

MOBILITE

AMPLIFICATION DE LA ZONE A FAIBLES EMISSIONS (ZFE) SUR LE TERRITOIRE DE LA METROPOLE DE LYON - AVIS DE LA CCVG

Rapporteur : Damien COMBET

Annexes :

- Dossier réglementaire - Projet d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon

CONTEXTE

Malgré des améliorations notables de la qualité de l'air au cours des dernières décennies, la pollution atmosphérique reste un enjeu majeur de santé publique. Compte tenu de la gravité des impacts sanitaires, l'Union Européenne s'inquiète depuis des années du dépassement structurel des normes de qualité de l'air, à Lyon, comme dans de nombreuses agglomérations. Après un contentieux auprès de la Cour de Justice de l'Union Européenne, la France a notamment été condamnée pour manquement aux obligations issues de la directive n°2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

Dans ce contexte de prise de conscience de l'ampleur des impacts de la pollution de l'air sur l'environnement et la santé publique et du durcissement des injonctions à agir, l'Etat a pris de nouvelles mesures à travers la loi d'orientation des mobilités de 2019 (LOM). La LOM pointe notamment le trafic routier comme source particulièrement préoccupante de polluants atmosphériques, du fait de la nature des émissions (dioxyde d'azote, particules fines) et de leur intensité dans les zones densément urbanisées. En réponse à cette problématique, le législateur invite les territoires soumis à pollution automobile à mettre en place des zones à faibles émissions (ZFE) et les rend obligatoires lorsque les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière (en l'occurrence l'agglomération lyonnaise est concernée).

En conséquence, en 2020, la Métropole de Lyon a instauré une ZFE qui interdit de manière permanente la circulation des poids lourds et des véhicules utilitaires légers de transports de marchandises classés Crit'Air 5 et 4, puis 3 à partir de 2021.

Le 15 mars 2021, la Métropole de Lyon a délibéré en faveur d'une amplification de la ZFE, en fixant deux jalons :

- en 2022, l'interdiction des véhicules classés Crit'Air 5 ou non classés sur le périmètre de la ZFE actuelle (Lyon + secteurs à l'intérieur du périphérique pour les communes de Villeurbanne, Bron, Vénissieux et Caluire et Cuire), étape dite VP5+,
- A partir du 1er janvier 2026, la sortie du diesel sur un périmètre central, c'est-à-dire la réservation de ce périmètre aux véhicules classés Crit'Air 0 et 1. De 2023 à 2026, il s'agit d'acter la sortie progressive des véhicules particuliers et des 2 roues motorisés Crit'Air 5, 4, 3, 2 et des véhicules

utilitaires légers et poids lourds Crit'Air 2 dans une ZFE combinant un périmètre central et un périmètre étendu.

Cette deuxième étape fait l'objet de la présente consultation réglementaire, pour laquelle l'avis des personnes publiques associées (PPA) est sollicité.

LE PROJET D'AMPLIFICATION DE LA ZFE

Il est tout d'abord proposé deux périmètres : l'actuel dit périmètre central et une proposition de périmètre étendu comprenant l'extérieur du périphérique pour Villeurbanne / Bron / Vénissieux 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, Corbas.

Ainsi en 2026, seuls les Crit'Air 1 ou 0 seraient autorisés en périmètre central et les 0, 1 et 2 en périmètre étendu.

Il est estimé que le parc de véhicules de 2022 directement concerné s'élève à 278 000 sur la Métropole, 48 000 en dehors.

Un ensemble de mesures d'accompagnement des publics cibles est proposé :

- Aides financières à destination des particuliers résidant sur la Métropole se séparant de leur véhicule polluant,
- Chèques mobilité à destination des particuliers résidant sur la Métropole : aide forfaitaire qui permettra le paiement des services de transport et de mobilité alternatifs à la voiture individuelle pendant une période donnée,
- Dérogations à destination des détenteurs de véhicules particuliers et deux-roues motorisés (permanente pour les véhicules prioritaires, cartes personnes handicapées, convois exceptionnels, véhicules de collection, temporaires sur demande ou "petits rouleurs").
- Aides financières pour les professionnels,
- Pour tous : accompagnement personnalisé, via l'Agence des Mobilités.

Les effets attendus du projet sont les suivants :

- Accélérer la conversion du parc roulant vers les véhicules à faibles émissions,
- Agir sur les comportements de mobilité. La ZFE est présentée comme n'étant pas de nature à modifier en profondeur l'attractivité économique et commerciale des secteurs soumis à la nouvelle réglementation. Par contre, des changements dans la répartition des parts modales sont attendus.
- Baisse importante du nombre de déplacements - apaisement du trafic et réduction des effets de congestion aux heures de pointe.
- Impacts sanitaires et environnementaux.

Les solutions alternatives sont également détaillées :

- Transports en commun, via les actions de SYTRAL Mobilités,
- Volet ferroviaire : offrir un cadencement proche du quart d'heure, ainsi qu'une amplitude horaire élargie et un temps de parcours réduit,

- Intermodalité,
- Marche à pied,
- Vélo : il s'agit du mode que la Métropole souhaite encourager pour les trajets du quotidien, en le rendant plus rapide que la voiture.
- Autopartage,
- Covoiturage,
- Infrastructures de recharge pour encourager les motorisations alternatives + retrofit électrique,
- Logistique urbaine.

Une phase de concertation a eu lieu du 03/09/2021 au 04/03/2022 dont les enseignements sont les suivants :

- Prévoir un dispositif ZFE acceptable et définissant la juste contrainte. Les craintes relevées sont l'inadéquation du périmètre et du calendrier au regard des alternatives en transport en commun proposées.
- Rendre soutenable la transition des citoyens et des professionnels via le dispositif d'accompagnement,
- Garantir l'atteinte des objectifs du projet par la mise en place d'un dispositif de contrôle et un outil d'évaluation des effets du projet,
- Développer les modes de transport alternatifs et les infrastructures. L'amélioration de la desserte des communes périphériques, en particulier celles à l'Ouest et au Sud, mais aussi la création de lignes transversales connectant ces communes entre elles, apparaissent comme des priorités au regard des enjeux soulevés par la ZFE. L'augmentation et le cadencement des TER sont décrits comme complémentaires à la ZFE. Le souhait est de pouvoir continuer à utiliser la voiture pour se rendre dans la ZFE ou s'y déplacer, mais avec des modalités différentes. Pour les personnes extérieures, les parcs relais sont vus comme essentiels.
- Communiquer sur les enjeux du projet et informer sur les modalités de mise en œuvre. Les effets attendus de la ZFE restent mal perçus.

De façon générale, les réserves émises par la CCVG rejoignent celles exprimées lors de la concertation préalable organisée par la Métropole concernant l'inadéquation du périmètre et du calendrier au regard des alternatives de transport disponibles sur les périmètres concernés. L'extension du périmètre et l'évolution des restrictions doit reposer sur la disponibilité de solutions réellement alternatives à la voiture sur l'ensemble du territoire.

En application des articles L 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, il est proposé au Bureau communautaire puis au Conseil Communautaire :

- S'EXPRIMER contre le calendrier de déploiement proposé par la Métropole de Lyon.
- d'EMETTRE un avis réservé sur le projet de deuxième étape d'amplification de la ZFE de la Métropole de Lyon, avec les réserves suivantes :

L'objectif principal d'amélioration de la qualité de l'air et de la santé s'il est largement partagé par les élus de la CCVG ne doit pas empêcher de souligner que pour les territoires extra-métropolitains, le sujet de la ZFE sous-tend un sujet de rupture d'égalité. Les termes "contraintes", "interdictions",

"volet restrictifs" sont employés. La CCVG est plutôt favorable à l'incitation et à la pédagogie en la matière. En effet, nos habitants n'auront pas accès aux mêmes aides que ceux de la Métropole, notamment en ce qui concerne les aides financières. La nécessité de devoir changer un véhicule encore fonctionnel peut être perçu comme non acceptable d'un point de vue économique, social et écologique.

Si l'accès aux transports en commun se développe sur le territoire de la CCVG, aujourd'hui l'offre n'est pas au niveau de celle proposée sur la Métropole. Au quotidien, le report sur les transports en commun ne peut donc être la seule alternative proposée à nos habitants.

L'usage du vélo est présenté comme étant une alternative crédible. Notre territoire, bien que très volontariste sur le sujet (la CCVG s'étant doté d'un schéma modes doux ambitieux prévoyant le déploiement d'une centaine de kilomètres de linéaires cyclables d'ici à 2030) ne sera pas encore suffisamment équipé en termes d'infrastructures cyclables dans le calendrier envisagé pour cette deuxième phase d'amplification de la ZFE.