

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL

Conseil du 26 juin 2023

Délibération n° 2023-1701

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

Objet : Deuxième étape du projet d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon - Bilan de la concertation réglementaire - Présentation du projet - Dispositifs d'évaluation et de dialogue public - Approbation des règlements des aides financières aux particuliers et aux professionnels 2023-2028

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 juin 2023

Secrétaire élu(e) : Madame Sonia Zdorovtsoff

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. Blanchard, M. Blein, Mme Boffet, Mme Borbon, Mme Bouagga, Mme Bramet-Reynaud, Mme Brossaud, M. Brumm, Mme Brunel Vieira, M. Bub, M. Buffet, Mme Burillon, Mme Burrucand, Mme Cabot, M. Camus, Mme Cardona, Mme Carrier, Mme Chadier, M. Chambon, M. Chihi, M. Cochet, M. Cohen, Mme Coin, Mme Collin, M. Corazzol, Mme Corsale, Mme Crédoz, Mme Crespy, Mme Creuze, Mme Croizier, M. Da Passano, M. David, M. Debû, Mme Dehan, Mme Delaunay, M. Devinaz, M. Diop, M. Doganel, M. Doucet, Mme Dubois Bertrand, Mme Dubot, Mme Dupuy, Mme Duvivier Dromain, Mme Edery, Mme El Faloussi, Mme Fontaine, Mme Fontanges, Mme Fournillon, Mme Fréty, Mme Frier, M. Galliano, M. Gascon, Mme Geoffroy, Mme Georgel, M. Geourjon, M. Girard, Mme Giromagny, M. Gomez, M. Grivel, Mme Groperrin, M. Groult, M. Guelpa-Bonaro, Mme Guerin, M. Haon, Mme Hémain, Mme Jannot, Mme Khelifi, M. Kimelfeld, M. Kohlhaas, Mme Lagarde, M. Lassagne, Mme Lecerf, M. Le Faou, M. Legendre, M. Longueval, M. Lungenstrass, M. Maire, M. Marguin, 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 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. Uhlrich, Mme Vacher, M. Van Styvendael, M. Vergiat, Mme Vessiller, M. Vieira, M. Vincent, Mme Vullien, Mme Zdorovtsoff.

Absents excusés : M. Blache (pouvoir à Mme Croizier), M. Charmot (pouvoir à Mme Fontanges), Mme Charnay (pouvoir à M. Millet), M. Collomb (pouvoir à M. Pelaez), M. Dalby (pouvoir à Mme Dehan), Mme Etienne (pouvoir à Mme Roch), M. Godinot (pouvoir à M. Badouard), Mme Pouzergue (pouvoir à Mme Sarselli), M. Vincendet (pouvoir à M. Smati), M. Vuillierme (pouvoir à Mme Picot).

Conseil du 26 juin 2023**Délibération n° 2023-1701**

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

Objet : Deuxième étape du projet d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon - Bilan de la concertation réglementaire - Présentation du projet - Dispositifs d'évaluation et de dialogue public - Approbation des règlements des aides financières aux particuliers et aux professionnels 2023-2028

Service : Délégation Urbanisme et mobilités - Direction Mobilités

Le Conseil,

Vu le rapport du 7 juin 2023, exposant ce qui suit :

Le projet de ZFE est inscrit à 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 a fait l'objet 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 1^{ère} 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**1° - La pollution de l'air et ses impacts sanitaires**

De nombreuses études scientifiques ont démontré l'impact de la pollution de l'air sur la santé. Cet impact se traduit par des effets à court terme lors de pics de pollution et des effets à long terme à cause d'une exposition continue à une pollution de fond. Ces effets de long terme entraînent le développement de maladies chroniques graves (maladies cardiovasculaires, respiratoires, neurologiques, cancers, etc.). Ils représentent la majeure partie de l'impact sanitaire de la pollution. Ainsi, Santé publique France estimait en 2021 que la pollution atmosphérique est responsable en France de 40 000 décès prématurés par an et d'une réduction de l'espérance de vie de près de 8 mois pour les personnes âgées de plus de 30 ans. Les coûts socioéconomiques induits sont très importants. Une étude de l'Alliance européenne pour la santé publique, publiée en 2020, a évalué le coût de pollution de l'air dans les grandes villes d'Europe : pour Lyon, ce coût est estimé à 600 M€ par an soit 1 100 € par an et par habitant.

Dans la Métropole, la qualité de l'air, malgré une amélioration, reste préoccupante en ce qui concerne les 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 PM₁₀) proviennent quant à elles, principalement du chauffage résidentiel et dans une moindre mesure, du transport routier.

La mauvaise qualité de l'air à Lyon est l'un des motifs des différents contentieux visant l'État pour dépassement régulier des valeurs limites réglementaires en vigueur depuis 2010 pour le dioxyde d'azote (NO₂) et les PM₁₀. Un contentieux à l'échelle nationale a déjà débouché sur 2 condamnations par le Conseil d'État (août 2021 et octobre 2022). À l'échelle européenne, la procédure lancée par la Cour de justice de l'Union européenne pourrait déboucher sur des amendes plus lourdes encore. Alors que ces dépassements existent toujours dans la Métropole pour le NO₂, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a mis à jour ses recommandations en 2021. Le

seuil de concentration a été divisé par 4 pour le NO₂, passant de 40 µg/m³ (valeur 2005) à 10 µg/m³ (valeur 2021). Ces nouvelles recommandations ont conduit la Commission européenne à engager une actualisation de sa directive sur la qualité de l'air afin d'établir de nouvelles valeurs réglementaires. La nouvelle directive, qui devrait être adoptée d'ici à fin 2023, définira les valeurs à respecter en 2030.

2° - Objectifs de l'amplification de la ZFE

Depuis plusieurs années, la Métropole a renforcé son action en faveur de la qualité de l'air, en particulier dans le domaine des transports et mobilités. Le 1^{er} janvier 2020, une ZFE est entrée en vigueur pour les poids lourds et véhicules 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 :

- un 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,

- un 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 de l'air en PM₁₀ et en NO₂.

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 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (climat et résilience), 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.

- un 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.

Au vu de ces enjeux, l'amplification de la ZFE doit viser les objectifs suivants en matière de qualité de l'air :

- assurer, dès que possible et au plus tard en 2025, le respect en tout point du territoire de la valeur limite réglementaire de 2010 (valeur OMS 2005) pour la concentration annuelle en NO₂, soit 40 µg/m³. Il s'agit d'enfin obtenir, 15 ans après l'échéance, que nul habitant de la Métropole ne soit exposé à des dépassements de cette valeur limite. Il s'agit également de contribuer à la sortie de la France du contentieux européen,

- se rapprocher, en 2028, autant que possible des seuils recommandés par l'OMS pour le NO₂ (valeur OMS 2021), soit 10 µg/m³. Ceci doit permettre de protéger la santé des populations et d'éviter que certaines zones du territoire soient à nouveau en dépassement des valeurs limites réglementaires en cours de révision par la Commission européenne.

Pour retrouver un air de qualité, la Métropole identifie 2 orientations stratégiques complémentaires : dépolluer le parc de véhicules qui sera amené à continuer de circuler et transformer les mobilités des personnes, des professionnels et des marchandises.

3° - Processus d'élaboration du projet d'amplification de la ZFE

Guidée par l'objectif d'une amélioration de la qualité de l'air et une stratégie de dépollution / transformation des mobilités quotidiennes, l'amplification de la ZFE est le résultat d'une démarche concertée en plusieurs étapes.

Dès l'automne 2020, la Métropole a ainsi souhaité dialoguer avec les Maires (Conférences territoriales des Maires -CTM- de janvier à mars 2021), les Conseillers métropolitains (groupes de travail des 16 décembre 2020 et 22 février 2021) et des élus des territoires voisins (Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise -SEPAL- du 8 janvier 2021) ainsi que les acteurs économiques (8 décembre 2020) autour des objectifs et principes d'une amplification de la ZFE.

Par délibération du Conseil n° 2021-0470 du 15 mars 2021, la Métropole s'est prononcée en faveur :

- du principe d'une amplification de la ZFE,
- de l'objectif d'une interdiction des véhicules des particuliers classés Crit'Air 5 et non classés en 2022, dite 1^{ère} étape d'amplification ZFE5+,
- du principe d'une sortie du diesel à partir du 1^{er} janvier 2026 (accès limité aux véhicules classés Crit'Air 0 et 1), sur un périmètre central à définir, assorti d'un ensemble de dérogations et de mesures d'accompagnement, correspondant à la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE, dite ZFE 4-3-2,
- de l'organisation d'une grande concertation citoyenne pour enrichir le dialogue déjà engagé avec les collectivités et les acteurs économiques.

Ainsi, la concertation préalable et volontaire sur la 2^{ème} étape du projet d'amplification de la ZFE 4-3-2 a été organisée par la Métropole pour définir plus précisément sa trajectoire (étapes successives, calendrier, périmètres, etc.) et ses mesures d'accompagnement (développement de solutions de mobilité alternatives, aides financières, dérogations, etc.). Elle a comporté 4 volets : le volet acteurs économiques du 8 décembre 2020 à novembre 2021, le volet grand public du 3 septembre 2021 au 5 mars 2022, sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), le volet communes du 14 janvier au 12 juillet 2021 et le volet agents en avril 2022. De multiples études d'évaluation des impacts (sur la qualité de l'air, sur le trafic routier, sur les différentes catégories de publics concernées) ont également été réalisées sur la base de différents scénarios.

Le bilan de cette concertation préalable a 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.

Les enseignements de cette concertation préalable ainsi que les études réalisées dans ce cadre ont conduit à préciser le projet initial de 2^{ème} étape d'amplification comme suit :

- sur le périmètre actuel dit central de la ZFE, l'interdiction des véhicules Crit'Air 4 au 1^{er} janvier 2024, aux véhicules Crit'Air 3 au 1^{er} janvier 2025, et la sortie du diesel par l'interdiction des véhicules Crit'Air 2 au 1^{er} janvier 2026, assortie d'une dérogation sous conditions de revenus jusqu'au 1^{er} janvier 2028 pour les particuliers détenant un Crit'Air 2,
- la création d'un périmètre étendu s'appliquant aux véhicules Crit'Air 5 et non classés à partir du 1^{er} janvier 2024, aux véhicules Crit'Air 4 au 1^{er} janvier 2025 et aux véhicules Crit'Air 3 au 1^{er} janvier 2026,
- la mise en application des restrictions ZFE sur les grandes infrastructures routières métropolitaines (M6, M7, périphérique Laurent Bonnevey et boulevard périphérique nord de Lyon -BPNL-) sur la base du même calendrier que le périmètre étendu,
- la pérennisation de la dérogation "petit rouleur" pour les particuliers,
- la création d'une dérogation temporaire pour amortissement pour les véhicules VUL et PL Crit'Air 2.

En parallèle de cette concertation préalable et volontaire, une concertation réglementaire sur la 1^{ère} étape ZFE 5+ a été menée du 3 novembre 2021 au 22 février 2022. À l'issue, la ZFE 5+ a été actée par délibération du Conseil métropolitain n° 2022-0989 du 14 mars 2022. Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2023 (à l'issue de 4 mois de période pédagogique) la ZFE s'applique aux véhicules particuliers et aux deux-roues motorisés classés Crit'Air 5 et non classés.

Le projet initial de 2^{ème} étape d'amplification précisé à l'issue du bilan de concertation préalable et volontaire, ainsi que ses mesures d'accompagnement, ses effets attendus et les projets d'arrêtés correspondant, a pour sa part fait l'objet d'une concertation réglementaire dont le lancement a été approuvé par délibération du Conseil métropolitain n° 2022-1230 du 26 septembre 2022.

II - Bilan de la concertation réglementaire sur la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE

1° - Dispositif de la concertation réglementaire et participation

Conformément aux articles L 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT), et L 123-19-1 du code de l'environnement, la procédure de concertation réglementaire sur le projet initial de 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE comportait 2 volets :

- la consultation du public, qui s'est déroulée du 10 octobre au 23 décembre 2022 et qui a permis de recueillir 131 avis,

- la consultation des personnes publiques associées (PPA) qui ont chacune disposé d'un délai de 2 mois pour rendre leur avis suite à la réception de la sollicitation de la Métropole. Sur l'ensemble de ces 112 PPA (communes métropolitaines et avoisinantes, intercommunalités voisines, chambres consulaires, Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement -DREAL-, direction départementale des territoires -DDT-, direction interdépartementale des routes - Centre-Est -DIRCE-, Région Auvergne-Rhône-Alpes et SYTRAL Mobilités), 75 avis explicites ont été formulés (favorables, défavorables ou réservés), les avis tacites des PPA qui n'ont pas répondu étant réputés favorables au projet.

Cette concertation s'est basée sur un dossier réglementaire présentant :

- le bilan de la concertation préalable et volontaire,

- le projet initial de 2^{ème} étape d'amplification, formalisé au regard des enseignements de la concertation préalable et approuvé par délibération du 26 septembre 2022 (une ZFE combinant un périmètre central et un périmètre dit étendu, ainsi qu'un double rythme d'amplification).

2° - Principales conclusions de la concertation

Quatre grandes conclusions se dégagent des avis et contributions émis :

- une attente de simplification du projet, pour concilier au mieux recherche de la juste contrainte et lisibilité du dispositif,
- un périmètre étendu jugé déséquilibré et moins desservi à court terme par les solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle,
- une attente de renforcement de l'accompagnement financier des propriétaires de véhicules impactés,
- une attente d'évaluation associant les parties prenantes, permettant de piloter au fil de l'eau le dispositif à l'aune de ses impacts socioéconomiques et environnementaux.

a) - Une attente de simplification du projet, pour concilier au mieux recherche de la juste contrainte et lisibilité du dispositif

La coexistence de 2 périmètres (central et étendu) et de 2 calendriers de restriction différents apparaît comme une difficulté majeure de compréhension du projet initial d'amplification 4-3-2.

L'échéance Crit'Air 2, au 1^{er} janvier 2026, est jugée trop rapide dans beaucoup de contributions, à la fois par les particuliers et par les professionnels. Dans une bien moindre mesure, c'est également le cas de l'échéance d'interdiction des véhicules Crit'Air 3, qui se fonde pourtant sur les dispositions de la loi climat et résilience, un cadre national encore mal connu.

À l'exception de la dérogation "petit rouleur" destinée aux particuliers, très largement saluée et dont plusieurs acteurs demandent qu'elle puisse également être ouverte aux professionnels, les autres dérogations proposées par la Métropole ne sont peu voire pas mentionnées dans les avis des citoyens et des PPA. Elles concernent pourtant un nombre important de bénéficiaires potentiels vis-à-vis de l'échéance 2026. À contrario, de nombreux autres nouveaux cas de dérogations sont demandés en considération de besoins spécifiques qui ne seraient pas suffisamment pris en compte dans le projet.

Alors que le grand public et les PPA partagent l'objectif d'atteindre les objectifs de qualité de l'air en garantissant l'équité pour améliorer la santé, ces éléments témoignent d'une double attente : d'une part, rendre le dispositif lisible pour tous et toutes, d'autre part, ajuster la contrainte aux multiples situations particulières. La bonne compréhension du projet étant indispensable à son acceptabilité, le 1^{er} enseignement de cette concertation réglementaire est d'aller vers une simplification du projet.

b) - Un périmètre étendu jugé déséquilibré et moins desservi à court terme par les solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle

Le périmètre étendu soulève des inquiétudes et sa pertinence est régulièrement questionnée dans les avis recueillis alors même qu'il vise à optimiser les effets du projet sur la qualité de l'air et le trafic, en cohérence avec le maillage des voies rapides (rocade Est, boulevard urbain Sud, etc.).

De nombreuses expressions ont perçu ce périmètre étendu comme une contrainte inégalement imposée qui ne saurait être compensée par l'accès aux aides pour les résidents du périmètre. Les avis PPA reçus, de même que les contributions des citoyens, ont pointé le déséquilibre géographique de ce périmètre étendu. Les communes de l'est et du sud de la Métropole ont ainsi demandé un assouplissement du calendrier et/ou un rééquilibrage à l'ouest. Peu de communes ont fait mention de leur intérêt à rejoindre le périmètre étendu comme la Métropole les y invitait, notamment à l'ouest et au nord-ouest.

En outre, les contours du périmètre étendu sont interrogés du fait du développement jugé insuffisant de l'offre en solutions de mobilités alternatives à la voiture, et notamment de l'offre en transports en commun. Il est demandé un meilleur maillage du territoire en offres de mobilité, notamment pour permettre de se déplacer sans passer par Lyon-Villeurbanne. Il ressort des avis PPA que le succès de la ZFE est conditionné au renforcement de ces alternatives, en particulier dans les zones d'activités et d'emploi situées dans le périmètre étendu proposé.

c) - Une attente de renforcement de l'accompagnement financier et humain des propriétaires de véhicules impactés

Le besoin d'un accompagnement humain et financier renforcé a été souligné par de nombreuses contributions de citoyens comme dans les avis PPA. Concernant l'accompagnement humain, l'importance du rôle de l'Agence des mobilités est soulignée. Toutefois, il est demandé de garantir son accessibilité pour tous et toutes, notamment via des rendez-vous de conseil de proximité.

Concernant l'accompagnement financier, des attentes sont exprimées en faveur de l'éligibilité d'un plus grand nombre d'habitants ou d'entreprises. Plusieurs avis PPA des territoires voisins ont demandé à ce que les aides aux professionnels soient accessibles à leurs entreprises, sans pour autant proposer d'abonder le dispositif expérimenté depuis janvier 2022 avec les Communautés de communes de l'Est lyonnais (CCEL) et du Pays de l'Ozon (CCPO). D'autres contributions ont plaidé pour une augmentation des montants. La combinaison des aides nationales et locales est jugée globalement insuffisante pour permettre le renouvellement vers des véhicules Crit'Air 0 et 1 des ménages modestes.

Dans le même temps, il ressort que la proposition d'une aide à l'usage des solutions alternatives à la voiture individuelle plutôt qu'au renouvellement du véhicule (nommée "chèque ou crédit mobilité") n'a suscité que très peu de réactions. Le dossier réglementaire n'en contenait que le principe, annonçant la condition d'un abandon du véhicule soumis aux restrictions de la ZFE. Le contenu d'une aide de ce type doit être affiné pour permettre un jugement informé sur sa pertinence et son utilité, en précisant d'une part, le niveau d'engagement attendu et, d'autre part, les différentes offres / prestations accessibles.

Globalement, émergent de la concertation un fort besoin d'information, voire de pédagogie, sur le fonctionnement de ces aides, ainsi qu'un besoin de facilitation de la procédure de sollicitation. L'atteinte de ces objectifs reposera sur un dispositif lisible, et faisant idéalement l'objet d'une instruction commune avec les aides proposées par l'État.

d) - Une attente d'évaluation associant les parties prenantes, permettant de piloter au fil de l'eau le dispositif à l'aune de ses impacts socioéconomiques et environnementaux

Les impacts sociaux, économiques et environnementaux de la ZFE constituent un motif de préoccupation important du grand public et des PPA. Concernant les impacts sociaux de la ZFE, les contributions soulignent la nécessité d'évaluer la pertinence des aides et leur efficacité à assurer la transition des ménages, notamment des plus modestes. En termes d'impacts économiques, il est craint que la ZFE contraigne l'activité économique des professionnels en cœur d'agglomération, induisant une baisse de la clientèle et/ou des difficultés d'embauche, voire pour certaines activités un phénomène d'éviction (garages automobiles notamment).

Les effets de la ZFE sur la qualité de l'air et sur l'environnement ont eux aussi fait l'objet de contributions contrastées, en dépit des éléments d'analyse sans équivoque inclus dans le dossier réglementaire. L'objectif de diminution de la pollution est largement partagé mais la capacité du dispositif à l'atteindre est parfois remis en cause (absence de contrôle, non pertinence du système Crit'Air, reports à l'extérieur du périmètre). Le bien-fondé environnemental du dispositif est également disputé sous l'argument que la mise au rebut de véhicules thermiques encore fonctionnels et l'impact environnemental des véhicules électriques neufs aboutiraient à une hausse des émissions globales de CO₂. Les études d'analyse du cycle de vie des véhicules électriques identifiant un bilan global positif à partir d'un kilométrage variable selon la taille et le poids du véhicule (peu élevé pour les voitures citadines) semblent encore contestées par une partie du public.

Ces différents sujets d'inquiétudes devront faire l'objet d'une attention particulière dans le dispositif d'évaluation et d'observation fine des impacts de la ZFE. Comme le suggèrent certains avis, cette évaluation pourra orienter un pilotage au fil de l'eau du projet. La concertation montre une demande d'implication forte des citoyens, des collectivités et des chambres consulaires à cette évaluation. Le Conseil de développement de la Métropole a exprimé le souhait d'être étroitement associé à ce processus d'évaluation, notamment dans la définition des questions évaluatives. Il souligne l'intérêt d'inclure des critères qualitatifs permettant de rendre compte du ressenti des citoyens et citoyennes, à la fois sur la Métropole et au-delà. Un travail sera donc mené avec le Conseil de développement pour définir les modalités exactes de son implication dans ce processus.

Le principe de 2 périmètres, central et étendu, des calendriers associés et du cadre dérogatoire, approuvé en septembre 2026 et soumis à concertation réglementaire, avaient été définis à l'aune d'un choix : celui d'une juste contrainte, maximisant les bénéfices environnementaux tout en évitant de porter une contrainte uniforme, trop rapide ou sur un périmètre métropolitain trop large. Les conclusions de la concertation réglementaire montrent que ce choix a induit une complexité qui nuit à la lisibilité du dispositif et à un sentiment de déséquilibre géographique vis-à-vis de son périmètre d'application.

Au vu de ces enseignements, un nouveau projet d'amplification de la ZFE 4-3-2 a été élaboré. Celui-ci demeure en respect des prescriptions imposées par la loi climat et résilience en ce qu'il tient le calendrier de sortie des véhicules les plus polluants fixé pour les 10 agglomérations ciblées par le contentieux européen "qualité de l'air". Les ajustements apportés au projet d'amplification 4-3-2 qui a été soumis à concertation réglementaire entre octobre et décembre 2022 visent à le simplifier pour en renforcer l'efficacité, tout en maintenant les ambitions initiales rappelées ci-avant en matière de santé publique et d'atteinte des valeurs limites de polluants de l'air. Ces objectifs ne seront en effet atteints que *via* une ZFE jugée lisible et équitable, qui trouve sa place au sein d'une dynamique de changement des pratiques de mobilité systémique et pérenne, et qui puisse être efficacement contrôlée. Sur ce dernier point, le retard pris par l'État dans la mise à disposition du système de contrôle automatisé de la ZFE (annoncée pour 2025 contre 2020 initialement) abonde en effet dans le sens d'un report des restrictions non imposées par la loi, le dispositif n'étant efficace que s'il est appuyé d'un contrôle effectif de son respect par les usagers.

III - Adaptation du projet de la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE à l'issue de la concertation

1° - Cadre réglementaire et effets attendus du projet

a) - Périmètre et calendrier

La simplification du dispositif se traduit par l'instauration d'un périmètre et d'un calendrier simplifiés de restrictions de circulation.

Le périmètre du nouveau projet de 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE correspond au périmètre de la ZFE actuellement en vigueur avec l'intégration, au 1^{er} janvier 2024, de l'ensemble du linéaire des voies structurantes d'agglomération métropolitaines que sont M6, M7, le boulevard Laurent Bonnevey et le BPNL. Pour mémoire, le périmètre de la ZFE actuelle comprend l'ensemble des arrondissements de Lyon, Caluire-et-Cuire et les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l'intérieur du boulevard Laurent Bonnevey et du BPNL.

Concernant le calendrier, la loi climat et résilience définit les échéances comme suit :

- au 1^{er} janvier 2024, interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 4, s'ajoutant aux véhicules Crit'Air 5 et non-classés,
- au 1^{er} janvier 2025, interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 3, s'ajoutant aux véhicules Crit'Air 4, 5 et non-classés.

Le calendrier de la ZFE lyonnaise sera mis en œuvre conformément à la loi, avec une étape supplémentaire compte tenu des objectifs de réduction des concentrations de polluant à obtenir : au 1^{er} janvier 2028, interdiction des véhicules Crit'Air 2 hors des voies structurantes d'agglomération. Ces dernières en resteront à l'interdiction des véhicules Crit'Air 3. Autrement dit, à partir du 1^{er} janvier 2028, seuls les véhicules classés Crit'Air 0 ou 1 pourront circuler dans la ZFE, à l'exception des grandes infrastructures routières métropolitaines qui resteront accessibles aux véhicules classés Crit'Air 2.

Restrictions de circulation	Réglementation actuelle	Réglementation à venir : périmètre actuel de la ZFE et voies rapides M6/M7 et Laurent Bonnevey		
		1 ^{er} janvier 2024	1 ^{er} janvier 2025	1 ^{er} janvier 2028 hors voies rapides
véhicules particuliers (VP) et deux-roues (DR)	Crit'Air 5 et NC	Crit'Air 4, 5 et NC	Crit'Air 3, 4, 5 et NC	Crit'Air 2, 3, 4, 5 et NC
VUL et PL	Crit'Air 3, 4, 5 et NC	Crit'Air 3, 4, 5 et NC réglementation voies rapides jusqu'au Crit'Air 4, 5 et NC	Crit'Air 3, 4, 5 et NC	Crit'Air 2, 3, 4, 5 et NC

Les restrictions de la ZFE s'appliquent, sauf dérogations, en circulation et en stationnement 7 jours sur 7 et 24h sur 24h.

b) - Cadre dérogatoire

La mise en place de la ZFE s'accompagne d'un cadre dérogatoire permettant de prendre en compte des catégories de véhicules spécifiques ou des usages particuliers. Il est composé de dérogations permanentes ou temporaires, dans tous les cas individualisés.

- Dérogations pour les particuliers

Le cadre dérogatoire proposé par la Métropole pour les véhicules particuliers intègre les dérogations nationales ainsi qu'un régime local permettant une prise en considération des besoins occasionnels de déplacement dans le périmètre de la ZFE.

Les exemptions nationales et dérogations permanentes de la Métropole

Les exemptions nationales sont listées à l'article R 2213-1-0-1 du CGCT et s'adressent :

- aux véhicules d'intérêt général au sens de l'article R 311-1 du code de la route,
- aux véhicules du ministère de la Défense,
- aux véhicules affichant une carte mobilité inclusion comportant la mention "stationnement pour les personnes handicapées" délivrée sur le fondement de l'article L 241-3 du code de l'action sociale et des familles (CASF) ou une carte de stationnement pour personnes handicapées délivrée sur le fondement de l'article L 241-3-2 du même code dans sa rédaction antérieure au 1^{er} janvier 2017,
- aux véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L 224-8 du code de l'environnement.

À ces exemptions nationales, la Métropole a proposé d'octroyer, sur demande, des dérogations permanentes pour les véhicules disposant de vignettes Crit'Air non autorisées au sein de la ZFE et :

- utilisés par les associations agréées de sécurité civile et par les associations reconnues d'intérêt général, dans le cadre de leurs missions,
- 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.

Les dérogations individuelles

Par ailleurs, il est proposé de pérenniser, à partir du 1^{er} janvier 2024, 2 dérogations existantes :

- une dérogation non renouvelable de 6 mois pour délais de livraison importants,
- une dérogation dite "petit rouleur" pour les personnes qui utilisent occasionnellement leur voiture ou moto dans la ZFE.

La dérogation individuelle "petit rouleur" ouvre le droit, sur une année, à 52 jours de circulation au sein du périmètre. Elle répond aux usages occasionnels de la voiture des résidents du périmètre ZFE (motifs loisirs, déménagement, vacances, week-ends, etc.) mais aussi aux déplacements ponctuels de résidents hors ZFE, y compris les visiteurs et touristes ne résidant pas dans la Métropole, quel qu'en soit le motif (vie sociale, tourisme, visites familiales, etc.). La dérogation "petit rouleur" répond à toute une série de besoins exprimés lors de la concertation préalable, sans nuire trop significativement aux objectifs d'amélioration de la qualité de l'air.

- Dérogations pour les professionnels

En vigueur depuis le 1^{er} janvier 2020, le cadre dérogatoire de la ZFE professionnels a pour objectif d'accompagner de manière progressive les acteurs rencontrant le plus de difficultés dans leur transition. Il a jusqu'ici permis d'habituer les entreprises du territoire au fonctionnement et à la réglementation de la ZFE tout en leur offrant les délais d'adaptation nécessaires pour procéder au renouvellement de leurs véhicules polluants. Les entreprises ont ainsi pu bénéficier d'aides pour l'acquisition de véhicules électriques (Crit'Air 0), (bio-)GNV (Crit'Air 1) et de vélo-cargos, ou faire le choix de la temporisation en optant pour l'acquisition d'un véhicule Crit'Air 2.

Avec l'amplification de la ZFE comprenant les véhicules Crit'Air 2, le cadre dérogatoire évolue pour prendre en compte les spécificités liées à cette étape. Ainsi, les dérogations permanentes et les dérogations catégorielles temporaires de 3 ans pour les Crit'Air 3 et plus anciens sont conservées dans le cadre défini précédemment. En revanche, les dérogations individuelles font l'objet de nouvelles dispositions.

Les dérogations permanentes

Celles-ci recouvrent :

- 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.

Les dérogations temporaires de 3 ans

En vigueur depuis le 1^{er} janvier 2020 et reconduites depuis le 1^{er} janvier 2023 pour 3 ans (jusqu'au 31 décembre 2025), ces dérogations visent des modèles de véhicules pour lesquels l'offre Crit'Air 0 ou 1 reste très limitée dans les gammes des constructeurs. Une offre en équivalent Crit'Air 2 existe néanmoins depuis longtemps pour ces véhicules et permet une mise en conformité avec la ZFE.

Pour rappel, ces dérogations temporaires de 3 ans concernent :

- 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.

Ces différentes dérogations sont disponibles *via* la plateforme métropolitaine Toodego ; elles font l'objet d'une instruction puis de l'envoi d'un courrier officiel ainsi que d'une vignette dérogatoire.

Les dérogations individuelles à caractère ponctuel ou temporaire

Afin de permettre l'accès à la ZFE pour les professionnels (VUL et PL) qui s'y rendent de manière ponctuelle, la dérogation "petit rouleur" existante pour les particuliers sera ouverte aux professionnels. Cette dérogation sera ouverte à tous et offrira comme aux particuliers un quota de 52 jours de circulation valable un an. Cette dérogation permet de simplifier la réponse à des situations variées d'accès ponctuel à la ZFE.

La dérogation de 12 mois délivrée lors de l'achat en cours d'un véhicule Crit'Air 0 ou 1 mais dont le délai de livraison est important est pérennisée. Cette dérogation, non renouvelable, sera accordée pour l'ancien véhicule sur présentation du bon de commande du nouveau véhicule autorisé au sein de la ZFE.

Enfin, une dérogation pour amortissement sera créée pour les professionnels et associations ayant acheté un VUL ou un PL Crit'Air 2 pour s'adapter à la ZFE initiale de 2020-2021. Cette dérogation sera activable en 2028, pour les durées d'amortissement restantes, lors de l'entrée en vigueur des restrictions de circulation pour les Crit'Air 2.

c) - Le dispositif de contrôle

Le contrôle du respect de la ZFE est une nécessité afin de garantir l'efficacité du dispositif et l'atteinte de ses objectifs. Sa mise en place suivra 2 phases.

Une phase transitoire de contrôle de terrain jusqu'à 2025

En absence du système de contrôle automatisé dont la mise en service effective est prévue par l'État à partir de 2025, la Métropole et les communes incluses dans le périmètre de la ZFE doivent s'organiser pour assurer un contrôle effectif de la mesure d'ici cette date. Cette période est qualifiée ici de phase transitoire.

Ainsi, depuis mars 2023, des sessions de formation à destination des policiers municipaux et des agents de surveillance de la voie publique sont organisées. Concernant la mobilisation des forces de sécurité intérieure sur le contrôle de la ZFE, les échanges se poursuivent avec la direction départementale de la sécurité publique (DDSP).

Après 2025 : la mise en place du contrôle automatisé

Depuis 2019, l'État travaille à la mise en place d'un système de contrôle automatisé des ZFE, selon les modalités prévues à l'article L 2213-4-2 du CGCT. Sa mise en place est soumise à plusieurs critères :

- les modalités de contrôle ne peuvent pas conduire à contrôler chaque jour plus de 15 % du nombre moyen journalier de véhicules circulant au sein de la zone,
- sur une ZFE, il ne peut pas y avoir en service au cours d'une même journée plus d'un dispositif pour 40 km de voirie publique au sein de la ZFE,
- les lieux de déploiement retenus ne peuvent pas avoir pour effet de permettre un contrôle de l'ensemble des véhicules entrant dans la ZFE ou dans un espace continu au sein de cette zone.

Annoncée initialement pour 2020, la mise à disposition des radars sur lesquels repose ce dispositif est désormais prévue pour le début de l'année 2025. L'État travaille à la construction du système informatique nécessaire à son bon fonctionnement, ainsi qu'au développement du matériel et des prestations associées et dont les collectivités devront s'équiper. La Métropole se portera candidate à une expérimentation du système prévue pour 10 sites en France à partir de mi-2024, afin de permettre un contrôle effectif de la ZFE via ce dispositif le plus rapidement possible.

d) - Les effets attendus du projet

Les effets de l'amplification de la ZFE sont évalués, pour chaque étape du calendrier de mise en œuvre du projet, en comparaison avec un scénario de référence. Celui-ci inclut les évolutions en termes de mobilité qui devraient avoir lieu du fait des projets engagés ou des évolutions tendanciennes. Il intègre ainsi l'évolution de la population et de l'emploi, le renouvellement tendanciel du parc de véhicules, la hausse tendancielle de la pratique du vélo, les projets du plan de mandat (tramway, bus, piétonisation, ville 30, voies lyonnaises), la ZFE existante et le renforcement progressif du contrôle (en particulier avec l'arrivée du contrôle automatique). La modélisation vise ainsi à évaluer spécifiquement les effets additionnels attendus du projet.

- Les effets 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 de la ZFE de + 1,7 % en 2024, + 5,9 % en 2025 et + 17,3 % en 2028. Dans le reste de la Métropole l'augmentation de la part des véhicules à faibles émissions serait de 2,7 % en 2028. À terme, la part de véhicules à faibles émissions devrait atteindre 77 % du parc total de véhicules particuliers dans le périmètre de la ZFE et 60 % dans le reste de la Métropole.

Pour les véhicules professionnels, l'effet de la ZFE en 2028 est important sur le périmètre du dispositif, avec une augmentation de + 37% et + 35% du parc de véhicules à faibles émissions, mais plus limité en dehors du périmètre. Les parcs VUL et PL à faibles émissions de la ZFE représenteraient, en 2028, respectivement 57 % et 55 % des véhicules de ces catégories, le reste du parc bénéficiant à cette échéance de dérogations temporaires.

- Les effets 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 :

- 36 % 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 140 000 déplacements effectués en véhicules légers en 2028 avec une voiture plus propre,

- 23 % des conducteurs opteraient pour l'usage des transports collectifs, ce qui représente près de 87 000 nouveaux déplacements qui devront être pris en charge par le réseau de transport collectif urbain 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 très performante qui continue de se développer,

- 15 % utiliseraient le vélo, soit près de 37 000 déplacements cyclables supplémentaires chaque jour, ce qui est pleinement compatible avec la politique de développement du réseau cyclable au travers, notamment, du déploiement des Voies lyonnaises,

- 10 % opteraient pour un usage partagé de la voiture en covoiturant (report modal passager). Ainsi, le taux d'occupation des voitures effectuant un trajet en échange avec la ZFE, estimé à 1,13 en situation de référence, passerait à 1,23 avec la mise en place de la ZFE amplifiée,

- 2 % préféreraient la marche à pied,

- la démobilité resterait limitée à 5 %, 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 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.

Enfin certains usagers continueraient à utiliser occasionnellement leur véhicule Crit'air 2+ pour se déplacer ou se rendre dans la ZFE mais en utilisant la dérogation petit rouleur, cet usage représenterait 7 % des déplacements affectés par la ZFE.

- Les effets sur le trafic routier

Avec l'amplification de la ZFE, les études et modélisations révèlent une baisse importante du nombre de déplacements en véhicule motorisé. On observe, ainsi, une baisse du trafic routier de 22 % pour les flux en interne du périmètre de la ZFE et de 26 % pour les flux en échange entre l'intérieur et l'extérieur du périmètre.

Les trafics des voies structurantes M7 ou le boulevard périphérique Laurent Bonneval devraient baisser de plus de 10 et 20 % en moyenne, au bénéfice des nombreux riverains actuellement exposés aux nuisances liées à la circulation routière sur ces axes.

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.

Les modélisations des déplacements sur l'agglomération montrent ainsi 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 dans l'agglomération tout en préservant son accessibilité.

- Les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus

Les résultats des modélisations montrent que ce nouveau projet de 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE permet des baisses importantes d'émissions de polluant, une réduction importante de l'exposition des populations sur le cœur de la Métropole et une amélioration de la qualité de l'air sur tout le territoire.

Ainsi, en 2028, sur le périmètre de la ZFE, par rapport au scénario de référence, la baisse des émissions issues du trafic atteint de 44 % pour les oxydes d'azote et de 24 % pour les particules fines PM_{2,5}. Les baisses engendrées aux horizons 2024 et 2025 sont toutefois plus réduites (- 4 % et - 16 % pour les NOx), notamment du fait de la moindre efficacité des mesures de contrôle à ces échéances.

En 2024, la valeur de concentration au niveau de la station du boulevard périphérique serait *a priori* encore au-dessus des valeurs limites réglementaires de 2010 (40 µg/m³) en l'absence d'amplification de la ZFE. Le respect de cette valeur limite en 2024 avec l'amplification n'est pas garantie et dépendra du taux de respect de la ZFE par les particuliers et les professionnels. En revanche, en 2025, dans le scénario avec l'amplification de la ZFE, la baisse des concentrations de NO₂ au niveau des stations de proximité trafic permet de façon assurée de sortir du contentieux européen.

En 2028, la baisse des concentrations en NO₂ permet de se rapprocher sur l'ensemble de la Métropole de la concentration moyenne annuelle des recommandations de l'OMS. Toutefois, 98 % de la population serait exposée à des valeurs supérieures. De plus, 400 personnes seraient également exposées à des valeurs supérieures aux nouvelles limites envisagées par l'Union européenne (20 µg/m³), contre 3 200 personnes sans l'amplification de la ZFE. Au niveau des stations proches de l'A7 et du boulevard périphérique, les concentrations moyennes annuelles en NO₂ seraient de 22 µg/m³ et 23 µg/m³, soit un peu au-dessus des nouvelles valeurs réglementaires à venir, ce qui permettrait de se prémunir d'un nouveau contentieux.

2° - Mesures d'accompagnement du projet

a) - Communication sur les enjeux de qualité de l'air et sur les modalités de mise en œuvre du projet

Les concertations préalable et réglementaire sur la 2^{ème} étape d'amplification font ressortir un besoin important de poursuivre et accentuer la communication sur le dispositif, afin de faire connaître plus largement et plus précisément les objectifs poursuivis par le dispositif, d'une part, et ses modalités d'application, d'autre part. Il sera par conséquent nécessaire de mettre en œuvre un plan de communication renouvelé, remobilisant les nombreux canaux d'information et de sensibilisation utilisés, ainsi que des relais de terrains permettant de toucher les individus les plus éloignés des dispositifs de communication grand public. L'Agence des mobilités de la Métropole pourra concrétiser cet aller-vers à destination des publics dits vulnérables des territoires, en lien avec les partenaires institutionnels et les acteurs de terrain. Les relais envers les professionnels seront aussi mobilisés, notamment par l'intermédiaire des chambres consulaires.

Ce plan de communication, à déployer sur toute la durée de la mise en œuvre de la ZFE, visera à apporter des réponses aux questions suivantes qui sont des étapes clés pour un changement de comportement :

- qu'est-ce qui motive la mesure ? Quel gain ?
- en quoi suis-je concerné ?
- pourquoi j'agirais ?
- ai-je toutes les informations nécessaires pour prendre ma décision ?
- comment je passe à l'action ?
- je suis passé(e) à l'action, comment je partage mon expérience ?

Ainsi, la communication devra faire connaître et comprendre les enjeux de qualité de l'air, les impacts de la pollution de l'air sur la santé, le périmètre et le calendrier de restriction, le cadre dérogatoire, les modalités de contrôle et de sanction du non-respect des restrictions, ainsi que les mesures d'accompagnement humain et financier proposées - tout en informant sur la manière de les solliciter. Enfin, la communication à venir devra donner à voir les résultats obtenus par la ZFE, en se faisant l'écho de l'observation de ses impacts objectifs grâce au dispositif d'évaluation détaillé plus loin. Des outils de communication à destination des territoires voisins de la Métropole pourront également être produits pour répondre au besoin et aux souhaits exprimés par ces territoires de communiquer sur la ZFE.

b) - Développement des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle

Le succès du projet d'amplification de la ZFE se mesurera à l'aune d'une double transformation : celle du parc automobile bien sûr, mais aussi celle des pratiques de mobilité. La concertation préalable comme la concertation réglementaire montrent ainsi des attentes fortes de la population pour le développement d'alternatives à l'autosolisme pour accéder au périmètre de la ZFE, et plus largement pour se déplacer au sein de la Métropole et vers/depuis les territoires voisins. Aussi, au-delà des réglementations et incitations en faveur de véhicules plus propres, la Métropole développe une stratégie cohérente de report modal de la voiture individuelle vers les alternatives de mobilités, à savoir les transports en commun urbains et interurbains, les modes actifs et un usage partagé de la voiture.

L'offre de transports en commun urbains et interurbains est amenée à se renforcer graduellement par les actions conjointes de SYTRAL Mobilités et de la Métropole portant sur tous les aspects du réseau :

- son maillage, par les projets de nouvelles lignes du réseau TCL achevées d'ici 2026 (prolongement du métro B, T6, T9, T10, bus à haut niveau de service -BHNS- Part-Dieu - Sept-Chemins, ligne de l'Est lyonnais) et par des projets de plus long terme (tram express de l'Ouest lyonnais, ligne Centre-Ouest, etc.) auxquels s'ajoutent de nouvelles voies réservées à l'étude sur les grandes infrastructures routières et de nouvelles lignes en site propre étudiées par la Région (BHNS Lyon-Trévoux, Meyzieu - Crémieu *via* l'ex chemin de fer de l'Est lyonnais) à moyen terme,

- sa performance, par des gains de fréquence, d'amplitude, de temps de parcours et/ou de capacité sur les lignes de bus, tram et métro. En 2024, le réseau des Cars du Rhône sera unifié avec le réseau TCL, la restructuration s'accompagnant d'un 1^{er} "choc d'offre". Dans le même temps, la Métropole et SYTRAL Mobilités proposent à la Région de cofinancer un renforcement de la desserte ferroviaire de l'aire métropolitaine, afin de se rapprocher des standards d'un RER métropolitain sur les différentes branches de l'étoile ferroviaire lyonnaise (amplitude élargie de 5h à 23h, fréquence à 15 mn en heures de pointe),

- son intermodalité, par l'optimisation du rabattement et de la diffusion tous modes sur les réseaux structurants de transport collectif, TCL et TER. La Métropole travaille avec ses partenaires sur la complémentarité des stationnements automobile et cyclable afin de maximiser le nombre d'usagers des réseaux de transport en commun qui puissent y stationner. Le rabattement sur ces réseaux doit s'organiser le plus en amont possible de la rentrée sur l'agglomération, en lien avec les gares TER en bordure et au-delà du territoire métropolitain. Le schéma directeur P+R en cours d'élaboration par la Métropole vise à organiser cette optimisation et cette interopérabilité des réserves de stationnement tous modes sur les réseaux de transport,

- son accessibilité tarifaire et billettique, par la recherche permanente d'une tarification attractive et adaptée aux différentes catégories de public et par la mise en place de supports billettiques facilitant la multimodalité, les tarifications intégrées et/ou les tarifs combinés.

Dans le même temps, la Métropole porte une politique de renforcement des modes actifs (marche et vélo) ambitieuse.

Le développement et la sécurisation de la marche fait l'objet d'une stratégie détaillée par le plan piéton de la Métropole, adoptée par délibération du Conseil n° 2022-1107 du 27 juin 2022. Celui-ci précise les actions engagées par la collectivité en faveur de ce mode de déplacement :

- la préservation et l'amélioration de la qualité des cheminements piétons,
- la création de nouveaux aménagements,
- l'élaboration de documents de cadrage et de guides techniques,
- la transformation et l'apaisement des rues existantes,
- sécurisation des abords des établissements scolaires,
- l'apaisement des vitesses de circulation avec la démarche ville 30,
- l'adaptation de la signalisation lumineuse tricolore,
- l'information et la sensibilisation.

De la même manière, le report modal vers le vélo est fortement encouragé et facilité par la Métropole, et ce *via* différents leviers :

- infrastructurel, en premier lieu par la réalisation d'un réseau cyclable hyper-structurant, les Voies Lyonnaises, sécurisant et confortant la pratique du vélo. L'objectif est de réaliser 250 km de Voies Lyonnaises d'ici 2026, afin de permettre à une large part de la population métropolitaine d'être à proximité d'une de ces voies, y compris dans les territoires hors Lyon-Villeurbanne et dans des espaces parfois marqués par de fortes discontinuités territoriales et une dépendance à la voiture importante. Ce réseau hyper-structurant s'articule à un réseau de proximité, plus fin, constitué des nombreuses rues et espaces publics apaisés *via* les actions sur les rues-écoles, les villes à 30km/h ou encore la création de super-îlots,

- serviciel, par le développement et la diversification de l'offre en vélo libre-service Vélo'v tout d'abord (service My Vélo'v, expérimentation CargoVélo'v), dont le nombre d'abonnés et de trajets réalisés ne cessent d'augmenter année après année. Le service de location longue-durée à destination des jeunes étudiants et demandeurs d'emploi FreeVélo'v doit permettre le reconditionnement et la mise en service de 10 000 vélos d'ici 2026, répondant ainsi au succès rencontré par l'offre. Aussi, la difficulté à trouver un lieu de stationnement pour son vélo étant identifiée comme un frein important à son usage, le nombre d'arceaux vélo sur la Métropole sera porté à 60 000, et le nombre d'emplacements sécurisés porté à 15 000, dont 7 000 en intermodalité avec les transports en commun. La forme de ces stationnements sécurisés sera diverse : boîtes sécurisées sur l'espace public installées à la demande des citoyens, consignes collectives, rez-de-chaussée d'immeuble réaménagés, parkings-relais vélo en lien avec les arrêts TCL et TER, ou encore en vélo-station, telle que celle de Béraudier à Lyon. Enfin, la Métropole travaille également au développement et à l'accompagnement des opérations de marquage de vélo,

- de sensibilisation et d'accompagnement : la Métropole développe tout d'abord des outils d'information du grand public : portail internet avelo.grandlyon.com, plan du réseau des aménagements cyclables, guide des bonnes pratiques. Elle organise ou participe aussi régulièrement, avec les associations qu'elle subventionne, à des événements et actions de promotion des modes actifs (Mai à vélo, Convergence vélo, etc.). Ces événements peuvent notamment permettre le test des différents types de vélo, dont les FreeVélo'v ou My Vélo'v (VAE) et informer le public sur l'ensemble des dispositifs facilitant l'achat et l'usage d'un vélo sur la Métropole et au-delà. Parmi eux, il convient de rappeler le dispositif d'aide à l'achat de la Métropole, cumulable avec les aides au renouvellement octroyées dans le cadre de la ZFE selon les conditions d'éligibilité détaillées plus bas. La Métropole subventionne également des associations pour dispenser des formations théoriques et pratiques sur la pratique du vélo - dispositif de "vélo-écoles" - en aidant à son (ré-)apprentissage et son usage sécuritaire. Ces formations peuvent viser le grand public, ou cibler des publics plus spécifiques (les familles ou les personnes en situation de précarité par exemple). Ces associations jouent également un rôle de guichet envers les usagers pour toute question pratique ou plus générales vis-à-vis des politiques cyclables sur la Métropole. En outre, la collectivité subventionne également les ateliers d'autoréparation sur son territoire, afin de permettre l'autonomisation des cyclistes pour l'entretien de leur vélo, tout en abaissant son coût. Enfin, l'Agence des mobilités de la Métropole assure un accompagnement et un conseil personnalisé des usagers souhaitant entamer la transition de leurs mobilités, que cela soit vers le vélo ou d'autres modes alternatifs à la voiture individuelle (cf. point c) - Conseil en mobilité ci-après).

Ces différents leviers contribuent déjà à une dynamique puissante en faveur de la pratique du vélo, avec un trafic mesuré en hausse de 50 % entre 2019 et 2022 (source : réseau des points de comptage de la Métropole).

Les solutions d'usage partagé de la voiture sont également en cours de déploiement et de massification, par des actions, sur :

- le covoiturage : *via* le développement d'infrastructures dédiées comme la gare de covoiturage aménagée quai Gailleton à Lyon, les points d'arrêt Covoit' Minute ou les des voies réservées, à l'instar de la M6-M7. La Métropole développe parallèlement les services empruntant ces infrastructures, avec l'application En Covoit' Grand Lyon, dotée d'un incitatif financier depuis mars 2023, ou la ligne régulière Lane entre Lyon Mermoz, Saint-Priest et Bourgoin-Jallieu *via* l'A43. La stratégie P+R de la Métropole, en cours de définition, doit permettre d'identifier la place à dédier aux covoitureurs dans les parkings-relais du territoire. En parallèle, la Métropole travaille avec les territoires voisins pour pérenniser et développer les services de lignes de covoiturage sur des axes centre-périphérie, en complément des transports collectifs,

- l'autopartage : la Métropole travaille au développement de l'offre d'autopartage sur le territoire, qui constitue dès aujourd'hui une alternative possible pour 45 % des personnes impactées par la ZFE (déploiement 2023). Cette action de longue haleine porte à la fois sur l'autopartage en station - aujourd'hui opéré par LPA-Citiz dont la flotte de véhicules est passée de 100 à 400 véhicules depuis 2020 et va continuer de progresser (200 commandes en cours) - et sur l'autopartage en foisonnement (free floating) qui, depuis 2020, suscite la candidature de nombreux opérateurs (Leo&Go, Zity, GetAround, Leasys Go, Bolt). La Métropole régule les activités de ces opérateurs à travers l'attribution d'un label, qui comporte notamment une clause de déploiement sur l'ensemble du périmètre de la ZFE.

Pour les ménages ne bénéficiant pas d'alternatives crédibles à la voiture individuelle au regard de leurs pratiques, mêmes modifiées, de mobilités, des actions infrastructurelles et servicielles sont déployées pour accompagner l'usage de véhicule électrique dans la Métropole (ainsi qu'hydrogène et GNV pour les professionnels). Le schéma de développement des infrastructures de recharge des véhicules électriques (SDRIVE) de la Métropole précisera notamment le rythme et la répartition géographique du déploiement des bornes de recharge sur le territoire dans les prochaines années, et la collectivité travaille également à l'installation de stations multi-énergies sur le territoire.

Enfin, de la même manière que pour les particuliers, la Métropole soutient la transition des professionnels du domaine logistique vers des modes de transport des marchandises plus durables, à savoir le fret ferroviaire, la logistique fluviale, ainsi que la cyclologique, afin d'aller au-delà de la seule décarbonation des véhicules motorisés (VUL et PL). Le schéma logistique des biens et services de la Métropole fixera les objectifs et

actions à mener par les partenaires publics et privés de l'écosystème logistique du territoire dans les prochaines années, en termes de report modal, de réglementation de l'espace public, ou encore de sensibilisation du grand public sur les effets de leurs comportements d'achat. La Métropole mène d'ores et déjà des actions rentrant dans ce cadre : octroi d'une prime "Colis'Activ" aux cyclo-logisticiens du territoire afin de pérenniser leur modèle économique, aménagement d'un hôtel de logistique urbaine au port Édouard Herriot permettant l'avitaillement ferroviaire, ou encore utilisation du quai Morand en bordure du Rhône pour l'avitaillement fleuve/vélo de commerces du centre-ville. Enfin, la Métropole tient un rôle d'animateur territorial du réseau des acteurs de la logistique du territoire via une instance logistique réunie plusieurs fois par an, des groupes de travail dédiés sur des thématiques précises, ou encore sa participation aux communautés d'acteurs locales et nationales.

c) - Conseil en mobilité

Le besoin d'accompagnement des publics impactés est une des attentes fortes exprimées lors de la concertation sur la ZFE. Pour répondre à ce besoin, la Métropole déploie un service de conseil en mobilité depuis septembre 2022 afin d'accompagner les usagers dans leur changement de pratique de mobilité. Déjà active sur le management de la mobilité auprès des entreprises et des établissements scolaires par le biais de l'accompagnement aux démarches de plan de mobilité employeur et de plans de mobilité scolaires, l'activité de conseil en mobilité de la Métropole se traduit désormais par les actions menées par l'Agence des mobilités.

L'Agence des mobilités propose un lieu d'accueil du public dédié au conseil et à l'information sur la ZFE, les dispositifs d'aides et de dérogations et l'ensemble des solutions de mobilité et outils d'aide à la mobilité présentes sur la Métropole en vue d'accompagner la démotorisation des ménages et inciter au report modal vers les modes alternatifs à la voiture. Professionnels comme particuliers peuvent s'y rendre et y rencontrer un des 3 conseillers mobilité pour bénéficier d'un rendez-vous de conseil personnalisé gratuit. Par ailleurs, ce lieu permet aux personnes rencontrant des difficultés pour remplir un formulaire ou éloignées du numérique de se faire accompagner pour remplir leur demande d'aide ou de dérogation en ligne.

Le rendez-vous permet à l'utilisateur d'établir un diagnostic de ses pratiques, de faire un bilan du coût de sa mobilité et de ses besoins de mobilité, d'être informé sur les différents dispositifs d'aides (locales et nationales). À partir du diagnostic établi, le conseiller mobilité peut également orienter l'utilisateur vers les solutions de mobilité alternatives les plus adaptées à sa situation. Un compte-rendu d'entretien décrivant l'ensemble des préconisations de mobilité proposées à l'utilisateur lui est transmis à l'issue du rendez-vous. L'utilisateur a ainsi connaissance du montant cumulé des aides ou de la dérogation auxquelles il peut prétendre en fonction de sa situation et leurs modalités d'accès.

L'interdiction progressive des véhicules polluants, concernant chaque année d'avantage d'automobilistes, va engendrer un accroissement de la demande d'accompagnement des publics concernés et en recherche de solutions et passe par la montée en puissance de l'Agence des mobilités avec notamment la création d'un accueil téléphonique dédié en renfort du centre d'information et de contact de la Métropole, déjà en capacité d'orienter l'utilisateur.

L'Agence des mobilités travaille en lien étroit avec le dispositif de mobilité inclusive déployé, au sein de la Métropole, par l'association Innovation et Développement qui prend en charge les publics en insertion pour les accompagner à lever les freins à leur mobilité. Un travail de partenariat et de formation entre l'Agence des mobilités et les acteurs de proximité identifiés par les habitants des quartiers populaires est également engagé et à consolider pour accompagner ces publics.

Pour accompagner les usagers sur leur lieu de vie ou de passage, l'Agence des mobilités se déploie hors les murs en proposant 3 modes d'interventions : des permanences de proximité, des stands d'information et de sensibilisation et des réunions d'information. De septembre 2022 à avril 2023, l'Agence des mobilités a ainsi tenu 45 stands sur l'ensemble du territoire métropolitain et est intervenue lors de 30 réunions d'information, 3 webinaires d'information ont par ailleurs été proposés aux agents des communes travaillant au contact des usagers. L'Agence des mobilités s'appuie par ailleurs sur d'autres relais de proximité (PIMMS Médiation, associations d'entreprises), des acteurs de l'emploi et de l'insertion (notamment Maison métropolitaine d'insertion pour l'emploi (MMI'e) et Pôle emploi) en partenariat avec le dispositif mobilité inclusive. Un déploiement de permanences délocalisées ponctuelles en entreprises et régulières au sein des communes est mis en œuvre progressivement sur sollicitation pour proposer des rendez-vous de conseil individualisé au plus près des usagers. La faisabilité d'antennes locales est par ailleurs envisagée pour pouvoir répondre à l'augmentation du besoin d'accompagnement des usagers.

Pour les professionnels, en particulier les artisans, TPE et PME, l'activité de conseil en mobilité de l'Agence est appuyée par des conseillers en mobilité missionnés par la Métropole au sein des chambres consulaires pour agir au plus près de leurs adhérents. Ainsi, par le biais de conventions partenariales, la Métropole finance 2 postes pour accompagner les entreprises dans l'évolution de leur stratégie de transition de mobilité, l'adaptation des flottes de véhicules, la réorganisation et l'optimisation des tournées et des flux logistiques, l'un au sein de la Chambre de métiers et de l'artisanat du Rhône et l'autre au sein de la Chambre de commerce et d'industrie de Lyon Métropole. Afin de toucher les salariés habitant en périphérie et travaillant dans la ZFE, l'Agence des mobilités met en œuvre du conseil en mobilité auprès des employeurs et accompagne les associations d'entreprises dans l'élaboration de plans de mobilité employeur communs.

d) - Dispositif d'aides directes aux particuliers pour l'acquisition de vélos ou de véhicules Crit'Air 0 ou 1

La concertation a 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 les complétant par de nouvelles mesures, notamment, en faveur de pratiques de déplacements alternatives à la voiture individuelle.

Le dispositif d'aides financières aux particuliers vise à faciliter la transition vers une mobilité plus propre en diminuant les restes à charge pour les bénéficiaires. Dans un souci d'efficacité et de lisibilité, la Métropole a défini un dispositif le plus possible aligné avec le dispositif de l'État. Pour rappel, l'État propose principalement 2 aides financières à l'acquisition de véhicules à faibles émissions : le bonus écologique et la prime à la conversion, cumulables entre elles. En cas d'éligibilité à la prime à la conversion, une majoration, également appelée surprime ZFE, est activable par le demandeur s'il travaille ou habite au sein d'un périmètre ZFE.

En réponse aux attentes exprimées durant la concertation, la Métropole a choisi de relever nettement le niveau de ses aides, ainsi que le seuil supérieur d'éligibilité. Ces évolutions permettent une réduction des restes à charge pour les bénéficiaires, d'une ouverture des aides à une plus large part de la population et d'élargissement des véhicules aidés par la métropole (vélos pliants, deux-roues électriques par exemple). Elles permettent également d'optimiser l'effet levier de la surprime ZFE tel que l'État l'a fait évoluer au 1^{er} janvier 2023.

Pour bénéficier des aides, les demandeurs devront justifier :

- d'habiter dans la ZFE ou d'habiter dans la Métropole et de travailler dans la ZFE,
- d'un revenu fiscal de référence par part inférieur à 22 983 € (8e décile au niveau national) sur l'avis d'imposition N -2 de la demande,
- d'être détenteur d'un véhicule particulier ou deux-roues motorisés classé Crit'Air 5, 4, 3 et 2 ou non classé,
- de la mise au rebut ou du rétrofit de ce véhicule classé Crit'Air 5, 4, 3, 2 ou non classé, ou de la cession du véhicule Crit'Air 2.

Les aides financières soutiennent l'achat, la location de longue durée (supérieure à 24 mois) ou encore la location avec option d'achat des différents types de véhicules listés, qu'ils soient neufs ou d'occasion. Les montants maximums des aides proposées par la Métropole sont définis dans les tableaux ci-dessous. Le montant cumulé des aides de l'État et de la Métropole ne peut excéder le prix d'achat du véhicule.

- Pour l'achat d'une voiture particulière par un particulier

L'acquisition d'une voiture particulière est autorisée contre mise au rebut d'une voiture (VP ou VUL) ou cession d'un de ces véhicules classé Crit'Air 2.

Aides de la Métropole pour l'acquisition de voitures particulières :	Revenu fiscal de référence par part		
	≤ 6 358 €	> 6 358 € et ≤ 14 089 €	> 14 089 € et ≤ 22 983 €
- contre mise au rebut d'une voiture (VP ou VUL) NC-5-4-3 ou 2 - si revente d'une voiture Crit'Air 2			
voiture électrique - prix < 47 000 € TTC - poids < 2.4 tonnes - CO ₂ ≤ 0 g/km	3 000 €	2 500 €	2 000 €
voiture Crit'Air 1 neuf * - prix < 47 000 € TTC - poids < 2.4 tonnes - CO ₂ ≤ 122g/Km WLTP (ou 94 g/km NEDC) * non éligible si revente d'un Crit'Air 2	3 000 €	2 500 €	2 000 €
voiture Crit'Air 1 d'occasion * - prix < 47 000 € TTC - poids < 2.4 tonnes - CO ₂ ≤ 132g/Km WLTP (ou 104 g/km NEDC) * non éligible si revente d'un Crit'Air 2	3 000 €	2 500 €	

Les aides ainsi proposées sont en cohérence avec les critères de la prime à la conversion de l'État en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2023. La Métropole a toutefois souhaité aller au-delà :

- en aidant le renouvellement des véhicules Crit'air 2 vers les véhicules électriques ainsi que vers les véhicules Crit'Air 1 en cas de mise au rebut,
- en permettant l'achat d'un véhicule Crit'air 1 neuf pour la tranche la plus haute de revenus.

- Pour l'achat d'un vélo, d'un deux ou trois roues motorisés ou d'un quadricycle (2/3/4RM) par un particulier

L'acquisition d'un vélo, d'un deux ou trois roues motorisés, ou quadricycle, est autorisée contre mise au rebut d'une voiture (VP ou VUL), mise au rebut d'un 2/3/4RM ou cession d'un 2/3/4RM Crit'Air 2.

Aides de la Métropole pour les vélos et les deux-roues motorisés :	Revenu fiscal de référence par part		
	≤ 6 358 €	> 6 358 € et ≤ 14 089 €	> 14 089 € et ≤ 22 983 €
- contre mise au rebut d'une voiture NC-5-4-3 ou 2 - contre mise au rebut d'un 2/3/4 RM classé 4-3-2 et NC - revente d'un 2/3/4 RM Crit'Air 2			
vélos familiaux (cargos -triporteurs- allongés) vélos pliants et vélos adaptés PMR avec ou sans assistance électrique	2 500 €	1 500 €	1 000 €
vélo à assistance électrique - puissance max ≤ 0,25 KW - pas de batterie au plomb	1 000 €	750 €	500 €
deux-roues, tricycle ou quadricycle électrique (hors trottinettes) - pas de batterie au plomb			1 000 €

Les critères d'éligibilités sont identiques à celles de la prime au rétrofit de l'État et à la prime à la conversion pour les vélos. Pour les deux-roues motorisés, la Métropole a souhaité élargir les aides à la conversion de l'État en proposant une aide unique pour l'acquisition de tout type de deux-roues. Cette aide pourra être déclenchée par la mise au rebut (ou cession dans le cas d'un Crit'Air 2) d'un deux roues sans se limiter à la mise au rebut stricte d'une voiture.

- Pour une opération de rétrofit pour les particuliers

Dans le cas d'un rétrofit, opération consistant à convertir la motorisation thermique d'un véhicule en une motorisation électrique, tous les véhicules classés Crit'Air 5-4-3 ou 2, ou non classés, sont éligibles à une aide unique :

Aides de la Métropole pour une opération de rétrofit :	Revenu fiscal de référence par part		
	≤ 6 358 €	> 6 358 € et ≤ 14 089 €	> 14 089 € et ≤ 22 983 €
- sur un véhicule (VP ou VUL) de Crit'Air NC-5-4-3 ou 2 - sur un 2/3/4 RM classé 4-3-2 et NC			
rétrofit électrique ou hydrogène			2 000 €

Les critères d'éligibilités sont identiques à celles de la prime au rétrofit de l'État.

- Calendrier d'ouverture des aides pour les particuliers

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

Crit'Air du véhicule	Dates d'ouverture des aides	Date de fermeture des aides
Crit'Air 5 et non classé	1 ^{er} septembre 2022	31 décembre 2024
Crit'Air 4	Au plus tard le 1 ^{er} septembre 2023	31 décembre 2025
Crit'Air 3		31 décembre 2026
Crit'Air 2		31 décembre 2028

e) - Dispositif d'aides directes aux professionnels pour l'acquisition de vélos ou de véhicules propres

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.

Ce dispositif d'aides financières, mis en place fin 2019 en amont de l'entrée en vigueur de la ZFE pour les véhicules utilitaires et poids lourds, a fait l'objet en 2021 d'une concertation importante avec les acteurs économiques du territoire. Les conclusions de cette concertation ont permis de réviser et d'ajuster ce règlement en janvier 2022 afin de répondre aux attentes d'évolutions exprimées par les entreprises du territoire.

En cohérence avec le dispositif d'aides à destination des professionnels réformé en janvier 2022, le dispositif d'aide prévoit de soutenir les micros, petites et moyennes entreprises (indépendamment de leur forme juridique) dans l'achat, la location de 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 retrofit de moteurs de VUL comme de PL pour une conversion du moteur thermique vers de l'électrique ou du GNV.

Le dispositif prévoit également 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, une majoration des aides existe 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.

S'agissant des aides à destination des entreprises des territoires voisins réalisant une part significative de leur chiffre d'affaires au sein de la ZFE, la Métropole constate que ni les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) des territoires voisins ni la Région Auvergne-Rhône-Alpes n'ont proposé, à travers leur avis PPA, de les abonder. Le dispositif mis en place en janvier 2022 par la Métropole à l'attention des entreprises de la CCEL et de la CCPO n'a fait l'objet d'aucun soutien ni promotion de la part des 2 Communautés de communes. L'avis PPA de la CCEL ne tient pas compte de la mesure. L'avis PPA de la CCPO salue l'initiative, tout en l'estimant insuffisante.

La Métropole ne souhaitant pas intervenir de manière unilatérale à l'extérieur de son territoire, il est proposé de mettre un terme à l'aide mise en place en janvier 2022 et de surseoir à l'instauration d'une aide équivalente dans les autres territoires voisins inclus dans le plan de protection de l'atmosphère (PPA) et/ou le périmètre SYTRAL Mobilités.

f) - Test des services alternatifs à la voiture individuelle, facilitation des changements de pratiques de mobilité

Pour concrétiser l'orientation de la délibération du 26 septembre 2022 en faveur d'une aide favorisant les choix de démotorisation, de type chèque mobilité, il est proposé 2 box multimodales complémentaires aux aides et dérogations existantes, portées par l'Agence des mobilités.

Chacune des 2 box regroupera des offres tarifaires attractives donnant accès à 4 des principaux services de mobilité alternative à la mobilité individuelle disponibles sur le territoire : transports en commun, autopartage, vélo en libre-service et covoiturage. Ces offres seront activables pour les non abonnés au service concerné. L'objectif est double : favoriser la découverte des alternatives d'une part, d'autre part proposer aux personnes directement impactées par la réglementation ZFE (résidents et travailleurs) une autre option que le renouvellement de leur véhicule, la démotorisation, partielle ou totale, en faveur du bouquet de solutions des box multimodales. Les 2 box seront mises à disposition début 2024 en lien avec SYTRAL Mobilités et les opérateurs partenaires. Les principes structurants des 2 offres sont les suivants :

- la box "Je découvre" sera accessible à tous les métropolitains (une box par adulte dans le foyer). Elle permettra de bénéficier d'un accès gratuit aux 4 services durant 3 mois, soit une période suffisamment longue pour tester la praticité des différentes solutions pour ses déplacements routiniers et occasionnels. Durant cette période d'essai, les bénéficiaires se verront proposer un rendez-vous personnalisé avec un conseiller mobilité de l'Agence des mobilités afin de répondre à leurs difficultés éventuelles et de les accompagner, le cas échéant, vers un changement durable de leurs pratiques de mobilité. La promotion de la box "Je découvre" sera ciblée sur les publics en situation de requestionner leurs pratiques de mobilités, à des instants-clés de leur vie : mobilité résidentielle, mobilité scolaire, nouveaux salariés, jeunes retraités, nouveaux titulaires d'un permis de conduire, etc.,

- la box "Je m'engage" sera ouverte aux métropolitains qui habitent ou travaillent dans la ZFE à l'instar des aides au renouvellement ZFE. Elle permettra de bénéficier d'un accès gratuit ou à prix préférentiel aux 4 services durant 12 mois. La valeur totale de la box sera de l'ordre de 1 000 €, cumulable avec une aide à l'acquisition de vélo. L'accès sera conditionné à un engagement formalisé du bénéficiaire à l'issue d'un rendez-vous avec un conseiller de l'Agence des mobilités : la mise au rebut ou la cession (dans le cas d'un véhicule Crit'Air 2) de son véhicule personnel.

Les métropolitains résidant ou travaillant dans la ZFE pourront bénéficier soit des 2 box successivement, dans une logique de parcours de transition, soit d'une seule box, s'ils n'expriment qu'un besoin de découverte des alternatives sans engagement postérieur, ou inversement, qu'un besoin d'incitation à la démotorisation sans découverte préalable des alternatives.

3° - Dispositif d'évaluation et de gouvernance

a) - Le dispositif d'évaluation

La mise en place d'un dispositif de suivi et d'évaluation du déploiement de la ZFE doit permettre d'en assurer le pilotage et de répondre aux attentes exprimées dans la concertation et dans l'interpellation du Conseil de développement. L'évaluation vise ici à :

- recueillir les informations nécessaires sur la mise en œuvre du dispositif,
- comprendre ses effets directs et indirects afin de réajuster certains éléments si nécessaire,
- rendre compte du niveau d'atteinte des objectifs et des impacts du dispositif sur la mobilité des personnes et des professionnels, la qualité de l'air et ainsi alimenter le dialogue public autour de la ZFE,
- répondre aux obligations d'évaluation réglementaire.

À plus long terme, il s'agit également de s'assurer que la ZFE, combinée aux autres politiques menées sur le territoire métropolitain, permet de contribuer aux changements attendus en termes de qualité de l'air et de pratiques de mobilité.

En raison du déploiement progressif de la ZFE, et des incertitudes qui l'accompagnent, le système de suivi et évaluation doit permettre à la fois un pilotage serré de la mise en œuvre et d'apporter des informations utiles sur les principaux questionnements qui se posent aujourd'hui et se poseront demain. Une grande variété de champs de connaissances et d'actions découle de ces questionnements. L'analyse du bilan de la concertation et les échanges avec le Conseil de développement - suite à son interpellation par les élus lors Conseil de la Métropole du 27 mars 2023 - ont permis de faire émerger une 1^{ère} liste des thématiques ou focales d'évaluation qui feront l'objet d'une attention particulière au cours des prochaines années :

- la perception par les habitants et acteurs des enjeux de pollution de l'air et de son impact sur la santé,
- la connaissance et la compréhension du dispositif d'accompagnement ZFE,
- le respect de la réglementation (conformité du parc circulant, usage des dérogations, etc.),
- les effets des aides, du conseil en mobilité et des dérogations ZFE pour favoriser le passage à une mobilité non-polluante,
- les réponses apportées aux besoins de mobilité des plus précaires et des plus vulnérables,
- le renouvellement du parc roulant en faveur des véhicules à faibles émissions (vélos, moto-électriques, véhicules Crit'air 0 et 1),
- l'évolution des pratiques de mobilité alternatives à la voiture particulière, et l'évolution du trafic et du stationnement,
- les conséquences de la ZFE sur l'activité des professionnels,
- les actions engagées par les acteurs publics et privés en réponse à la contrainte ZFE pour faciliter les changements de pratiques de mobilité,
- l'évolution de la qualité de l'air dans le périmètre de la ZFE et pour les Grand Lyonnais.

Sur la base de ce cadrage thématique, le système de suivi et évaluation proposé comprend à la fois :

- un tableau de bord d'indicateurs clés à destination du pilotage du projet,
- des études thématiques conduites spécifiquement ou exploitées selon les besoins repérés, et à certaines étapes du déploiement de la ZFE, pour apporter des éclairages approfondis sur certains aspects.

Un rapport de suivi et d'évaluation sera produit chaque année, en plus de l'évaluation réglementaire à 3 ans. Il apportera des éléments récurrents et spécifiques relatifs aux enjeux identifiés (et éventuellement, à ceux qui pourraient s'ajouter au fur et à mesure des années). La démarche associera les différentes instances associées à la gouvernance de la ZFE, notamment le Conseil de développement. Ce dernier assurera, à ce titre, son rôle d'information et d'expression des citoyens.

b) - Animation partenariale du projet

La construction du projet d'amplification de la ZFE a déjà permis d'établir des scènes d'information et de concertation avec plusieurs catégories d'acteurs de la métropole et des territoires voisins.

Ainsi, un comité territorial de suivi est en place avec les 5 communes couvertes en totalité ou en partie par le périmètre de la ZFE. Cette instance à la fois politique et technique facilite la mise en place opérationnelle de la ZFE avec aujourd'hui 2 groupes de travail constitués, l'un sur la communication et l'autre sur le contrôle de la réglementation. Ces groupes permettent la bonne circulation des informations, le partage des points de blocage ou de réussite, et la prise en compte des retours de terrain dans la suite du projet et la co-construction avec les communes d'actions relevant de leurs compétences. Le groupe de travail contrôle-sanction a conduit à la formation début 2023 des policiers municipaux et des équipes d'agents de surveillance de la voie publique (ASVP) sur les modalités de contrôle de la ZFE afin de le déployer sur le terrain en anticipation de la mise en place du dispositif de contrôle-sanction automatisé.

Au-delà des communes du périmètre ZFE, les 10 Conférences territoriales des Maires (CTM) et la Conférence métropolitaine des maires continueront d'être les lieux privilégiés d'information et de concertation avec les 59 communes de la Métropole.

Le cadre d'échange avec les territoires voisins reste à co-construire, même si la Métropole a déjà initié plusieurs rencontres techniques et politiques lors de la concertation, bilatérales ou multilatérales. Le 10 janvier 2023, une réunion d'échange politique avec l'ensemble des territoires du PPA et de SYTRAL Mobilités était organisée avec la Préfecture. Le Syndicat des mobilités des territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise (SMT AML) constitue un forum d'échange pertinent sur certaines mesures d'accompagnement comme la coordination des réseaux de transports collectifs, l'intermodalité et le covoiturage. Sur ces bases, il est proposé de mettre en place un cadre d'échange permanent, qui pourra s'articuler avec les instances de suivi du PPA porté par les services de l'État.

En parallèle, un comité de suivi économique permet à la Métropole de dialoguer et de recueillir les retours des acteurs du monde économique, représenté notamment par les chambres consulaires et les représentants d'entreprises. Un travail à l'échelle de certaines filières stratégiques est encore à construire.

Ces scènes de dialogue ont vocation à être pérennisées, elles ont pour objectif d'assurer la bonne mise en œuvre de la ZFE sur le terrain, à identifier les difficultés et à faire remonter les besoins d'accompagnement. Ce seront également des espaces de partage qui permettront de présenter au fil de l'eau les enseignements du dispositif de suivi-évaluation.

c) - Observatoire scientifique et citoyen de la qualité de l'air

Le dispositif d'évaluation de la ZFE, et plus largement l'enjeu de santé publique primordial que constitue la lutte contre la pollution de l'air, ont fait émerger un besoin de renforcement de la connaissance et des expertises autour de la qualité de l'air. Il est ainsi proposé la création d'un observatoire scientifique et citoyen de la qualité de l'air. En soutien ou en complément des pôles d'expertise existants comme Atmo Auvergne-Rhône-Alpes, cette nouvelle entité serait chargée des missions suivantes :

- capitaliser les connaissances existantes sur les évolutions de la qualité de l'air au sein de la Métropole lyonnaise, en s'appuyant prioritairement sur la production d'Atmo Auvergne-Rhône-Alpes, qu'il s'agisse de son système de mesure permanent ou d'études spécifiques,

- collecter les données existantes relatives aux effets de la pollution de l'air sur la santé et le bien-être à l'échelle du territoire métropolitain, en s'appuyant prioritairement sur les systèmes d'information des Hospices civils de Lyon (HCL) et des autres établissements prenant en charge les pathologies respiratoires (recueil des motifs de consultation),

- renforcer l'analyse croisée des données de qualité de l'air et des données sanitaires, afin d'identifier les variables explicatives et facteurs de risque (âge, lieu d'habitation, périodes de l'année, modes de vie, etc.),

- développer la connaissance par le biais d'études *ad hoc* en matière environnementale (qualité de l'air), sanitaire (pathologies, épidémiologie, etc.) et sociologique (perceptions, comportements, etc.),

- inclure et mobiliser les citoyens à cette fin, qu'il s'agisse de répondre à des enquêtes quantitatives ou qualitatives classiques comme de contribuer à des démarches de science participative,

- rendre accessibles et valoriser l'ensemble des connaissances réunies, à travers un programme de publications et d'animation territoriale,

- alimenter le dispositif d'évaluation et de pilotage de la ZFE, en actualisant et en précisant la mesure des progrès en matière de qualité de l'air, de santé et de bien-être des Grand-Lyonnais.

Pour ce faire, l'observatoire devrait s'appuyer sur un conseil scientifique réunissant des spécialistes de l'ensemble des disciplines concernées, et sur une démarche ouverte d'élaboration de son programme d'activités, associant notamment les citoyens du Conseil de développement. Une mission de préfiguration doit permettre de préciser les modalités de fonctionnement et la gouvernance des instances de pilotage, qui doivent garantir à la fois le pluralisme et l'efficacité de l'observatoire ;

Vu ledit dossier ;

Ouï l'avis de sa commission déplacements et voirie ;

Vu la note pour le rapporteur communiquée aux membres du Conseil de la Métropole précisant que :

"Dans l'exposé des motifs :

- Au chapitre I - **Contexte, 3° - Processus d'élaboration du projet d'amplification de la ZFE**, au paragraphe débutant par "Ainsi, la concertation préalable", il convient de lire :

"Elle a comporté 4 volets : le volet acteurs économiques du 8 décembre 2020 à novembre 2021, le volet grand public du 3 septembre 2021 au 5 mars 2022,"

au lieu de :

"Elle a comporté 4 volets : le volet acteurs économiques du 8 décembre 2020 à novembre 2021, le volet grand public du 3 septembre 2021 au 5 mars 2021," ;

- Au chapitre I - **Contexte, 3° - Processus d'élaboration du projet d'amplification de la ZFE**, il convient de lire :

"En parallèle de cette concertation préalable et volontaire, une concertation réglementaire sur la 1^{ère} étape ZFE 5+ a été menée du 3 novembre 2021 au 22 février 2022. À l'issue, la ZFE 5+ a été actée par délibération du Conseil métropolitain n° 2022-0989 du 14 mars 2022. Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2023 (à l'issue de 4 mois de période pédagogique) la ZFE s'applique aux véhicules particuliers et aux deux-roues motorisés classés Crit'Air 5 et non classés."

au lieu de :

"Pour rappel, qu'en parallèle de cette concertation préalable et volontaire sur la 2^{ème} étape d'amplification dite 4-3-2, une concertation réglementaire sur la 1^{ère} étape ZFE 5+ a été menée du 3 novembre 2021 au 22 février 2022. À l'issue, la ZFE 5+ a été actée par délibération du Conseil métropolitain n° 2022-0989 du 14 mars 2022. Ainsi, à compter du 1^{er} septembre 2022, l'interdiction de circulation permanente des VUL et PL Crit'Air 5 et non classés dans le périmètre de la ZFE en place depuis le 1^{er} janvier 2022, a été élargi aux véhicules particuliers et aux deux-roues motorisés classés Crit'Air 5 et non classés." ;

- Au chapitre II - **Bilan de la concertation réglementaire du projet initial de 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE**, il convient de lire :

"II - Bilan de la concertation réglementaire sur la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE"

au lieu de :

"II - Bilan de la concertation réglementaire du projet initial de 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE" ;

- Au chapitre III - **Le nouveau projet de la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE**, il convient de lire :

"III - Adaptation du projet de la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE à l'issue de la concertation"

au lieu de :

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

- Au chapitre **III - Le nouveau projet de la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE, 1° - Cadre réglementaire et effets attendus du projet, a) - Périmètre et calendrier**, il convient de lire :

"Le périmètre du nouveau projet de 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE correspond au périmètre de la ZFE actuellement en vigueur avec l'intégration, au 1^{er} janvier 2024, de l'ensemble du linéaire des voies structurantes d'agglomération métropolitaines que sont M6, M7, le boulevard Laurent Bonnevey et le BPNL."

au lieu de :

"Le périmètre du nouveau projet de 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE correspond au périmètre de la ZFE actuellement en vigueur avec l'intégration, au 1^{er} janvier 2024, de l'ensemble du linéaire des voies structurantes d'agglomération métropolitaines que sont M6, M7, Laurent Bonnevey et le BPNL." ;

- Au chapitre **III - Le nouveau projet de la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE, 1° - Cadre réglementaire et effets attendus du projet, a) - Périmètre et calendrier**, il convient de lire :

Restrictions de circulation	Réglementation actuelle	Réglementation à venir : périmètre actuel de la ZFE et voies rapides M6/M7 et Laurent Bonnevey		
		1 ^{er} janvier 2024	1 ^{er} janvier 2025	1 ^{er} janvier 2028 hors voies rapides
véhicules particuliers (VP) et deux-roues (DR)	Crit'Air 5 et NC	Crit'Air 4, 5 et NC	Crit'Air 3, 4, 5 et NC	Crit'Air 2, 3, 4, 5 et NC
VUL et PL	Crit'Air 3, 4, 5 et NC	Crit'Air 3, 4, 5 et NC réglementation voies rapides jusqu'au Crit'Air 4, 5 et NC	Crit'Air 3, 4, 5 et NC	Crit'Air 2, 3, 4, 5 et NC

au lieu de :

Restrictions de circulation	Réglementation actuelle	Réglementation à venir : périmètre actuel de la ZFE et voies rapides M6/M7 et Laurent Bonnevey		
		1 ^{er} janvier 2024	1 ^{er} janvier 2025	1 ^{er} janvier 2028 hors voies rapides
véhicules particuliers (VP) et deux-roues (DR)	Crit'Air 5 et NC	Crit'Air 4, 5 et NC	Crit'Air 3, 4, 5 et NC	Crit'Air 2, 3, 4, 5 et NC
VUL et PL	Crit'Air 3, 4, 5 et NC	Crit'Air 3, 4, 5 et NC		Crit'Air 2, 3, 4, 5 et NC

- Au chapitre **III - Le nouveau projet de la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE, 1° - Cadre réglementaire et effets attendus du projet, b) - Cadre dérogatoire**, au paragraphe **- Dérogations pour les professionnels, Les dérogations individuelles à caractère ponctuel ou temporaire**, il convient de lire :

"Afin de permettre l'accès à la ZFE pour les professionnels (VUL et PL) qui s'y rendent de manière ponctuelle, la dérogation "petit rouleur" existante pour les particuliers sera ouverte aux professionnels. Cette dérogation sera ouverte à tous et offrira comme aux particuliers un quota de 52 jours de circulation valable un an. Cette dérogation permet de simplifier la réponse à des situations variées d'accès ponctuel à la ZFE."

au lieu de :

"Afin de permettre l'accès à la ZFE pour les professionnels (VUL et PL) qui s'y rendent de manière ponctuelle, la dérogation "petit rouleur" existante pour les particuliers sera ouverte aux professionnels. Cette dérogation sera ouverte à tous et offrira comme aux particuliers un quota de 52 jours de circulation valable un an. Cette dérogation permet de simplifier la réponse à des situations variées mais occasionnelles d'accès à la ZFE." ;

- Au chapitre III - **Le nouveau projet de la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE, 1° - Cadre réglementaire et effets attendus du projet, b) - Cadre dérogatoire**, au paragraphe - **Dérogations pour les professionnels, Les dérogations individuelles à caractère ponctuel ou temporaire**, il convient de lire :

"Enfin, une dérogation pour amortissement sera créée pour les professionnels et associations ayant acheté un VUL ou un PL Crit'Air 2 pour s'adapter à la ZFE initiale de 2020-2021. Cette dérogation sera activable en 2028, pour les durées d'amortissement restantes, lors de l'entrée en vigueur des restrictions de circulation pour les Crit'Air 2."

au lieu de :

"Une dérogation pour amortissement pour les professionnels et associations ayant acheté un VUL ou un PL Crit'Air 2 pour s'adapter à la ZFE professionnels en place depuis 2020 sera disponible en 2028 lors de l'entrée en vigueur des restrictions de circulation pour les Crit'Air 2." ;

- Au chapitre III - **Le nouveau projet de la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE, 1° - Cadre réglementaire et effets attendus du projet, d) - Les effets attendus du projet**, au paragraphe - **Les effets sur le trafic**, il convient de lire :

"Les effets sur le trafic routier"

au lieu de :

"Les effets sur le trafic" ;

- Au chapitre III - **Le nouveau projet de la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE, 2° - Mesures d'accompagnement du projet, b) - Développement des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle**, il convient de lire :

"Le succès du projet d'amplification de la ZFE se mesurera à l'aune d'une double transformation : celle du parc automobile bien sûr, mais aussi celle des pratiques de mobilité. La concertation préalable comme la concertation réglementaire montrent ainsi des attentes fortes de la population pour le développement d'alternatives à l'autosolisme pour accéder au périmètre de la ZFE, et plus largement pour se déplacer au sein de la Métropole et vers/depuis les territoires voisins."

au lieu de :

"Le succès du projet d'amplification de la ZFE se mesurera à l'aune d'une double transformation : celle du parc automobile bien sûr, mais aussi celle des pratiques de mobilité. La concertation préalable comme la concertation réglementaire montrent ainsi des attentes fortes de la population pour le développement d'alternatives à l'autosolisme pour accéder au périmètre de la ZFE, et plus largement pour se déplacer dans la Métropole." ;

- Au chapitre III - **Le nouveau projet de la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE, 2° - Mesures d'accompagnement du projet, f) - Test des services alternatifs à la voiture individuelle, facilitation des changements de pratiques de mobilité**, il convient de lire :

"- la box "Je m'engage" sera ouverte aux métropolitains qui habitent ou travaillent dans la ZFE à l'instar des aides au renouvellement ZFE."

au lieu de :

"- la box "Je m'engage" sera ouverte aux métropolitains qui habitent ou résident dans la ZFE à l'instar des aides au renouvellement ZFE." ;

Vu le résultat du scrutin auquel il a été procédé, comme ci-après annexé ;

DELIBERE**1° - Prend acte :**

a) - de la réglementation issue de la loi LOM n° 2019-1428 du 24 décembre 2019, imposant aux collectivités territoriales connaissant des dépassements récurrents des seuils de pollution atmosphérique de mettre en place une ZFE sur leur territoire,

b) - des exigences de la loi climat et résilience n° 2021-1104 du 22 août 2021, fixant le calendrier d'interdictions de circulation pour les véhicules Crit'air 5 en 2023, Crit'air 4 en 2024 et Crit'Air 3 en 2025 dans les 10 Métropoles qui enregistrent des dépassements réguliers des valeurs limites de qualité de l'air dont la Métropole de Lyon,

c) - de la persistance des condamnations de la France par la Cour de justice de l'Union européenne, pour manquement aux obligations issues de la directive du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air, et par le Conseil d'État, qui le 17 octobre 2022 a de nouveau condamné l'État à payer 2 astreintes de 10 M€ pour son échec à faire respecter les normes européennes, reprises en droit français, de qualité de l'air, notamment à Lyon ("*à ce jour, les mesures prises par l'État ne garantissent pas que la qualité de l'air s'améliore de telle sorte que les seuils limites de pollution soient respectés dans les délais les plus courts possibles.*"),

d) - des enseignements tirés de la consultation réglementaire réalisée au titre des articles L 2213-4-1 du CGCT et L 123-19-1 du code de l'environnement, en application de la délibération du Conseil n° 2022-1230 du 26 septembre 2022,

e) - de l'évolution du projet initial de la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE suite à cette consultation réglementaire et des nouvelles orientations souhaitées,

f) - du résultat des études d'impact des dispositions envisagées sur les conditions de mobilité (effets sur le trafic) et sur la qualité de l'air (efficacité de la ZFE) dont la sortie du contentieux qualité de l'air en 2025 et un rapprochement de la nouvelle valeur limite envisagée par l'Union européenne pour 2030.

2° - Approuve :

a) - le bilan de la consultation réglementaire réalisée conformément aux articles L 2213-4-1 du CGCT et L 123-19-1 du code de l'environnement, en application de la délibération du Conseil n° 2022-1230 du 26 septembre 2022,

b) - la poursuite du processus d'amplification du dispositif de ZFE mis en place en 2020 sur la base d'un nouveau projet notamment en termes de périmètre et de calendrier,

c) - le règlement d'aides financières aux particuliers pour l'acquisition de vélos ou de véhicules Crit'Air 0 et 1, joint au dossier et définissant les conditions d'attribution et les modalités de versement,

d) - le règlement d'aides financières aux professionnels pour l'acquisition de vélos ou de véhicules propres, joint au dossier et définissant les conditions d'attribution et les modalités de versement.

3° - Annonce :

a) - la mise en place d'une nouvelle procédure de participation du public et de consultation des personnes publiques associées au titre de l'article L 2213-4-1 du CGCT sur ce nouveau projet,

b) - la préparation d'un dispositif nouveau de box multimodales à tarif préférentiel visant à faire tester des services alternatifs à la voiture individuelle et faciliter les changements de pratiques de mobilités,

c) - la préparation d'une campagne d'information locale en vue de faire connaître le dispositif d'amplification de la ZFE à l'ensemble des publics concernés,

d) - la préfiguration d'un observatoire scientifique et citoyen de la qualité de l'air, chargé notamment de contribuer à l'évaluation en continu de la mise en œuvre de l'amplification de la ZFE.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme.

Publié le : 28 juin 2023

Accusé de réception en préfecture : 069-200046977-20230626-300877-DE-1-1 Date de télétransmission : 28 juin 2023 Date de réception préfecture : 28 juin 2023
