

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL

Conseil du 26 septembre 2022

Délibération n° 2022-1230

Commission pour avis : déplacements et voirie

Commission(s) consultée(s) pour information : proximité, environnement et agriculture

Commune(s) : Lyon - Villeurbanne - Caluire-et-Cuire - Bron - Vénissieux - Pierre-Bénite - Saint-Genis-Laval - Oullins - La Mulatière - Sainte-Foy-lès-Lyon - Sathonay-Camp - Fontaines-sur-Saône - Rillieux-la-Pape - Vaulx-en-Velin - Saint-Fons - Chassieu - Saint-Priest - Décines-Charpieu - Mions - Corbas

Objet : Deuxième étape du projet d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon - Bilan de la concertation préalable - Présentation du projet et des effets attendus - Modalités de la concertation réglementaire

Service : Délégation Urbanisme et mobilités - Direction Mobilités

Rapporteur : Monsieur Jean-Charles Kohlhaas

Président : Monsieur Bruno Bernard

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 150

Date de convocation du Conseil : vendredi 9 septembre 2022

Secrétaire élu(e) : Madame Valérie Roch

Présents : Mme Arthaud, M. Artigny, Mme Asti-Lapperrière, M. Athanaze, Mme Augey, M. Azcué, M. Badouard, M. Bagnon, M. Barge, M. Barla, Mme Baume, M. Ben Itah, Mme Benahmed, M. Benzeghiba, M. Bernard, M. Blache, M. Blanchard, M. Blein, Mme Boffet, Mme Borbon, Mme Bouagga, M. Boumertit, Mme Bramet-Reynaud, Mme Brossaud, M. Brumm, Mme Brunel Vieira, M. Bub, M. Buffet, Mme Burillon, Mme Burricand, Mme Cabot, M. Camus, Mme Chadier, M. Chambon, M. Charmot, Mme Charnay, M. Chihi, M. Cochet, M. Cohen, Mme Coin, Mme Collin, Mme Corsale, Mme Crédoz, Mme Crespy, Mme Creuze, Mme Croizier, M. Dalby, M. Da Passano, M. David, M. Debû, Mme Dehan, Mme Delaunay, M. Diop, M. Doganel, M. Doucet, Mme Dromain, Mme Dubois Bertrand, Mme Dubot, Mme Dupuy, Mme Ebery, Mme El Faloussi, Mme Etienne, Mme Fontaine, Mme Fontanges, Mme Fournillon, Mme Fréty, Mme Frier, M. Galliano, M. Gascon, Mme Geoffroy, Mme Georgel, M. Geourjon, Mme Giromagny, M. Godinot, M. Gomez, M. Grivel, Mme Groperrin, M. Groult, M. Guelpa-Bonaro, Mme Guerin, Mme Hémain, Mme Jannot, Mme Khelifi, M. Kimelfeld, M. Kohlhaas, Mme Lagarde, M. Lassagne, Mme Leцерf, M. Le Faou, M. Legendre, M. Longueval, M. Maire, M. Marion, M. Millet, M. Mône, M. Monot, Mme Moreira, Mme Nachury, M. Novak, Mme Panassier, M. Payre, M. Pelaez, Mme Percet, M. Perez, Mme Perriet-Roux, Mme Perrin-Gilbert, Mme Petiot, M. Petit, Mme Picard, Mme Picot, M. Pillon, Mme Popoff, M. Portier, Mme Pouzergue, Mme Prost, M. Quiniou, M. Rantonnet, M. Ray, Mme Reveyrand, Mme Roch, M. Rudigoz, Mme Runel, Mme Saint-Cyr, Mme Sarselli, Mme Sechaud, M. Seguin, M. Sellès, Mme Sibeud, M. Smati, Mme Subaï, M. Thevenieau, M. Uhlich, Mme Vacher, M. Van Styvendael, M. Vergiat, Mme Vessiller, M. Vieira, M. Vincendet, M. Vincent, Mme Vullien, Mme Zdorovtsoff.

Absents excusés : Mme Carrier (pouvoir à M. Geourjon), M. Lungenstrass (pouvoir à Mme Brunel Vieira), M. Marguin (pouvoir à Mme Nachury), M. Collomb (pouvoir à M. Pelaez), M. Corazzol (pouvoir à M. Le Faou), Mme Cardona (pouvoir à M. Grivel), M. Devinaz (pouvoir à Mme Reveyrand), M. Girard (pouvoir à M. Quiniou), M. Kabalo (pouvoir à Mme Panassier).

Conseil du 26 septembre 2022**Délibération n° 2022-1230**

Commission pour avis : déplacements et voirie

Commission(s) consultée(s) pour information : proximité, environnement et agriculture

Commune(s) : Lyon - Villeurbanne - Caluire-et-Cuire - Bron - Vénissieux - Pierre-Bénite - Saint-Genis-Laval - Oullins - La Mulatière - Sainte-Foy-lès-Lyon - Sathonay-Camp - Fontaines-sur-Saône - Rillieux-la-Pape - Vaulx-en-Velin - Saint-Fons - Chassieu - Saint-Priest - Décines-Charpieu - Mions - Corbas

Objet : Deuxième étape du projet d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon - Bilan de la concertation préalable - Présentation du projet et des effets attendus - Modalités de la concertation réglementaire

Service : Délégation Urbanisme et mobilités - Direction Mobilités

Le Conseil,

Vu le rapport du 7 septembre 2022, par lequel monsieur le Président expose ce qui suit :

Le dispositif ZFE fait partie de la programmation pluriannuelle des investissements (PPI) 2021-2026, votée par le Conseil de la Métropole le 25 janvier 2021. L'initialisation du projet a fait l'objet d'une individualisation d'autorisation de programme d'un montant de 2 400 000 € en dépenses et 1 000 000 € en recettes décidée lors des séances du Conseil de la Métropole des 28 janvier 2019 et 4 novembre 2019 sur l'opération n° 0P26O5312, son extension d'une individualisation complémentaire d'autorisation de programme d'un montant de 1 300 000 € en dépenses décidée lors de la séance du Conseil de la Métropole du 15 mars 2021 et la mise en place de la première étape d'amplification (dite ZFE 5+) d'une individualisation complémentaire d'autorisation de programme d'un montant de 4 850 000 € en dépenses décidée lors de la séance du Conseil de la Métropole du 14 mars 2022 sur l'opération n° 0P26O9164.

I - Contexte et enjeux

Il est démontré, depuis de nombreuses années, que la pollution atmosphérique a des conséquences néfastes sur la santé humaine. En France, l'Agence nationale santé publique France établit régulièrement un bilan des effets sanitaires de l'exposition des populations à la pollution atmosphérique. En 2021, il fait état de 40 000 décès prématurés par an à imputer à la pollution de l'air et d'une espérance de vie réduite de près de 8 mois pour les personnes âgées de plus de 30 ans.

La qualité de l'air métropolitaine, malgré une amélioration, reste préoccupante en ce qui concerne 2 principaux polluants liés au trafic routier : les particules fines et les oxydes d'azotes. Les oxydes d'azotes sont, très majoritairement émis par les motorisations du transport routier, en particulier les véhicules diesels. Les particules fines (*Particulate Matter* (PM) 2,5 et 10) proviennent quant à elles, principalement du chauffage résidentiel et dans une moindre mesure, du transport routier. Ces polluants sont issus, non seulement, des émissions à l'échappement des véhicules, mais aussi, d'autres sources telles que l'usure des pneus et des freins, les technologies de climatisation du véhicule, l'usure des voies routières et l'entretien de leurs abords (usage de produits phytosanitaires, etc.). En 2012, le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC) a classé les effluents d'échappement des moteurs diesel comme cancérigènes pour l'Homme, et les effluents d'échappement des moteurs à essence, comme des cancérigènes suspects. Il est à noter qu'outre la pollution de l'air générée à l'extérieur des véhicules, il existe une pollution dans l'habitacle des véhicules à laquelle sont exposés les conducteurs et les passagers. En 2019 (année référence avant la crise sanitaire Covid), Atmo Auvergne-Rhône-Alpes estimait le nombre de Grand Lyonnais exposés au-delà des valeurs limites réglementaires de 2010 à 15 200 personnes pour le dioxyde d'azote (NO₂). Vis-à-vis des dernières recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), c'est l'intégralité de la population métropolitaine qui est exposée à des dépassements de seuils pour le NO₂ et les PM 2,5, et les trois quart de la population pour les seuils relatifs aux PM 10.

Les effets de la pollution peuvent être classés en 2 catégories :

- des effets à court terme dus à une exposition de courte durée (pic de pollution par exemple),
- des effets à long terme dus à une exposition continue (pollution de fond) quand bien même la teneur en polluants reste à des niveaux pourtant inférieurs aux seuils d'information et d'alertes réglementaires.

En France, l'exposition à long terme à la pollution de l'air conduit aux impacts les plus importants sur la santé. Cette pollution de fond contribue, en effet, au développement et à l'aggravation de pathologies chroniques et cause, globalement, le plus d'impacts sur la santé. Certains groupes de personnes sont particulièrement impactés : les nourrissons et les enfants de moins de 5 ans, les femmes enceintes et leur fœtus, les personnes âgées, les personnes souffrant de pathologies chroniques (maladies respiratoires, allergies, asthme, maladies cardio-vasculaire, diabète), les fumeurs et les personnes pratiquant une activité sportive en extérieur.

En synthèse, s'il est important de restreindre le transport routier en période de pic de pollution, c'est bien une action de contrainte régulière et continue, visant à réduire la pollution de fond, qui s'avère le plus efficace.

Depuis plusieurs années, la Métropole a renforcé son action en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air en particulier dans le domaine des transports. Dès le 1^{er} janvier 2020, une ZFE est entrée en vigueur pour les poids lourds et utilitaires légers Crit'Air 5, 4 et 3. Depuis le 1^{er} septembre 2022, les restrictions ont été étendues aux véhicules particuliers et aux deux-roues motorisés Crit'Air 5 et non classés (étape dite ZFE 5+). L'atteinte des objectifs de qualité de l'air et la réduction de la pollution de fond nécessitent aujourd'hui une nouvelle étape d'amplification en réponse à plusieurs enjeux :

- enjeu sanitaire en priorité avec l'objectif de se rapprocher au maximum des nouvelles valeurs publiées par l'OMS en 2021 et d'anticiper l'évolution à la baisse des seuils réglementaires à venir,
- enjeu juridique également avec l'objectif de sortir Lyon de la liste des agglomérations ciblées par le contentieux relatif au non-respect de la directive européenne de 2008 sur la qualité de l'air (2008/50/CE), en raison de la teneur hors normes en particules fines (PM10) et en dioxyde d'azote.

Pour ce faire, le législateur a rendu obligatoire, *via* la loi d'orientation des mobilités (LOM) n° 2019-1428 du 24 décembre 2019, la mise en œuvre d'une ZFE dans la Métropole et a précisé, *via* la loi n° 2021-1104 Climat et Résilience promulguée le 21 août 2021, le calendrier de sortie des véhicules les plus polluants à appliquer, à savoir :

- . au plus tard le 1^{er} janvier 2023 pour les véhicules classés Crit'Air 5 et non classés,
- . au plus tard le 1^{er} janvier 2024 pour les véhicules classés Crit'Air 4,
- . au plus tard le 1^{er} janvier 2025 pour les véhicules classés Crit'Air 3.

Il est par conséquent indispensable d'atteindre, le plus vite possible et en tout point du territoire, les valeurs réglementaires fixées en 2010 concernant les particules fines et les oxydes d'azote.

- enjeu de cohérence de l'action publique enfin, la Métropole devant s'inscrire dans les trajectoires de réduction des émissions de polluants tracées par les plans nationaux (plan de réduction des émissions de polluants) et locaux (plan de protection de l'atmosphère, plan climat air énergie territorial) dans l'optique d'atteindre, au plus tôt, les seuils de qualité de l'air recommandés par l'OMS en 2005.

En réponse à ces enjeux, le Conseil de Métropole s'est prononcé le 15 mars 2021 en faveur d'une amplification de la ZFE (délibération n° 2021-0470), incluant son extension aux véhicules des particuliers à partir de 2022 et l'interdiction des véhicules Crit'Air 2 dans un périmètre central à partir de 2026 (sortie du diesel sur ce périmètre). Dans la foulée, pour définir plus précisément la trajectoire (étapes successives, calendrier, périmètres, etc.) et les mesures d'accompagnement (développement de solutions de mobilité alternatives, aides financières, dérogations, etc.), une concertation préalable et volontaire a été organisée par la Métropole, sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP). De multiples études d'évaluation des impacts de différents scénarios (sur la qualité de l'air, sur le trafic routier, sur les différentes catégories de publics concernées) ont été réalisées. Le 14 mars 2022, une première étape d'amplification a été adoptée par le Conseil de Métropole : l'interdiction des véhicules des particuliers classés Crit'Air 5 et non classés au sein du périmètre existant de la ZFE. Cette étape est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2022, avec une période pédagogique de 4 mois.

Le présent rapport dresse tout d'abord le bilan de cette concertation préalable. Puis, fort des enseignements de la concertation et des résultats des études, la deuxième étape d'amplification, objet du dossier réglementaire figurant en pièce jointe, est présentée en tant que projet mais également dans ses effets attendus. Enfin, les modalités d'organisation de la concertation réglementaire à venir sont proposées, dernière étape de concertation à l'issue de laquelle un bilan et le projet définitif seront soumis aux votes du Conseil de Métropole, en 2023.

II - Bilan et enseignements de la concertation préalable

La concertation préalable à la 2^{ème} étape du projet d'amplification de la ZFE de la Métropole a débuté le 8 décembre 2020 et s'est achevée le 12 juillet 2022. Elle a ouvert 4 scènes de dialogue avec les citoyens (grand public), les acteurs économiques, les 59 communes et les agents de la Métropole.

Elle s'est traduite, concrètement, par la tenue de 9 ateliers thématiques, 3 réunions publiques en visioconférence, 20 rencontres territoriales organisées avec et dans les communes et 20 rencontres mobiles pour aller à la rencontre des métropolitains. De plus, un panel composé de 16 citoyens, tirés au sort, a émis un avis sur le projet. Le tout a été capitalisé à mesure dans un espace numérique dédié sur la plateforme "jeparticipe.grandlyon.com" sous la forme de comptes-rendus, de vidéos, le tout consulté par plus de 24 000 visiteurs qui ont pu formuler 465 propositions et poser 358 questions.

Parallèlement, 2 cycles de réunions ont été organisés avec les élus des 59 communes, via les 10 Conférences territoriales des Maires (CTM). Un groupe de travail métropolitain, où l'ensemble des groupes politiques étaient représentés, s'est réuni 6 fois. La concertation préalable menée avec les citoyens et les entreprises du territoire a ainsi pu nourrir le travail d'échange ordinaire avec l'ensemble des élus du territoire.

Ce dispositif de concertation volontaire, sans précédent en France sur un projet de ZFE, a pu bénéficier du soutien méthodologique et de l'accompagnement de 2 garants de la CNDP. La concertation a permis de multiplier les échanges, de garantir une variété de contributions et au final, de s'appuyer sur un matériau d'une grande richesse pour définir et faire évoluer le projet de ZFE. Richesse quantitative avec plus de 30 000 expressions de toute nature (réponses aux questionnaires, questions, propositions, commentaires, participation aux différents temps de réunion, courriers à la Métropole, etc.) et plus de 7 000 participants. Richesse qualitative avec une très grande variété de préoccupations et de propositions en lien avec les grands enjeux de transformation et de transition portés par le projet, les modalités de mise en œuvre, les impacts sur les différents publics et leurs capacités d'adaptation.

À l'issue de cette concertation préalable, les garants de la CNDP ont émis un avis et des recommandations pour la suite du projet visant, notamment :

- à compléter les informations sur la plateforme de la concertation,
- à rendre public les études sur les impacts du projet,
- à mettre en évidence les effets de la concertation dans le processus de décision,
- à garantir l'effectivité des mesures d'accompagnement au moment de la mise en œuvre des étapes successives d'amplification,
- à communiquer et à évaluer l'application de la ZFE en continu.

En juin 2022, une enquête par sondage a permis d'établir qu'une large majorité des Grand Lyonnais (67 %) avait "entendu parler du projet de la ZFE de la Métropole et de son extension", ce qui est, en l'absence de communication nationale sur les ZFE, sans doute le fruit de cette concertation au long cours et de son écho dans les médias. (*enquête Ipsos réalisée du 21 au 28 juin 2022 auprès de 1 003 personnes, constituant un échantillon représentatif des habitants et habitantes de la Métropole de Lyon âgés de 18 ans et plus. En mai 2021, une enquête nationale commandée par le CNPA (Harris) avait conclu que 60 % des Français ignoraient la signification de l'acronyme*).

Le bilan de la concertation rend compte de manière exhaustive de la richesse des échanges. Il met en exergue un certain nombre de constats communs aux 4 scènes, à savoir :

- un large consensus sur l'objectif d'amélioration de la qualité de l'air, en agissant au-delà des pics de pollution pour préserver la santé des habitants,
- une inquiétude marquée vis-à-vis des impacts sociaux du projet, en lien avec la capacité des personnes et familles modestes à renouveler leur véhicule,
- des préoccupations quant à l'impact environnemental global du projet, notamment, en lien avec la mise au rebut de véhicules fonctionnels et la production de véhicules neufs électriques,
- des interrogations relatives au périmètre et aux modalités de contrôle,
- une attente importante d'accompagnement humain (conseil) et financier (aides) en lien avec la peur du changement et la problématique du reste à charge,
- de fortes attentes quant à des solutions de mobilités alternatives accessibles (proximité, tarifs), à commencer par le renforcement de l'offre en transports collectifs (maillage, fréquence, amplitude) et en aménagements cyclables et services vélos,
- des demandes de dérogations pour les usages ponctuels de la voiture ou de la ZFE couvrant une grande variété de motifs de déplacements (rendez-vous médicaux, vacances, loisirs, courses, déménagement, etc.),
- une attente de dérogations pour les automobilistes dépendants de la voiture (horaires décalés, zones mal desservies, personnes âgés, familles, etc.),

- une méconnaissance du dispositif ZFE et de ses modalités de mise en œuvre, d'où la nécessité d'une large communication sur les enjeux liés à la qualité de l'air et sur les mesures de restriction et d'accompagnement.

Ces constats ont guidé la définition du projet de 2^{ème} étape d'amplification. Ils ont permis de tirer 5 grands enseignements auxquels le projet devra répondre, tout au long de sa mise en œuvre, à savoir :

- prévoir un dispositif ZFE acceptable en définissant la juste contrainte,
- rendre soutenable la transition des citoyens et des professionnels *via* le dispositif d'accompagnement,
- 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,
- développer les modes de transport alternatifs et les infrastructures permettant d'assurer les déplacements internes à la ZFE et garantir son accessibilité,
- communiquer sur les enjeux du projet et informer sur ses modalités de mise en œuvre.

1° - Prévoir un dispositif ZFE acceptable en définissant la juste contrainte

Si les objectifs de lutte contre la pollution de l'air et de protection de la santé des métropolitains sont partagés par l'ensemble des acteurs du territoire, cette adhésion unanime a pu s'accompagner de craintes.

Concernant l'articulation du périmètre, du calendrier et des alternatives, la crainte d'une contrainte disproportionnée a souvent été exprimée vis-à-vis d'un projet d'amplification aboutissant à la sortie des véhicules Crit'Air 2 sur un périmètre ZFE comprenant les 59 communes de la Métropole. Il est attendu des différents publics concertés que le périmètre étendu de la ZFE soit ajusté au plus près pour garantir l'atteinte des objectifs de réduction de la pollution de l'air, et que l'évolution des restrictions de circulation soit en lien avec la disponibilité de solutions alternatives à la voiture pour les populations concernées. Il est également souhaité que les voies rapides (périphérique Laurent Bonnevey et voies rapides métropolitaines M6/M7 notamment), supportant les trafics de transit et de poids lourds, soient incluses dans le périmètre ZFE.

Concernant les impacts économiques, sociaux et environnementaux du dispositif, plusieurs éléments ont été pointés comme problématiques : l'interdiction de circulation et de stationnement dans la ZFE de véhicules non encore amortis économiquement, la nécessité de mettre au rebut des véhicules considérés comme récents pour acheter des véhicules neufs électriques dont le bilan environnemental fait l'objet de critiques, ou encore, le fait que la ZFE touche plus particulièrement les ménages aux revenus moyens et modestes, en plus grande difficulté pour s'adapter.

Ces différentes critiques ont été en particulier formulées en écho à l'intention affichée du projet d'interdire des véhicules Crit'Air 2 et en particulier des diesels récents (euro 6d), perçus comme peu polluants, et mal amortis en 2026. Pour les véhicules de transport de marchandises (véhicule utilitaire léger -VUL-, poids lourds -PL-) Crit'Air 2, ces critiques se sont doublées du constat d'une faible disponibilité des véhicules Crit'Air 1 et 0 en remplacement des Crit'Air 2, du fait d'une gamme de modèles encore limitée sur le marché ou à des prix inabordables.

Ces contributions montrent que le projet d'amplification de la ZFE, tant du point de vue du périmètre que du calendrier, ne doit pas imposer une contrainte trop forte ou trop rapide dans les communes où les alternatives à la voiture sont insuffisantes et que le devenir des véhicules diesel les plus récents mérite une réflexion, même s'il a été rappelé que ces véhicules restent fortement émetteurs de dioxyde d'azote lors des premiers kilomètres d'un trajet.

2° - Rendre soutenable la transition des citoyens et des professionnels *via* le dispositif d'accompagnement

Les citoyens et professionnels attendent un dispositif d'accompagnement de la ZFE comprenant des aides financières, une offre de conseils et des dérogations.

Pour le volet aides financières, les citoyens craignent d'être laissés pour compte par le dispositif d'aides (les classes moyennes) et ont massivement questionné les montants, les conditions d'éligibilité (revenus, critères géographiques) et leur vocation (types de voiture, retrofit, vélo, incitation financière à l'usage des transports en commun et de l'auto partage). Côté professionnels, les sollicitations sont du même ordre avec quelques demandes spécifiques : élargir le champ des véhicules aidés, soutenir le développement de la filière retrofit et permettre aux entreprises hors Métropole de bénéficier des aides.

Les citoyens, comme les professionnels, souhaitent un assouplissement des contraintes et, pour certains, du calendrier. Les motifs de dérogation avancés ont été nombreux : raison médicale, travail en horaires décalés, résidence en zone peu desservie par les transports en commun, déplacements occasionnels (week-end et vacances, déménagements, courses, vie sociale et familiale, touristes, etc.), familles nombreuses, personnes âgées et personnes à mobilité réduite (PMR), véhicules de collection et véhicules automoteur spécialisés -VASP- (camping-cars, vans aménagés, etc.), véhicules achetés récemment (non amortis) ou encore pour certains types de véhicules professionnels, l'absence d'équivalence en véhicules Crit'Air 0 et 1 dans le catalogue constructeurs. Ces nombreuses demandes traduisent, pour certaines, une peur, une réticence au changement de véhicule ou de

manière de se déplacer. Certains contributeurs ont proposé que des usages occasionnels soient autorisés mais aussi que la ZFE soit désactivée le soir et le week-end (ZFE de type horaire comme à Paris). Il est à noter toutefois que l'appréciation du caractère occasionnel est très variable et que le panel citoyen a exprimé, dans son avis, qu'il n'était pas souhaitable de "multiplier les dérogations et rendre ainsi obsolète la ZFE".

Enfin, tous les publics concertés pointent un besoin d'information, de conseils personnalisés délivrés en présentiel comme à distance, ainsi que la mise à disposition d'outils simples d'aides à la décision comme des simulateurs cumulant les aides pour parvenir à identifier avec précision le reste à charge. Il est, en outre, souhaité un accompagnement au plus près avec, pour les citoyens, des relais dans les communes et, pour les professionnels, un conseil délivré *via* les chambres consulaires.

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

Dans les différentes scènes de concertation, les expressions des participants pointent la nécessité de garantir l'efficacité de la ZFE en termes d'amélioration de la qualité de l'air et pour ce faire, de veiller à limiter les dérogations et de déployer un outil de contrôle performant.

Le deuxième point d'attention relevé concerne l'efficacité du dispositif à délivrer rapidement les aides et dérogations. Enfin, le public souhaite qu'un outil d'évaluation et de suivi des effets du projet soit mis en place pour un possible ajustement des mesures, si nécessaire.

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

Le développement des solutions alternatives de mobilité a été au cœur de la concertation avec une forte demande de renforcement de l'offre en transports collectifs en termes de desserte géographique, de qualité de service (fréquence, amplitude horaire mais aussi intermodalité) ou d'accessibilité financière. Faisant écho aux concertations menées en parallèle par SYTRAL Mobilités, le renforcement de l'offre de métros, de tramways et de bus a largement été abordé par les participants. L'amélioration de la desserte des communes périphériques, en particulier celles situées à l'ouest et au sud de la Métropole, mais aussi, la création de lignes transversales connectant ces communes entre elles, apparaissent comme des priorités au regard des enjeux soulevés par la ZFE.

Le développement des modes actifs et, en particulier, du vélo est également très attendu par les métropolitains *via*, notamment, le déploiement d'infrastructures et d'équipements sécurisant les pratiques. Il ressort des contributions que le vélo, notamment électrique et cargo, peut être envisagé comme un réel substitut à la voiture sans que celui-ci ne puisse toutefois convenir à tous les publics.

La concertation fait également apparaître le souhait de pouvoir continuer à utiliser la voiture pour se rendre ou se déplacer dans la ZFE. Ainsi, pour les personnes n'habitant pas dans la ZFE, des parcs relais connectés à des lignes fortes de transports en commun, implantés en amont et à l'entrée de la zone, sont jugés essentiels pour accéder au cœur de la Métropole. La possibilité d'utiliser ponctuellement un véhicule Crit'Air 0 et 1 *via* une offre d'auto-partage revient également régulièrement dans les contributions, démontrant un souhait de massification de l'offre à l'intérieur et en dehors du périmètre de la ZFE.

Du côté des professionnels utilisateurs de VUL et PL, le développement de pratiques alternatives passe par une évolution de la logistique urbaine prenant appui sur des *hubs* intermédiaires en entrée de zone, et le développement d'une logistique de proximité ou encore, pour certains usages, par la promotion du vélo-cargo.

Enfin, l'utilisation de véhicules à faibles émissions soulève des interrogations, tant chez les particuliers que chez les professionnels, quant aux possibilités de recharge en énergies alternatives (gaz naturel pour véhicule -GNV-, électrique) à domicile, dans l'entreprise ou dans l'espace public. Il est attendu de tous une vision claire du déploiement des infrastructures de recharge par les opérateurs dans la Métropole, d'ici 2026, ainsi qu'un conseil sur les modalités de subventionnement des bornes ou prises dans les espaces privés.

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

La concertation a révélé une méconnaissance du dispositif ZFE et des objectifs qu'il poursuit ainsi qu'une appréhension partielle des mesures de restriction. Les expressions ont montré que les contraintes du projet sont ressenties plus fortement qu'elles ne le sont réellement, ceci par méconnaissance des mesures d'accompagnement envisagées. Pour exemple, les véhicules dont l'achat est aidé vont bien au-delà du véhicule électrique puisque les aides métropolitaines peuvent financer des véhicules Crit'Air 1 neufs ou d'occasion ainsi que des scooters ou vélos électriques.

Par ailleurs, les particuliers, comme les professionnels, souhaitent disposer le plus tôt possible d'une vision claire sur les conditions de mise en œuvre de la ZFE (calendriers, périmètres) et les mesures d'accompagnement (confortement transports en commun, localisation des bornes de recharges électriques, etc.), ceci pour anticiper et s'adapter au mieux à la nouvelle réglementation.

Il sera, par conséquent, nécessaire de mettre en place un plan de communication ambitieux pendant toute la durée du projet visant à faire connaître les enjeux liés à la qualité de l'air et les impacts de la pollution de l'air sur la santé, ainsi que les périmètres, les calendriers, les mesures de restrictions (et leur contrôle) du projet, les mesures d'accompagnement prévues et les résultats du dispositif d'évaluation des effets du projet.

III - Le projet de la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE

Le projet de la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE, à savoir les catégories de véhicules concernées, son périmètre géographique, son dispositif d'aides et de dérogations, a été élaboré en réponse à la concertation préalable et à la lumière des résultats des études. Il vise à garantir l'atteinte des enjeux et objectifs qualité de l'air, tout en répondant aux 5 enseignements tirés de la concertation préalable.

1° - En réponse à l'enseignement n° 1 : prévoir un dispositif ZFE acceptable en définissant la juste contrainte

a) - Le périmètre du projet

Les études de définition du périmètre de la ZFE, ci-annexé, ont cherché à répondre à l'objectif de définition d'une juste contrainte, garante de l'atteinte des objectifs et de l'acceptabilité du projet. Pour cette 2^{ème} étape d'amplification, il est proposé de combiner :

- un périmètre central, soit le périmètre actuel de la ZFE comprenant l'ensemble des arrondissements de Lyon, la Ville de Caluire-et-Cuire et les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l'intérieur du périphérique Laurent Bonnevey,

- un périmètre étendu, composé des communes limitrophes de la ZFE actuelle, à savoir les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l'extérieur du périphérique Laurent Bonnevey et les Villes de Pierre-Bénite, Saint-Genis-Laval, Oullins, La Mulatière, Sainte-Foy-lès-Lyon, Sathonay-Camp, Fontaines-sur-Saône, Rillieux-la-Pape, Vaulx-en-Velin, Saint-Fons, Chassieu, Saint-Priest, Décines-Charpieu, Mions et Corbas.

Les voies rapides métropolitaines (M6/M7, périphérique Laurent Bonnevey) seraient ainsi incluses dans le périmètre de la ZFE.

b) - Le calendrier d'amplification de la ZFE

L'amplification de la ZFE correspond à une extension graduelle de la réglementation. À terme, sur le périmètre central où l'offre de transport alternatif à voiture individuelle est dense et variée, les restrictions devraient s'appliquer à certain véhicules de transport de personnes et de marchandises jusqu'au Crit'Air 2, selon un calendrier conforme à celui précisé au niveau national dans le cadre de la loi Climat Résilience d'août 2021. Pour le périmètre étendu et la réglementation des infrastructures M6/M7 et Laurent Bonnevey, il est proposé que la réglementation ZFE se mette progressivement en place jusqu'au Crit'Air 3, avec un décalage d'une année sur le calendrier national. Ainsi, le calendrier d'entrée en vigueur de la réglementation proposé, selon les périmètres de ZFE, est le suivant :

Entrée en vigueur réglementation	Période pédagogique	Date d'effectivité de la mesure ZFE	Sortie progressive des Crit'Air pour les communes du périmètre central		Sortie progressive des Crit'Air pour les communes du périmètre étendu et les infrastructures M6/M7, Laurent Bonnevey	
			Crit'Air concernés	Type de véhicules concernés	Crit'Air concernés	Type de véhicules concernés
1 ^{er} septembre 2022 (fait l'objet d'un arrêté)	1 ^{er} septembre 2022 au 31 décembre 2022	1 ^{er} janvier 2023	Crit'Air 5 et NC	VP 2RM		
1 ^{er} septembre 2023	1 ^{er} septembre 2023 au 31 décembre 2023	1 ^{er} janvier 2024	Crit'Air 4	VP 2RM	Crit'Air 5 et NC	VP 2RM VUL PL
1 ^{er} septembre 2024	1 ^{er} septembre 2024 au 31 décembre 2024	1 ^{er} janvier 2025	Crit'Air 3	VP 2RM	Crit'Air 4	VP 2RM VUL PL
1 ^{er} septembre 2025	1 ^{er} septembre 2025 au 31 décembre 2025	1 ^{er} janvier 2026	Crit'Air 2	VP 2RM VUL PL	Crit'Air 3	VP 2RM VUL PL

VP : véhicules particuliers / 2RM : deux roues motorisés / VUL : véhicules utilitaires légers / PL : poids lourds / NC : non classé

2° - En réponse à l'enseignement n° 2 : rendre soutenable la transition des citoyens et des professionnels *via* le dispositif d'accompagnement

En réponse aux attentes des citoyens et professionnels, le projet d'amplification de la ZFE propose un dispositif d'accompagnement comprenant des aides financières, une offre de conseils et des dérogations.

a) - Les aides proposées dans le cadre du projet d'amplification de la ZFE

La concertation préalable a permis d'évaluer, avec les professionnels du transport de marchandises, le règlement originel des aides de 2020 qui a fait l'objet d'un ajustement par délibération du Conseil n° 2022-0914 du 24 janvier 2022. Elle a, également, permis de tester et définir le dispositif d'aides à destination des publics détenteurs de véhicules légers et deux-roues motorisés Crit'Air 5 et non classés (1^{ère} étape d'amplification), par délibération du Conseil n° 2022-0989 du 14 mars 2022. Dans le cadre de la 2^{ème} étape, il est proposé de conserver les principes et mesures des 2 dispositifs d'aides votés début 2022 tout en le complétant par de nouvelles mesures, notamment, en faveur de pratiques de déplacement alternatives à la voiture individuelle.

b) - Les aides métropolitaines à destination des particuliers

Afin de limiter le reste à charge pour les bénéficiaires, il est proposé de s'adosser au dispositif national pour permettre le cumul des aides État/Métropole pour l'achat, la location longue durée (supérieure à 24 mois) ou encore la location avec option d'achat de véhicules à faibles émissions, neufs ou d'occasions, tels que les véhicules particuliers classés Crit'Air 0 et 1 (à l'exception des véhicules hybrides rechargeables), les 2,3 ou 4 roues électriques (à l'exception des trottinettes), les vélos à assistance électrique, les vélos-cargos à assistance électrique ou mécanique ainsi que les opérations deetrofit de véhicules légers pour une conversion du moteur thermique vers de l'électrique.

Pour y prétendre, le bénéficiaire devra justifier :

- d'habiter dans la ZFE (périmètre central ou étendu) ou d'habiter dans la Métropole et de travailler dans la ZFE (périmètre central ou étendu),
- d'un revenu fiscal de référence par part inférieur à 19 600 € sur le dernier avis d'imposition disponible,
- d'être détenteur d'un véhicule particulier classé Crit'Air 4, 3 et 2 ou non classé pour les habitants ou salariés du périmètre central ou propriétaires d'un véhicule particulier de Crit'Air 5, 4, et 3 ou non classé pour les habitants ou salariés du périmètre étendu,
- de la mise au rebut d'un véhicule léger particulier ou deux-roues motorisés classé Crit'Air 5, 4, 3 ou non classé ou de la mise au rebut ou de la cession d'un véhicule Crit'Air 2, acquis avant la date de signature de publication de circulation de la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE (2023).

Soucieuse d'en faire bénéficier le plus grand nombre, il est proposé d'aller au-delà des plafonds de conditions de revenus que l'État a mis en place sur certains types de véhicules. C'est, en effet, le cas de la prime à la conversion pour l'achat de véhicules Crit'Air 1 essence ou hybride non rechargeables, ou le bonus écologique concernant les vélos et les vélo-cargos à assistance électrique, pour lesquels l'État a fixé un plafond de revenu fiscal de référence par part et par an (RFRPP) de 13 489 €. Ainsi, en fixant le plafond de ses aides à 19 600 € de RFRPP, la Métropole propose de soutenir le plus de métropolitains possibles parmi ceux directement impactés par les mesures ZFE, soit près de 70 % des foyers fiscaux.

Concernant les véhicules Crit'Air 2, leur sortie du périmètre central est maintenue compte tenu de l'importance des émissions de polluants de ces motorisations sur les premiers kilomètres, ce qui leur confèrent un usage inadapté au milieu urbain dense. Néanmoins, en réponse à la concertation préalable et au regard de leur caractère relativement récent, la Métropole acceptera un certificat de cession ou, éventuellement, de mise au rebut pour obtenir les aides métropolitaines.

Les montants forfaitaires maximums des aides proposées par la Métropole sont définis comme suit :

Neuf ou d'occasion	Particuliers (revenu fiscal de référence par part)		
	≤ 6 300 €	> 6 300 € et ≤ 13 489 €	> 13 489 € et ≤ 19 600 €
voiture électrique - prix < 60 000 € TTC - CO ₂ ≤ 20 g/km	2 000 €	1 500€	1 000 €

Neuf ou d'occasion	Particuliers (revenu fiscal de référence par part)		
	≤ 6 300 €	> 6 300 € et ≤ 13 489 €	> 13 489 € et ≤ 19 600 €
Voiture hybride non rechargeable - prix < 60 000 € TTC - CO ₂ ≤ 109 g/km <i>New European Driving Cycle</i> (NEDC) ou 137g/km <i>Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure</i> (WLTP)	2 000 €	1 500€	1 000 €
Voiture essence (hors hybride rechargeable) - Crit'Air 1 - CO ₂ 109 g/km NEDC ou 137g/km WLTP	2 000 €	1 500 €	1 000 €
deux-roues, tricycle ou quadricycle électrique (hors trottinettes) - puissance max inférieure ou égale à 5 KW - pas de batterie au plomb	500 €	500 €	500 €
vélo à assistance électrique - puissance max ≤ à 0,25 KW - pas de batterie au plomb	500 €	500 €	500 €
vélos familiaux (cargos/tripoteurs/ <i>longtails</i> , etc.) à assistance électrique ou mécanique	2 000 €	1 500 €	1 000 €
rétrofit d'un véhicule thermique Crit'Air 5, 4, 3, 2 et non classé vers un moteur électrique	2 000 €		

En plus de ces aides adossées à l'acquisition d'un véhicule, il est proposé de travailler à la mise en place d'une aide favorisant les choix de démotorisation, de type chèque mobilité. Cette aide forfaitaire permettra le paiement des services de transport et de mobilité alternatifs à la voiture individuelle (transports collectifs, autopartage, covoiturage, location de vélo, etc.) pendant une période donnée, sur le modèle du compte mobilité mis en place par la Métropole de Strasbourg (3 ans de validité dans ce cas).

Il est proposé que l'ensemble des aides soient disponibles au plus tard le 1^{er} septembre 2023, dans l'objectif de permettre aux ménages d'anticiper le changement de leur véhicule, indépendamment de la progression de la réglementation. Les bénéficiaires pourront également solliciter ces aides jusqu'à 2 ans après l'entrée en vigueur de la mesure les concernant. Ce temps est consenti, notamment, pour répondre aux besoins des ménages d'expérimenter des solutions alternatives (autopartage, transports en commun, covoiturage, etc.), ceci possiblement avec la mise en place d'une dérogation pour usage ponctuel de leur véhicule.

Le calendrier d'ouverture et de fermeture des aides financières métropolitaines à destination des particuliers proposé est le suivant :

Crit'Air du véhicule concerné par la réglementation	Dates d'ouverture des aides	Date de fermeture des aides
Crit'Air 5 et non classé	au plus tard le 1 ^{er} septembre 2023	31 décembre 2024
Crit'Air 4		31 décembre 2025
Crit'Air 3		31 décembre 2026
Crit'Air 2		31 décembre 2028

c) - Les aides métropolitaines à destination des professionnels (TPE, PME et associations)

En cohérence avec le dispositif d'aides à destination des professionnels réformé en janvier 2022, il est proposé de soutenir les TPE, PME et associations dans l'achat, la location longue durée (LLD supérieure ou

égale à 36 mois) de véhicules à faibles émissions, neufs ou d'occasions, tels que les VUL et des PL utilisant une motorisation 100 % GNV/GNL, 100 % électrique ou 100 % hydrogène, les vélo-cargos (2,3,4 roues), les remorques avec ou sans assistance électrique, les contrats verts ainsi que les opérations de rétrofit de moteurs de VUL comme de PL pour une conversion du moteur thermique vers de l'électrique ou du GNV.

Il est également proposé que les aides à destination des professionnels ne soient pas nécessairement conditionnées à la mise au rebut d'un véhicule. Toutefois, afin d'encourager les bénéficiaires à se séparer définitivement de leurs véhicules polluants, il est proposé de créer une majoration des aides en cas de mise au rebut d'un véhicule utilitaire ou d'un poids lourd classé Crit'Air 5, 4, 3 ou 2. Ce faisant, la Métropole encourage les bénéficiaires à cumuler au mieux les aides au renouvellement de véhicules en déclenchant, si les conditions sont réunies, la prime à la conversion et la surprime ZFE de l'État.

Pour y prétendre, les TPE, PME et associations devront justifier d'un siège social, d'un établissement ou d'une succursale (moins de 250 salariés) sur le territoire de la Métropole ou des Communautés de communes du Pays de l'Ozon et de l'Est Lyonnais (sous réserve de justificatifs attestant d'un minimum de 20 % de chiffre d'affaires réalisé dans le périmètre de la ZFE).

Il est proposé de les attribuer à raison de :

- 6 véhicules pour les bénéficiaires situés dans le périmètre de la ZFE (périmètre central + périmètre étendu),
- 3 véhicules pour les bénéficiaires situés dans la Métropole mais en dehors du périmètre de la ZFE,
- un véhicule pour les bénéficiaires situés sur les Communautés de communes de l'Est lyonnais et du Pays de l'Ozon : à noter que les aides de la Métropole sont ouvertes sur ces communes pour les PL, VUL, majoration mise au rebut, rétrofit et contrat vert.

Les montants forfaitaires maximum de ces aides sont définis comme suit :

Neuf ou occasion	100 % GNV/GNL	100% électrique	100% hydrogène
PL (> 3,5 t)	10 000 €	10 000 €	13 000 €
VUL (< 3,5 T)	5 000 €	5 000 €	8 000 €
majoration mise au rebut d'un véhicule	1 000 €	1 000 €	1 000 €
rétrofit			-
PL > 3,5 t	6 000 €	6 000 €	-
VUL < 3,5 t	3 000 €	3 000 €	-
contrat vert	1 000 €	1 000 €	-

Cycles ou remorques	Mécanique	À assistance électrique
vélo-cargo (2, 3, 4 roues)	1 000 € <i>(Dans la limite de 60 % du coût d'achat TTC)</i>	3 000 € <i>(Dans la limite de 60 % du coût d'achat TTC)</i>
remorque pour cycle	1 000 € <i>(Dans la limite de 60 % du coût d'achat TTC)</i>	3 000 € <i>(Dans la limite de 60 % du coût d'achat TTC)</i>

Il est proposé que l'ensemble des aides soient disponibles au plus tard le 1^{er} septembre 2023, dans l'objectif de permettre aux entreprises d'anticiper le changement de leur véhicule, indépendamment de la progression de la réglementation. Le calendrier d'ouverture et de fermeture des aides sera le même que pour les particuliers.

d) - Les dérogations proposées dans le cadre du projet d'amplification de la ZFE

Les cadres dérogatoires proposés dans le cadre du projet d'amplification de la ZFE s'inspirent largement de ceux déjà élaborés précédemment et eux-mêmes reposent, en partie, sur les exemptions nationales listées à l'article R 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT). Ces dérogations peuvent porter, tant sur le type de véhicule, que sur son usage ou sur le public qui en est propriétaire. Elles devront faire l'objet d'une demande auprès des services de la Métropole (via la plateforme <https://www.toodego.com/zfe/>), qui se traduira à l'issue d'une instruction positive par l'envoi d'une vignette à apposer sur le pare-brise du véhicule dérogé.

e) - Les dérogations proposées pour les particuliers

Il est proposé des dérogations permanentes pour :

- les véhicules d'intérêt général prioritaires ou bénéficiant de facilités de passage au sens des paragraphes 6.4, 6.5 et 6.6 de l'article R 311-1 du code de la route,
- les véhicules du ministère de la Défense,
- les véhicules affichant une carte mobilité inclusion comportant la mention "stationnement pour les personnes handicapées" ou une carte de stationnement pour personnes handicapées,
- les véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions, munis d'un document fourni par l'association prouvant leur qualité, celles-ci devront en faire la demande auprès de la Métropole,
- les véhicules utilisés par les associations d'intérêt général, dans le cadre de leurs activités, munis d'un document fourni par l'association prouvant leur qualité, celles-ci devront en faire la demande auprès de la Métropole,
- les véhicules de convois exceptionnels munis d'une autorisation préalable ou d'un récépissé de déclaration préalable, au sens de l'article R 433-1 du code de la route,
- les véhicules présentant un intérêt historique (véhicules dits de collection) au sens du paragraphe 6.3 de l'article R 311-1 du code de la route.

Le cadre dérogatoire pourrait également comprendre des dérogations individuelles à caractère temporaire pour :

- les véhicules non classés ou classés Crit'Air 5, acquis avant le 10 juin 2022 et immatriculés au nom de personnes résidant au sein du périmètre de la ZFE ou de personnes exerçant une activité professionnelle au sein du périmètre de la ZFE et dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur à 19 600 € (dernier avis d'imposition disponible à la date de la demande de dérogation). Les dérogations individuelles accordées auront une durée de validité limitée au 31 décembre 2023,
- les véhicules Crit'Air 2 acquis avant la date de publication de l'arrêté de circulation de la 2^{ème} étape d'amplification (2023), et immatriculés au nom de personnes résidant au sein du périmètre central de la ZFE ou de personnes exerçant une activité professionnelle au sein du périmètre central de la ZFE et dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur à 19 600 € (dernier avis d'imposition disponible à la date de la demande de dérogation). Les dérogations individuelles seront accordées pour une durée comprise entre le 1^{er} septembre 2025 et le 31 décembre 2027.

Cette dernière dérogation temporaire est une réponse aux attentes, exprimées lors de la concertation, de modulation du dispositif et des aides en faveur des personnes et familles à faibles ressources. La dérogation offre ainsi à 70 % des foyers fiscaux de la Métropole un temps supplémentaire d'adaptation de 2 ans pour franchir l'étape d'interdiction des véhicules Crit'Air 2 dans le périmètre central. La période de dérogation pourra être mise à profit par les bénéficiaires pour identifier de nouvelles solutions pour leurs déplacements vers/depuis le périmètre central et/ou pour faciliter l'opération financière de renouvellement de leur véhicule (amortissement du véhicule existant, montée en puissance du marché de l'occasion des véhicules électriques, etc.).

Enfin, des dérogations ponctuelles pourraient être délivrées pour les véhicules immatriculés au nom de personnes, quels que soient leur lieu de résidence ou d'exercice d'une activité professionnelle, circulant de manière occasionnelle au sein du périmètre de la ZFE (central et étendu). Cette dérogation dénommée "petits rouleurs" devra faire l'objet d'une demande spécifique auprès de la Métropole et sera délivrée pour un nombre de jours limité par an, restant à définir.

f) - Les dérogations proposées pour les professionnels

Dans le cadre du projet d'amplification, le cadre dérogatoire à destination des VUL/PL non classés ou classés Crit'Air 5, 4, 3 actuellement en place sur le périmètre central de la ZFE sera décliné à l'identique dans le périmètre étendu.

Il comprendra des dérogations permanentes pour :

- les véhicules d'intérêt général prioritaires ou bénéficiant de facilités de passage au sens des paragraphes 6.4, 6.5 et 6.6 de l'article R 311-1 du code de la route,
- les véhicules du ministère de la Défense,
- les véhicules affichant une carte mobilité inclusion comportant la mention "stationnement pour les personnes handicapées" ou une carte de stationnement pour personnes handicapées,
- les véhicules automoteur spécialisés de catégorie N1, N2 et N3 non affectés au transport de marchandises, tels que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules, portant la désignation de carrosserie nationale VASP sur le certificat d'immatriculation,
- les véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions, munis d'un document fourni par l'association prouvant leur qualité. Celles-ci devront en faire la demande auprès de la Métropole,
- les véhicules utilisés par les associations reconnues d'utilité publique, dans le cadre de leurs activités, munis d'un document fourni par l'association prouvant leur qualité, celles-ci devront en faire la demande auprès de la Métropole,
- les véhicules de convois exceptionnels munis d'une autorisation préalable ou d'un récépissé de déclaration préalable, au sens de l'article R 433-1 du code de la route.

Il est proposé que des dérogations temporaires soient également accordées jusqu'au 31 décembre 2025 inclus pour :

- les véhicules de catégories camionnette et N1 portant les désignations de carrosseries nationales BEN AMO, BENNE, CIT EAU, FG TD et BETON sur le certificat d'immatriculation,
- les véhicules de catégories N2 et N3 portant les désignations de carrosseries nationales BEN AMO, BENNE, CIT EAU, FG TD, BETON et PTE ENG sur le certificat d'immatriculation.

Le cadre dérogatoire comprendra également des dérogations individuelles à caractère temporaire pour les véhicules utilisés par les professionnels pouvant justifier de l'achat de véhicule(s) de catégories camionnette, N1, N2 et N3 classés Crit'Air 0 et 1 (périmètre central) ou classés Crit'Air 0, 1 et 2 (périmètre étendu), mais dont les délais de livraison sont importants; Les dérogations individuelles seront accordées pour une durée de 12 mois non renouvelable.

Enfin, il est proposé d'accorder une dérogation non renouvelable aux professionnels et associations qui ont acquis un VUL/PL classé Crit'Air 2 entre le 1^{er} janvier 2020 et la date de publication de l'arrêté de circulation de la 2^{ème} étape d'amplification (2023), pour leur permettre d'amortir le véhicule sur une période de 7 ans. Sur demande auprès des services de la Métropole, cette dérogation amortissement Crit'Air 2 prendra fin à la date anniversaire des 7 ans d'acquisition du véhicule.

g) - Le conseil en mobilité : orienter les particuliers et les professionnels et les accompagner dans le changement

Le besoin d'accompagnement des publics impactés est une des attentes fortes exprimées lors de la concertation. Pour répondre à ce besoin, la Métropole souhaite déployer un service de conseil en mobilité à la hauteur de l'ambition qu'elle porte pour la ZFE, ceci afin d'accompagner les particuliers comme les professionnels dans leur changement de comportement de mobilité.

L'agence des mobilités : le lieu dédié au conseil en mobilité de la Métropole

Située au 120 rue Masséna à Lyon (6^{ème} arrondissement), une agence dédiée au conseil en mobilité a été créée en septembre 2022 en accompagnement de la première étape d'amplification de la ZFE. Professionnels comme particuliers sont accueillis et peuvent bénéficier d'un rendez-vous de conseil personnalisé afin d'établir un diagnostic de leurs pratiques et besoins de mobilité, être informés des différents dispositifs d'aides et de dérogations auxquels ils peuvent prétendre ainsi que les solutions de mobilité alternatives les plus adaptées à chaque situation. De plus, ce lieu, ouvert au public du lundi au vendredi, permet aux personnes éloignées du numérique de se faire accompagner pour remplir leur demande d'aides ou de dérogation en ligne.

Des conseillers en mobilité en réseau au plus près des publics en insertion et des entreprises

L'agence des mobilités pourra, en complément de son conseil en mobilité ZFE, relayer les publics en insertion vers le dispositif de mobilité inclusive déployé, au sein de la Métropole, par l'association Innovation et Développement. Sous condition d'une prescription par un partenaire (Pôle emploi, Maisons de la Métropole, Centre communal action sociale -CCAS-, Missions locales, etc.), l'association Innovation et Développement réalise un diagnostic et oriente les publics vers les dispositifs de tarification sociale, d'aides financières et de formation. Pour les professionnels, en particulier les artisans, TPE et PME, l'agence des mobilités pourra s'appuyer sur les conseillers en mobilité financés par la Métropole au sein des chambres consulaires

Un réseau d'antennes locales de l'agence des mobilités est à construire. Un premier projet à Saint-Fons réunit déjà plusieurs conditions pour aboutir à moyen terme et pourrait intégrer différents partenaires de l'écosystème mobilité : Métropole, SYTRAL Mobilités, Ville de Saint-Fons, Innovation et développement, Janus France.

3° - En réponse à l'enseignement n° 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

Concernant le contrôle, la loi LOM permet le déploiement d'un dispositif technique de contrôle automatisé des infractions au code de la route au titre de la ZFE. Les services de l'État, chargés du choix et de l'homologation des équipements de contrôle, et la Métropole ont pour objectif de déployer ces dispositifs qui seront, notamment, équipés de caméras à lecture automatique de plaque d'immatriculation (dites LAPI). Le contrôle automatique fonctionnera par échantillonnage, conformément à la LOM, avec un équipement de contrôle pour 40 km de voirie soit, au total, une soixantaine d'équipements sur l'ensemble du périmètre de la ZFE.

Le système sera capable d'interroger les différentes bases de données : vignettes Crit'Air, certificats d'immatriculation, cartes mobilité inclusion sur la base du numéro d'immatriculation ainsi que la liste locale des dérogations. D'ici la mise en œuvre effective du contrôle automatisé, le contrôle de la conformité aux dispositions de la ZFE est effectué par interception des forces de police que ce soit en circulation (contrôle ou constat d'une autre infraction), ou en stationnement.

S'agissant de l'évaluation des effets de la ZFE, la loi prévoit une évaluation 3 ans après sa mise en œuvre. Les modalités de ce suivi ne sont pas explicitées mais doivent permettre de pouvoir, éventuellement, modifier l'arrêté relatif à la mise en place de la ZFE.

Au-delà de ce dispositif d'évaluation réglementaire, un tableau de bord a été élaboré regroupant différents indicateurs par thématique dans l'optique de couvrir l'ensemble des impacts de la ZFE : population, espace public urbain et mutation de la ville (stationnement, voies cyclables, voies de covoiturage, etc.), mobilité (trafic routier et flux par modes), parc de véhicules, aides et dérogations, respect de la réglementation, qualité de l'air, bruit et opinion. Ce tableau de bord sera mis à jour annuellement et fera l'objet d'une communication spécifique auprès du grand public.

4° - En réponse à l'enseignement n° 4 : développer les modes de transport alternatifs et les infrastructures permettant d'assurer les déplacements internes à la ZFE et garantir son accessibilité

L'amplification de la ZFE vient accentuer le besoin de développer l'offre de mobilités alternatives.

S'agissant des transports en commun, les actions de SYTRAL Mobilités, d'ici à la mise en œuvre des échéances finales de la ZFE (2026-2028), ont été détaillées dans le dossier réglementaire. Ainsi, la mobilisation inédite de l'investissement sur le mandat 2021-2026 (2,55 milliards €) comprend, notamment, la mise en service de 4 nouvelles lignes structurantes (T6 nord, T9, T10 et la ligne centre-est) et des aménagements en faveur de l'amélioration de la performance de 10 corridors bus. Par ailleurs, SYTRAL Mobilités travaille au développement et à l'amélioration du niveau de service (amplitude, fréquence, confort, capacité, accessibilité) du réseau des transports en commun lyonnais (TCL) et au développement de l'intermodalité. La réalisation de ces différents projets devrait apporter des conditions optimales à la mise en place de la ZFE sur le territoire de la Métropole.

Le développement des transports collectifs passe, également, par le volet ferroviaire, qui présente un fort potentiel sur la Métropole avec la présence de 35 gares sur son territoire. Plusieurs actions d'envergure sont prévues par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et ses partenaires, dans un premier temps pour améliorer la robustesse et la capacité du réseau actuel : achat de nouvelles automotrices Regio 2N plus capacitaires, modernisation de la branche du tram-train de l'ouest Lyonnais en direction de Lozanne, ouverture d'une nouvelle voie à la gare de la Part-Dieu ou encore la réouverture de la gare de Toussieu. Ces actions s'échelonnent dans le plus long terme pour offrir à terme un cadencement proche du quart d'heure sur les lignes ferroviaires desservant le territoire, ainsi qu'une amplitude horaire élargie et un temps de parcours réduit.

Concernant la marche à pied, la Métropole s'est engagée par délibération du Conseil n° 2022-1107 du 27 juin 2022 en faveur d'un plan piéton. Fort d'une enveloppe de 25 M€, celui-ci permettra, notamment, d'améliorer la sécurité, le confort et la continuité des cheminements piétons afin de rendre ce mode de

déplacement attractif sur l'ensemble du territoire. Les abords des établissements scolaires, notamment, des collèges, sont particulièrement visés afin de garantir la sécurité et l'autonomisation des jeunes publics.

Le vélo est, quant à lui, le mode que la Métropole souhaite encourager pour les trajets du quotidien en le rendant plus rapide que la voiture en milieu urbain. Pour répondre à son objectif de multiplier par trois les déplacements à vélo d'ici 2026, la Métropole a engagé divers chantiers : la poursuite des aménagements cyclables sécurisés et en intermodalité, le projet de réseau express vélo des Voies lyonnaises, l'augmentation de l'offre de stationnement et le développement de l'offre de services.

L'autopartage qui permet de suppléer à un usage ponctuel de la voiture peut, également, compléter l'offre de transport en commun dans les secteurs mal desservis. Le label, créé par la Métropole, conditionne l'installation des opérateurs d'autopartage sur son territoire qui en compte 8 à ce jour, avec 2 services avec stations et 6 services en *free-floating*. La desserte des communes de la ZFE fait partie des prérequis à l'obtention de ce label que la Métropole souhaite réviser en 2023 pour encourager davantage au développement d'une offre garante d'une répartition équitable des services d'autopartage sur le territoire et d'un service assurant une diversité des véhicules proposés en réponse aux besoins pluriels des usagers..

Concernant le covoiturage, la Métropole souhaite poursuivre le développement déjà amorcé : amélioration de la plateforme En covoit Grand Lyon, amélioration du fonctionnement des voies réservées sur M6/M7, équipement de nouvelles voiries rapides en voies réservées (A43, A7 au sud de M7, etc.), déploiement d'espaces de prise/dépose dédiés et équipés de mobiliers dynamiques comme la gare du quai Gailleton, création d'arrêts et aires sur l'ensemble du territoire, cofinancement de lignes covoiturage en relation avec les territoires voisins, en commençant par la Communauté d'agglomération des Portes de l'Isère (suites de l'expérimentation Lane). La stratégie de covoiturage vise à compléter l'offre de transport pour les mouvements pendulaires périphérie/centre. Elle fait l'objet de discussions avec les territoires voisins, notamment, au sein du Syndicat des mobilités des territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise (SMT AML).

L'intermodalité est primordiale pour étendre la couverture territoriale des transports collectifs. Celle-ci s'opère en particulier dans les parcs-relais, à la fois pour les voitures individuelles (au travers des 11 500 places de stationnement automobile déjà existantes sur le territoire et des 1 300 programmées dans les années à venir) mais également pour les vélos, pour lesquels la Métropole s'est fixé un objectif de plus de 7 000 places dédiées.

Les places se répartissent autour des gares de Perrache et Part-Dieu, des stations de métro/tramway du réseau TCL et des gares TER.

Concernant les infrastructures de recharge pour encourager les motorisations alternatives, la Métropole a inscrit dans son schéma directeur des énergies des objectifs ambitieux en faveur des motorisations électriques et GNV d'ici 2030. Pour y parvenir, la Métropole va lancer prochainement un appel à projets pour compléter l'offre GNV existante (5 stations déjà en service et 2 sites supplémentaires susceptibles d'être aménagés à court terme). Pour l'électrique, différents acteurs développent des points de recharge sur le territoire, 1 000 points devraient être en service d'ici fin 2022. Le schéma directeur des infrastructures de recharge des véhicules électriques prévoira des dispositions pour l'installation de bornes de recharge électrique dans les habitats collectifs.

Sur le retrofit électrique, soit la conversion de véhicules thermiques en motorisation électrique, la Métropole souhaite encourager le développement de la filière. Cet encouragement se traduit par la création des aides financières ZFE dédiées à destination des particuliers comme des professionnels afin d'encourager la demande, et par des expérimentations programmées de retrofit de véhicules de la collectivité et d'autres acteurs économiques du territoire.

Enfin, la logistique urbaine est un secteur pour lequel la Métropole se veut particulièrement attentive que ce soit par l'élaboration en cours du schéma logistique des biens et des services qui devrait aboutir en 2022 sur une feuille de route partagée par chaque partie prenante du territoire, mais également son encouragement à la mise en place d'un maillage d'espaces logistiques mutualisée, ou encore son soutien aux initiatives de solutions logistiques multimodales.

5° - En réponse à l'enseignement n° 5 : communiquer sur les enjeux du projet et informer sur ses modalités de mise en œuvre

La communication sur le projet d'amplification de la ZFE, à chacune de ses étapes, est une condition essentielle pour la réussite du projet que ce soit en termes d'information sur les modalités pratiques de sa mise en œuvre ou d'enjeux auxquels il répond et ce, dans un souci de garantir sa bonne compréhension par les publics directement impactés.

Ainsi, comme pour sa 1^{ère} étape d'amplification, la Métropole s'engage à mettre au point un vaste plan de communication afin d'informer l'ensemble des publics concernés, métropolitains (grand public et professionnels) comme passagers (visiteurs et touristes) à chaque évolution de la réglementation. Cette communication devra être déployée à l'intérieur, comme à l'extérieur, du périmètre métropolitain et devra reposer sur divers supports et

canaux de diffusion : site internet, réseaux sociaux, campagnes d'affichage, événements dédiés, etc. Une communication spécifique sur les effets de la ZFE devra être mise en œuvre de façon régulière.

Par ailleurs, un dispositif de dialogue continu sera mis en place afin de recueillir la parole des professionnels et des particuliers sur la mise en œuvre du dispositif et d'identifier les éventuels points d'amélioration qui pourraient y être apportés. Ce dialogue pourra prendre diverses formes à l'image de ce qui a déjà été déployé dans le cadre de la concertation préalable : plateforme participative, ateliers thématiques avec les professionnels, rencontres mobiles, expérimentations, etc.

IV - Les effets attendus du projet

1° - Les effets du projet sur le parc de véhicules

L'amplification de la ZFE accélère le renouvellement du parc détenu par les particuliers vers les véhicules à faibles émissions. Ce parc, composé des véhicules Crit'Air 0 et 1, augmente progressivement dans le périmètre central de + 1,3 % en 2024, + 7,4 % en 2025, + 15,5 % en 2026 et de + 20,2 % en 2028. Sur le périmètre étendu, la progression du parc de véhicules à faibles émissions est de + 1,2 % en 2024, + 3,4 % en 2025, + 8,6 % en 2026 et + 9 % en 2028. À terme, la part de véhicules à faibles émissions devrait atteindre 70 % du parc total de véhicules particuliers dans le périmètre central de la ZFE contre 56 % dans le périmètre étendu.

Pour les véhicules professionnels, l'effet de la ZFE est plus limité en raison d'une plus faible offre constructeurs et d'un parc majoritairement en Crit'Air 2 non contraint sur le périmètre étendu. Ainsi, la part des véhicules Crit'Air 0 et 1 augmenterait en 2028 de 17 % pour les VUL et de 16 % PL, du fait de l'amplification de la ZFE. Le parc VUL et PL à faibles émissions représenteraient, en 2028, respectivement 38 % et 19 % des véhicules de ces catégories.

2° - Les effets du projet sur les comportements de mobilité

Les études ont permis de caractériser les évolutions de comportements de mobilité en lien avec le projet ZFE. Ainsi, en 2028, les enquêtes et les modélisations montrent que :

- 43 % des conducteurs de véhicules particuliers impactés par la ZFE choisiraient de changer de véhicule au profit d'une motorisation Crit'Air 0 ou 1. En volume, cela représente environ 250 000 déplacements effectués en véhicules légers en 2028 avec une voiture plus propre,

- 28 % des conducteurs opteraient pour l'usage des transports collectifs, ce qui représente près de 160 000 nouveaux déplacements qui devront être pris en charge par le réseau urbaine et interurbain. Ce chiffre est cohérent avec le périmètre choisi : la ZFE est appliquée sur les secteurs de l'agglomération disposant d'une desserte en transports en commun globalement performante et en développement,

- 10 % utiliseraient le vélo, soit près de 55 000 déplacements supplémentaires en vélo chaque jour, ce qui est pleinement compatible avec la politique de développement du réseau cyclable au travers, notamment, du déploiement des Voies lyonnaises,

- 3 % préféreront la marche à pied tandis que 11 % opteront pour un usage partagé de la voiture en covoiturant (report modal passager). Le taux d'occupation des voitures effectuant un trajet en échange avec la zone centrale de la ZFE, estimé à 1,1 en situation de référence, passera à 1,25 avec la mise en place de la ZFE amplifiée.

La démobilité resterait très limitée à 3 %, ce qui traduit le fait que de nombreuses alternatives à l'usage de la voiture sont disponibles sur le territoire. Elle devrait s'exprimer par un renoncement au déplacement mais aussi *via* une adaptation des comportements pour réduire les déplacements (par exemple *via* le télétravail ou la téléconsultation).

De même, le changement de destination serait très restreint (2 % en moyenne) : la ZFE n'est pas de nature à modifier en profondeur l'attractivité économique et commerciale des secteurs soumis à la nouvelle réglementation.

3° - Les effets du projet en termes de volume de trafic routier

Avec l'amplification de la ZFE, les études et modélisations révèlent une baisse importante du nombre de déplacements. On observe, ainsi, une baisse de trafic routier de 26 % en interne du périmètre central de la ZFE et de 6 % au sein du périmètre étendu. On constate, de plus, une baisse moyenne de 21 % pour les flux en échange, avec la ZFE et entre les périmètres de la ZFE, principalement tirée par l'effet de la ZFE sur la zone centrale. Le projet participera ainsi aux ambitions d'apaisement du trafic sur ces secteurs et facilitera la réduction des phénomènes de congestion aux heures de pointe.

Les trafics des voies structurantes M7 ou le boulevard périphérique Laurent Bonnevey devraient baisser de 10 et 20 % en moyenne, aux bénéfices des nombreux riverains actuellement exposés aux nuisances liées à la circulation routière.

Les secteurs denses de l'agglomération bénéficieront d'une réduction du trafic sur le réseau primaire et secondaire : l'importance des baisses de déplacement automobile prévues évitent ainsi le risque de *shunt* de courte distance à l'extérieur immédiat de la ZFE.

Le changement d'itinéraire se fera majoritairement sur les grands contournements de l'agglomération : A432, A46 nord, A6 et A89. Ces axes disposent de réserves de capacité permettant d'accueillir le trafic supplémentaire. Ils sont, par ailleurs, éloignés des zones les plus urbanisées ce qui évitera d'avoir localement des populations soumises à une hausse de trafic près de leurs habitations.

Les modélisations des déplacements sur l'agglomération montrent que le projet d'amplification de la ZFE ne se limite pas au simple changement du profil de motorisation des véhicules : la portée du dispositif permettra de modifier les comportements au profit de modes de transports plus vertueux, notamment, les transports collectifs et les modes actifs. Elle incitera, également, à un usage partagé de la voiture particulière. Plus propres, mieux occupées, les voitures particulières trouveront leur place au sein d'un panel de solutions de transport améliorant la qualité de vie en ville tout en préservant son accessibilité.

4° - Les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus

L'amplification de la ZFE permet des baisses importantes d'émissions d'oxydes d'azote ainsi que des baisses conséquentes d'émissions de particules fines. Ces baisses permettront de respecter les objectifs de réduction prévus par le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) pour les oxydes d'azotes ; pour les particules fines, d'autres actions, notamment sur le chauffage devront être menées en complément.

En termes de concentration et d'exposition, les effets sont marqués pour les oxydes d'azote et plus réduits pour les particules du fait de la contribution plus faible du transport à l'ensemble des émissions. La baisse des concentrations en dioxyde d'azote aux abords des axes routiers est drastique, assurant ainsi le respect des valeurs limites réglementaires de 2010. La pollution de fond est également réduite. Le niveau d'exposition moyen se rapproche de la valeur recommandée par l'OMS 2021, et ce sont près de 100 000 habitants qui sont exposées à des valeurs inférieures à ce seuil.

Cette baisse de l'exposition permettra des gains de santé importants pour la population qui se traduiront par une diminution de la contribution de la qualité de l'air dans la survenue de maladies, notamment, respiratoires et cardio-vasculaires et une baisse de la mortalité. Les gains de santé seront également amplifiés du fait de la diminution du bruit et de l'augmentation de l'activité physique accompagnant la hausse des mobilités actives.

Enfin, concernant les émissions de gaz à effet de serre (GES), le bilan apparaît nettement favorable grâce à la baisse des kilomètres parcourus par les véhicules, et au bilan gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie bien supérieur des véhicules électriques par rapport aux véhicules thermiques.

V - Le dispositif de concertation réglementaire de la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE

Conformément aux dispositions des articles L 2213-4-1 et R 2213-1-0-1 du CGCT et L 123-19-1 du code de l'environnement, le projet d'amplification de la ZFE fera l'objet d'une concertation réglementaire d'une durée de 2 mois minimum à destination des habitants de la Métropole et des personnes publiques associées et le dossier de consultation du projet de 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE comprendra à minima :

- un résumé non technique,
- une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la Métropole, 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'arrêt de circulation instaurant la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE,
- une étude environnementale sur les bénéfices sanitaires attendus.

1° - Mise à disposition du public du dossier de consultation

La Métropole mettra à disposition du public le dossier de consultation réglementaire, en version papier, à l'Hôtel de Métropole (20 rue du Lac, 69003 Lyon), pendant les jours et heures habituels d'ouverture du lundi au vendredi de 7h30 à 18h30 ainsi qu'à l'accueil des 59 Mairies de la Métropole selon leurs jours et heures habituelles d'ouverture au public. Il sera accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations de la population. Ce dossier sera également consultable sur la plateforme de concertation de la Métropole de Lyon "je participe.grandlyon.com" où les internautes pourront le consulter et déposer un avis.

Le public sera informé des modalités de consultations retenues dans un avis diffusé par voie électronique et par voie d'affichage à la Métropole et dans les 59 communes.

2° - Consultation des personnes publiques associées

La Métropole consultera également les personnes publiques associées concernées par le projet de ZFE à savoir : les 59 communes situées sur le territoire de la Métropole, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, SYTRAL Mobilités, la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne, la Chambre des métiers et de l'artisanat du Rhône (CMAR), la Chambre d'agriculture du Rhône-Métropole, la direction départementale des territoires (DDT) du Rhône et la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne Rhône-Alpes.

À la suite de cette consultation, les observations et les propositions du public et des personnes publiques associées seront analysées et synthétisées dans un bilan de concertation qui sera joint au dossier du projet final de la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE.

Au plus tard à la date de la publication de la décision, et pendant une durée minimale de 3 mois, la Métropole rendra publics, par voie électronique, la synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il aura été tenu compte, les observations et propositions déposées par voie électronique ainsi que, dans un document séparé, les motifs de la décision prise par délibération au Conseil de la Métropole ;

Vu ledit dossier ;

Ouï l'avis de sa commission déplacements et voirie ;

Ouï l'intervention de monsieur le rapporteur précisant que :

Dans l'exposé des motifs :

Au chapitre III - **Le projet de la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE**, dans le 4° - **En réponse à l'enseignement n° 4 : développer les modes de transport alternatifs et les infrastructures permettant d'assurer les déplacements internes à la ZFE et garantir son accessibilité**, il convient de remplacer le paragraphe :

"L'intermodalité est primordiale pour étendre la couverture territoriale des transports collectifs, celle-ci s'opère à la fois pour les voitures individuelles (au travers des 11 500 places de stationnement automobile déjà existantes sur le territoire et des 1 300 programmées dans les années à venir) mais également pour les vélos, pour lesquels la Métropole s'est fixée un objectif de plus de 7 000 places dédiées."

par les suivants :

"L'intermodalité est primordiale pour étendre la couverture territoriale des transports collectifs. Celle-ci s'opère en particulier dans les parcs-relais, à la fois pour les voitures individuelles (au travers des 11 500 places de stationnement automobile déjà existantes sur le territoire et des 1 300 programmées dans les années à venir) mais également pour les vélos, pour lesquels la Métropole s'est fixé un objectif de plus de 7 000 places dédiées.

Les places se répartissent autour des gares de Perrache et Part-Dieu, des stations de métro/tramway du réseau TCL et des gares TER." ;

Vu **la proposition d'amendement n° 1** déposée par le groupe Inventer la Métropole de demain tendant à supprimer la notion de personnes résidant sur le territoire de la Métropole dans les dérogations proposées pour les particuliers ;

Vu **la proposition d'amendement n° 2** déposée par le groupe Inventer la Métropole de demain tendant à modifier la dernière ligne du tableau des aides métropolitaines concernant le rétrofit ;

Vu **la proposition d'amendement n° 3** déposée par le groupe Inventer la Métropole de demain concernant la date d'acquisition des véhicules Crit'Air 2 ;

DELIBERE

1° - Approuve

a) - les modifications proposées par monsieur le rapporteur,

b) - la proposition d'amendement n° 1 déposée par le groupe Inventer la Métropole de demain.

2° - Rejette les propositions d'amendements :

- n° 2 déposée par le groupe Inventer la Métropole de demain tendant à modifier la dernière ligne du tableau des aides métropolitaines concernant le rétrofit,
- n° 3 déposée par le groupe Inventer la Métropole de demain concernant la date d'acquisition des véhicules Crit'Air 2.

3° - Prend acte :

- a) - de l'enjeu à protéger la santé des métropolitains en se rapprochant au maximum des nouvelles valeurs publiées par l'OMS en 2021,
- b) - de l'urgence à agir pour sortir la Métropole de la liste des agglomérations en situation de contentieux vis-à-vis de l'Europe et, pour ce faire, d'atteindre, le plus vite possible et en tout point du territoire, les valeurs réglementaires de 2010 concernant les particules fines et les oxydes d'azote,
- c) - de la nécessité de déployer une ZFE ambitieuse pour inscrire la Métropole dans les trajectoires de réduction des émissions de polluants tracées par les plans nationaux (plan de réduction des émissions de polluants) et locaux (plan de protection de l'atmosphère, plan climat air énergie territorial) dans l'optique d'atteindre, au plus tôt, les anciennes recommandations de l'OMS de 2005,
- d) - du bilan de la concertation préalable au projet d'amplification de la ZFE de la Métropole,
- e) - de l'avis et des recommandations émis par la CNDP au terme de la concertation du projet d'amplification de la ZFE,
- f) - des effets du projet sur le parc de véhicules, les comportements de mobilité, l'évolution du volume de trafic routier et des bénéfices environnementaux et sanitaires attendus du projet.

4° - Approuve :

- a) - les 5 grands enseignements issus de la concertation préalable ZFE à savoir :
 - prévoir un dispositif ZFE acceptable en définissant la juste contrainte,
 - rendre soutenable la transition des citoyens et des professionnels via le dispositif d'accompagnement,
 - 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,
 - développer les modes de transport alternatifs et les infrastructures permettant d'assurer les déplacements internes à la ZFE et garantir son accessibilité,
 - communiquer sur les enjeux du projet et informer sur ses modalités de mise en œuvre,
- b) - en réponse à la concertation et à la lumière des études, le projet de 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE, prochainement soumis à la concertation réglementaire, défini par :
 - un périmètre d'amplification ci-annexé combinant :
 - . un périmètre central, comprenant l'ensemble des arrondissements de Lyon, la commune de Caluire-et-Cuire et les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l'intérieur du périphérique Laurent Bonneval,
 - . un périmètre étendu, composé des communes limitrophes de la ZFE actuelle, à savoir les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l'extérieur du périphérique Laurent Bonneval et les Villes de Pierre-Bénite, Saint-Genis-Laval, Oullins, La Mulatière, Sainte-Foy-lès-Lyon, Sathonay-Camp, Fontaines-sur-Saône, Rillieux-la-Pape, Vaulx-en-Velin, Saint-Fons, Chassieu, Saint-Priest, Décines-Charpieu, Mions et Corbas ;
 - un rythme d'amplification de la ZFE :
 - . conforme au calendrier précisé dans le cadre de la loi climat et résilience dans les communes du périmètre central ZFE :
 - Crit'Air 5 et non classé : 2023,
 - Crit'Air 4 : 2024,
 - Crit'Air 3 : 2025,
 - Crit'Air 2 (spécifique au projet ZFE métropole de Lyon) : 2026 ;

. décalé d'une année, dans les communes du périmètre étendu et sur les infrastructures M6/M7 et le Boulevard périphérique Laurent Bonnevey :

Crit'Air 5 et non classé : 2024,
Crit'Air 4, 2025,
Crit'Air 3 : 2026 ;

- un dispositif d'aides et de dérogations à destination des particuliers visant à :

. compléter les aides de l'État par une aide métropolitaine permettant de déclencher la surprime ZFE destinée aux métropolitains, résidant ou travaillant dans l'un des périmètres de la ZFE, en contrepartie de la mise au rebut de leur véhicule Crit'Air 5, 4, 3 ou non classé et de mise au rebut ou revente de leur véhicule Crit'Air 2, et ceci, pour financer l'achat, la location longue durée (supérieure à 24 mois) ou encore la location avec option d'achat de véhicules à faibles émissions, neufs ou d'occasions, tels que les véhicules particuliers classés Crit'Air 0 et 1 (à l'exception des véhicules hybrides rechargeables), les 2, 3 ou 4 roues électriques (à l'exception des trottinettes), les vélos à assistance électrique, les vélos-cargos à assistance électrique ou mécanique ainsi que les opérations de rétrofit de véhicules légers pour une conversion du moteur thermique vers de l'électrique,

. favoriser les choix de mise au rebut ou de cession de véhicule sans renouvellement, grâce à la création d'une aide forfaitaire de type chèque mobilité permettant le paiement des services de transport et de mobilité alternatifs à la voiture individuelle (transports collectifs, autopartage, covoiturage, location de vélo),

. octroyer ces aides métropolitaines, au plus tard le 1^{er} septembre 2023, d'une valeur comprise entre 500 et 2 000 € aux ménages dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur à 19 600 € par an (ce qui correspond à 70 % des foyers fiscaux), ceci en vue d'accompagner le plus grand nombre, sous condition de mise au rebut des véhicules particuliers classés Crit'Air 5, 4, 3, non classé et de mise au rebut ou de cession des véhicules classés Crit'Air 2,

. compléter ce dispositif d'aides par un cadre dérogatoire intégrant les dérogations nationales et un régime dérogatoire local permettant une mise en œuvre progressive pour les métropolitains. Ce cadre dérogatoire comprend, outre les dérogations nationales, une dérogation permanente pour les véhicules utilisés par les associations agréées de sécurité civile et les associations d'intérêt général, les véhicules présentant un intérêt historique, une dérogation individuelle à caractère temporaire du 1^{er} septembre 2025 au 31 décembre 2027 pour les propriétaires de véhicules Crit'Air 2 acquis avant la date de publication de l'arrêté de circulation du projet d'amplification 2^{ème} étape résidant ou travaillant dans le périmètre de la ZFE et dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur à 19 600 € par an, une dérogation non renouvelable de 6 mois pour délais de livraison importants et une dérogation ponctuelle pour les "petits rouleurs" ouvrant droit à un nombre limité de jours de libre circulation au sein du périmètre ZFE ;

- un dispositif d'aides et de dérogations à destination des professionnels visant à :

. compléter les aides de l'État par une aide métropolitaine permettant de déclencher la surprime ZFE destinée aux TPE, PME et associations pour l'achat, la location longue durée (LLD supérieure ou égale à 36 mois) de véhicules à faibles émissions, neufs ou d'occasions, tels que les VUL et des PL utilisant une motorisation 100 % GNV/GNL, 100 % électrique ou 100 % hydrogène, les vélo-cargos (2, 3, 4 roues), les remorques avec ou sans assistance électrique, les contrats verts ainsi que les opérations de rétrofit de moteurs de VUL comme de PL pour une conversion du moteur thermique vers de l'électrique ou du GNV,

. octroyer ces aides métropolitaines, dès le 1^{er} septembre 2023, d'une valeur comprise entre 1 000 et 13 000 €, dans la limite de 6 véhicules pour les bénéficiaires situés dans les périmètres ZFE, 3 véhicules pour les bénéficiaires situés dans la Métropole hors ZFE, un véhicule pour les bénéficiaires situés dans les Communautés de communes de l'Est lyonnais et du Pays d'Ozon,

. compléter ce dispositif d'aides par un cadre dérogatoire intégrant les dérogations nationales et un régime dérogatoire local permettant une mise en œuvre progressive pour les entreprises. Ce cadre dérogatoire comprend, outre les dérogations nationales, une dérogation permanente pour les véhicules utilisés par les associations agréées de sécurité civile et les associations reconnues d'utilité publique, une dérogation temporaire jusqu'au 31 décembre 2025 pour les véhicules de catégorie camionnette, CTTE, N1, N2 et N3, BEN AMO, BENNE, CIT EAU, FG TD, BÉTON, N2, N3, BEN AMO, BENNE, CIT EAU, FG TD, BÉTON et PTE ENG, une dérogation individuelle à caractère temporaire de 12 mois pour délais de livraison importants et une dérogation individuelle à caractère temporaire non renouvelable amortissement Crit'Air 2-7 ans pour les entreprises et associations ayant acquis un VU-PL Crit'Air 2 entre le 1^{er} janvier 2020 et la date de publication de l'arrêté de circulation du projet d'amplification 2^{ème} étape.

- le dispositif et les modalités de la concertation réglementaire d'une durée de 2 mois minimum à destination des habitants de la Métropole et des personnes publiques associées.

5° - Décide l'organisation d'une concertation réglementaire au titre des articles L 2213-4-1 et R 2213-1-0-1 du CGCT et L 123-19-1 du code de l'environnement, en vue de définir précisément le projet, son périmètre, son calendrier, son dispositif d'aides et de dérogations, ses mesures d'accompagnement, ainsi que les dispositions à inclure dans un arrêté de circulation portant création et mise en œuvre de la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme.

Publié le : 28 septembre 2022

Accusé de réception en préfecture : 069-200046977-20220926-289528-DE-1-1 Date de télétransmission : 28 septembre 2022 Date de réception préfecture : 28 septembre 2022
