

Conseil de Développement de la Métropole de Lyon

Analyse du dossier concertation « Zone à faible émission »

Introduction

Le travail de concertation qui a été mené sur le projet de déploiement de la Zone à faible émission (Zfe), et le dossier qui est présenté pour la seconde phase de concertation, sont relativement complets, sur les différents aspects du projet.

A la lecture de ce dossier, le Conseil de développement de la Métropole émet un certain nombre de questionnements et de remarques, qui font écho à ce qu'il a relevé lors de concertations publiques comme les ateliers relatifs au Schéma de cohérence territoriale (Scot), les débats « mobilités » des Rencontres du Carré de soie à Vaulx-en-Velin, les réunions d'information sur les Voies lyonnaises, par les paroles publiques qu'il a recueillies... ; ils s'attachent à refléter les spécificités liées aux territoires et à la diversité des publics.

Ils sont classés dans le présent document en fonction des cinq « enseignements » retenus dans la délibération adoptée par le Conseil métropolitain du 26/09/2022.

Même si les documents du dossier de concertation répondent à bon nombre de ces questionnements, le Conseil de développement insiste sur leur importance à ses yeux, et souhaite que les déclinaisons concrètes qui seront mises en œuvre soient précisées, et suivies dans la durée (de même que leurs effets).

1. Prévoir un dispositif acceptable en définissant la juste contrainte

Les nouveautés portées par cette concertation par rapport aux décisions de la délibération du 15/03/2021, concernent essentiellement l'extension du périmètre, la mise en place de l'agence des mobilités, la précision des dérogations, la précision des aides financières (avec l'ajout du chèque mobilité), le plan piéton.

L'impact des décisions nationales récentes sur le projet de la métropole, concernent uniquement les aides financières.

Recommandation : la métropole lyonnaise a été en relation, sur ce sujet, avec un certain nombre d'autres métropoles (en France et en Europe) ; elle continuera à poursuivre dans la durée des actions de **benchmarking**.

D'autant que l'Etat demande d'homogénéiser ces démarches entre les territoires (même s'il devrait avoir lui-même un rôle plus actif pour assurer cette coordination nationale).

[1.1]

Question : la classification des véhicules suivant le seul critère « **crit'air** » peut paraître relativement réductrice (sachant que c'est le critère « officiel » européen et national).

D'autres critères plus fins, comme l'émission de Co2, le résultat d'un contrôle technique récent, le poids des véhicules, leur encombrement, le bruit émis... peuvent pour la plupart être obtenus à partir des informations contenues dans les cartes grises, et permettre ainsi la vidéo-verbalisation.

Par quels leviers la Métropole peut-elle affiner la classification des véhicules : mesures du type tarification du stationnement sur la voie publique, des véhicules en fonction de leur poids ... ? sachant que les crit'air 2 ne sont pas inclus dans le cadastre national.

[1.2]

Question : l'impact environnemental de la **mise au rebut** de véhicules non amortis (alors que la durée de vie moyenne en France est d'une dizaine d'années) a-t-il été quantifié ? Quelles solutions sont envisagées pour le minimiser (vente de ces véhicules sur d'autres territoires, rétro fit...)?

[1.3]

Question : les documents du dossier de concertation font état d'enquêtes et de statistiques sur le parc de véhicules **professionnels**, qui sont essentiellement équipés de motorisations diesel.

Une dérogation retenue pour ce parc est un amortissement des « crit'air 2 » sur 7 ans ; cela suffit-il à couvrir la plupart des situations, pour des usages (circulation, stationnement) qui contribuent aux activités économiques des territoires ? Quelles sont les suites données aux avis des chambres consulaires consultées ?

[1.4]

Question : certains habitants des **territoires voisins** ont besoin d'accéder régulièrement à la métropole ; s'ils ne travaillent pas dans la Zfe, comment peuvent-ils malgré tout ne pas être exclus de toute forme d'accompagnement, pour des déplacements non professionnels du type achats, loisirs... ? [1.5]

Question sur le ratio **risque social / bénéfice environnemental** : des simulations ont-elles été faites pour chacune des étapes du déploiement, pour appréhender le niveau de risque associé, en termes d'acceptation ; par exemple, comment éviter le sentiment d'une gentrification du centre de la métropole ? [1.6]

Recommandation sur le **périmètre** : ne pas étendre la Zfe à toute la métropole sans exception, peut être perçue comme une erreur politique.

L'argument avancé est la recherche d'optimisation de la contrainte induite, en fonction de l'impact sur la qualité de l'air ; en limitant, au nord-ouest de la métropole, la zone aux axes de circulation à fort trafic, comme la M6, on ne tient pas compte des sentiments de non équité qui en résulteront sur d'autres territoires.

Nota : la métropole de Strasbourg, suite à l'avis de son Conseil de développement, a retenu un périmètre unique pour gagner en visibilité. [1.7]

Question : compte tenu de la situation économique actuelle particulièrement difficile, le **planning** ne gagnerait-il pas à être assoupli pour faciliter la transition ? les dates d'effectivité -avec verbalisation- correspondent à celles du calendrier national (pour le périmètre étendu, elles sont décalées d'un an) ; mais les véhicules crit'air 2 ne sont pas soumis au calendrier national, la décision de leur date d'intégration dans le dispositif Zfe, appartient à la Métropole. [1.8]

2. Rendre soutenable la transition des citoyens et des professionnels via le dispositif d'accompagnement

Question : la **dérogation « petits rouleurs »** s'appuie sur un nombre de journées d'utilisation (52 jours par an) ; y compris pour le stationnement sur la voie publique, ce qui exclut de fait le bénéfice du stationnement résident : quelles solutions alternatives sont proposées pour le stationnement de ces véhicules ?

De façon générale, le contrôle de l'ensemble des dérogations ne risque-t-il pas d'engendrer une forte complexité ? [2.1]

Recommandation : l'agence des mobilités doit harmoniser l'ensemble des aides financières, en assurant un rôle de **guichet unique** pour celles de l'Etat et celles de la Métropole (les premières s'appliquent aux revenus fiscaux < 13.5 k€, soit à 50 % de la population, les secondes les complètent pour les rf < 19.6 k€, soit à 70 % de la population).

Le constat est fait qu'à ce jour peu d'aides ont été demandées.

Est-ce dû au fait qu'en réalité peu de crit'air 5 sont en circulation (un certain nombre de particuliers semblent les conserver uniquement comme véhicules d'appoint, et les professionnels sont pour la plupart équipés en crit'air 2 ?), ou par un manque de communication ? La bonne adéquation de ces aides (répartition, ciblage, durée...) mérite d'être réétudiée après une première phase d'évaluation. [2.2]

Alerte : les restes à charge resteront difficiles (voire impossibles) à assumer pour les personnes aux revenus les plus faibles.

Il est essentiel d'éviter l'**« angle mort » social** dans les populations les moins aisées, qui pourraient être mises en difficulté par le déploiement de la Zfe : en étudiant par exemple des solutions de types prêts bancaires à remboursement différé (en complément des crédits pour véhicules propres, et des ptz prévus par l'Etat).

Une condition de réussite est d'être davantage à l'écoute de ces populations, en ciblant cette écoute vers les quartiers les plus sensibles, et en proposant dès la mise en place de la Zfe, des solutions alternatives concrètes adaptées à la maille locale : bus, navettes, transports à la demande.... [2.3]

Question : la baisse de la **tarification des Transports en commun** en fonction de critères sociaux, apparaît dans les concertations passées, comme l'élément facilitateur principal des changements de comportements.

La gratuité des transports n'a pas été retenue, contrairement à d'autres métropoles ; cependant l'impact réel d'une réduction plus importante des tarifs sur le changement des habitudes (avec un ciblage à peaufiner en fonction des ressources), et au final sur la qualité de l'air, a-t-il été estimé, au regard notamment du coût réel pour la collectivité ? [2.4]

Question : pour l'attribution des **« chèques mobilité »**, comment les conditions d'éligibilité et les utilisations seront-elles contrôlées ? [2.5]

3. Garantir l'atteinte des objectifs du projet par la mise en place d'un dispositif de contrôle efficace et d'un outil d'évaluation des effets du projet

Alerte : les pré-requis à l'acceptation du projet passent par de la **pédagogie**, et une sensibilisation conséquente (voire une formation) aux enjeux environnementaux associés ; les contraintes induites (qui peuvent être fortes pour certaines catégories de populations) ne peuvent pas être imposées sans l'adhésion préliminaire à ces enjeux. [3.1]

Question : les dispositifs de **vidéo-verbalisation** seront au mieux mis à disposition par l'Etat fin 2024, en attendant, la Métropole prévoit de s'appuyer sur les polices municipales pour assurer les contrôles.

Pendant cette phase de démarrage du projet, comment envisage-t-elle de **ne pas décrédibiliser le projet** avec des sanctions qui seront peu dissuasives ? [3.2]

Recommandation : il sera nécessaire de mettre en place un **dispositif d'évaluation sur l'impact environnemental** de façon à faire connaître les effets réels des mesures (évaluation technique) ; la loi l'impose après 3 ans, mais son utilité, en termes de communication, sera réelle dès que les effets positifs seront mesurables.

A partir de quand, à quelle fréquence, et par quels moyens ce dispositif est-il envisagé (panneaux d'affichage de la qualité de l'air en fonction des mesures communiquées par Atmo...) ?

L'évaluation pourra être étendue à d'autres indicateurs, comme l'accidentologie...

Un processus de **dialogue continu** avec les citoyens sera également mis en place (évaluation « sociale »).

Le dispositif, qui est prévu dans un premier temps sur la phase Zfe professionnelle, prévoira des dates de « revoyure », en fonction des résultats des évaluations périodiques, pour adapter le projet si nécessaire.

Cette démarche d'évaluation est transverse aux cinq enseignements tels que repris dans ce document.

Le Conseil de développement pourra y contribuer (l'évaluation des politiques locales de promotion du développement durable fait partie de ses attributions). [3.3]

4. Développer les modes de transport alternatifs et les infrastructures permettant d'assurer les déplacements internes à la Zfe et garantir son accessibilité

Le dossier de concertation retrace bien la demande préliminaire d'améliorer et de développer les solutions alternatives ; c'est le point le plus saillant des concertations passées.

Alertes :

- en premier lieu en améliorant l'offre de **Transports en commun** (meilleure amplitude, plus grande fréquence, meilleure fiabilité...), avec des liaisons transversales, du multimodal (importance du « 1^{er} kilomètre »), et au-delà du périmètre de la métropole ; à ce sujet, quels sont les contacts pris avec les Aot (Autorités organisatrices des transports) des territoires limitrophes ?
- en s'investissant davantage dans des solutions types **transports à la demande** (certaines expérimentations sont déjà en cours dans quelques zones avec l'accompagnement des employeurs, mais ne sont pas généralisées pour des raisons de coût), **auto partage...**,
- en développant les **parkings relais**, accessibles en limites de zone (l'augmentation de 10% annoncée dans le dossier n'est pas à la mesure du besoin) ; les arguments mis en avant pour minimiser l'intérêt de ces parcs (pas la solution unique, coût, occupation de l'espace, confortent la solution automobile, augmentation des flux locaux de véhicules...) ne sont pas à la hauteur de l'enjeu. [4.1]

Recommandation : le dossier de concertation affiche la volonté, les intentions, et les prévisions d'extension du réseau de Transports en commun par le Sytral, mais ne communique pas suffisamment sur les évolutions qui sont à ce jour concrètement « dans le tuyau ».

Il est important de « donner le change » en annonçant concrètement les **solutions nouvelles engagées**. [4.2]

Recommandation : nous rappelons le besoin de faciliter les « **modes doux** » sur toute la métropole (en sécurisant leur usage, que ce soit en circulation ou en stationnement, en facilitant la cohabitation des différents modes...- sans oublier les piétons), et en développant la multi modalité (essentiellement le transport des vélos dans les Transports en commun). [4.3]

Recommandation : communiquer sur le **plan de circulation globale** qui a été étudié en amont des décisions sur la Zfe et le tracé des Voies Lyonnaises, et qui a permis de simuler les reports de flux des véhicules qui seront impactés par ces deux projets, les incitations à contourner les centres villes, les parcours des Transports en commun... ; le plan de mobilité Sytral prévu pour fin 2024 est trop tardif.

Les simulations de déplacements ont été faites projet par projet, mais la vision d'ensemble ne transparait pas. La communication de ces informations est importante pour la compréhension et l'acceptabilité de la transition. .[4.4]

Recommandation : les préconisations de remplacement des véhicules peuvent paraître trop orientées vers la **filière électrique**.

La stratégie de déploiement d'un réseau de bornes de recharge suffisamment dimensionné est imprécise à ce jour. Globalement, la capacité de la **filière automobile** nationale à assurer le renouvellement des véhicules, y compris par des thermiques crit'air 1, a-t-elle été évaluée ? Le recours à l'importation semble difficile à éviter. [4.5]

5. Communiquer sur les enjeux du projet et informer sur ses modalités de mise en œuvre

Alerte : la connaissance du projet dans la population est très imparfaite ; il est nécessaire d'**améliorer la communication**, par une réelle campagne à large échelle (en rappelant les obligations règlementaires européenne et française), notamment en organisant des présentations (avec un registre de langage adapté aux auditoires) dans les territoires mal informés, et en particulier vers la population qui sera la plus impactée.

Des relais pourraient ainsi être mis en place dans les mairies, dans les Transports en commun, les espaces d'éducation, les espaces publics...

Quel est l'appui de l'Etat pour assurer cette communication au niveau national ?

Nota : les premiers retours d'expérience de l'agence des mobilités font état d'un certain nombre de visiteurs qui sont angoissés à l'idée de ne plus pouvoir utiliser leur voiture.

Cette phase de communication aurait dû être menée en amont des déploiements. [5.1]

Alerte : déployer une information complète (conférences...) sur les **enjeux environnementaux**, que sont la qualité de l'air (premier objectif de la Zfe), l'émission carbone, le bruit, l'encombrement, les déchets produits...

L'affichage de la qualité de l'air doit être permanent et médiatisé, dans l'espace public (panneaux d'affichage des Tcl par exemple) et sur internet. [5.2]

Recommandation : développer et faire connaître le conseil assuré par l'**agence des mobilités** sur tout le territoire, y compris sur les territoires périphériques concernés par les déplacements « pendulaires » (en s'appuyant entre autres sur les communes et les mairies d'arrondissement, sur différents relais associatifs et collectifs...), sans oublier les populations exclues du « numérique ».

L'agence incitera au changement de pratique de mobilité, plutôt qu'au changement de véhicule, « en abordant la question par la solution, et pas par la contrainte ». [5.3]

Recommandation : adapter aux situations **locales les communications sur les évolutions des Transports en commun**. [5.4]

Recommandation : il serait utile d'adresser des **courriers personnalisés** aux habitants concernés.

L'accès aux cartes grises des véhicules concernés est-il possible, par commune, en lien avec la préfecture ? [5.5]

Conclusions

La Zfe s'impose (pour des raisons environnementales et réglementaires), mais la réussite de sa mise en place passe par la prise en compte d'un certain nombre de recommandations, les principales nous semblent les suivantes :

- un accompagnement économique et social plus développé et plus ciblé,
- le développement immédiat de solutions alternatives par Transports en commun plus complètes, dans le cadre d'un plan des mobilités global,
- une communication à faire autrement et de façon plus complète,
- la mise en place d'un processus d'évaluation, avec la participation du Conseil de développement.