



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

(Direction des Assemblées)

2022/1534

Première étape d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) sur le territoire de la Métropole de Lyon - Avis des communes concernées

Secrétariat général

Direction des Assemblées

Rapporteur : M. LUNGENSTRASS Valentin

SEANCE DU 10 FÉVRIER 2022

COMPTE RENDU AFFICHE LE : 15 FEVRIER 2022

DATE DE CONVOCATION DU CONSEIL MUNICIPAL : 3 FEVRIER 2022

NOMBRE DE CONSEILLERS MUNICIPAUX EN EXERCICE AU JOUR DE LA SEANCE : 73

DELIBERATION AFFICHEE LE : 16 FEVRIER 2022

PRESIDENT : M. DOUCET Grégory

SECRETAIRE ELU : Mme HENOCQUE Audrey

PRESENTS : M. DOUCET, Mme HENOCQUE, M. GODINOT, Mme VIDAL, M. BOSETTI, Mme LEGER, M. VASSELIN, Mme PERRIN-GILBERT, M. CHIHI, Mme RUNEL, M. LUNGENSTRASS, Mme AUGHEY, M. MAES, Mme DE LAURENS, M. MICHAUD, Mme NUBLAT-FAURE, M. HUSSON, Mme ZDOROVITZOFF, M. CHEVALIER, Mme DELAUNAY, M. GIRAULT, Mme GOUST, Mme DUBOIS BERTRAND, Mme PRIN, M. VIVIEN, M. EKINCI, Mme TOMIC, M. MONOT, Mme DUBOT, Mme BLANC, Mme CROIZIER, M. BLACHE, M. DUVERNOIS, Mme BORBON, M. BILLARD, M. BLANC, Mme DE MONTILLE, M. SOUVESTRE, Mme BOUAGGA, M. PRIETO, Mme ROCH, M. BERZANE, M. ODIARD, Mme MARAS, Mme CABOT, M. ZINCK, Mme BRAIBANT THORAVAL, M. GIRAUD, M. DRIOLI, M. GENOUVRIER, Mme ALCOVER, M. CHAPUIS, Mme FRERY, Mme GEORGEL, M. DEBRAY, Mme POPOFF, M. KEPENEKIAN, M. REVEL, Mme VERNEY-CARRON, Mme CONDEMINE, M. BROLIQUIER, M. OLIVER, M. CUCHERAT, M. LEVY, Mme BACHA-HIMEUR, M. SECHERESSE, M. COLLOMB, Mme GAILLIOUT, Mme PALOMINO, Mme FERRARI

ABSENTS EXCUSES ET DEPÔTS DE POUVOIRS : Mme PERRIN (pouvoir à Mme POPOFF), M. HERNANDEZ (pouvoir à Mme BORBON), Mme BRUVIER HAMM (pouvoir à Mme GOUST)

ABSENTS NON EXCUSES :

2022/1534 - PREMIERE ETAPE D'AMPLIFICATION DE LA ZONE A FAIBLES EMISSIONS (ZFE) SUR LE TERRITOIRE DE LA METROPOLE DE LYON - AVIS DES COMMUNES CONCERNEES (SECRETARIAT GENERAL - DIRECTION DES ASSEMBLEES)

Le Conseil Municipal,

Vu le rapport en date du 27 janvier 2022 par lequel M. le Maire expose ce qui suit :

Confrontée à des défis majeurs en matière de mobilité, la Ville de Lyon s'est engagée depuis de nombreuses années dans une transformation de son modèle de développement urbain, en faveur notamment de l'amélioration de la qualité de l'air, de la santé des lyonnaises et lyonnais et de la transition écologique. Le plan climat énergie territorial, le contrat local de santé et la participation au réseau villes santé de l'Organisation mondiale de la santé depuis 2001 traduisent cet engagement.

La pollution atmosphérique cause toujours 40 000 décès prématurés chaque année en France (source : Santé Publique France, 2021). Elle accroît le risque de maladies respiratoires aiguës et chroniques, mais aussi cardiovasculaires. Il est désormais démontré que l'exposition des populations à la pollution atmosphérique, particulièrement aux particules fines et au dioxyde d'azote contribue au développement de maladies chroniques (telles que des maladies cardiovasculaires, respiratoires ou encore neurologiques), favorise des troubles du développement de l'enfant et enfin, aggrave les symptômes des personnes souffrant de pathologies.

Ces impacts sanitaires et économiques de la pollution atmosphérique, mais aussi la mise à jour récente actant une baisse importante des seuils recommandés par l'OMS suite à un nouveau tour d'horizon scientifique en 2021, justifient la mise en place d'une politique publique ambitieuse.

Malgré des améliorations notables de la qualité de l'air au cours des dernières décennies sur le territoire de la Métropole de Lyon et de la Ville de Lyon, la pollution atmosphérique reste un enjeu majeur de santé publique. Un scénario de baisse tendancielle montre que l'atteinte des seuils réglementaires ou recommandés par l'OMS ne saurait être assurée d'ici de nombreuses années, au détriment de la 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. En mai 2011, la Commission européenne a assigné plusieurs États-membres, dont la France, devant la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) pour non-respect des seuils de pollution en particules fines PM10, ceci, après de nombreux avertissements formalisés par des mises en demeure et des avis motivés. Le 17 mai 2018, la Commission a renvoyé la France devant la CJUE pour non-respect répété des valeurs limites en concentration de dioxyde d'azote (NO2) et insuffisance des plans d'action pour lutter contre ce polluant. Le 24 octobre 2019, la CJUE a condamné la

France 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.

Le 10 juillet 2021, constatant que « *le gouvernement n'a toujours pas pris les mesures demandées pour réduire la pollution de l'air dans huit zones en France* » où les valeurs limites restent dépassées (agglomérations de Paris, Grenoble, Lyon, Marseille-Aix, Reims, Strasbourg et Toulouse pour le dioxyde d'azote, et de Paris et Fort-de-France pour les particules fines), le Conseil d'Etat a enjoint le gouvernement de prendre toutes les mesures nécessaires pour réduire les niveaux de pollution sous peine d'une astreinte record de 10 millions d'euros par semestre de retard et pose un ultimatum de six mois pour exécuter cette décision.

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'État a pris de nouvelles mesures à travers la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM). La LOM pointe 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. En réponse à cette problématique, le législateur invite les territoires soumis à la 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 (décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020). En l'occurrence, l'agglomération lyonnaise est le territoire français qui a connu le plus de jours de dépassement des seuils de pollution en 2019 avec 45 jours en alerte rouge.

En conséquence, en 2020, la Métropole de Lyon 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).

Le périmètre de la ZFE actuelle concerne la majorité des populations surexposées au NO₂ et comprend la quasi-totalité des arrondissements de Lyon, à l'exception de Saint Rambert et du secteur du Port de Lyon Edouard Herriot.

Malgré les efforts consentis, l'agglomération lyonnaise continue d'enregistrer des dépassements réguliers des valeurs limites européennes en dioxyde d'azote (NO₂), à proximité des grands axes routiers. Selon des études menées par ATMO Auvergne Rhône-Alpes, sur l'ensemble des émissions annuelles de NO₂ 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 (O₃), polluant dont l'évolution reste orientée à la hausse en particulier durant les périodes estivales. Aussi, pour protéger les populations et repasser sous le seuil des valeurs limites européennes, il est nécessaire de mettre en œuvre des mesures plus ambitieuses à l'encontre des véhicules les plus polluants et notamment les véhicules diesel.

La transition des mobilités est ainsi engagée et soutenue pour réduire les déplacements et distances parcourues en voiture thermique individuelle par une approche complète.

- Le développement et renforcement des infrastructures, services et tarifications sociales et solidaires pour les transports en commun pour les rendre plus accessibles, plus confortables et plus efficaces ;
- Le développement des infrastructures, du stationnement et des services autour du vélo, afin de couvrir les trajets courts et améliorer la santé physique des habitantes et habitants ;
- Le développement de la marche pour faciliter les déplacements de toutes et tous et créer une ville inclusive ;
- Le développement de différentes solutions d'autopartage pour offrir une solution pour les usages occasionnels d'une voiture, en disposant de tarifications sociales et solidaires ;
- Le développement du covoiturage pour optimiser l'usage de la voirie et des véhicules en circulation ;
- La transition énergétique du parc roulant restant en faveur de motorisations électriques ou à plus faible impact environnemental, ainsi que le développement des infrastructures de recharge correspondantes.

Aussi, la Métropole de Lyon propose donc de renforcer cette Zone à Faibles Émissions selon les objectifs suivants :

- Favoriser une réduction du nombre de trajets en voiture individuelle, en valorisant les alternatives lorsqu'elles existent ou en les confortant lorsque c'est nécessaire, en réponse à l'enjeu plus général de transition énergétique dans nos mobilités et de redistribution d'une partie de l'espace public jusqu'ici dévolu à l'automobile ;
- Déployer un dispositif d'accompagnement adapté à l'attention de tous les publics impactés, entreprises, salariés, particuliers et notamment des personnes et familles à faibles ressources ;
- Dépolluer toutes les catégories de véhicules, professionnels comme particuliers, afin d'améliorer la qualité de l'air jusqu'à un niveau respectant nettement et durablement les normes européennes.

Pour ce faire, la métropole étend la restriction aux véhicules de la manière suivante :

La délibération, votée au Conseil métropolitain de mars 2021, qui étend les restrictions aux véhicules des particuliers et se décompose en deux jalons :

- une interdiction au second semestre 2022 des véhicules particuliers et des deux-roues motorisés classés Crit'Air 5 ou non classés, dite VP5+, sur le périmètre de la ZFE actuelle, faisant l'objet d'une concertation réglementaire en cours ;
- le principe d'une sortie du diesel à partir du 1er janvier 2026 (accès limité aux véhicules classés Crit'Air 0 et 1), sur un périmètre central à définir, assorti d'un ensemble de dérogations et de mesures d'accompagnement.

La prochaine étape portera sur la période 2023 à 2026 et visera l'interdiction progressive des véhicules Crit'Air 4, 3 et 2 sur un ou des périmètres à déterminer. La Métropole de Lyon organise une grande concertation citoyenne, en cours, du 3 septembre 2021 à au 5 mars 2022, portant notamment sur les périmètres et leurs échéanciers, la définition des dérogations, les aides financières, les mesures d'accompagnement des populations ou le développement des alternatives à la voiture thermique individuelle.

Selon les recensements des services de l'Etat, le premier jalon ZFE VP5+ concerne environ 6000 véhicules immatriculés à Lyon, soit près de 3% du parc lyonnais.

L'objectif de la Ville de Lyon est de protéger les populations, afin de leur permettre de vivre mieux en ville, ce qui implique de fait de passer sous le seuil des valeurs limites européennes. Il est également important de rappeler que la pollution de l'air affecte les plus fragiles, en particulier les enfants dans l'espace public, dans certaines cours d'écoles, ou encore les personnes habitant des quartiers Politique de la Ville, très souvent situés à proximité des axes de forte circulation routière. Ainsi, la Ville de Lyon soutient la mise en œuvre du premier jalon ZFE VP5+ et souligne l'importance de la mise en place de dérogations et d'aides financières pour les personnes aux plus faibles revenus.

Vu les articles L 2213-4-1 et R 2213-1-0-1 du 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 ministériel du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R.318-2 du code de la route ;

Vu le décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017 pris pour l'application des articles L.2224-7 du code de l'environnement et L.318-1 du code de la route définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles et très faibles niveaux d'émission de moins de 3,5 tonnes ;

Vu le décret n° 2017-22 du 11 janvier 2017 pris pour l'application des articles L.2224-8 du code de l'environnement et L.318-1 du code de la route définissant les

critères caractérisant les véhicules à faibles et très faibles niveaux d'émission dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes ;

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 « feuille de route pour la qualité de l'air » rendue publique le 13 avril 2018 par le Ministre de la Transition et de l'Ecologie solidaire pour quatorze agglomérations touchées par la pollution atmosphérique, dont celle de Lyon ;

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 ;

Vu le dossier de consultation relatif à l'extension de la ZFE transmis par la Métropole de Lyon en date du 20 décembre 2021 invitant les communes à se prononcer sur le premier jalon ZFE VP5+;

Vu la délibération n° 2018/4240 du 19 novembre 2018 portant sur la création d'une ZFE sur le territoire de la Métropole de Lyon – Avis des communes concernées ;

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 ;

Vu l'avis du Conseil des 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e, 5^e, 6^e, 7^e, 8^e et 9^e arrondissements ;

Oùï l'avis de la commission Transition écologique - Mobilités ;

DELIBERE

- 1- Le Conseil municipal de Lyon émet un avis favorable à la proposition de la Métropole consistant à amplifier le dispositif de ZFE mis en place en 2020 et à la première étape de mise en œuvre de cette proposition consistant à interdire les véhicules particuliers et deux-roues motorisés classés Crit'Air 5 et non classés sur le périmètre actuel au deuxième semestre 2022, tout en soulignant que la concertation est encore en cours.
- 2- Et émet les observations suivantes :

- Le projet d'amplification de la ZFE doit viser l'atteinte, d'ici quelques années, des seuils scientifiquement recommandés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) afin d'assurer une protection satisfaisante de la santé de la population ;
- Le projet doit intégrer un dispositif de communication important et diversifié sur plusieurs canaux dès que les périmètres et leurs échéanciers seront votés par le Conseil métropolitain, afin de donner la meilleure visibilité possible au plus grand nombre de particuliers et de professionnels ;
- Le Conseil municipal de Lyon souligne l'importance des mairies d'arrondissement dans la réussite de l'amplification de la ZFE en tant que lieux d'accueil, de conseil et d'accompagnement des habitantes et habitants ;
- Le Conseil municipal de Lyon soutient en particulier les propositions de dérogations temporaires et les propositions d'aides financières en fonction des revenus des ménages, afin d'accompagner les personnes les plus modestes dans ce changement de mobilité ;
- Le Conseil municipal de Lyon soutient en particulier la création d'un service de conseil aux mobilités tel que proposé par la Métropole de Lyon pour accompagner les particuliers dans leurs démarches en faveur de la transition des mobilités (dont report modal) et afin de limiter le non-recours aux aides et aux dérogations en vigueur. Un service d'accompagnement au changement, personnalisé et accessible à toutes et tous, développé à la hauteur de l'amplification de la ZFE, semble en effet nécessaire pour favoriser cette transition et le report modal associé et permettre l'adoption d'alternatives à la voiture thermique individuelle ;
- Le Conseil municipal de Lyon souligne l'importance du renforcement des offres de transport en commun déjà existantes, en particulier en ce qui concerne les capacités, fréquences et plages horaires ;
- Le projet doit prévoir, en complément de la concertation, des mesures d'accompagnement adaptées. Il devra enfin prévoir des mesures de contrôle efficaces, impliquant notamment une action rapide de l'État pour mettre à disposition les équipements homologués afférents.

(Et ont signé les membres présents)
Pour extrait conforme,
Le Maire,

Grégory DOUCET