

## Séance du Conseil municipal du 1<sup>er</sup> décembre 2022

**Date de la convocation du Conseil municipal :** 25 novembre 2022

**Nombre de membres afférents au Conseil municipal :** 27

**Nombre de membres en exercice :** 27

**Nombre de membres ayant pris part à la délibération :** 20

L'an deux-mille vingt-deux et le premier décembre, à vingt heures, le Conseil municipal de la Commune de Marcy l'Etoile, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, à la Salle du Conseil en mairie, sous présidence de Monsieur Loïc COMMUN, Maire.

### 21 Membres présents :

COMMUN	LAGRANGE	DAUPHIN-GUTIERREZ	JASSERAND
SEDDAS	KOUZOUPIS	DORVEAUX	GARABED
DONZELOT	COUVRAT		
MARILLIER	MARIE-BROUILLY		DELORME
HODZIC		MICHAUX	
MAITRE	MANTOUX	DOUCET	BARRAL
PATOUILLARD		MOULARD	

### 06 Membres absents excusés :

EYNARD	SEGUIN	GIRIN	BIGAUT
SOUGH	RIVET		

### 06 Pouvoirs :

EYNARD	Donne pouvoir à	DONZELOT
SEGUIN	Donne pouvoir à	COMMUN
GIRIN	Donne pouvoir à	DAUPHIN-GUTIERREZ
BIGAUT	Donne pouvoir à	COUVRAT
SOUGH	Donne pouvoir à	DOUCET
RIVET	Donne pouvoir à	JASSERAND

## Délibération n° 20221201-6/ 5.6.4

### PROJET D'AMPLIFICATION DE LA ZONE A FAIBLES EMISSIONS

#### Contexte

Le bilan qualité de l'air fait apparaître des dépassements réguliers de valeurs limites réglementaires de 2010 pour le NO<sub>2</sub>, en particulier près des grands axes routiers. Il existe par ailleurs un dépassement généralisé des recommandations de l'OMS de 2021 pour le NO<sub>2</sub> et les particules fines PM<sub>2,5</sub>.

### Les enjeux

- Un enjeu sanitaire : se rapprocher au maximum des nouvelles valeurs publiées par l'OMS en 2021
- Un enjeu juridique : sortir Lyon de la liste des agglomérations ciblées par le contentieux européen pour les particules fines (PM10) et les dioxydes d'azote et se conformer aux obligations réglementaires de la LOM (Obligation d'une ZFE pour la Métropole de Lyon) et de la loi Climat & Résilience (Calendrier)
- Un enjeu de cohérence de l'action publique : avec les différents plans nationaux (Plan de réduction des émissions de polluants) et locaux (plan de protection de l'atmosphère, plan climat air énergie territorial) pour atteindre au plus tôt les seuils recommandés par l'OMS en 2005.

### Objectifs de la ZFE

1. Respirer un air de qualité
2. Dépolluer le parc automobile
3. Transformer les mobilités

La concertation préalable s'est tenue sur 4 scènes de concertation : citoyens, acteurs économiques, agents et communes. Cette concertation a débuté début 2021 et s'est terminée en mai 2022.

Yves JASSERAND et Chantal DORVEAUX, adjoints au Maire, ont participé à cette concertation et se sont rendus à un débat à Vaise.

Au final, cette vaste concertation a permis de tirer 5 enseignements majeurs qui guident la définition du projet définitif d'amplification :

1. **Prévoir un dispositif ZFE acceptable en définissant la juste contrainte**
2. **Rendre soutenable la transition des citoyens et des professionnels via le dispositif d'accompagnement**
3. **Garantir l'atteinte des objectifs du projet par la mise en place d'un dispositif de contrôle efficace et d'évaluation des effets du projet.**
4. **Développer les modes de transport alternatifs et les infrastructures permettant d'assurer les déplacements internes à la ZFE et garantir son accessibilité**
5. **Communiquer sur les enjeux du projet et informer sur ses modalités de mise en œuvre**

En réponse aux propositions émanant de cette vaste concertation préalable un projet pour la seconde étape d'amplification de la ZFE a été élaboré. Périmètre et calendrier d'application, aides, dérogations et mesures d'accompagnement vers les mobilités alternatives...

**Le projet ainsi défini fait l'objet d'une ultime concertation réglementaire cet automne 2022. A l'issue de cette concertation réglementaire, un bilan sera rédigé et le projet ajusté en vue d'être soumis aux votes du conseil de métropole début 2023.**

Le projet d'amplification de la Zone à Faibles Emissions pour 2023-2026 :

#### **Le périmètre et le calendrier de la ZFE**

**Le projet d'amplification concerne tout d'abord le périmètre de la ZFE actuelle qui sera désormais appelé périmètre central**, avec l'objectif de renforcer la réglementation de façon graduée.

**Le projet prévoit également, la création d'un périmètre étendu**, nécessaire à l'atteinte des objectifs « qualité de l'air ». Ses contours ont été présentés aux communes dans le cadre des Conférences Territoriales de Maires. **Cette concertation réglementaire doit permettre de préciser**, avec les communes limitrophes de la ZFE actuelle, les limites exactes de ce périmètre étendu à l'intérieur duquel le niveau de réglementation sera moins restrictif que dans le périmètre central. Il est proposé que les voies rapides métropolitaines (M6/M7, périphérique Laurent Bonneval) soient incluses dans le périmètre de la ZFE et par conséquent soumises à la réglementation ZFE.

Les restrictions de circulation s'appliqueraient de 2022 à 2026, en interdisant progressivement aux véhicules les plus polluants d'entrer dans la ZFE (périmètres central et étendu).

Les élus notent que cela représente un quart des véhicules en circulation.

Ils émettent plusieurs remarques concernant ce projet d'amplification.

Tout d'abord, un véhicule Crit'air 2 qui sera interdit au 1<sup>er</sup> septembre 2026 est un petit véhicule diesel neuf aujourd'hui. Pour autant, les constructeurs peuvent vendre des véhicules Crit'Air 2, 3 ou 4, sans qu'il n'y ait d'obligation d'information.

Il existe également une problématique importante pour les professionnels qui ne trouvent pas de véhicules utilitaires qui répondent aux critères environnementaux.

Les élus s'interrogent également sur les contrôles qui seront réalisés sur la M6 et la M7, qui sont les anciennes autoroutes A6 et A7 et qui restent très circulants, surtout pendant les vacances. Quid des véhicules étrangers ? La question du coût du contrôle est également évoquée.

De même, les élus soulignent l'incohérence d'inciter à l'achat de véhicules électriques alors que le gouvernement évoque des possibilités de délestage puisque le pays va potentiellement manquer d'électricité. Egalement, ils notent que 80% de l'électricité française est nucléaire et que cela pollue énormément et qu'on ne sait pas encore recycler les batteries des véhicules électriques.

### **Les mesures d'accompagnement**

Il est précisé que ces mesures ne sont pas destinées aux habitants hors périmètres central et étendu.

Les élus estiment que cela est par conséquent discriminatoire.

Yves JASSERAND précise qu'il existe des mesures complémentaires qui seront détaillées dans la suite de sa présentation.

L'accompagnement mis en place par la métropole s'articule autour de plusieurs piliers.

En premier lieu **un programme d'aides pour aider les particuliers et professionnels à remplacer leur(s) véhicule(s), les convertir (rétrofit) ou pour acheter un vélo parmi la gamme de véhicules éligibles aux aides.**

- Pour les particuliers, le programme d'aides vise à pouvoir accompagner la transition des ménages dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur à 19600€, soit 70% des métropolitains.
- Une aide financière sera également proposée pour l'usage des mobilités alternatives via un compte mobilité.

Les élus trouvent incohérent que la zone la plus subventionnée soit celle qui est la mieux desservie en transport en commun et estime les sommes dérisoires, surtout à marche forcée.

Le projet comprend également une **liste de dérogations, permanentes et temporaires.**

- Pour les particuliers, il est proposé une dérogation « petit rouleur » en cas d'usage très occasionnels de la voiture (52 passages par an, avec une déclaration sur Toodego) ou une dérogation « Crit'air 2 » sous condition de revenu qui permettra aux personnes éligibles d'utiliser leur véhicule jusque fin 2027 le temps de s'adapter à la réglementation ;
- Pour les professionnels une dérogation « amortissement » de 7 ans pour les véhicules Crit'air 2 achetés entre le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et la date de prise du futur arrêté relatif à l'amplification de la ZFE est également prévue.

Les aides et dérogations sont complétée par la possibilité de solliciter un **conseil en mobilité :**

- Pour les particuliers d'une part, via l'agence des mobilités ouverte au public depuis le 8 septembre au 120 rue Masséna,
- Et pour les professionnels d'autre part via un partenariat avec la Chambre des Métiers de l'Artisanat (CMA) et la Chambre de Commerce et d'Industrie et (CCI).

Enfin, la métropole et ses partenaires développent les solutions de mobilités alternatives avec d'importants investissements dans les transports en commun, le développement des modes actifs notamment via les voies lyonnaises, les services d'autopartage ou de co-voiturage.

### **La concertation réglementaire**

Ultime phase de concertation pour le projet d'amplification de la Zone à Faibles Emissions, la concertation réglementaire se déroule du 10/10/2022 au 23/12/2022. Le cahier est au service urbanisme à destination de la population.

Cette concertation réglementaire permet de consulter et donner son avis sur le projet. Un bilan sera rédigé et le projet ajusté avant d'être présenté aux votes du conseil de métropole au 1er semestre 2023.

Après avoir pris connaissance de l'exposé d'Yves JASSERAND, les élus complètent leurs remarques.

- Les transports en commun :
  - Il convient de rendre les bus attractifs en accentuant les bus en site propre

Ils donnent l'exemple de la voie bus de Tassin qui permet de gagner du temps et souligne que le bus reste bloqué sur la route de Sain Bel à Charbonnières car il ne dispose pas d'une voie réservée. Ceux qui ont le choix entre véhicule personnel et bus décident par conséquent de prendre leur voiture car l'avantage du bus est perdu.

- Ne pas faire que des lignes directes vers Lyon car il manque de nombreuses transversales
  - Mettre en place le billet unique entre le train, le bus et le métro
  - Redimensionner les parcs relais, trop petits pour accueillir les véhicules de ceux qui voudraient poursuivre leur trajet en transports en commun
- Le développement des bornes de recharge pour véhicules électriques en partage

C'est un axe de réflexion mais cela ne répond pas à la problématique du coût d'achat d'un véhicule électrique. Les élus en charge de ces sujets travaillent sur la question de l'autopartage mais ce n'est pas la priorité aujourd'hui et ne répond pas entièrement au sujet évalué, l'amplification de la ZFE.

Monsieur le Maire estime que ce n'est pas à la collectivité de payer pour la recharge des particuliers, mais précise que le sujet des bornes a été évoqué avec le Président de la Métropole et que la question de l'autopartage a été travaillée lors de la dernière réunion d'adjoints.

Chantal DORVEAUX informe le Conseil qu'une station d'autopartage sera opérationnelle sur la commune en 2023, avec un véhicule thermique et un véhicule hybride. Il n'est pas prévu de véhicule électrique à ce jour.

Monsieur le Maire souligne que ce n'est pas le même coût que de mettre des bornes de recharge.

En conclusion de ces échanges, les élus Marcylois estiment que l'idée est louable mais que les bonnes choses et les bons moyens ne sont pas mis en face. Avant d'empêcher les véhicules d'entrer dans la zone, il aurait fallu que les parkings relais soient conçus avec une taille adaptée, que les transports en commun soient plus attractifs au niveau du coût et ensuite il est possible de mettre en place des restrictions d'accès.

Monsieur le Maire rappelle que l'ensemble du Conseil n'est pas contre ces solutions. Lorsqu'il a fallu interdire les Crit'air 5 (les véhicules les plus vieux et les plus polluants), la majorité du Conseil a soutenu cette démarche ce qui montre que les élus sont sensibles à cela.

Toutefois les Marcylois ne voient pas venir d'investissement, les pistes cyclables ont été payée soit sur le mandat précédent, soit directement par la commune. Les élus appellent la Métropole à respecter ses engagements sur les modes doux. Le Conseil accompagne l'ensemble de ces démarches, mais se fait aussi le porte-paroles des habitants de la commune qui doivent aller sur Lyon pour se faire soigner, ou pour une sortie culturelle, et qui se verront interdire l'accès à la Métropole en 2026 avec des véhicules qui sont neufs aujourd'hui.

**Le Conseil, invité à rendre un avis sur ce projet d'amplification de la Zone à Faibles Emissions, après en avoir débattu, à la majorité de ses membres, par 19 voix contre (MM. DELORME, MICHAUX, KOUZOUPIS, DORVEAUX, GUTIERREZ, GIRIN, MARIE-BROUILLY, JASSERAND, RIVET, COUV RAT, BIGAUT, LAGRANGE, MOULARD, GARABED, HODZIC, MARILLIER, SEDDAS, SEGUIN et COMMUN), 1 voix pour (C. MAITRE) et 7 abstentions (MM. DOUCET, BARRAL, MANTOUX, PATOUIILLARD, SOUGH, DONZELOT, EYNARD) :**

- **REJETTE** le projet d'amplification de la Zone à Faibles Emissions pour les motifs évoqués lors des débats et en rappelle les principaux axes :
  - Le manque d'attractivité des transports en commun ;
  - Le mauvais dimensionnement des parcs relais ;
  - La faiblesse des aides pour aides les habitants à changer de véhicules et leur aspect discriminatoire.

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

Le Maire,  
**Loïc COMMUN.**



Le secrétaire de séance,  
**Josiane MARILLIER.**