

DEPARTEMENT  
DU RHONE

ARRONDISSEMENT  
DE LYON

CANTON  
DE SAINT GENIS LAVAL

REPUBLIQUE FRANCAISE

CANTON DE SAINT GENIS LAVAL

**DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL**

Séance du : 13 décembre 2022

Nombre de membres	
Art L2121-2 code des collectivités territoriales :	35

Liste des délibérations examinées affichée le 20 décembre 2022

Date de convocation du Conseil Municipal : 07 décembre 2022

Nombre des Conseillers Municipaux  
en exercice au jour de la séance : 35

Président : Madame Marylène MILLET

Secrétaire élu : Madame Camille EL-BATAL

Membres présents à la séance :

Marylène MILLET, Stéphane GONZALEZ, Laure LAURENT, Jacky BÉJEAN, Ikrame TOURI, Françoise BÉRARD, Patrick FAURE, Céline MAROLLEAU, Yves GAVault, Aïcha BEZZAYER, Delphine CHAPUIS, Laurent DURIEUX, Frédéric RAGON, Camille EL-BATAL, Claudia VOLFF, Etienne FILLOT, Eric VALOIS, Sonia MONFORT, Bruno DANDOY, Coralie TRACQ, Yamina SERI, Emile BEYROUTI, Philippe MASSON, Jean-Christian DARNE, Eliane NAVILLE, Pascale ROTIVEL, Fabienne TIRTIAUX, Guillaume COUALLIER, Fabien BAGNON, Eric PEREZ, Nejma REDJEM

Membres absents excusés à la séance :

David HORNUS, Caroline VARGIOLU, Laurent KAZMIERCZAK, Céline BALITRAN-FAURE

Pouvoirs :

David HORNUS à Laure LAURENT, Caroline VARGIOLU à Stéphane GONZALEZ, Laurent KAZMIERCZAK à Delphine CHAPUIS, Céline BALITRAN-FAURE à Patrick FAURE,

Membres absents à la séance :

AVIS SUR LA ZONE À FAIBLE  
ÉMISSION

Délibération : 12.2022.163

Transmis en préfecture le : 20/12/2022

## **RAPPORTEUR : Monsieur Frédéric RAGON**

Depuis l'avis de la ville de Saint-Genis-Laval adopté le 27 janvier 2022, la Métropole de Lyon a travaillé sur le projet d'amplification de la Zone à faibles émissions (ZFE). Elle interroge aujourd'hui les communes dans le cadre de la concertation réglementaire sur les modalités de son déploiement. Le projet d'amplification prévoit l'instauration d'un périmètre étendu en complément du périmètre ZFE initial et définit le calendrier d'interdiction progressive des véhicules Crit'air 4, 3 et 2.

L'objectif principal d'une ZFE est de réduire la pollution de l'air par des mesures coercitives vis-à-vis des transports motorisés, avec pour objectif une accélération du renouvellement du parc roulant voire la réduction du nombre de kilomètres parcourus en milieu urbain. Son principe repose sur l'interdiction progressive d'accès à une ville ou partie de ville pour les véhicules professionnels ou/et particuliers qui ne répondent pas à certaines normes d'émissions de polluants atmosphériques ou d'équipements (normes euro, filtre à particules, etc.).

### **Situation dans la Métropole de Lyon**

Depuis le début des années 2000, la qualité de l'air dans l'agglomération lyonnaise s'est globalement améliorée sous les effets conjugués du renouvellement du parc automobile, de la diminution des émissions liées à l'activité industrielle et au chauffage et des investissements importants consentis par la Métropole et le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) en faveur du report modal vers les transports en commun et des modes actifs. En 2020, la Métropole a instauré une ZFE qui interdit de manière permanente (7j/7 et 24h/24) la circulation et le stationnement des poids lourds et des véhicules utilitaires légers conçus et construits pour le transport de marchandises et classés Crit'Air 5 et 4 (au 1er janvier 2020) et Crit'Air 3 (depuis le 1er janvier 2021).

Malgré les efforts consentis, la Métropole continue d'enregistrer des dépassements réguliers des valeurs limites européennes en dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), à proximité des grands axes routiers. Selon des études menées par ATMO Auvergne Rhône-Alpes, sur l'ensemble des émissions annuelles de NO<sub>2</sub> émises sur le territoire de la Métropole, plus de 60 % sont liées aux émissions du trafic routier. Ces émissions des transports routiers proviennent à 96 % des véhicules diesel. Elles contribuent à la formation d'ozone troposphérique (O<sub>3</sub>), polluant dont l'évolution reste orientée à la hausse en particulier durant les périodes estivales.

### **Mise en place d'une ZFE renforcée et amplification**

Le 15 mars 2021, la Métropole de Lyon a délibéré en faveur d'une amplification de la ZFE intégrant les véhicules particuliers avec 3 objectifs : améliorer la qualité de l'air, protéger les habitants les plus exposés à la pollution et déployer des nouvelles solutions de mobilité au service de tous. Cette amplification amène à l'interdiction des véhicules particuliers Crit'Air 5 et non classés en 2022 et à l'interdiction progressive des véhicules Crit'Air 4, 3 et 2 jusqu'en 2026.

Le 26 septembre 2022, la Métropole de Lyon a délibéré pour la 2ème étape d'amplification avec des mesures nouvelles en faveur des alternatives à la voiture individuelle et une montée en puissance de l'Agence des mobilités. Le choix de périmètres différenciés est également défini avec un périmètre central et un périmètre étendu. Dans ce cadre, une consultation réglementaire de l'ensemble des habitants de la Métropole a été lancée jusqu'au 23 décembre 2022. La ville regrette que la consultation des habitants et des communes n'intervienne qu'après le vote de la délibération et s'interroge sur la prise en compte effective des remarques dans ce contexte.

En parallèle, et en application de l'article L.2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT), la consultation des personnes publiques associées a débuté, avec l'avis des conseils municipaux.

### **Avis de la ville de Saint-Genis-Laval**

Les conséquences écologiques et sanitaires de la pollution de l'air et notamment l'estimation en 2016 par Santé publique France qui fait état que la pollution aux particules fines était à l'origine de 48 000 décès prématurés chaque année, nous conduisent à la responsabilité et à la prise de décisions fortes.

Comme déjà évoqué dans son précédent avis, la ville de Saint-Genis-Laval approuve le principe de la mise en œuvre d'une ZFE et de l'ensemble des actions permettant de diminuer la pollution de l'air au sein de la Métropole de Lyon. Cela passe par la valorisation des alternatives à la voiture individuelle, avec le développement des transports en commun, des mobilités actives telles que le vélo, la marche, le questionnement sur l'aménagement du territoire et les lieux d'implantation des services publics et de l'activité économique. Mais la mise en place de la ZFE va bouleverser les modes de vie. L'acceptabilité sociale de ces mesures doit donc être la plus optimale possible.

La ville de Saint-Genis-Laval souhaite insister sur les points suivants :

- **Renforcer l'information**

Nous saluons, dans le nouveau projet d'amplification, les avancées en matière d'aide et d'accompagnement, même si la ville estime qu'il faudrait aller encore plus loin.

La création de l'Agence des mobilités, les différentes campagnes de communication vont dans le bon sens afin d'informer et d'accompagner les ménages à ces changements. Il devra cependant être envisagé d'intégrer à cette agence l'ensemble des communes concernées par cette extension.

Cependant, la communication doit être encore plus massive car le dispositif reste encore très largement méconnu, notamment par les populations les plus touchées. D'après un sondage Harris en 2021, en France, 60 % des sondés ignoraient ce qu'était une ZFE. La ville de Saint-Genis-Laval soutient fortement la proposition d'envoyer un courrier individuel à chaque propriétaire de véhicule concerné par le dispositif au plus vite.

Le renforcement des dispositifs d'informations au plus près des habitants (avec l'aide des communes, des bailleurs sociaux, des chambres consulaires pour les entreprises) est nécessaire afin de toucher directement les personnes concernées.

- **Mieux accompagner, notamment les publics les plus fragiles et les professionnels**

Les aides financières au renouvellement de véhicule sont maintenues jusqu'à un revenu fiscal de référence par part de 19 600 euros. Ce niveau d'aide reste supérieur à celui qui est mis en place par l'État. Comparé au dispositif de l'État, cela permet d'aider 20% de ménages supplémentaires ; des familles bien sûr mais également davantage de personnes seules dont les revenus mensuels sont compris entre 1124 et 1800 euros. La prise en compte de ces personnes seules dont les revenus sont inférieurs aux revenus médians renforce utilement l'accompagnement des particuliers.

Le fait de permettre aux ménages de bénéficier de l'ensemble des aides au plus tard à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2023 est également une bonne mesure d'anticipation permettant aux propriétaires de véhicules Crit'Air 3 et 2 de bénéficier des aides bien avant les interdictions.

La création d'une aide favorisant les choix de « démotorisation » du type « chèque mobilité » et permettant le paiement des services de transport et de mobilité alternative pendant une période donnée est une bonne mesure permettant de répondre à l'objectif important de diminution du nombre de véhicules et d'un report vers les transports en commun et autres mobilités douces. La ville de Saint-Genis-Laval alerte tout de même pour que la diversité et la qualité des alternatives, le niveau d'aides et les facilités de l'obtenir soient réellement incitatives. Il conviendra de mettre en place un système permettant d'assurer la pérennité de cette aide.

La ville de Saint-Genis-Laval réitère son inquiétude quant aux conséquences de la mesure pour les ménages les plus fragiles.

Au-delà des mesures d'aides et d'accompagnement, l'amplification de la ZFE de la Métropole va se traduire par d'importantes difficultés dans le quotidien des ménages métropolitains, en particulier dans celui des plus fragiles économiquement. Selon l'INSEE, 38% des ménages les plus pauvres ont un véhicule classé Crit'Air 4 ou 5, contre 10% pour les plus aisés. L'objectif d'amélioration de la qualité de l'air ne doit pas masquer cet enjeu majeur de justice sociale. Pour les ménages les moins aisés, malgré le cumul théoriquement possible des aides de l'Etat et celles de la Métropole, le reste à charge demeurera synonyme d'un effort d'investissement hors de portée. Comme le souligne le récent rapport de la mission flash sur les ZFE des députés B. Millienne et G. Leseul, le reste à charge moyen des ménages pour l'achat d'une voiture thermique Crit'air 1 est de 10 700 à 12 200 euros.

La ville de Saint-Genis-Laval souhaite enfin exprimer une vigilance concernant les dispositifs de dérogation et obtention d'aide. Les procédures permettant aux ménages d'obtenir ces aides et dérogations doivent être les plus simples possibles et prendre en compte des options non-numériques sous peine d'avoir un taux de non recours aux aides très important. Pour les ménages concernés par la dérogation permettant un délai supplémentaire de 2 ans cité plus haut, un travail avec l'État sur les revenus fiscaux et cartes grises semble beaucoup plus pertinent qu'une demande à faire via la plateforme Toodego.

Enfin, il convient de mieux prendre en compte et d'adapter les mesures pour les véhicules utilitaires légers et poids lourds professionnels. Même avec une bonne volonté, les professionnels rencontrent des difficultés spécifiques du fait d'une offre industrielle de véhicules classés 0 ou 1 encore réduite sur les segments de véhicules les plus lourds et ayant besoin d'une autonomie élevée, outre d'importants délais de livraison, des coûts d'acquisition élevés et des incertitudes sur la disponibilité et l'avitaillement en énergies alternatives (électricité, hydrogène, gaz). Leur parc est actuellement composé quasi-exclusivement de véhicules diesel au mieux classés Crit'Air 2.

La ville de Saint-Genis-Laval souhaite donc une meilleure prise en compte des problématiques des professionnels dans le projet de la Métropole de Lyon. En parallèle, la ville de Saint-Genis-Laval est prête à participer, avec les autres communes, la Métropole de Lyon, et les acteurs économiques, à un travail sur l'évolution des modes de livraison et de l'aménagement des villes en travaillant sur la question de la logistique urbaine (développement de plate-forme logistiques multimodales, solutions pour les derniers km...).

- **Prévoir plus de souplesse dans la mise en œuvre**

La ville de Saint-Genis-Laval note de manière positive que la Métropole renforce les différents types de dérogations envisagées avec le maintien de la dérogation « petit rouleur », la dérogation permanente accordée aux personnes en situation de handicap et la création d'une dérogation Crit'Air 2 de 2 ans pour les particuliers dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur à 19 600€/an.

Dans un objectif de souplesse, et sans remettre en cause les objectifs de lutte contre la pollution de l'air, la ville de Saint-Genis-Laval reprend une proposition de la mission flash de mettre en place de façon transitoire un aménagement horaire (restrictions en semaine de 8h à 19h et dérogations les week-ends et soirées, par exemple), à définir selon l'impact estimé de la mesure sur la qualité de l'air.

- **Adapter le calendrier de la ZFE avec le développement de solutions alternatives**

De manière plus globale, la ville de Saint-Genis-Laval estime que l'accélération du calendrier de la mise en œuvre de la ZFE, au regard des projets pas encore finalisés de transport en commun, constitue une incohérence. La ville serait plus favorable à demander aux ménages de ne plus utiliser leur véhicule à partir du moment où les solutions alternatives seront réellement en place et disponibles, que ce soit sur les transports en commun, les mobilités actives (vélo, marche...) ou des solutions comme l'auto-partage.

Il pourrait être envisagé d'ajuster le dispositif de la ZFE en allant jusqu'à revoir le calendrier de déploiement du Crit'air 2 en périmètre central et Crit'air 3 en périmètre étendu, notamment pour être en phase avec la livraison effective des lignes de transports en commun.

Dans ce cadre, la ville de Saint-Genis-Laval souhaite le développement de parking relais, vélos et aires de covoiturage (à proximité de l'A450 et/ou de la gare de Chaponost par exemple). Les rapporteurs de la mission flash déjà cités évoquent aussi cette piste et mentionnent qu'il est important de déployer des parkings relais sécurisés en périphérie des ZFE, gratuits et accessibles par des corridors d'accès, et de les convertir en véritables hubs multimodaux proposant plusieurs modes de transport, dont des services de mobilité partagée.

La ville de Saint-Genis-Laval souhaite également un déploiement fort de stationnements vélo sécurisés aux abords des points d'attractivité, comme le centre-ville et les terminus de ligne de bus sur la commune.

La ville de Saint-Genis-Laval souhaite une restructuration de l'offre TCL sur le territoire en augmentant les fréquences et horaires et optimisant les circuits des différentes lignes (C10, 12, 17, 78 et 88) et en envisageant la prolongation du métro B, par exemple aux Sept Chemins à Vourles,

afin d'éviter la saturation des axes saint-geinois. Le développement d'un transport en commun en site propre (TCSP) le long de l'A450, en attendant la prolongation du métro jusqu'aux Sept Chemins est à étudier également, ainsi qu'un « RER à la lyonnaise ».

La ville demande également à la Métropole de prévoir un dispositif clair d'évaluation continue des mesures mises en place et la nécessité de partager les informations lors d'instances régulières entre les communes et la Métropole dans une instance de gouvernance clairement identifiée.

Enfin, la ville s'interroge sur le contrôle de cette ZFE et les dispositifs prévus pour l'assurer. La Métropole de Lyon devra ainsi préciser quels seront les moyens mis en œuvre pour contrôler l'ensemble des véhicules circulant dans ce périmètre élargi.

Vu l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, indiquant qu'un avis doit être formalisé par une délibération en conseil municipal dans un délai de deux mois à compter de la date de réception du dossier de consultation ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) pointant notamment le trafic routier comme une 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 situées à proximité des voies à grande circulation ;

Vu l'article L.221-1 du code de l'environnement ;

Vu la délibération 2021-0470 du 15 mars 2021 du conseil de la Métropole de Lyon approuvant notamment :

- le principe d'une amplification du dispositif de ZFE mis en place en 2020, en termes de catégories de véhicules concernés et de périmètre, pouvant donner lieu à la création de plusieurs périmètres associés à plusieurs échéanciers d'interdiction de circulation et stationnement des véhicules les plus polluants, selon la classification nationale Crit'Air ;
- l'objectif d'une interdiction en 2022 des véhicules particuliers classés Crit'Air 5 ou non classés, sur le périmètre de la ZFE actuelle ;
- le principe d'une sortie du diesel à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026 sur un périmètre central à définir, assorti d'un ensemble de dérogations et de mesures d'accompagnement ;
- l'organisation d'une concertation portant sur les périmètres, les échéanciers, le cadre dérogatoire et les mesures d'accompagnement à mettre en place pour maintenir ou améliorer les conditions de mobilité à l'aune des enjeux de santé publique et de transition énergétique ;

Vu la délibération 2022-1230 du 26/09/2022 du conseil de la Métropole de Lyon définissant la 2ème étape d'amplification de la ZFE et approuvant des dispositifs d'aides et de dérogation à destination des particuliers et des professionnels ainsi que l'organisation d'une consultation réglementaire ;

Vu l'avis de la commission n°2 « Aménagement durable, Cadre de vie, Urbanisme, Mobilités, Transition écologique » du 6 décembre 2022 ;

Ouï l'exposé du rapporteur ;

Mesdames, Messieurs,

Je vous demande de bien vouloir,

- **ÉMETTRE UN AVIS POSITIF AVEC OBSERVATIONS** sur le principe de la ZFE sur le territoire de la Métropole de Lyon, les observations sur la mise en œuvre du dispositif étant :
  - de mieux communiquer autour de la ZFE pour permettre aux habitants d'anticiper les futures contraintes.
  - d'accentuer le dispositif d'accompagnement financier en particulier pour les publics fragiles et les professionnels ;
  - de prévoir plus de souplesse dans la mise en œuvre du dispositif
  - de revoir le calendrier de mise en œuvre afin de laisser le temps aux habitants et aux alternatives d'émerger ;

- de prévoir un dispositif d'évaluation continue des mesures avec les communes de la Métropole de Lyon.

Après avoir entendu l'exposé de **Monsieur Frédéric RAGON**,

Invité à se prononcer et après en avoir délibéré,

**LE CONSEIL ADOPTE CETTE DELIBERATION A LA MAJORITE**  
**Motion adoptée par 30 voix Pour et 0 voix Contre, Abstention : 4.**

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an susdits,

**La secrétaire,**

**Camille EL-BATAL**

**La Maire,**

**Marylène MILLET**



**Liste des élus ayant voté POUR**

Marylène MILLET, Stéphane GONZALEZ, Laure LAURENT, Jacky BÉJEAN, Ikrame TOURI, David HORNUS, Françoise BÉRARD, Patrick FAURE, Céline MAROLLEAU, Yves GAVault, Aïcha BEZZAYER, Delphine CHAPUIS, Laurent DURIEUX, Frédéric RAGON, Camille EL-BATAL, Claudia VOLFF, Eric VALOIS, Sonia MONFORT, Caroline VARGIOLU, Bruno DANDOY, Coralie TRACQ, Laurent KAZMIERCZAK, Yamina SERI, Emile BEYROUTI, Céline BALITRAN-FAURE, Jean-Christian DARNE, Eliane NAVILLE, Pascale ROTIVEL, Fabienne TIRTIAUX, Guillaume COUALLIER

**Liste des élus ayant voté CONTRE**

**Liste des élus s'étant ABSTENU**

Etienne FILLOT, Fabien BAGNON, Eric PEREZ, Nejma REDJEM

**Elu ne prenant pas part au vote**

Philippe MASSON

En cas de contestation, la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal administratif de Lyon dans un délais de deux mois à compter de sa publication ou notification.