REPUBLIQUE FRANCAISE

GRANDLYON
la métropole

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

DU CONSEIL

Conseil du 14 mars 2022

Délibération n° 2022-0989

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 : Première étape du projet d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon aux véhicules particuliers et 2 roues motorisés de Crit'Air 5 et non classés - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme

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 25 février 2022

Secrétaire élu(e) : Monsieur Nicolas Barla

Affiché le : mercredi 16 mars 2022

Présents : M. Artigny, Mme Asti-Lapperrière, M. Athanaze, Mme Augey, M. Azcué, M. Badouard, M. Bagnon, M. Barge, M. Barla, Mme Baume, M. Ben Itah, Mme Benahmed, M. Benzeghiba, M. Bernard, M. Blache, M. Blanchard, M. Blein, Mme Boffet, Mme Borbon, Mme Bouagga, M. Boumertit, Mme Bramet-Reynaud, Mme Brossaud, M. Brumm, Mme Brunel Vieira, M. Bub, M. Buffet, Mme Burillon, Mme Burricand, Mme Cabot, M. Camus, Mme Cardona, Mme Carrier, Mme Chadier, M. Charmot, Mme Charnay, M. Chihi, M. Cochet, M. Cohen, Mme Coin, Mme Collin, M. Collomb, M. Corazzol, Mme Corsale, Mme Crédoz, Mme Crespy, Mme Creuze, Mme Croizier, M. Dalby, M. Da Passano, M. David, M. Debû, Mme Dehan, Mme Delaunay, M. Devinaz, M. Diop, M. Doganel, M. Doucet, Mme Dromain, Mme Dubois Bertrand, Mme Dubot, Mme Dupuy, Mme Edery, Mme El Faloussi, Mme Etienne, Mme Fontaine, Mme Fontanges, Mme Fournillon, Mme Fréty, Mme Frier, M. Galliano, M. Gascon, Mme Geoffroy, Mme Georgel, M. Geourjon, M. Girard, Mme Giromagny, M. Godinot, M. Gomez, M. Grivel, Mme Grosperrin, M. Groult, M. Guelpa-Bonaro, Mme Guerin, Mme Hémain, Mme Jannot, M. Kabalo, Mme Khelifi, M. Kimelfeld, M. Kohlhaas, Mme Lagarde, M. Lassagne, Mme Lecerf, M. Le Faou, M. Legendre, M. Longueval, M. Lungenstrass, 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 Pouzergue, Mme Prost, M. Quiniou, M. Rantonnet, M. Ray, Mme Reveyrand, Mme Roch, M. Rudigoz, Mme Runel, Mme Saint-Cyr, Mme Sarselli, Mme Sechaud, M. Seguin, M. Sellès, Mme Sibeud, M. Smati, Mme Subaï, M. Thevenieau, M. Uhlrich, Mme Vacher, M. Van Styvendael, M. Vergiat, Mme Vessiller, M. Vieira, M. Vincendet, M. Vincent, Mme Vullien, Mme Zdorovtzoff.

Absents excusés : M. Chambon (pouvoir à M. Doganel), Mme Arthaud (pouvoir à Mme Charnay), M. Maire (pouvoir à Mme Guerin).

Conseil du 14 mars 2022

Délibération n° 2022-0989

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 : Première étape du projet d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon aux véhicules particuliers et 2 roues motorisés de Crit'Air 5 et non classés - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme

Service : Délégation Urbanisme et mobilités - Direction Mobilités

Le Conseil,

Vu le rapport du 23 février 2022, par lequel monsieur le Président expose ce qui suit :

I - Contexte

Malgré les efforts conjugués de la Métropole, des acteurs publics et des entreprises, l'agglomération lyonnaise fait toujours partie des 5 zones nationales où la pollution de l'air dépasse très régulièrement les valeurs limites fixées par l'Union européenne pour le dioxyde d'azote (NO_2) (40 µg/m^3 en moyenne annuelle). En 2019, ATMO Auvergne-Rhône-Alpes (ATMO AURA) estimait le nombre de Grand Lyonnais exposés à un dépassement des valeurs limites réglementaires au NO_2 à 15 200 personnes.

Parallèlement à cette réglementation européenne, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) publie, depuis 1987, des lignes directrices relatives à la qualité de l'air, étayées par les études disponibles sur les conséquences de la pollution de l'air sur la santé. Ces études ont démontré que l'exposition des populations à la pollution atmosphérique, particulièrement aux particules fines et au NO_2, contribue au développement de maladies chroniques telles que des maladies cardiovasculaires, respiratoires ou encore neurologiques, favorise des troubles du développement de l'enfant et, enfin, aggrave les symptômes des personnes souffrant de pathologies. Les personnes particulièrement sensibles à la pollution de l'air sont les nourrissons et les enfants de moins de 5 ans, les femmes enceintes et leur fœtus, les personnes âgées, les personnes souffrant de maladies respiratoires, d'allergies, d'asthme, de maladies cardio-vasculaires, de diabète, les fumeurs et les personnes pratiquant une activité sportive en extérieur.

Si les pics de pollution entraînent un afflux de consultations aux urgences, ces études ont également démontré que c'est la pollution chronique -c'est-à-dire l'exposition quotidienne, régulière et continue aux polluants de l'air, et ceci même à des niveaux inférieurs aux seuils réglementaires- qui constitue aujourd'hui l'enjeu sanitaire le plus important. En France, l'Agence nationale santé publique France établit régulièrement un bilan des effets sanitaires de l'exposition des populations à la pollution. En 2021, le bilan fait état de 40 000 décès prématurés par an, dus particulièrement aux particules fines, et d'une perte d'espérance de vie de près de 8 mois pour les personnes âgées de 30 ans et plus.

Sur la base de ces travaux scientifiques aux résultats incontestables, l'OMS a publié, le 22 septembre 2021, de nouvelles recommandations, divisant par 4 les seuils qu'elle préconisait en 2005 concernant le NO_2 (soit désormais 10 µg/m^3 en moyenne annuelle), par 2 les seuils pour les particules fines $PM_{2,5}$ (soit 5 µg/m^3 en moyenne annuelle) et portant de 20 à 15 µg/m^3 le seuil recommandé pour les particules fines de gabarit PM_{10}. Cette évolution vise à alerter sur le fait que les effets sur la santé des populations se produisent à des niveaux de pollution de l'air plus faibles et inférieurs aux valeurs normatives en vigueur. Les travaux d'ATMO montrent que, si on applique ces nouvelles recommandations aux émissions relevées en 2019, tous les Grand Lyonnais étaient alors exposés à des concentrations moyennes en NO_2 et en particules fines $PM_{2,5}$ supérieures aux valeurs recommandées par l'OMS.

La Métropole doit, par conséquent, agir plus fortement en vue de limiter les émissions de NO_2 et de particules fines, et ainsi parvenir, le plus rapidement possible, au respect des seuils réglementaires et viser ceux

préconisés par l'OMS.

Pour lutter contre ces 2 polluants liés aux transports, la Métropole a mis en place, depuis 2020, une ZFE dite "professionnels" sur les Villes de Lyon, Caluire-et-Cuire et dans les quartiers de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés dans la zone centre délimitée par le périphérique Laurent Bonnevay. À l'intérieur de ce périmètre, la circulation et le stationnement des véhicules utilitaires légers et des poids lourds destinés au transport de marchandises classés Crit'Air 5, 4 et 3 sont interdits 24h/24 et 7j/7. Pour mieux accompagner les entreprises dans le renouvellement de leur flotte vers des véhicules à faibles émissions, le règlement des aides, le cadre dérogatoire et le périmètre de la ZFE professionnels ont récemment fait l'objet d'ajustements. Un partenariat a également été consolidé avec les Chambres consulaires (Chambre de commerce et d'industrie Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne -CCILM- et la Chambre des métiers et de l'artisanat Auvergne-Rhône-Alpes -CMA AURA-) pour leur permettre d'informer, de sensibiliser et d'accompagner leurs ressortissants dans la mutation de leur flotte sur la période 2022 à 2025.

En complément de cette optimisation de la ZFE en place, la Métropole a décidé, par délibération du Conseil n° 2021-0470 du 15 mars 2021, d'élargir les interdictions de circulation et de stationnement aux véhicules polluants détenus par les particuliers avec, pour objectifs :

- d'améliorer la qualité de l'air,
- de protéger les habitants de la Métropole exposés à la pollution de l'air,
- de développer des solutions de mobilités pérennes et au service de tous (transports collectifs, modes actifs, autopartage, covoiturage, parcs-relais, etc.).

Il a été décidé une mise en œuvre en 2 étapes de cette amplification aux particuliers, ceci pour permettre de concilier la nécessité d'agir sans tarder tout en prenant le temps de consulter très largement les Grands Lyonnais.

La 1ère étape, dite "ZFE 5+", objet de la présente délibération, vise à accélérer le renouvellement du parc de véhicules particuliers le plus ancien et polluant de la Métropole : les véhicules particuliers et 2 roues (classés Crit'Air 5 et non-classés), véhicules atteignant l'âge de 22 ans pour les plus récents, ceci en restreignant leur circulation et stationnement dans le périmètre actuel de la ZFE.

La 2ème étape, dite "ZFE 4/3/2" dont l'objectif est de résoudre le problème de la pollution de l'air lié aux transports d'ici 2026, concerne les véhicules particuliers de Crit'Air 4, 3 et 2 aujourd'hui majoritaires au sein de la Métropole. Il a dès lors été décidé d'engager une grande concertation citoyenne (du 3 septembre 2021 au 5 mars 2022) pour permettre aux Grand Lyonnais de s'exprimer et de contribuer à la définition du projet. Le projet ZFE 4/3/2 répondant aux enjeux et aux attentes exprimées sera proposé ultérieurement au vote du Conseil.

II - La réglementation européenne et nationale : échec, contentieux et obligations

Tout comme la Métropole, l'Union européenne s'inquiète depuis des années du dépassement des normes de qualité de l'air, à Lyon comme dans de nombreuses agglomérations. Lorsque des dépassements de valeurs limites européennes en matière de pollution atmosphérique sont constatés, les pays membres de l'Union européenne sont sanctionnés par la Commission. C'est le cas de la France, qui est actuellement visée par une procédure contentieuse relative au non-respect de la directive européenne de 2008 (2008/50/CE) concernant la qualité de l'air, et plus précisément les teneurs en particules fines (PM_{10}) et NO_2.

Après une 1ère mise en demeure en 2009, la Commission a précisé ses griefs en mai 2011 et en février 2013, en reprochant à la France de ne pas se conformer aux niveaux réglementaires de concentration de particules fines dans l'air et de ne pas mettre en place des plans d'action répondant aux ambitions de la directive de 2008. La Commission européenne a assigné plusieurs États membres, dont la France, devant la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) pour non-respect des seuils de pollution en particules fines PM_{10}. Les zones enregistrant un ou plusieurs dépassements vis-à-vis de la réglementation relative aux PM_{10} et au NO_2 sont au nombre de 11, à savoir Paris et les Métropoles d'Aix-Marseille, Grenoble, Lyon, Montpellier, Nice, Grand Paris, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse.

Le 17 mai 2018, après de nombreux avertissements, la Commission a décidé de renvoyer la France devant la CJUE pour non-respect répété des valeurs limites en concentration de NO_2 et insuffisance des plans d'action pour lutter contre ce polluant, enclenchant de fait une procédure contentieuse. Le 24 octobre 2019, la CJUE a condamné la France pour manquement aux obligations issues de la directive du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe. Le 10 juillet 2020, le Conseil d'État a constaté que, depuis 2017, l'État n'avait pas pris les mesures suffisantes pour réduire la pollution de l'air en NO_2 et en particules fines dans 8 zones du territoire français, dont la Métropole de Lyon. À ce jour, les valeurs limites européennes concernant le NO_2 sont toujours dépassées, chaque année, dans plusieurs agglomérations françaises dont la nôtre. Plusieurs associations de protection de l'environnement ont également assigné l'État pour non-respect de la directive européenne de 2008.

En réponse à ce constat d'échec et à cette situation de contentieux, le législateur a rendu obligatoire, *via* la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019, la mise en œuvre d'une ZFE pour les 10 métropoles citées précédemment et a précisé, *via* la loi Climat et Résilience promulguée le 21 août 2021, le calendrier de sortie des véhicules les plus polluants à appliquer, à savoir :

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

La loi climat et résilience a conforté le mouvement engagé par la loi LOM par l'obligation d'instaurer d'ici, fin 2023, une ZFE dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants. Cette loi accompagne plus globalement la transition énergétique du secteur des transports vers des solutions de mobilité plus durables et moins carbonées (expérimentation des voies de covoiturage, obligation d'une tarification attractive sur les trains régionaux, incitation au report modal par le développement de parking relais, fin de la vente en 2030 des véhicules dont les émissions dépassent 123g CO_2/km, etc.), ce qui participe à la politique de lutte contre la pollution de l'air.

III - Le projet d'amplification de la ZFEm de la Métropole aux véhicules particuliers et 2 roues motorisés de Crit'Air 5 et non classés présenté à la concertation

En réponse aux enjeux de santé publique, conformément à la délibération du 15 mars 2021 et aux obligations définies par les lois LOM et climat et résilience, un projet d'amplification de la ZFE de la Métropole aux véhicules légers polluants et 2 roues motorisés de Crit'Air 5 et non classés a été élaboré. Il concerne :

- les véhicules diesel immatriculés avant le 1er janvier 2001,
- les véhicules essence immatriculés avant le 1er janvier 1997,
- les 2 roues, tricycles et quadricycles à moteur immatriculés avant le 1er juin 2000.

Il est proposé que la ZFE 5+ soit active à compter du 1er septembre 2022, 24h/24 et 7j/7, sur le périmètre de la ZFE en place. En 2022, 18 565 véhicules et 886 2 roues motorisés immatriculés dans la Métropole sont visés par cette mesure. La possession de ces véhicules anciens est fortement corrélée au niveau de vie des ménages : ils représentent 3 % du parc total et 10 % des véhicules détenus par les ménages les plus pauvres de la Métropole. Le dispositif d'aides et le cadre dérogatoire, décrit ci-après, ont été préparés pour répondre à cet enjeu. Il est attendu de cette 1ère étape qu'elle contribue à la réduction de 4,5 % des émissions de NO_2, de 5,4 % des $PM_{2,5}$ et 3,7 % des PM_{10}.

1° - Les aides proposées dans le cadre de la ZFE 5+

Concernant les aides financières, la Métropole a souhaité conforter -sans compliquer- le dispositif proposé par l'État. Celui-ci comprend 3 types d'aides financières à l'acquisition de véhicules à faibles émissions, cumulables entre elles selon certaines conditions, et se décline comme suit :

- le bonus écologique : accordé aux particuliers et aux entreprises qui souhaitent acheter ou louer un véhicule électrique ou hydrogène neuf (voiture, camionnette, scooter, moto, quadricycle à moteur, vélo cargo à assistance électrique) ou électrique d'occasion (voiture ou camionnette seulement). Le bonus écologique n'est pas soumis à la mise au rebut d'un véhicule,

- la prime à la conversion : accordée aux particuliers pour des montants variables en fonction du revenu fiscal de référence par part, ainsi qu'aux entreprises. La prime à la conversion est une aide à l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion à faibles émissions (Crit'Air 0 et 1) contre la mise au rebut d'un véhicule ancien (véhicules Crit'Air 3, 4, 5 et non classés). Elle est également ouverte aux opérations de rétrofit électrique (transformation du moteur thermique d'un véhicule en moteur électrique à batterie ou à pile à combustible par un professionnel habilité). Elle peut être complétée par une surprime d'un montant maximum de 1 000 € si le bénéficiaire (particulier ou entreprise) habite ou travaille ou dispose d'un établissement dans une ZFE. Le versement de cette surprime est conditionné à l'attribution d'une aide versée par une collectivité territoriale répondant aux mêmes exigences que celles de la prime à la conversion.

Il est à noter que les barèmes d'attribution de ces 2 aides sont ajustés une à 2 fois par an par l'État,

- enfin, le microcrédit véhicule propre s'adresse aux particuliers ne parvenant pas à obtenir de crédit par un organisme bancaire classique pour l'achat ou la location d'un véhicule peu polluant. Ce microcrédit, d'un montant de 8 000 € maximum, est garanti à hauteur de 50 % par l'État et son remboursement peut être étalé jusqu'à 7 ans.

En complément de ce dispositif, la Métropole propose de soutenir l'acquisition de véhicules à faibles émissions tels que les véhicules de Crit'Air 0 et 1 (à l'exception des véhicules hybrides rechargeables), les 2 et 3 roues électriques (à l'exception des trottinettes), les vélos à assistance électrique et vélo cargo à assistance électrique par une aide complémentaire qui permette également de déclencher la surprime ZFE allouée par l'État. Ces aides s'adressent :

- aux métropolitains détenteurs d'un véhicule Crit'Air 5 ou non classé résidant dans le périmètre de la ZFEm,
- aux métropolitains détenteurs d'un véhicule Crit'Air 5 ou non classé pouvant justifier d'un emploi salarié ou de leur activité (professions indépendantes) dans le périmètre de la ZFEm.

Elles seront accordées contre mise au rebut d'un véhicule (voiture ou camionnette) Crit'Air 5 et selon le niveau de revenu fiscal de référence par part du demandeur (RFRP) plafonnées à 16 100 € par an correspondant à 60% des foyers fiscaux. Ainsi, dans l'objectif d'aider les ménages les plus modestes, la Métropole a identifié 3 tranches, les 2 premières étant similaires à celles de l'État :

- une 1ère tranche pour les revenus dont le RFRP est inférieur ou égal à 6 300 €,
- une 2ème tranche pour les ménages dont le RFRP est compris entre 6 300 et 13 489 €,
- une 3ème tranche pour les ménages dont le RFRP est compris entre 13 489 et 16 100 €.

Les aides financières soutiennent l'achat, la location longue durée (supérieure à 24 mois) ou encore la location avec option d'achat des différents types de véhicules suivants, qu'ils soient neufs ou d'occasion :

<table>
<tr><th rowspan="2">Aides proposées par la Métropole en complément du dispositif de l'État</th><th colspan="3">RFRP</th></tr>
<tr><th>≤ 6 300 €</th><th>> 6 300 € et ≤ 13 489 €</th><th>> 13 489 € et ≤ 16 100 €</th></tr>
<tr><td>voiture électrique, hybride non-rechargeable, essence Crit'Air 1</td><td rowspan="2">2 000 €</td><td rowspan="2">1 500 €</td><td rowspan="2">1 000 €</td></tr>
<tr><td>vélos familiaux (cargos/triporteurs/ longtails, etc.) à assistance électrique ou mécanique</td></tr>
<tr><td>2 roues, tricycle ou quadricycle électrique</td><td colspan="3" rowspan="2">500 €</td></tr>
<tr><td>vélo à assistance électrique</td></tr>
</table>

2° - Le cadre dérogatoire de la ZFE VP5+

Le cadre dérogatoire proposé par la Métropole intègre les dérogations nationales et un régime dérogatoire local permettant une mise en œuvre progressive du dispositif pour les ménages modestes, les plus impactés par cette 1ère étape d'amplification.

Les exemptions nationales sont listées à l'article R 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT). Elles 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 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 1er 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.

A ces exemptions nationales, la Métropole a proposé d'octroyer, sur demande, des dérogations permanentes pour les véhicules Crit'Air 5 et non classés :

- 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.

Pour réduire l'impact de la mesure sur les ménages modestes, la Métropole a également proposé d'octroyer des dérogations individuelles temporaires d'une durée de validité limitée au 31 décembre 2023 pour les véhicules Crit'Air 5 et non classés :

- acquis depuis plus de 12 mois au moment de la demande et immatriculés au nom de la personne résidant au sein du périmètre de la ZFEm, dont le RFRP est inférieur à 16 100 € (dernier avis d'imposition disponible),

- acquis depuis plus de 12 mois au moment de la demande et immatriculés au nom de la personne exerçant une activité professionnelle au sein du périmètre de la ZFE et dont le RFRP est inférieur à 16 100 € (dernier avis d'imposition disponible).

Ces dérogations permanentes et temporaires devront faire l'objet d'une demande spécifique auprès des services de la Métropole.

Deux mesures fortes accompagnent la mise en œuvre de cette 1ère étape ZFE 5+ :

- l'ouverture d'une agence des mobilités, lieu d'information, de conseils et d'accompagnement des particuliers et entreprises impactés par la ZFE,

- la mise en place d'une tarification sociale et solidaire des transports en commun, se traduisant par la gratuité pour les personnes disposant des plus faibles ressources (bénéficiaires du revenu de solidarité active -RSA-, de l'allocation adulte handicapé, de l'allocation de solidarité personnes âgées, etc.) et d'un tarif réduit unique de 10 € qui offre 85 % de réduction par rapport à l'abonnement plein tarif pour les bénéficiaires de l'allocation de retour à l'emploi, de l'aide aux chômeurs créateurs ou repreneurs d'entreprises ou encore les scolaires boursiers. Grâce à cette politique sociale, plus de 200 000 usagers peuvent d'ores et déjà bénéficier de la gratuité ou d'un tarif adapté à leurs ressources.

Conformément aux articles L 2213-4-1 et R 2213-1-0-1 du CGCT, le dossier de consultation du projet de ZFE 5+, joint au dossier, comprenant :

- un résumé non technique,
- une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la Métropole, avec une analyse des émissions de polluants dues au transport routier,
- une évaluation de la proportion de véhicules concernés par les restrictions de circulation,
- un projet d'arrêté de circulation instaurant la ZFE dite VP5+,
- une étude environnementale sur les bénéfices sanitaires attendus,

a été soumis à concertation réglementaire.

La Métropole a procédé à la mise à disposition au public du dossier de concertation réglementaire du 3 au 26 novembre 2021, conformément aux dispositions des articles L 2213-4-1 du CGCT et L 123-19-1 du code de l'environnement, soit pendant une durée ne pouvant être inférieure à 21 jours. Le public a été informé des modalités de consultations retenues dans un avis diffusé par voie électronique, par un communiqué de presse et par affichage dans les 59 communes et sur le site de la Métropole. Le dossier de consultation du projet de ZFE dite 5+ et ses annexes étaient consultables sur le site de la Métropole et dans les 59 mairies concernées et téléchargeable sur la page ZFE du site internet grandlyon.com. Une boîte mail dédiée et des registres dans les mairies ont permis de recueillir les observations du public. Cette consultation a été prolongée jusqu'au 5 février 2022.

Parallèlement à cette consultation réglementaire, la Métropole a organisé une vaste concertation citoyenne sur le projet d'amplification de la ZFE dans son ensemble. Cette concertation a débuté le 3 septembre 2021 et se termine le 5 mars 2022, avec l'appui de la Commission nationale du débat public (CNDP).

La Métropole a également consulté les personnes publiques associées concernées par le projet de ZFE 5+ du 22 décembre 2021 au 22 février 2022, en application des dispositions de l'article L 2213-4-1 du CGCT, à savoir les 59 communes situées sur le territoire de la Métropole, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, l'Autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais (AOMTL), la CCIL, la CMA du Rhône (CMAR), la Chambre d'agriculture du Rhône-Métropole, la Direction départementale des territoires (DDT) du Rhône, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes.

IV - Le bilan de la concertation réglementaire

La concertation réglementaire de la 1ère étape d'amplification de la ZFE s'est traduite par la collecte de 48 avis dans le cadre de la consultation du public et de 51 délibérations reçues sur les 66 personnes publiques associées invitées à formuler un avis sur le dossier. En l'absence d'avis formulé pour certaines personnes publiques associées, 15 ont été réputés favorables, soit un total de 46 avis favorables. Les avis favorables émis par les communes représentent 1 060 672 habitants, soit 75% des métropolitains.

Parallèlement à cette consultation règlementaire, la concertation au format CNDP a permis de susciter une plus large participation, plus de 5000 participants s'étant exprimés. Les avis portaient sur le projet d'amplification de la ZFE dans son ensemble, mais une partie d'entre eux pouvait s'appliquer notamment à la première étape d'amplification relative aux Crit'Air 5 et non classés. Afin de prendre en compte l'ensemble des problématiques spécifiques à certains publics ou à certains usages et de favoriser la cohérence avec la suite du dispositif, il a été décidé d'extraire les avis qui traitaient de demandes d'aides et de dérogations dans la mesure où ceux-ci soulevaient des problématiques concernant la première étape d'amplification de la ZFE, étape dite "5+" de 2022.

1° - Les enseignements de la concertation du public

Un bilan de la concertation a été dressé et est disponible en pièce jointe. Il fait apparaître différents enseignements :

- une large prise de conscience de l'importance d'améliorer la qualité de l'air, en agissant au-delà des pics de pollution pour préserver la santé des habitants,
- de nombreuses préoccupations vis-à-vis des impacts sociaux envisagés du projet, en lien avec la capacité des personnes et familles modestes à renouveler leur véhicule,
- des préoccupations vis-à-vis de certains impacts environnementaux du projet, en lien avec la mise au rebut de véhicules fonctionnels notamment,
- des interrogations sur le périmètre, le calendrier et les modalités de contrôle,
- une attente importante d'accompagnement humain (conseil) et financier (aides) intégrant la problématique du reste à charge,
- de nombreuses expressions en faveur d'alternatives de mobilité qui soient accessibles financièrement dans tous les territoires, et tout particulièrement en faveur du renforcement de l'offre en transports collectifs.

Par ailleurs, la concertation du public a permis de mettre en exergue les besoins spécifiques à certains publics ou usages de la voiture pour lesquels sont attendus des dispositions particulières :

- les usages occasionnels de la voiture : que ce soit pour les déplacements occasionnels des habitants de la ZFE (week-ends, vacances, déménagement, loisirs, etc.), pour les déplacements liés à la santé (urgences, rendez-vous médicaux), pour les visiteurs résidant en dehors de la ZFE ou en dehors de la Métropole (vie sociale, tourisme, visites familiales) ou encore les détenteurs de véhicules automoteurs spécialement aménagés (VASP) comme les camping-cars, vans aménagés qui en ont un usage ponctuel,

- les usages quotidiens contraints sans possibilité de report modal, comme les déplacements des travailleurs en horaires décalés, les déplacements liés à des activités professionnelles nécessitant l'usage d'un véhicule (artisans, services d'aide à la personne, etc.) ou encore les déplacements des métropolitains et des non métropolitains travaillant dans la ZFE sans possibilité d'alternatives,

- enfin, les usages réguliers mais avec des difficultés d'adaptation à un autre mode de transport, comme les déplacements des résidents de zones mal desservies en transport en commun, les déplacements familiaux particuliers comme ceux générés par les gardes alternées ou le transport de jeunes enfants, ceux des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées ou encore les ménages aux revenus moyens à modestes qui pourraient ne pas avoir droit aux aides annoncées.

En plus de ces enseignements, la concertation a montré une identification réduite de la spécificité de l'étape VP5+ à venir par rapport aux étapes suivantes (4/3/2). De plus, elle a montré que certaines dérogations déjà prévues étaient mal identifiées, soulignant en creux le besoin de communication et de pédagogie.

2° - Les enseignements de la consultation des personnes publiques associées

Sur les 66 personnes publiques associées, 46 ont exprimé un avis favorable ou réputé favorable montrant, sur cette 1ère étape, une large majorité. Les avis ont été assortis de nombreux commentaires qui portaient sur :

- l'importance de la lutte contre la pollution de l'air,

- le manque de connaissance de la population sur le projet et la nécessité de mettre en place une communication ciblée auprès des populations directement impactées,

- la date d'entrée en vigueur de l'interdiction des véhicules Crit'Air 5 et non classés, plusieurs communes souhaitant s'en tenir aux dates limites fixées par la réglementation (au plus tard le 1er janvier 2023),

- des inquiétudes sur le périmètre, des éventuels reports du trafic et du stationnement sur les communes limitrophes ainsi que des doutes sur sa performance pour améliorer la qualité de l'air de l'ensemble des métropolitains,

- le besoin de moyens pour assurer le contrôle et l'opportunité d'une période de sensibilisation,

- la nécessité d'une offre de mobilité alternative de qualité pour tous les territoires impactés (transport en commun, parking relais, voies cyclable, auto-partage, etc.),

- l'importance d'un dispositif d'accompagnement fort et accessible, notamment à destination des publics modestes : montants d'aides suffisants, prise en compte des situations spécifiques via des dérogations, accessibilité pour les personnes éloignées du numérique,

- la crainte d'un impact sur le secteur économique, notamment pour les artisans et les commerçants.

V - Le projet ZFE VP 5+ enrichi des enseignements de la concertation

Après analyse des avis issus de la consultation réglementaire, le projet a été ajusté et enrichi des apports de la concertation.

1° - Les réponses aux avis et attentes exprimés

La Métropole a bien identifié l'enjeu de communication et de pédagogie sur la ZFE et, en particulier, sur cette 1ère étape d'amplification. Aussi, une campagne de communication débutera dès avril 2022 et s'achèvera le 31 décembre 2022, soit 6 mois de plus que les 3 mois de communication obligatoire définis par la loi LOM. Par ailleurs, si la ZFE 5+ entrera bien en vigueur au 1er septembre 2022, elle commencera par une phase de contrôle pédagogique de 4 mois, ce qui rendra les sanctions effectives au 1er janvier 2023. De plus, la Métropole a prévu la mise en place d'une agence des mobilités en lien avec le projet. Ce service permettra d'informer et de conseiller les habitants et les entreprises dans leur choix de mobilité et pourra faciliter la compréhension des aides et dérogation disponibles ainsi que les démarches à accomplir pour en bénéficier.

2° - Augmentation des plafonds d'aides

Suite à la concertation, la Métropole a prévu d'augmenter le plafond de la 3ème tranche de RFRP aidé par la Métropole, passant ainsi de 16 100 € (plafond du 6ème décile national), à 19 600 €, soit 70 % des foyers fiscaux de la Métropole. Cette mesure vise à aider un plus grand nombre de personnes habitant ou travaillant dans la ZFE et possédant un véhicule 5+ acquis avant la date de signature de l'arrêté de circulation de la ZFE 5 à se doter de véhicules à faibles émissions. L'aide pourra être attribuée à raison d'une aide par véhicule mis au rebut ou modifié (rétrofit). Il est rappelé que l'ensemble des ménages éligibles aux aides peuvent bénéficier d'une dérogation temporaire leur permettant d'utiliser leur véhicule jusqu'au 31 décembre 2023 tout en préparant son remplacement.

Il a également été décidé de créer une aide en faveur du rétrofit des moteurs thermiques vers de l'électrique afin de répondre aux problématiques de manque d'offres constructeurs et au prix élevé du remplacement de certains types de véhicules. Il est ainsi proposé une aide de 2 000 € pour tous les ayant-droit compris entre 0 et 19 600 € de RFR/part détenteur d'un véhicule Crit'Air 5 et plus.

3° - En réponse aux usages occasionnels de la voiture

Afin de répondre aux usages occasionnels de la voiture des habitants de la ZFE recensés lors de la concertation (tels que les déplacements occasionnels pour les motifs loisirs, déménagement, vacances, week-ends, etc.) mais également les déplacements ponctuels de visiteurs hors ZFE ou hors Métropole pour les motifs vie sociale, tourisme, visites familiales etc., tout en poursuivant les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air, il est proposé la création d'une dérogation spécifique pour les "petits rouleurs" ouvrant droit à un nombre limité de jours de libre circulation au sein du périmètre ZFE. Cette dérogation sera possible pour tous les véhicules Crit'Air 5 et non classés, qu'il s'agisse de véhicules appartenant à des résidents de la ZFE ou à des personnes extérieures. Celle-ci prendra fin au 31 décembre 2023, dans l'attente de la mise en place d'un contrôle automatisé de la ZFE.

Par ailleurs, il a été décidé de créer une dérogation non renouvelable pour les détenteurs de VP5+ pouvant justifier de l'achat en cours d'un véhicule Crit'Air 1 ou 0, compte tenu de l'allongement des délais de livraison.

Enfin, les dérogations individuelles à caractère temporaire d'une durée de validité limitée au 31 décembre 2023 ont été précisées. Elles seront attribuées, sur demande, pour les véhicules Crit'Air 5 et non classés acquis avant la date de signature de l'arrêté de circulation de la ZFE 5 et immatriculés au nom de la personne résidant ou travaillant dans le périmètre de la ZFE et dont le RFRP est inférieur à 19 600 € par an (dernier avis d'imposition disponible).

L'enveloppe nécessaire à l'accompagnement par la Métropole des 7 000 véhicules concernés directement par la ZFE au titre de l'habitat ou du travail, sur condition de ressources, a été estimée à 4 600 000 €.

VI - Le dispositif d'évaluation des effets de la ZFE VP5+

Pendant cette 1ère étape, les effets de la mise en œuvre de la ZFE seront évalués sur 3 ans. Un tableau de bord sera mis en place pour appréhender les évolutions en termes de qualité de l'air (en lien avec ATMO AURA), de délivrance des aides et dérogations et d'accompagnement des populations, d'usage des mobilités durables et leur inscription dans la ville.

Le coût de ce dispositif est évalué à 250 000 € ;

Vu ledit dossier ;

Ouï l'avis de sa commission déplacements et voirie ;

Vu la proposition d'amendement n° 1 déposée par le groupe Inventer la Métropole de demain tendant à remplacer le paragraphe suivant, dans le **III - Le projet d'amplification de la ZFEm de la Métropole aux véhicules particuliers et 2 roues motorisés de Crit'Air 5 et non classés présenté à la concertation - 2° - Le cadre dérogatoire de la ZFE VP5+** :

"- acquis depuis plus de 12 mois au moment de la demande et immatriculés au nom de la personne résidant sur le territoire de la Métropole, exerçant une activité professionnelle au sein du périmètre de la ZFE et dont le RFRP est inférieur à 16 100 € (dernier avis d'imposition disponible)."

par :

"- acquis depuis plus de 12 mois au moment de la demande et immatriculés au nom de la personne exerçant une activité professionnelle au sein du périmètre de la ZFE et dont le RFRP est inférieur à 16 100 € (dernier avis d'imposition disponible)."

Vu la proposition d'amendement n° 2 déposée par le groupe Inventer la Métropole de demain tendant à ajouter, après le paragraphe "- présentant un intérêt historique […]", le paragraphe suivant, dans le **III - Le projet d'amplification de la ZFEm de la Métropole aux véhicules particuliers et 2 roues motorisés de Crit'Air 5 etnon classés présenté à la concertation - 2° - Le cadre dérogatoire de la ZFE VP5+** :

"- appartenant aux personnes de 75 ans et plus, résidant sur le territoire de la Métropole." ;

DELIBERE

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

2° - Rejette la proposition d'amendement n° 2 déposée par le groupe Inventer la Métropole de demain.

3° - Prend acte :

- de la situation grave et persistante de la Métropole de Lyon en matière de pollution de l'air, son territoire faisant toujours partie des 5 zones nationales où les valeurs limites fixées par l'Union européenne pour le dioxyde d'azote sont systématiquement dépassées,

- de la nécessité d'une action publique résolue et renforcée, dépassant la gestion du problème par ses jours de pics et ses effets sanitaires,

- de l'évolution, le 22 septembre 2021, des lignes directrices relatives à la qualité de l'air publiées par l'OMS se traduisant par la recommandation de seuils d'exposition des populations au NO_2 et aux particules fines, nettement inférieurs aux valeurs normatives européennes en vigueur,

- de la condamnation de l'État français par la CJUE, pour manquement aux obligations issues de la directive du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air, et par le Conseil d'État le 10 juillet 2020, pour n'avoir pas pris les mesures suffisantes pour réduire la pollution de l'air en NO_2 et en particules fines dans 8 zones du territoire français, dont l'agglomération de Lyon,

- de l'obligation de mise en œuvre d'une ZFE dans la Métropole instaurée par la loi LOM compte tenu du dépassement régulier des valeurs normatives et du calendrier de sortie des véhicules polluants de Crit'Air 5 précisé par la loi Climat et Résilience au plus tard le 1er janvier 2023,

- du bilan de la concertation réglementaire sur le projet d'amplification de la ZFE de la Métropole aux véhicules particuliers et 2 roues motorisés classés Crit'Air 5 et non classés.

4° - Approuve :

a) - l'étape dite "5+" du projet d'amplification de la ZFE de la Métropole aux véhicules particuliers et 2 roues motorisés classés Crit'Air 5 et non classés tel que défini à l'issue de la concertation et proposant :

- d'élargir l'interdiction de circulation permanente dans le périmètre de la ZFE en place depuis le 1er janvier 2020 aux véhicules particuliers et 2 roues motorisés classés Crit'Air 5 et non classés,

- de créer un dispositif de conseil et d'aides financières aux particuliers adossé au dispositif composé de 3 aides proposé par l'État : la prime à la conversion complétée par une surprime ZFE pour les particuliers habitant ou travaillant dans une ZFE, le bonus écologique et le micro-crédit,

- de compléter ce dispositif de l'État par une aide métropolitaine permettant de déclencher la surprime ZFE destinée aux métropolitains, résidant ou travaillant dans la ZFE, en contrepartie de la mise au rebut de leur véhicule Crit'Air 5 ou non classé et pour l'achat d'un véhicule à faibles émissions (véhicules électrique, hybride non rechargeable, essence Crit'Air 1, vélos familiaux mécaniques ou à assistance électrique, 2 roues, tricycle ou quadricycle électrique et vélo à assistance électrique),

- d'octroyer ces aides métropolitaines d'une valeur comprise entre 500 et 2 000 € aux ménages dont le RFRP est inférieur à 19 600 € par an (ce qui correspond à 70 % des foyers fiscaux), ceci en vue d'accompagner les ménages aux revenus modestes,

- de compléter ce dispositif d'aides par un cadre dérogatoire intégrant les dérogations nationales et un régime dérogatoire local permettant une mise en œuvre progressive pour les ménages modestes, les plus impactés par cette 1ère étape d'amplification. Ce cadre dérogatoire comprend, outre les dérogations nationales, une dérogation permanente pour les véhicules utilisés par les associations agréées de sécurité civile et les associations d'intérêt général, les véhicules présentant un intérêt historique, une dérogation individuelle à caractère temporaire jusqu'au 31 décembre 2023 pour les personnes résidant ou travaillant dans la ZFE dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur à 19 600 € par an et une dérogation spécifique pour les "petits rouleurs" ouvrant droit à un nombre limité de jours de libre circulation au sein du périmètre ZFE, valable jusqu'au 31 décembre 2023. Ces dérogations sont attribuées sur demande auprès du service de la Métropole chargé de les instruire,

- l'ouverture d'une agence des mobilités, lieu permettant aux habitants et entreprises impactés par la ZFE de s'informer sur les mobilités alternatives présentes dans l'agglomération, de solliciter des conseils quant aux aides financières et dérogations disponibles ainsi qu'un accompagnement dans les démarches à accomplir pour en bénéficier ;

b) - le règlement d'aides financières aux particuliers pour l'acquisition de véhicules à faibles émissions, joint au dossier et définissant les conditions d'attribution et les modalités de versement ;

c) - la convention à passer entre la Métropole et les bénéficiaires définissant, notamment, les conditions de mise en œuvre des aides financières ;

d) - le déploiement d'une campagne de communication d'avril au 31 décembre 2022 et d'une phase de contrôle pédagogique de 4 mois, entre le 1er septembre et le 31 décembre 2022 ;

e) - la mise en place d'un dispositif d'évaluation des effets de cette 1ère étape d'amplification de la ZFE aux particuliers.

5° - Décide l'individualisation complémentaire de l'autorisation de programme globale P26 - Lutte contre les pollutions pour un montant de 4 850 000 € TTC en dépenses à la charge du budget principal répartis selon l'échéancier prévisionnel suivant :

- 1 000 000 € en 2022,
- 3 000 000 € en 2023,
- 850 000 € en 2024,

sur l'opération n° 0P26O9164.

Le montant total de l'autorisation de programme individualisée est donc porté à 8 103 395 € en dépenses.

6° - Le montant d'investissement à payer sera imputé sur les crédits à inscrire au budget principal - exercices 2022 et suivants - chapitre 204, sur l'opération n° 0P26O9164.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme.

Accusé de réception en préfecture :
069-200046977-20220314-279264-DE-1-1
Date de télétransmission : 16 mars 2022
Date de réception préfecture : 16 mars 2022