Métropole, autorité compétente en la matière, a fait le choix délibéré de n'organiser aucune réunion publique de proximité dans les 59 communes du territoire, pourtant indispensable afin d'échanger sereinement avec les habitants sur un projet qui les impactera fortement et immédiatement.

En effet, la consultation publique a été réalisée principalement pour ne pas dire en totalité en visioconférence. Nous observons également que la Métropole n'a pas, à 5 mois de l'entrée effective de cette première étape, mis en place son offre de conseil en mobilité permettant d'accompagner les métropolitains dans leurs démarches de demande d'aides financières et dans leurs solutions de mobilités alternatives.

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

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

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

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

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

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

Nous estimons que le faible nombre d'avis des habitants recueillis démontre la faible information des Grands Lyonnais sur la mise en place de cette nouvelle ZFE-m et de ses conséquences sur leur quotidien. A titre informatif, à la date du 19 janvier dernier, aucune observation des 43 294 Caluirards sur le registre de consultation de la concertation réglementaire disponible en mairie depuis le 3 novembre 2021.

Pour mémoire, la Grande Concertation II « Caluire Ville Durable » avait enregistré 4 100 contributions et 900 propositions d'action, pour 43 000 habitants. La concertation citoyenne de la Métropole sur le projet global de la ZFE -qui vient d'ailleurs d'être une nouvelle fois prolongée d'un mois-, compte, au 19 janvier 2022, 4 809 contributions et 329 propositions d'action, pour 1,4 million d'habitants.

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

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

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

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

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

Cet établissement, chargé d'établir dans les deux ans à venir de nouveaux plans de mobilité, doit impérativement, et dans les meilleurs délais, proposer aux communes de nouvelles lignes fortes de transports collectifs, seules alternatives crédibles à la voiture. Il nous paraît également essentiel qu'il pose rapidement le principe d'un grand plan métro pour répondre sereinement aux contraintes futures de la ZFE-m.

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

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

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 décide, après avoir délibéré,

à la majorité, par 37 voix pour et 6 contre,

- D'ÉMETTRE un avis défavorable au projet d'amplification au 1^{er} juillet 2022 de la Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) de la Métropole de Lyon aux véhicules particuliers et deux roues motorisés de Crit'Air 5 et non classés, tel que proposé par la Métropole ;
- DE DEMANDER à la Métropole de Lyon de procéder à l'organisation d'un référendum local portant sur les modalités de mise en œuvre de l'ensemble du projet (étapes 1 et 2) de cette nouvelle ZFE-m.

POUR EXTRAIT CONFORME
LE MAIRE
Philippe COCHET



TELETRANSMIS EN PREFECTURE LE -9 FEV. 2022
LE PRESENT ACTE EST EXECUTOIRE A CETTE DATE
LE MAIRE
Philippe COCHET



DELAIS ET VOIES DE RECOURS : La présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Lyon dans les deux mois suivants son entrée en vigueur.

