

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT DU RHONE

EXTRAIT DU REGISTRE
DES
DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
SEANCE DU LUNDI 17 OCTOBRE 2022



Publié le **19 OCT. 2022**

COMMUNE
DE
CALUIRE & CUIRE

Date de convocation du Conseil Municipal : mardi 11 octobre 2022
Nombre de conseillers municipaux en exercice au jour de la séance : 43

N° D2022_105

Président : M. Philippe COCHET
Secrétaire : M. Laurent MICHON

OBJET

AVIS DE LA COMMUNE -
DEUXIÈME ÉTAPE
D'AMPLIFICATION DE LA
ZONE À FAIBLES
ÉMISSIONS (ZFE) DE LA
MÉTROPOLE DE LYON

Etaient présents :
M. COCHET, M. TOLLET, Mme MAINAND, M. THEVENOT, M. COUTURIER, Mme BLACHERE, Mme WEBANCK, M. CIAPPARA, Mme HAMZAoui, M. MICHON, Mme FRIOLL, Mme GOYER, M. DIALLO, Mme CRESPIY, Mme DEL PINO, Mme GUGLIELMI, Mme LINARES, Mme BRAC DE LA PERRIERE, Mme COTON, Mme CHANDIA, M. GUERIN, M. JUNET, M. KRIEF, Mme CORRENT, M. JOINT, Mme LE CARPENTIER, Mme HEMAIN, M. FAIVRE, M. MATTEUCCI, M. DEYGAS, M. TROTIGNON, M. AURELLE M. JOUBERT (par proc. à Mme MAINAND), M. TAKI (par proc. à Mme FRIOLL), M. BALANCHE (par proc. à M. TOLLET), M. PROTHERY (par proc. à Mme BLACHERE), M. MANINI (par proc. à Mme HAMZAoui), Mme BILLA (par proc. à Mme WEBANCK), M. GILLARD (par proc. à M. TROTIGNON), M. BLANC (par proc. à M. MATTEUCCI), Mme VERNAY (par proc. à M. CIAPPARA)

Etai(en)t absent(s) :
M. ATTAR BAYROU, Mme GEHIN

PREFECTURE

Accusé de réception

Reçu le **19 OCT. 2022**

Identifiant de l'Acte :

069-216900340-20221017-D2022_105-DE

Rapport de : Philippe COCHET

Le 1^{er} janvier 2020, la Métropole de Lyon instaurait une Zone à Faibles Émissions 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.

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 aux véhicules particuliers et deux roues motorisés, tout en indiquant que cela se ferait en deux étapes et en allant au-delà du cadre légal fixé par la Loi Orientation des Mobilités (LOM) de 2019 et la Loi « Climat et résilience » de 2021.

La première étape est entrée en vigueur au 1^{er} septembre dernier avec l'interdiction permanente (24h/24 et 7j/7) faite aux véhicules particuliers et deux roues motorisés équipés de vignettes Crit'Air 5 et non classés, de circuler et stationner dans le périmètre actuel de la ZFE.

La Métropole a également acté d'une deuxième étape posant l'interdiction progressive de circuler et stationner, de 2023 à 2026, des véhicules classés Crit'Air 4, puis 3, puis 2 sur un périmètre qu'elle avait qualifié de « périmètre central à définir ».

Par courrier reçu en mairie le 7 octobre dernier, la Métropole annonce le lancement de cette deuxième étape en indiquant souhaiter conforter les dispositions de la première étape et même les amplifier.

Ainsi, l'actuel périmètre est maintenu sous l'intitulé de « périmètre central » ; il est complété par un « périmètre étendu » qui pourrait comprendre : les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l'extérieur du périphérique Laurent Bonnevey et les Villes 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. Les voies rapides métropolitaines (M6/M7, périphériques Laurent Bonnevey) seraient incluses.

Les dispositions annoncées initialement sur le périmètre central sont confirmées avec en point d'orgue, l'interdiction totale de circulation et de stationnement de tous les véhicules au 1^{er} janvier 2026, sauf véhicules classés Crit'Air 1 et 0. Sur le périmètre étendu, l'interdiction toucherait les véhicules classés Crit'Air 5 et non classé au 1^{er} septembre 2024, Crit'Air 4 en 2025 et Crit'Air 3 en 2026

En application des articles L.2213-4-1 du Code Général des Collectivités Territoriales et L.123-19-1 du Code de l'Environnement, il appartient à la Métropole de Lyon d'organiser une consultation du public et de recueillir l'avis des 59 communes de la métropole sur ce projet de deuxième étape d'amplification de la ZFE, détaillé dans le dossier de consultation réglementaire comprenant :

- un résumé non-technique ;
- une description des effets de la pollution de l'air sur la santé, les enjeux pour la Métropole et un état des lieux de la qualité de l'air dans la Métropole de Lyon ;
- une description du projet de ZFE lyonnaise et la construction de son amplification ;
- le projet d'amplification : périmètre et calendriers, modalités de mise en œuvre, dispositif d'accompagnement envisagé ;
- l'impact sur le trafic routier et le renouvellement du parc;
- les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus;
- les effets économiques et sociaux du projet;
- les solutions de mobilité à l'échelle du territoire;
- l'évaluation des effets de la mise en œuvre;
- la description de la procédure de consultation réglementaire;
- les projets d'arrêtés ;
- une annexe (La Métropole : des territoires aux enjeux de mobilité multiples).

L'amélioration de la qualité de l'air et de la santé des habitants de la Métropole de Lyon est une priorité. Aussi la Ville de Caluire et Cuire avait-elle soutenu, sous le mandat précédent, la mise en vigueur de la Zone à Faibles Émissions au 1^{er} janvier 2020, et fait en sorte que la quasi totalité du territoire communal y soit intégrée.

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, ainsi que nous avons déjà eu l'occasion de l'exprimer au moment d'émettre un avis sur la première étape, en février dernier, l'exécutif métropolitain, par sa volonté d'accélérer et d'amplifier le processus de ZFE, en allant bien au-delà de la LOM et de la loi Climat et résilience, pose clairement comme objectif principal la réduction de la place de la voiture au sein de la Métropole.

En effet, les dispositions prévues par la loi Climat et résilience imposent des ZFE 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 permanente (24h/24 et 7j/7).

Dans sa sagesse, il importait en effet, pour le législateur, 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.

Plus globalement, la motivation principale de la Métropole, telle qu'elle ressort du dossier réglementaire de concertation semble être la disparition de la voiture. Pas plus que lors de la mise en œuvre de la phase 1, les mesures envisagées par la Métropole ne tiennent compte de la spécificité de nos territoires, de la réalité de la vie des habitants de la Métropole et des conséquences sociales et économiques qui pèseront ainsi à court terme sur les classes populaires et moyennes, en l'absence trop souvent encore d'alternative possible à la voiture.

Par ailleurs, l'information de l'ensemble de la population reste particulièrement faible et d'une opacité rare. À titre d'exemple, il avait été demandé au Président de la Métropole l'envoi d'un courrier à chaque propriétaire de véhicule afin de l'informer du calendrier prévisionnel d'interdiction avant toute décision définitive. En lieu et place de ce courrier, c'est un flyer que certains ont découvert sur le pare-brise de leur véhicule, si tant est qu'ils aient pris la peine d'y jeter un œil avant de s'en débarrasser. Tout le monde connaît l'efficacité de ce type de communication et surtout ses conséquences sur l'environnement ; rappelons d'ailleurs que le législateur en a considérablement restreint l'usage avec la loi n°2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage.

Enfin, cette phase 2, qui conforte et amplifie les dispositions de la phase 1, témoigne du peu d'intérêt de l'exécutif métropolitain pour les ménages modestes qui n'auront d'autre choix que de s'endetter pour changer de véhicule, en l'absence d'alternative de transport adaptée.

N'oublions pas que la majorité métropolitaine qui décide d'amplifier la ZFE est la même qui en mars dernier annonçait abandonner tous les projets de métro, et notamment la prolongation de la ligne B à Caluire et Cuire.

Le Conseil Municipal décide, après avoir délibéré,

à la majorité, par 34 voix pour et 7 contre,

- D'ÉMETTRE UN AVIS DEFAVORABLE à ce projet de deuxième étape d'amplification de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon.



POUR EXTRAIT CONFORME
LE MAIRE
Philippe COCHET

TELETRANSMIS EN PREFECTURE LE
LE PRESENT ACTE EST EXECUTOIRE A CETTE DATE

19 OCT. 2022



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.