

Lyon, 11 Février 2022

**Philippe VALENTIN**

Président

CCI LYON METROPOLE  
Saint-Etienne Roanne

Place de la Bourse  
69289 Lyon cedex 02  
T. 04 72 40 58 59  
F. 04 72 40 82 08

[president@lyon-metropole.cci.fr](mailto:president@lyon-metropole.cci.fr)

[www.lyon-metropole.cci.fr](http://www.lyon-metropole.cci.fr)

**Objet : 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**  
**Avis de la CCI Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne**

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 20 décembre 2021, vous sollicitez l'avis de la CCI Lyon Métropole Saint Etienne Roanne dans le cadre de la concertation réglementaire préalable à la mise en œuvre de la première étape du projet d'amplification de la ZFE-m de la Métropole, dite étape VP5+.

Avec cette nouvelle étape, la métropole souhaite renforcer le dispositif de la ZFE mis en œuvre en 2020 et 2021 qui interdit aux véhicules professionnels (poids lourds et véhicules utilitaires légers destinés au transport de marchandises) non classés ou classés Crit'Air 3, 4, 5 de circuler et stationner dans le périmètre de la ZFE.

Dès juillet 2022, cette mesure d'interdiction de circuler et de stationner s'appliquera aux véhicules particuliers non classés ou classés Crit'Air 5. La Métropole prévoit ensuite d'amplifier le dispositif ZFE de manière graduelle de 2023 à 2026 pour les véhicules classés Crit'Air 4 puis 3 puis 2, et cela sur un périmètre restant à définir.

Pour ce qui concerne le dossier objet de la présente consultation à savoir l'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, la CCI approuve le train de mesures qui sera mis en place à court et moyen termes pour améliorer l'acceptabilité de la ZFE et faciliter sa mise en œuvre :

- Actions favorisant le report modal avec le développement de l'offre de transport en commun, le développement du réseau cyclable et des services vélos, le développement de l'autopartage, le développement du co-voiturage,
- Dispositifs complémentaires aux aides de l'Etat pour l'achat de véhicules non polluants,
- Accompagnement et conseils en mobilité,
- Mesures de flexibilité avec l'élargissement des dérogations permanentes et mise en place de dérogations temporaires jusqu'en décembre 2023.

Ces mesures d'accompagnement nous paraissent en effet indispensables pour maximiser les bénéfices de la ZFE et réduire son impact négatif.

Cependant, cet accompagnement au changement de mobilité doit être pérenne voire renforcé dans les années à venir afin de garantir l'efficacité du dispositif sous peine d'avoir des impacts négatifs sur les développements économique et social de la Métropole et des territoires adjacents.

Au-delà, la CCI souhaite alerter la Métropole sur les points suivants.

- ***Parc de véhicules et actifs ciblés par la mesure.***

Nous pensons que le dossier sous-estime le nombre de ménages impacté par la mesure. En effet ce dernier ne prend en compte que les ménages de la métropole lyonnaise, soit 19 900 véhicules (page 30 du dossier). Or du fait de l'attractivité économique de la métropole lyonnaise, l'étape VP5+ va impacter les ménages des territoires situés en 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> couronne de Lyon voire au-delà. Les derniers indicateurs de mobilité sur les migrations domicile-travail indiquent que près de 200 000 actifs domiciliés dans les territoires de proximité (Communautés de communes Est Lyonnais, Vallée du Garon, Vienne Condrieu, Ouest Lyonnais, Monts du Lyonnais, Beaujolais-Pierre Dorée et les Départements de l'Ain, de l'Isère, de la Loire, de l'Ardèche) entrent dans la métropole chaque jour. Parmi eux, plus de 90 000 actifs pénètrent dans le périmètre de la ZFE actuelle.

Il nous semble donc que les données concernant les ménages des espaces périurbains qui ont des liens fonctionnels et économiques avec la métropole devraient être intégrées dans l'étude. Ces données sont essentielles pour ajuster le niveau des offres alternatives à la voiture au-delà de la zone réglementée et de la Métropole. Il s'agit également de bien mesurer les capacités de stationnements dans les aires de co-voiturage et les parking-relais en entrée de Métropole afin d'adapter l'offre à la demande potentielle.

Par ailleurs, rien ne garantit que les ménages qui habitent en zones périurbaines soient accompagnés techniquement et financièrement de la même manière que les ménages métropolitains. C'est pourquoi nous pensons qu'une politique d'accompagnement identique à celle menée par la Métropole serait à envisager pour les actifs justifiant d'un travail au sein de la ZFE quel que soit leur lieu d'habitation. Se pose alors en filigrane la question de la gouvernance qui devrait être mise en place pour analyser les impacts de la ZFE sur ces territoires et d'adapter le cas échéant les mesures d'accompagnement.

- ***Impacts sur le tissu commercial et touristique de la métropole.***

Nous estimons que la mise en place de l'étape VP5+ peut se révéler lourde de conséquences pour l'économie urbaine de centre-ville.

Les commerces et services de centre-ville déjà fortement touchés par la crise des gilets jaunes et la crise COVID peuvent de nouveau être impactés par les restrictions de circulation dues à la mise en place de la ZFE.

Nous tenons à rappeler que Lyon accueille trois pôles commerciaux majeurs de niveau régional -Lyon Presqu'île, Lyon Part Dieu, Lyon Rive Gauche- dont les chiffres d'affaires sont supérieurs à 450 millions d'€. L'effet de la crise sanitaire a déjà eu des conséquences sur les comportements d'achats des consommateurs, en démontre l'enquête réalisée par la CCI en décembre 2020 qui révèle que plus du 1/3 des consommateurs interrogés déclarent aller moins souvent dans les commerces de centre-ville et que plus de 50% déclarent fréquenter moins souvent les centres commerciaux urbains. Il ne faudrait pas que des mesures supplémentaires de restriction d'accessibilité et de stationnement en centre-ville viennent encore aggraver une situation économique déjà grandement fragilisée.

Pour le secteur du tourisme et la restauration, Lyon a confirmé en 2021 son attractivité en étant distingué deux fois aux World Travel Award en tant que 2<sup>ème</sup> meilleure destination urbaine européenne et 1<sup>ère</sup> destination émergente au monde. Cette notoriété profite bien entendu à l'économie du tourisme et de la restauration de la ville. Quelles mesures seront prises et mises en place pour continuer à accueillir les touristes dans les meilleures conditions possibles ?

- ***Accessibilité à l'emploi et développement économique*** <sup>1</sup>

Beaucoup de chefs d'entreprise se heurtent encore à de fortes difficultés de recrutement liées très souvent aux problèmes de mobilité que rencontrent de potentiels salariés.

Une enquête de la CCI sur un autre territoire que celui de la Métropole avait révélé que ¼ des établissements confrontés à une telle problématique envisageaient comme solution un déménagement ou une réduction d'activité de leur site.

Ces derniers mois la forte reprise de l'activité et le rattrapage économique après-confinement ont encore accru les tensions de recrutement. Aujourd'hui 26 % des entreprises du Rhône cherchent à recruter et 46 % estiment ces recrutements difficiles à mettre en œuvre.

On sait par ailleurs que les problématiques de déplacement représentent un frein à l'embauche et que cela touche les populations les plus jeunes et socialement les plus fragiles. Une enquête sur la mobilité et l'accès à l'emploi a révélé que près d'un quart des Français déclare avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer. Le taux progresse fortement parmi les populations les plus jeunes (près d'un jeune sur 2) et socialement les plus fragiles (54% des personnes vivant dans un foyer avec moins de 1000 euros par mois). Par ailleurs, près d'un Français sur cinq déclare avoir déjà renoncé à se rendre à un entretien d'embauche ou dans une structure d'aide à la recherche d'emploi (type Pôle emploi) faute de moyen pour se déplacer.

---

<sup>1</sup> Laboratoire de la Mobilité Inclusive : enquête sur la Mobilité et l'accès à l'emploi

Des solutions doivent donc être trouvées pour faciliter les déplacements de ces populations afin de pouvoir répondre aux enjeux de croissance des entreprises de la Métropole. Ces mesures doivent être envisagées à destination des salariés quelque soit leur lieu d'habitation du moment où l'entreprise qui recrute est implantée dans le périmètre de la ZFE.

Enfin, et comme vous le précisez dans votre délibération du 15 mars 2021, la ZFE « *doit s'inscrire dans un plan d'actions plus large cumulant les efforts des différents secteurs d'activités pour réduire leurs émissions de polluants atmosphériques* ».

C'est pourquoi au-delà des opérations que vous avez engagées dans le domaine des transports et de la mobilité, dans le secteur de l'habitat et de l'aménagement du territoire, nous considérons que des actions ciblées vers les entreprises et les salariés devraient être amplifiées. Nous tenons à rappeler que la CCI agit au quotidien auprès des entreprises pour les engager vers plus de performance durable et que les experts de la CCI accompagnent les entreprises dans des programmes visant à réduire leur impact environnemental

Au regard des éléments portés à notre connaissance dans ce dossier, les membres du Bureau de la CCI Lyon Métropole Saint Etienne Roanne émettent un avis favorable sous réserve de la validation de l'Assemblée Générale et de la prise en compte des observations formulées dans le présent avis.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments distingués.

Philippe VALENTIN

