

**/ Rapport n° 4**

**CADRE DE VIE. Avis de la Ville de Vénissieux sur la concertation portant sur l'extension et le renforcement de la Zone à Faibles Émissions (ZFE).**

---

Mesdames, Messieurs,

La Métropole de Lyon a mis en place, dès le 1<sup>er</sup> janvier 2020, une zone à faibles émissions (ZFE) sur un périmètre qui s'étend sur :

- la quasi-totalité des arrondissements de Lyon,
- les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l'intérieur du boulevard périphérique Laurent Bonnevey,
- l'ensemble de la commune de Caluire-et-Cuire.

Elle s'applique pour les poids lourds (PL) et véhicules utilitaires légers (VUL) classés Crit'Air 5, 4, 3 et non classés. Ces derniers sont interdits à la circulation et au stationnement dans le périmètre de la zone.

La Métropole de Lyon a voté un renforcement de la ZFE dès cet été, dans sa délibération du 15 mars 2021. Celle-ci interdit à la circulation et au stationnement les véhicules particuliers classés Crit'Air 5 ou non classés sur le périmètre de la ZFE actuelle depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2022.

Pour aller plus loin dans l'application de la ZFE, la Métropole de Lyon a défini dans une délibération du 26 septembre 2022 deux périmètres de réglementation et de renforcement de la ZFE (en annexe n°1) :

- un périmètre central, comprenant la totalité des villes de Lyon (hors M6/M7 – ex A6/A7 sur le périmètre de la Métropole de Lyon) et Caluire ainsi que les zones intra-périphérique des villes de Vénissieux, Bron et Villeurbanne,
- un périmètre élargi, comprenant les communes de l'est lyonnais situées dans la zone délimitée par le boulevard urbain sud, l'A46 et la rocade Est ainsi que quelques communes du nord et de l'ouest lyonnais.

La Métropole de Lyon propose de mettre en place de nombreuses aides et dérogations pour les habitants métropolitains qui sont présentés dans la délibération du 26 septembre. Ces aides s'ajoutent aux aides votées par l'Etat :

Neuf ou d'occasion	Particuliers (revenu fiscal de référence par part)		
	≤ 6 300 €	> 6 300 € et ≤ 13 489 €	> 13 489 € et ≤ 19 600 €
<b>voiture électrique</b> - prix < 60 000 € TTC	2 000 €	1 500 €	1 000 €
<b>voiture hybride non rechargeable</b> - prix < 60 000 € TTC	2 000 €	1 500 €	1 000 €
<b>Voiture essence (hors hybride rechargeable)</b> - Crit'Air 1	2 000 €	1 500 €	1 000 €
<b>deux-roues, tricycle ou quadricycle électrique</b> (hors trottinettes) - puissance max inférieure ou égale à 5 KW - pas de batterie au plomb	500 €	500 €	500 €
<b>vélo à assistance électrique</b> - puissance max ≤ à 0,25 KW - pas de batterie au plomb	500 €	500 €	500 €
<b>vélos familiaux</b> (cargos/triporteurs/longtails, etc.) à assistance électrique ou mécanique	2 000 €	1 500 €	1 000 €
<b>rétrofit d'un véhicule thermique Crit'Air 5, 4, 3, 2 et non classé vers un moteur électrique</b>	2 000 €	- €	- €

La Métropole de Lyon a également adopté les dérogations permanentes pour :

- les véhicules d'intérêt général prioritaires ou bénéficiant de facilités de passage,
- les véhicules du ministère de la Défense,
- les véhicules affichant une carte mobilité inclusion comportant la mention "stationnement pour les personnes handicapées",
- les véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions,
- les véhicules utilisés par les associations d'intérêt général, dans le cadre de leurs activités,
- les véhicules de convois exceptionnels munis d'une autorisation préalable,
- les véhicules présentant un intérêt historique (véhicules dits de collection),
- les véhicules non classés ou classés Crit'Air 5, acquis avant le 10 juin 2022 et immatriculés au nom de personnes résidant au sein du périmètre de la ZFE ou de personnes résidant sur le territoire de la Métropole et exerçant une activité professionnelle au sein du périmètre de la ZFE et dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur à 19 600 €. Les dérogations individuelles accordées auront une durée de validité limitée au 31 décembre 2023,
- les véhicules Crit'Air 2 acquis avant la date de publication de l'arrêté de circulation de la 2ème étape d'amplification (2023), et immatriculés au nom de personnes résidant au sein du périmètre central de la ZFE ou de personnes résidant sur le territoire de la Métropole et exerçant une activité professionnelle au sein du périmètre central de la ZFE et dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur à 19 600 € (dernier avis d'imposition disponible à la date de la demande de dérogation). Les dérogations individuelles seront accordées pour une durée comprise entre le 1er septembre 2025 et le 31 décembre 2027,
- enfin, les véhicules immatriculés au nom de personnes, quels que soient leur lieu de résidence ou d'exercice d'une activité professionnelle, circulant de manière occasionnelle au sein du périmètre de la ZFE (central et étendu).

La Ville note tout d'abord que la limitation de la zone étendue au centre et à l'Est de la métropole confirme visuellement l'impact social de ce projet. Les communes aux revenus médians les plus élevés de l'Ouest Lyonnais voient déjà leur parc automobile évoluer rapidement vers les véhicules Crit'Air 0 et 1 et la ZFE n'est donc pas nécessaire pour atteindre les objectifs. A l'opposé, les communes à faible revenus médians ont un parc qui évolue beaucoup plus lentement, avec de nombreux véhicules de deuxième ou de troisième main. L'application de la contrainte que représente la ZFE est alors nécessaire pour accélérer l'évolution des choix de mobilité et du parc.

De plus, la ZFE impactera fortement les habitants de la Métropole à faibles revenus concernés par ce projet, mais aussi les salariés travaillant et ne résidant pas sur la Métropole de Lyon. En effet, seuls les habitants de la Métropole de Lyon peuvent prétendre aux aides. Fort de l'impact que ce projet peut avoir sur les salariés non-résidents métropolitains, la Ville souhaite que la Métropole de Lyon étudie avec les entreprises les possibilités d'accompagnement des salariés non-résidents métropolitains.

Ensuite, la Ville de Vénissieux veut réduire l'impact de la ZFE sur les habitants, autant pour les 16 288 propriétaires des véhicules de Crit'Air 3 et plus qui sont impactés pour l'ensemble de la zone étendue, que pour les 15 398 propriétaires des véhicules qui sont impactés sur la zone centrale.

La Ville considère que les personnes concernées dont les revenus sont compris dans les cinq premiers déciles de revenus (soit moins de 20 850 € en 2019) n'ont pas la possibilité de financer un changement de véhicule pour un véhicule Crit'Air 0 ou 1. Le niveau d'aide proposé par la Métropole dans le projet soumis à concertation, renforcé récemment par l'État, ne suffira pas sur un marché bousculé où les véhicules ne répondant pas aux critères de la ZFE voient leur valeur chuter et les véhicules répondant aux critères de la ZFE, au contraire augmenter.

De plus, la capacité des transports en commun à apporter d'autres mobilités pour une majorité des habitants concernés par la ZFE est limitée avec des lignes déjà surchargées et des difficultés opérationnelles pour tenir la capacité théorique. Le futur plan des mobilités donnera des indications sur l'évolution nécessaire des capacités de transport en commun pour atteindre une baisse significative de la part modale des voitures dans les mobilités métropolitaines. Le changement de mobilité devant être la première réponse proposée aux habitants avant le changement de véhicule. Ce plan des mobilités devrait conduire à des évolutions de la ZFE dans la période 2023-2026.

Compte tenu de l'impact social de ce projet qui concerne plus de 80% des Vénissiens, et de la faible participation de ceux-ci à la concertation citoyenne organisée par la Métropole en 2022, la Ville mènera, début 2023, une grande concertation sur ce projet pour permettre l'expression des Vénissiens sur le projet comme sur le présent avis de la Ville.

Cette concertation permettra de mieux mesurer les attentes et les comportements prévisibles des Vénissiens dans leur changement de mobilité, de véhicule, et dans leur perception des niveaux d'aides et de dérogations du projet métropolitain.

En l'attente des résultats de cette concertation, la Ville demande à la Métropole :

- une étude sur le marché de l'occasion afin de disposer des informations sur la destination des véhicules d'occasion vendus sur le périmètre de la Métropole. Ces données permettront de savoir si les véhicules Crit'Air 5, 4, 3 et non classés sont revendus à proximité du périmètre de la Métropole pour évaluer le coût environnemental de ce projet. La proposition d'aide au changement pour un véhicule Crit'Air 2 en zone étendue présente l'avantage d'éviter une trop forte pression à la baisse sur la revente de ces véhicules et permet donc à la fois leur remplacement par un Crit'Air 0 ou 1 et le remplacement d'un véhicule Crit'Air 4 ou plus par un véhicule Crit'Air 2.

- d'étudier la possibilité d'ouvrir pour les propriétaires de véhicules Crit'Air 4 une aide pour l'achat d'un véhicule Crit'Air 2 d'occasion, afin de pouvoir se déplacer sur le périmètre élargi de la ZFE. Il s'agit de permettre aux propriétaires de véhicules concernés par la future interdiction d'aller étape par étape dans l'application de la nouvelle réglementation, dans des conditions de durée et de kilométrage à définir, pour ensuite acheter un véhicule Crit'Air 1 ou 0. Le remplacement d'un véhicule Crit'Air 4 par un véhicule Crit'Air 2 sur la zone étendue a bien un effet positif sur la qualité de l'air. Aller jusqu'à un véhicule Crit'Air 0 ou 1 représente un coût social trop important au regard du faible gain supplémentaire sur la qualité de l'air.
- d'élargir les dérogations à tout propriétaire de véhicule Crit'Air 3, dont le revenu est compris dans les cinq premiers déciles, pour des véhicules acquis avant l'année 2022 et jusqu'au changement de véhicule, sur des critères à définir en fonction du kilométrage. Le nombre de kilomètres effectués par ces véhicules se réduira naturellement chaque année jusqu'à représenter un impact faible pour la qualité de l'air. Il s'agit de marquer très visiblement pour les habitants que la ZFE n'est pas une contrainte inégale socialement, et qu'il s'agit d'accompagner tous les habitants modestes motorisés vers une mobilité décarbonée.
- d'étudier une dérogation spécifique sur critères de ressources pour les personnes travaillant en horaires décalés ou en travail de nuit impliquant des déplacements impossibles à réaliser en transport en commun
- enfin, la Ville souhaite que les employeurs soient mobilisés dans l'accompagnement des salariés. Les mobilités domicile-travail sont parfaitement connues par les entreprises. Leurs plans de mobilité employeur doivent être mobilisés pour identifier les salariés en difficulté, les accompagner du point de vue des changements de mobilité, des services de covoiturage, de l'adaptation des horaires de travail, des dérogations à la ZFE comme des aides au changement de véhicule.

Si les conditions d'une ZFE juste socialement sont réunies, et si l'ensemble des habitants modestes peuvent trouver des solutions d'accompagnement réalistes, la Ville proposera d'étudier l'extension de la zone centrale de la ZFE d'ici 2026, en concertation avec les communes du territoire Portes du Sud.

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) ;

Vu le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité ;

Vu l'arrêté préfectoral du 26 février 2014 portant approbation du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise ;

Vu l'arrêté préfectoral n°69-2016-12-12-002 du 12 décembre 2016 relatif aux restrictions de circulation pour certaines catégories de véhicules en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant dans l'agglomération de Lyon ;

Vu la délibération n°2019-3326 du Conseil métropolitain en date du 28 janvier 2019 ;

Vu la délibération du Conseil métropolitain n° 2021-0470 relative à l'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE+) – Objectifs et démarche 2021-2026, en date du 15 mars 2021 ;

Considérant la nécessité d'étendre la zone de faibles émissions afin d'améliorer la qualité de l'air et de diminuer le nombre de personnes exposées à des concentrations supérieures à la valeur limite pour le dioxyde d'azote, les particules fines et l'ozone troposphérique ;

Je vous demande de

- Formuler un avis favorable sur les objectifs du projet d'extension du périmètre de la ZFE et de renforcement de la ZFE sur les véhicules Crit'Air 4,3 (pour le périmètre central et le périmètre élargi) ;
- Formuler un avis réservé sur l'extension aux véhicules Crit'Air 2 et sur les actions et mesures d'accompagnement envisagées ainsi que sur les moyens financiers et humains à mettre en œuvre pour faire respecter cette réglementation ;
- Approuver la demande à porter auprès de la Métropole de Lyon de l'étude sur l'extension des aides à l'achat de véhicules Crit'Air 2 et sur l'extension des dérogations aux véhicules acquis avant 2022 par des habitants modestes ayant un revenu compris dans les cinq premiers déciles, sur des critères à définir en fonction du kilométrage ;
- Approuver la demande à porter auprès de la Métropole de Lyon sur une étude du marché de l'occasion ;
- Approuver la demande à porter auprès de la Métropole de Lyon sur une dérogation spécifique sur critères de ressources pour les personnes travaillant en horaires décalés ou en travail de nuit ;
- Approuver la demande à la Métropole de Lyon d'organiser avec les entreprises l'accompagnement des salariés, y compris non-résidents sur la Métropole ;
- Approuver l'organisation d'une grande consultation des vénissiens en début d'année 2023.

Le Maire,

**Michèle PICARD**

