



**DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL**  
**SEANCE DU 3 FÉVRIER 2022**

Compte-rendu affiché le : 10 février 2022

Date de convocation du Conseil Municipal : 26 janvier 2022

Nombre de Conseillers Municipaux en exercice : 43

Président : M. Jérémie BREAUD, MAIRE

**Secrétaire de séance** : Mme Marie BRUNET

**Membres présents** : 38

M. Jérémie BREAUD, MAIRE, Mme Martine CHAREYRE, M. Marc DUBIEF, Mme Marion CARRIER, M. François-Xavier PENICAUD, Mme Valérie BOULARD, M. Pascal MIRALLES-FOMINE, Mme Isabelle DA SILVA, M. Jacques CHAMPIER, Mme Evelyne BRUNET, M. Raphaël SULTANA, Mme Nathalie BRAMET REYNAUD, Mme Linda TABTE, M. Emmanuel MAILLET, Mme Muriel ROBIC, M. Grégory BRUNET, M. René MAGLIANO, Mme Christiane RIVOIRE, Mme Jacqueline PALLUY, M. Jean-François DELAPIERRE, Mme Françoise KIRASSIAN, M. Stéphane GENIN, M. Albert YOGO, Mme Sandrine BERTHET, Mme Sonia GRANDSERRE, Mme Anne-Lise LANSAQUE, M. Fatih DEMIRAY, M. Stevens BOBI, M. Tarik EZ ZAJJARI, Mme Marie BRUNET, M. Djamel BOUDEBIBAH, M. Rémi COURT, Madame Claire DURAND MOREL, Monsieur Djamel BOUABDALLAH, Monsieur Jean-Pierre ANGOSTO, Madame Stéphanie VELLA, Madame Lucile MOREL, Madame Nesrine MECHKAR

**Membres ayant donné pouvoir** : 5

M. Hervé THIBAUD pouvoir à M. François-Xavier PENICAUD  
Mme Maryam EL GUIZANI pouvoir à Mme Isabelle DA SILVA  
M. Jean-Baptiste DOZOLME pouvoir à M. Stevens BOBI  
Mme Anne-Laure BADIN pouvoir à M. Rémi COURT  
Monsieur Filipe GALVAO pouvoir à Madame Nesrine MECHKAR

**Délibération n°20220203DEL58**

**TRANSPORTS**

**Avis sur le projet d'amplification de la Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) de la Métropole de Lyon aux véhicules particuliers et deux roues motorisés de Crit'Air 5 et non classés**

**RAPPORTEURE : MME MARION CARRIER**

Mesdames, Messieurs,

Le 1<sup>er</sup> janvier 2020, la Métropole de Lyon a instauré une Zone à Faibles Emissions Mobilité concernant les véhicules utilitaires légers et les poids-lourds, destinés au transport de marchandises et équipés de vignettes Crit'Air 3, 4, 5 et non classés telles que définies par la nomenclature établie par l'Etat.

L'ensemble de ces véhicules ont 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 Ville de Bron 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 ZFE-m en termes de catégories de véhicules concernés et de périmètre. Cette amplification doit être mise en œuvre en deux étapes :

- Etape 1 : à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2022, interdiction permanente (24h/24 et 7js/7), de circuler et stationner dans le périmètre actuel de la ZFE-m, aux véhicules particuliers et deux roues motorisés équipés de vignettes Crit'Air 5 et non classés, soit 4% de l'ensemble des véhicules immatriculés sur la Ville de Bron (*source : Service de la Donnée et des Études Statistiques SDES - Parcs communaux des voitures au 1er janvier 2021*)
- Etape 2 : interdiction progressive de 2023 à 2026, des véhicules classés Crit'Air 4, puis 3, puis 2 sur un périmètre central à définir. Cette étape pose le principe de la sortie du diesel en 2026 et concernera un total de 73% des véhicules immatriculés à ce jour sur la Ville de Bron (*source SDES - Parcs communaux des voitures au 1er janvier 2021*)

La concertation réglementaire relative à l'étape 1 prend appui sur une consultation du public et une consultation des personnes publiques associées. L'ensemble des éléments du projet a été mis à la consultation :

- du public du 3 au 26 novembre 2021,
- puis des personnes publiques du territoire du 6 décembre 2021 au 6 février 2022.

Ayant cependant constaté au regard du faible nombre d'avis émis par les habitants, l'échec de la concertation réglementaire, la Métropole de Lyon a décidé en décembre 2021 de sa prolongation jusqu'au 5 février 2022, avant de décider d'une nouvelle prolongation jusqu'au 5 mars 2022 constatant à nouveau le peu de participation de la population.

Le dossier de consultation réglementaire comprend :

- un résumé non-technique ;
- une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la Métropole de Lyon, avec une analyse des émissions de polluants dues au transport routier ;
- une évaluation de la proportion de véhicules concernés par les restrictions de circulation ;
- un projet d'arrêté ;
- une étude d'ATMO Auvergne-Rhône-Alpes sur les bénéfices sanitaires de la ZFE ;

En application de l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, il appartient à la Métropole de Lyon de recueillir aujourd'hui **l'avis des conseils municipaux sur la première étape du projet** d'amplification de la Zone de Faibles Émissions pour les véhicules et deux roues motorisés de Crit'air 5 et non classées.

#### **Avis de la commune :**

L'amélioration de la qualité de l'air et de la santé des habitants de la Métropole de Lyon fait partie des priorités de nos actions. Au regard de cet engagement, les élus de BRON siégeant au Conseil de la Métropole avaient soutenu, sous le mandat précédent, la mise en vigueur de la zone à faible émissions au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

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 de la circulation des véhicules les plus polluants tout en favorisant le renouvellement du parc automobile afin de développer la circulation de véhicules propres. Or l'exécutif métropolitain, par sa volonté d'accélérer et d'amplifier le processus de ZFE en allant bien au-delà de la loi Climat et résilience, pose clairement comme objectif principal la réduction de la place de la voiture au sein de la Métropole.

### **1. Nous dénonçons cette nouvelle méthode d'accélération et d'amplification du processus de ZFE ainsi que son calendrier d'application.**

Les dispositions relatives à la loi Climat et résilience adoptée en août 2021 imposent des ZFE-m qui interdisent au maximum les véhicules motorisés à quatre roues Crit'Air 3 et plus à horizon 2025. Elle n'impose pas non plus une ZFE-m permanente (24h/24 et 7 js/7). Pour le législateur, il importait en effet de garantir la progressivité temporelle et spatiale pour laisser aux collectivités compétentes le temps de mettre en place des solutions alternatives en amont des restrictions. Et aussi, de permettre aux automobilistes le temps de s'adapter ou d'anticiper le renouvellement de leur voiture.

Alors que le calendrier national impose la date du 1<sup>er</sup> janvier 2023 pour l'interdiction des véhicules Crit'Air 5 et non classés, la Métropole de Lyon avait avancé l'échéance au 1<sup>er</sup> septembre 2022 afin « d'aller plus vite ». La Ville de Bron- comme plusieurs autres, faisait alors savoir ces inquiétudes quant à la connaissance de cette mesure par les 4% de brondillants concernés ainsi que sur les moyens et le temps dont ils disposaient pour acquérir de nouveaux véhicules plus « propres ».

Par la Conférence Métropolitaine des Maires du lundi 17 janvier 2022, nous apprenions que cette échéance a été décalée au 1<sup>er</sup> septembre 2022. Cela démontrant d'une part, la mauvaise organisation et anticipation de la Métropole de Lyon ; et d'autre part l'inutilité à avancer les échéances du calendrier national de quelques mois pour un simple affichage politique.

Plus globalement, la motivation principale de la Métropole telle qu'elle ressort au travers des échanges et du dossier réglementaire de concertation semble être la disparition de la voiture. Les mesures envisagées par la Métropole ne tiennent pas compte à ce stade de la spécificité de nos territoires, de la réalité de la vie des habitants de la Métropole et des conséquences sociales et économiques qui pèseraient ainsi à court terme sur les classes populaires et moyennes, en l'absence trop souvent encore d'alternative possible à la voiture.

### **2. Nous dénonçons l'impact réel de ces nouvelles orientations sur les ménages modestes et les entreprises locales.**

Le lundi 17 janvier 2022, nous apprenions également que la Métropole a fixé des aides financières - complémentaires à celles de l'État, pour aider les propriétaires des véhicules crit'air 5 à l'acquisition d'un nouveau véhicule (calculé sur la base d'un véhicule crit'Air 1 d'occasion à 7 000 €). Selon le modèle présenté, il restera à charge des propriétaires :

- Une enveloppe de 1 000 € pour un demandeur au revenu fiscal inférieur à 6 300 €
- Une enveloppe de 3 000 € pour un demandeur au revenu fiscal inférieur à 13 489 €
- Une enveloppe de 6 000 € pour un demandeur au revenu fiscal inférieur à 16 100 € (aucune aide métropolitaine)
- Une enveloppe de 100 % du coût, pour un demandeur au revenu fiscal supérieur à 16 100 €

Ce reste à charge, à dépenser entre mars 2022 (date du prochain conseil Métropolitain où serait voté cette interdiction) et septembre 2022 peut représenter un coût trop important pour certains foyers ; les aides envisagées par la Métropole sont insuffisantes. Aussi, la loi Climat et Résilience prévoit également l'expérimentation d'un prêt à taux zéro à partir de 2023 pour aider les ménages modestes impactés par les ZFE-m à remplacer leurs vieux véhicules.

Plus généralement, le calendrier d'évolution de la ZFE-m proposé apparaît au développement de l'offre de mobilité actuelle de l'Autorité Organisatrice Lyonnais (ex-Sytral).

La ZFE-m doit être également examinée à l'échelle du SCOT voire de l'aire métropolitaine pour tenir compte des 200 000 navetteurs - c'est-à-dire les 50 000 Grand Lyonnais travaillant dans un département limitrophe et les 150 000 actifs qui travaillent dans la Métropole sans y résider – et qui utilisent pour 75 % d'entre-eux la voiture faute d'alternative crédible (notamment de parkings connectés par des lignes fortes de transports).

Aussi, avant de contraindre prématurément l'usage de la voiture, il nous paraît indispensable qu'une vraie réflexion sur les enjeux de mobilité soit portée par l'AOMTL, nouvellement créée à l'échelle du SCOT. Cet établissement, chargé d'établir dans les deux ans à venir de nouveaux plans de mobilité, doit impérativement et dans les meilleurs délais proposer aux communes de nouvelles lignes fortes de transports collectifs, seules alternatives crédibles à la voiture. Avec notamment, la création d'un tramway plutôt qu'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) pour la Ligne Centre-Est (LCE) permettant d'accueillir 10 000 voyages supplémentaires par jour.

Nous observons que le monde économique s'interroge d'ailleurs sur son devenir au sein de la Métropole et que des entreprises quittent notre territoire, ce qui pourrait avoir des conséquences graves sur l'emploi et sur le financement des mobilités. Au budget 2021 du Sytral, le versement mobilité versé par les entreprises représentait 374 055 000 € sur les 768 180 200 € de recettes de fonctionnement soit 49 %.

### **3. Nous dénonçons l'absence totale d'information de l'ensemble de la population de l'agglomération.**

Près de 60 % des Français méconnaissent encore le principe de Zone à faibles émissions. Or nous constatons que la Métropole, autorité compétente en la matière, a fait le choix délibéré de n'organiser aucune réunion publique de proximité dans les 59 communes du territoire, pourtant indispensable afin d'échanger sereinement avec les habitants sur un projet qui les impactera fortement et immédiatement. En effet, la consultation publique a été réalisée principalement pour ne pas dire en totalité en visioconférence.

Nous estimons que le faible nombre d'avis des habitants recueillis démontre la faible information des Grands Lyonnais sur la mise en place de cette nouvelle ZFE-m et de ses conséquences sur leur quotidien. A titre informatif, à la date du 11 janvier dernier, nous ville de Bron, forte de 42645 habitants constatant aucune observation enregistrée sur le registre de consultation de la concertation réglementaire disponible en mairie depuis le 3 novembre 2021.

Aussi nous regrettons que l'exécutif métropolitain ait rejeté la demande de l'ensemble des groupes d'opposition tant en faveur d'un référendum local - non pas sur le principe de la ZFE car nous y sommes favorables, mais sur les modalités de mise en œuvre de cette ZFE-m.

Enfin, nous rappelons à nouveau la nécessité de l'envoi d'un courrier par le Président de la Métropole à chaque propriétaire de véhicules afin de l'informer du calendrier prévisionnel d'interdiction avant toute décision définitive.

#### **Attendu que :**

- ☛ l'amplification des mesures de la ZFE aux véhicules particuliers, par un calendrier prévisionnel d'interdiction en avance sur celui qu'impose la loi Climat et résilience, est de nature à créer des conséquences majeures pour les ménages et les entreprises locales sans développement d'alternatives de transports proposées en amont des interdictions ;
- ☛ le faible recours au dispositif d'accompagnement financier de la Métropole aux entreprises dans l'acquisition de véhicules propres ne représente à ce jour que 74 demandes sur un potentiel de

27 960 véhicules utilitaires légers ou poids-lourds Crit'air 3 ou plus  
des véhicules professionnels impactés directement par la ZFE actuelle,

- ☛ les propriétaires des véhicules crit'Air 5 et non classés n'ont pas été contactés individuellement pour leur signaler l'interdiction à venir ;
- ☛ le système dérogatoire proposé tend à renforcer le sentiment de confusion et d'incompréhension entre les réglementations prises et la réalité de terrain.

En conséquence, je vous demande, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir :

- **ÉMETTRE** un avis défavorable au projet d'amplification au 1<sup>er</sup> juillet 2022 de la Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) de la Métropole de Lyon aux véhicules particuliers et deux roues motorisés de Crit'Air 5 et Non classés, tel que proposé par la Métropole.

- **DE MENTIONNER** d'ores et déjà à la Métropole de Lyon que la Ville de Bron n'est pas favorable au calendrier et restrictions proposés pour les phases suivantes, le risque de mettre en opposition l'amélioration de la qualité de l'air et liberté de déplacement étant trop important ce stade.

- **DE DEMANDER** à la Métropole de Lyon de procéder à l'organisation d'un référendum local portant sur les modalités de mise en œuvre de l'ensemble du projet (étapes 1 et 2) de cette nouvelle ZFE-m.

Après délibération, le Conseil Municipal ADOPTE A LA MAJORITE le rapport de M. le Maire.

**Le Maire,**

**Jérémie BREAUD**