



**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL**

Conseil du **15 mars 2021**

Délibération n°2021-0470

commission principale : déplacements et voirie

commission (s) consultée (s) pour avis :

commune (s) :

objet : Amplification de la zone à faibles émissions (ZFE+) - Objectifs et démarche 2021-2026

service : Délégation Urbanisme et mobilités - Direction mobilités

Rapporteur : Monsieur le Vice-Président Kohlhaas

Président : Monsieur Bruno Bernard

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

Date de convocation du Conseil : vendredi 26 février 2021

Secrétaire élu : Monsieur Nicolas Barla

Affiché le : jeudi 18 mars 2021

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

Conseil du 15 mars 2021**Délibération n° 2021-0470**

commission principale : déplacements et voirie

objet : **Amplification de la zone à faibles émissions (ZFE+) - Objectifs et démarche 2021-2026**

service : Délégation Urbanisme et mobilités - Direction mobilités

Le Conseil,

Vu le rapport du 24 février 2021, par lequel monsieur le Président expose ce qui suit :

I - Contexte

La pollution de l'air impacte notre environnement, perturbe la faune, altère les végétaux et la biodiversité, contamine les sols et l'eau, dégrade les bâtis, contribue au dérèglement climatique et altère fortement notre santé. Certains polluants sont dangereux pour la santé, parfois même à faible dose, comme les particules fines (PM₁₀ et PM_{2.5}), le dioxyde d'azote (NO₂) et plus largement les oxydes d'azote (NO_x) ou encore l'ozone troposphérique (O₃). Résultant du déplacement des masses d'air et de réactions chimiques complexes au sein de l'atmosphère, ces polluants sont le produit direct ou indirect de quatre activités humaines principales : les transports, l'industrie, le chauffage des bâtiments et l'agriculture.

Il est désormais démontré que l'exposition des populations à la pollution atmosphérique, particulièrement aux particules fines et au dioxyde d'azote 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 chiffres sont alarmants. En 2015, l'Agence européenne de l'environnement (AEE) a estimé à un tiers les citoyens européens exposés à des niveaux de pollution dépassant les seuils réglementaires. En 2016, Santé publique France a estimé que la pollution aux particules fines est à l'origine 48 000 décès prématurés chaque année, ce qui correspond, hors période de pandémie, à 9 % de la mortalité nationale et à une perte d'espérance de vie à 30 ans pouvant dépasser 2 ans (Évaluation quantitative d'impact sanitaire de la pollution atmosphérique urbaine en France : bilan des études locales et retours des parties prenantes, 2016, 35 pages). Les zones urbaines sont les plus touchées.

Dans les agglomérations françaises, les populations les plus pauvres sont souvent les plus exposées à cette pollution, en particulier dans les quartiers riverains des voies à grande circulation. Lyon ne fait pas exception. Certes, de nombreux acteurs dont la Métropole de Lyon agissent déjà pour améliorer la qualité de l'air : prime air-bois pour remplacer les foyers de cheminée ouverts, normes et efforts volontaires des industriels pour diminuer leurs émissions, stratégie alimentation pour diminuer les émissions dues à l'agriculture, promotion des modes actifs et des transports collectifs, etc. Ces actions vont se renforcer dans les prochaines années.

Cependant, compte tenu de la gravité des impacts sanitaires, l'Union européenne s'inquiète depuis des années du dépassement structurel des normes de qualité de l'air, à Lyon comme dans de nombreuses agglomérations. En mai 2011, 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 PM₁₀, ceci, après de nombreux avertissements formalisés par des mises en demeure et des avis motivés. Le 17 mai 2018, la Commission a renvoyé la France devant la CJUE pour non-respect répété des valeurs limites en concentration de dioxyde d'azote (NO₂) et insuffisance des plans d'action pour lutter contre ce polluant. Le 24 octobre 2019, la CJUE a condamné la France pour manquement aux obligations issues de la directive n°2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

Parallèlement, en France, plusieurs associations de protection de l'environnement ont assigné l'État pour non-respect de la directive européenne de 2008. Saisi, le Conseil d'État a rendu un arrêt le 10 juillet 2020 enjoignant l'État, sous astreinte, de prendre les mesures à même de respecter les seuils et valeurs limites issus de la directive européenne précitée dans les meilleurs délais.

Dans ce contexte de prise de conscience de l'ampleur des impacts de la pollution de l'air sur l'environnement et la santé publique et du durcissement des injonctions à agir, l'État a récemment pris de nouvelles mesures à travers la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM). La LOM pointe notamment le trafic routier comme une source particulièrement préoccupante de polluants atmosphériques, du fait de la nature des émissions (dioxyde d'azote, particules fines) et de leur intensité dans les zones densément urbanisées situées à proximité des voies à grande circulation. En réponse à cette problématique, le législateur invite les territoires soumis à la pollution automobile à mettre en place des zones à faibles émissions (ZFE) et les rend même obligatoires lorsque les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière (décret n°2020-1138 du 16 septembre 2020). La Métropole est concernée par cette obligation. Le projet de loi "Climat et résilience", présenté le 10 février 2021 en Conseil des ministres, prévoit d'élargir l'obligation à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants.

II - Les zones à faibles émissions (ZFE), un outil européen et national à destination des territoires les plus pollués

L'objectif principal d'une ZFE est de réduire la pollution de l'air par des mesures coercitives vis-à-vis des transports motorisés, avec pour objectif une accélération du renouvellement du parc roulant voire la réduction du nombre de kilomètres parcourus en milieu urbain. Son principe repose sur l'interdiction progressive d'accès à une ville ou partie de ville pour les véhicules professionnels ou/et particuliers qui ne répondent pas à certaines normes d'émissions de polluants atmosphériques ou d'équipements (normes euro, filtre à particules, etc.). Pour être efficace, la ZFE comprend un dispositif de surveillance pour faire respecter les restrictions de circulation et des mesures pour soutenir la mutation du parc vers des véhicules plus vertueux pour l'environnement.

Initiées en 1996 par 3 villes suédoises (Göteborg, Malmö et Stockholm) sous la forme de "zones environnementales", les ZFE sont devenues, en 25 ans, un outil majeur de lutte contre la pollution, déployées par 247 villes européennes dans 13 pays (particulièrement en Allemagne et en Italie). De récentes études ont permis de capitaliser plusieurs décennies de mise en œuvre de cet outil et d'identifier les conditions à réunir pour augmenter son efficacité et son acceptabilité.

- L'étude préalable du dispositif doit porter à la fois sur ses effets environnementaux, sanitaires et sociaux : lors de la création d'une ZFE, la prise en compte des enjeux sociaux est généralement le dernier volet des thématiques abordées par les études et évaluations *ex ante*. L'effort est avant tout tourné vers la prise en compte des effets sur la qualité de l'air et les bénéfices induits sur la santé humaine. Ensuite, les évaluations considèrent les impacts sur les comportements de mobilité et les coûts / bénéfices induits sur l'environnement et les activités économiques. Les impacts sociaux sont le plus souvent analysés comme des effets secondaires. Seule la ZFE de Londres a fait l'objet, avant sa mise en place, d'une étude d'impact sur les inégalités, par obligation réglementaire. Cette étude conclut que les groupes cibles (dont les publics modestes, les femmes, les jeunes, les personnes âgées, les personnes en situation de handicap, etc.) profiteront particulièrement des bénéfices attendus en termes d'amélioration de la qualité de l'air. Par contre, le manque de données ne permettait pas de déterminer si les coûts de mise en place de la ZFE (qui peuvent se traduire par un investissement pour un véhicule aux normes ou rallonger le trajet pour éviter la zone) seraient plus supportés par les groupes cibles que par le reste de la population. Il conviendra d'aborder ces questions dans les études qui seront menées.

- Les choix des véhicules visés et du périmètre sont essentiels : le bénéfice d'une ZFE sur la qualité de l'air est d'autant plus important que les niveaux de restriction sont ambitieux. Toute chose étant égale par ailleurs, une vaste zone a un plus fort bénéfice sur la qualité de l'air qu'une petite zone.

- Le dispositif opérationnel est à décliner localement et à ajuster régulièrement dans le dialogue : une ZFE peut proposer un cadre différencié selon les types de véhicules (poids lourds, véhicules utilitaires légers, véhicules particuliers, deux roues motorisées, etc.) et les usages (particuliers, taxis et VTC, artisans, livraisons, etc.). Elle se matérialise par une réglementation de la circulation et/ou du stationnement. Son efficacité implique des mesures de flexibilité (dérogations permanentes, temporaires) et d'accompagnement des publics fragiles ou défavorisés (déploiements d'offres alternatives, aides financières) qui peuvent évoluer dans le temps. La communication et le dialogue tout au long du processus de mise en œuvre sont aussi importants que le déploiement d'un système de contrôle et de sanctions efficaces.

- La ZFE peut à la fois permettre de dépolluer et de réduire le parc automobile : déployée en cohérence avec un plan de mobilité ambitieux et assortie d'un service de conseil en mobilité, la ZFE peut soutenir efficacement la démotorisation et le report modal vers les transports en commun et les mobilités actives.

- La ZFE doit s'inscrire dans un plan aux ambitions plus larges : ce dispositif ne peut constituer à lui seul une solution aux problèmes de dépassement des valeurs limites réglementaires pour la qualité de l'air. Il doit nécessairement s'inscrire dans un plan d'actions plus larges cumulant les efforts des différents secteurs d'activité pour réduire leurs émissions de polluants atmosphériques.

On recense à ce jour cinq ZFE en vigueur sur le territoire national, issues de démarches récentes portées par la Métropole du Grand Paris, la ville de Paris, la Métropole de Lyon, Grenoble-Alpes Métropole et l'Eurométropole de Strasbourg. D'ici fin 2021, Marseille, Montpellier, Nice, Rouen, Toulon et Toulouse auront déployé leur ZFE en réponse à la réglementation, constituant un réseau de 11 métropoles engagées dans la réduction de la pollution de l'air et pouvant prendre appui sur cet outil pour conforter leur politique de gestion des mobilités.

III - Le cas de la Métropole de Lyon : point sur la situation sanitaire et la ZFE actuelle

Depuis le début des années 2000, la qualité de l'air dans l'agglomération lyonnaise s'est globalement améliorée sous les effets conjugués du renouvellement du parc automobile, de la diminution des émissions liées à l'activité industrielle et au chauffage et des investissements importants consentis par la Métropole et le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) en faveur du report modal vers les transports en commun et des modes actifs.

En 2020, la Métropole a instauré une ZFE qui interdit de manière permanente (7j/7 24h/24) la circulation et le stationnement des poids lourds et des véhicules utilitaires légers conçus et construits pour le transport de marchandises et classés Crit'Air 5 et 4 (au 1^{er} janvier 2020) et Crit'Air 3 (depuis le 1^{er} janvier 2021). Le périmètre de la ZFE actuelle protège la majorité des populations surexposées au NO₂ et comprend la quasi-totalité des arrondissements de Lyon, les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l'intérieur du boulevard périphérique Laurent Bonnevay (infrastructure exclue de la ZFE) et l'ensemble du territoire de la Commune de Caluire et Cuire.

Malgré les efforts consentis, la Métropole continue d'enregistrer des dépassements réguliers des valeurs limites européennes en dioxyde d'azote (NO₂), à proximité des grands axes routiers. Selon des études menées par ATMO Auvergne Rhône-Alpes, sur l'ensemble des émissions annuelles de NO₂ émises sur le territoire de la Métropole, plus de 60 % sont liées aux émissions du trafic routier. Ces émissions des transports routiers proviennent à 96 % des véhicules diesel. Elles contribuent à la formation d'ozone troposphérique (O₃), polluant dont l'évolution reste orientée à la hausse en particulier durant les périodes estivales. Aussi, pour protéger les populations et repasser sous le seuil des valeurs limites européennes, la Métropole doit mettre en œuvre des mesures plus ambitieuses à l'encontre des véhicules les plus polluants et notamment les véhicules diesel.

IV - Vers une ZFE renforcée (ZFE+) pour la période 2022-2026 : cadrage en deux étapes du futur dispositif

Forte de ces constats, la Métropole souhaite renforcer le dispositif de la ZFE en place depuis le 1^{er} janvier 2020. Elle se donne les objectifs suivants :

- favoriser une réduction du nombre de véhicules, en valorisant les alternatives à la voiture individuelle lorsqu'elles existent ou en les confortant lorsque c'est nécessaire, en réponse à l'enjeu plus général de transition énergétique dans nos mobilités et de redistribution d'une partie de l'espace public jusqu'ici dévolu à l'automobile,
- déployer un dispositif d'accompagnement adapté à l'attention de tous les publics impactés, entreprises, salariés, particuliers et notamment des personnes et familles à faibles ressources,
- dépolluer toutes les catégories de véhicules, professionnels comme particuliers, afin d'améliorer la qualité de l'air jusqu'à un niveau respectant nettement et durablement les normes européennes.

Dans cette démarche, la Métropole doit nécessairement s'appuyer sur l'échelle nationale de classification des véhicules selon leur niveau de pollution, dite échelle Crit'Air. Cette échelle est essentiellement basée sur l'ancienneté et la motorisation des véhicules (diesel, essence, motorisations alternatives). Elle ne prend pas en compte la taille et le poids des véhicules qui ont pourtant une influence directe sur le réchauffement climatique et l'encombrement de l'espace public. Tout en s'appuyant sur l'échelle Crit'Air actuelle, la Métropole de Lyon œuvrera auprès des instances compétentes en faveur d'une échelle plus juste, tenant mieux compte des émissions de CO₂ et du poids des véhicules.

1°- Étape 1 dite "VP 5+" : interdiction des véhicules particuliers Crit'Air 5 et non classés en 2022

En réponse à ces objectifs, la Métropole souhaite commencer par élargir le dispositif actuel aux véhicules particuliers les plus polluants et les plus anciens. Il est ainsi proposé d'interdire d'accès, dès 2022, au périmètre actuel de la ZFE pour tous les véhicules classés Crit'Air 5 et non classés, soit les véhicules diesel immatriculés avant le 31 décembre 2000. Ce dispositif s'appuierait *a minima* sur :

- un guichet unique pour informer et conseiller l'ensemble des usagers concernés, notamment les personnes et familles à faibles ressources,

- une amplification de la tarification solidaire du service TCL allant jusqu'à la gratuité pour les usagers les plus précaires et un tarif occasionnel avantageux pour les familles avec enfants,

- l'incitation à l'usage du vélo par des mesures d'aide à l'acquisition (vélos classiques, vélos à assistance électrique, triporteurs électriques), notamment à destination des jeunes et des personnes à faibles ressources et par le renforcement des formations de type "remise en selle" à destination des publics éloignés de la pratique, en lien avec les associations de cyclistes,

- un dispositif de dérogations pour certains cas d'usage, en l'absence d'offres alternatives disponibles pour les trajets du quotidien, notamment pour les publics dépendant de leur véhicule personnel pour se rendre sur leur lieu de travail dans une zone non desservie par les transports en commun et/ou travaillant en horaires décalés,

- un dispositif de contrôle du respect des mesures de circulation et de stationnement, lequel ne relève pas, à l'heure actuelle, des compétences de la Métropole : il dépend de l'État pour l'homologation et le déploiement des équipements de contrôle-sanction automatisé et des communes pour le contrôle des véhicules en stationnement (interception par les polices municipales ou vidéooverbalisation),

- un volet "Métropole exemplaire" intégrant le plan de mobilité de l'institution et une trajectoire ambitieuse de renouvellement ou de transformation de son parc roulant.

a) - Préparatifs et concertation préalable

En vue de cet élargissement, la Métropole a déjà pris des initiatives. Depuis novembre 2020, elle a souhaité dialoguer avec les Maires (Conférences territoriales des Maires de janvier à mars 2021), les conseillers métropolitains (groupe de travail des 16 décembre 2020 et 22 février 2021) et des élus des territoires voisins (SEPAL du 8 janvier 2021) autour des objectifs et principes d'une amplification de la ZFE. Pour préparer l'arrêté de circulation qui concrétisera l'étape 1, la Métropole prévoit :

- de finaliser les études techniques permettant d'éclairer les mesures de restriction à l'aune de leurs impacts sur la qualité de l'air et sur les conditions de mobilité,
- d'organiser une enquête en ligne pour alimenter la réflexion sur les modalités d'accompagnement de cette étape 1 auprès de publics cibles,
- d'alimenter la construction du dispositif par les enseignements tirés de la démarche de concertation globale sur l'évolution de la ZFE.

b) - Consultation réglementaire des personnes publiques associées

La Métropole consultera les personnes publiques associées concernées par le projet de ZFE étape 1 à l'automne 2021, en application des dispositions de l'article L 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT), à savoir : les 59 communes situées sur le territoire de la Métropole, la Région Auvergne Rhône-Alpes, le SYTRAL, la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne, la Chambre des métiers et de l'artisanat du Rhône (CMAR), la Chambre d'agriculture du Rhône-Métropole, la Direction départementale des territoires (DDT) du Rhône, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne Rhône-Alpes et le Conseil départemental du Rhône.

Conformément aux articles L 2213-4-1 et R 2213-1-0-1 du CGCT, le dossier de consultation du projet de ZFE étape 1 dite "VP5+" comprendra :

- 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.

c) - Mise à disposition du public du dossier de consultation

La Métropole procédera également à la mise à disposition du public du dossier de consultation réglementaire, conformément aux dispositions des articles L 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales et L 123-19-1 du code de l'environnement, pendant une durée ne pouvant être inférieure à 21 jours. Le public sera informé des modalités de consultations retenues dans un avis diffusé par voie électronique.

Le dossier de consultation du projet de ZFE dite "VP5+" et ses annexes seront consultables sur le site de la Métropole <https://www.grandlyon.com/projets/concertations-enquetes-publicques.html> et une boîte mail dédiée permettra de recueillir les observations du public. Ils seront également mis à la disposition du public en version papier dans les 59 mairies concernées et à la Métropole accompagnés d'un registre destiné à recueillir les observations de la population.

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

d) Campagne d'information en amont de l'entrée en vigueur des premières dispositions de l'arrêté

Suite à la consultation réglementaire, compte tenu des études et de la pertinence du dispositif d'accompagnement, la Métropole précisera le scénario de mise en œuvre de la ZFE dite "VP5+" pour une application dès 2022. Le dispositif sera détaillé dans un arrêté de police de la circulation pris par le Président. La Métropole engagera dès lors une campagne d'information locale à destination du grand public, d'une durée minimale de 3 mois conformément au dernier alinéa du III de l'article L 2213-4 du CGCT. Cette campagne portera à la connaissance du public le périmètre contrôlé ainsi que les restrictions de circulation mises en œuvre. Elle devra être multicanal (canaux numériques, médias, affichage, événements, guichet unique, etc.) et le cas échéant prolongée afin d'atteindre l'ensemble des publics concernés.

2° - Étape 2 : interdiction progressive des véhicules Crit'Air 4, 3 et 2

Toujours en réponse aux enjeux sanitaires et aux objectifs précités, la Métropole propose d'engager dès maintenant une large concertation en vue de préparer l'étape suivante d'amplification de la ZFE. Il est proposé, *a minima*, une interdiction progressive (2023 à 2026) des véhicules classés Crit'Air 4, puis 3, puis 2 sur un périmètre central à définir. Une telle évolution devra *a minima* s'appuyer sur :

- une offre de conseil en mobilité à destination des entreprises, salariés et particuliers, associant services physiques et numériques, via la création d'une structure dédiée et/ou dans le cadre de partenariats entre la Métropole et les autres acteurs de la gestion des mobilités sur le territoire,

- le développement du réseau TCL, en particulier des lignes fortes prévues au plan de mandat du SYTRAL, en lien avec une amplification de la tarification solidaire du service, allant jusqu'à la gratuité pour les publics les plus précaires,

- le développement des infrastructures et services en faveur des modes actifs, et en particulier d'un réseau express vélo desservant largement le territoire de la Métropole,

- le développement de solutions d'autopartage sur l'ensemble du territoire, accompagné d'une tarification sociale et d'un bonus avantage pour les personnes choisissant de se passer de la propriété d'un véhicule,

- le développement des solutions de covoiturage, en particulier dans les territoires périurbains de la métropole et vers/depuis les territoires voisins, en partenariat avec les collectivités territoriales de l'aire métropolitaine,

- le développement de facilités intermodales (P+R) en lien avec l'offre TCL, vélo et covoiturage,

- le développement des infrastructures de recharge pour les motorisations alternatives (bornes de recharge électrique, stations bio-GNV, hydrogène et GPL, etc.), dans le cadre du schéma directeur des énergies (SDE),

- le développement de solutions permettant de faciliter l'acquisition de véhicules moins polluants ou le changement de motorisation des véhicules existants (rétrofit), tenant compte des performances environnementales des véhicules, de leur coût et des ressources des publics concernés, avec un dispositif spécifique pour les publics les plus affectés dans leur capacité à se déplacer au sein du ou des périmètres envisagés,

- un cadre dérogatoire en fonction de la disponibilité des alternatives pour certains véhicules, de situations d'intérêt général (du point de vue de l'environnement, de la santé, de l'alimentation ou du service public) et de critères sociaux (seuils de revenus),

- un guichet unique pour informer les usagers concernés, en particulier les personnes et familles à faibles ressources, et instruire les demandes d'aides et de dérogations individuelles,

- un plan de communication et de dialogue-concertation déployé de 2022 à 2026 pour garantir un bon partage des enjeux, objectifs et dispositifs auprès des publics concernés,

- un dispositif de contrôle-sanction automatisé pour veiller au respect des mesures de circulation, en fonction de l'homologation et du déploiement des équipements afférents par l'État,

- la poursuite du volet "Métropole exemplaire" engagé à l'étape 1.

a) - Préparatifs et concertation préalable

Pour préparer les évolutions de la ZFE, la Métropole de Lyon a déjà :

- dialogué avec les maires, les conseillers métropolitains et les élus des territoires voisins,

- partagé avec les acteurs économiques un premier bilan de la ZFE actuelle, les principes de la future et d'une sortie du diesel sur le périmètre central, en engageant un travail collaboratif sous la forme de 5 ateliers thématiques (mars-juin 2021)

- lancé des études techniques pour modéliser plusieurs scénarios de sortie du diesel sur tout ou partie du territoire métropolitain et du parc roulant.

Il est désormais proposé de lancer, dès le printemps 2021 et parallèlement aux préparatifs de l'étape 1 dite "VP5+", une concertation approfondie et éclairée avec l'ensemble des catégories d'acteurs concernées par le futur dispositif. Les préparatifs consisteraient à :

- finaliser les études techniques permettant d'éclairer les choix possibles à l'aune de leurs impacts sur la qualité de l'air et sur les conditions de mobilité,

- étudier une tarification du stationnement spécifique aux véhicules encombrants et fortement émetteurs de CO₂, en lien avec les communes du périmètre central de la ZFE et les opérateurs de stationnement,

- poursuivre le travail avec les Maires, Conseillers métropolitains et élus des territoires voisins en vue de préciser le scénario préférentiel (calendrier, périmètres),

- poursuivre le travail avec les acteurs économiques en vue d'ajuster le règlement des aides actuel et le cadre dérogatoire appliqués aux véhicules professionnels,

- organiser une séquence de concertation à l'attention du grand public, portant sur les contours du dispositif et les mesures d'accompagnement à l'aune des enjeux de santé publique et de transition énergétique : réunions thématiques, panel citoyen, enquête en ligne, etc. Pour garantir la rigueur du bilan de cette concertation, il est proposé de solliciter la Commission nationale du débat public (CNDP) afin qu'elle désigne un garant.

À l'issue de ces travaux, la seconde étape fera l'objet d'une nouvelle délibération du Conseil de Métropole, précisant l'échéancier, les périmètres, les dérogations et les mesures d'accompagnement. La consultation réglementaire sur cette seconde étape sera lancée dans la foulée de cette seconde délibération.

La réalisation des études, la préparation et mise en œuvre de la concertation volontaire et réglementaire, la préparation et mise en œuvre de la campagne d'information locale nécessitent l'individualisation d'une autorisation de programme d'un montant de 1 150 000 € TTC.

Vu ledit dossier ;

Où l'avis de **sa commission déplacements et voirie** ;

Vu la **proposition d'amendement n°1** déposée par le groupe Inventer la Métropole de demain concernant le report du 1^{er} janvier 2022 au 1^{er} janvier 2023 de l'interdiction des véhicules particuliers Crit'Air 5 ou non classés ;

Vu la **proposition d'amendement n°2** déposée par le groupe Inventer la Métropole de demain concernant l'alignement du calendrier d'interdiction progressive pour les véhicules Crit'Air 4 et 3 sur l'échéancier proposé par la loi "Climat et résilience" ;

Vu la **proposition d'amendement n°3** déposée par le groupe Inventer la Métropole de demain concernant la prise en compte de l'âge des véhicules Crit'Air 2 dans les restrictions d'accès applicables au 1^{er} janvier 2026 ;

Vu la **proposition d'amendement n°4** déposée par le groupe Inventer la Métropole de demain concernant la mutualisation d'achats de véhicules avec les collectivités intéressées ;

Vu la **proposition d'amendement n°5** déposée par le groupe Inventer la Métropole de demain concernant la présentation d'un plan d'investissement pour accompagner l'amplification de la ZFE dans le délai d'un an ;

Vu la **proposition d'amendement n°6** déposée par le groupe Synergies Métropole concernant la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) pour l'organisation du débat public ;

Vu la **proposition d'amendement n°7** déposée par le groupe Synergies Métropole concernant le reporting annuel en Conseil métropolitain de l'avancement de l'amplification de la ZFE ;

Vu la **proposition d'amendement n°8** déposée par le groupe Synergies Métropole concernant la fixation de conditions supplémentaires à la sortie du diesel en 2026 ;

Vu la **proposition d'amendement n°9** déposée par le groupe Progressistes et républicains concernant l'évaluation de l'impact social sur les ménages de la Métropole et hors Métropole ;

Vu la **proposition d'amendement n°10** déposée par le groupe Progressistes et républicains concernant l'évaluation de l'impact sur le pouvoir d'achat des ménages de la Métropole et hors Métropole ;

Vu la **proposition d'amendement n°11** déposée par le groupe Progressistes et républicains concernant l'adoption d'un plan d'investissement spécifique en faveur de la création et du renforcement de parkings relais ;

Vu la **proposition d'amendement n°12** déposée par le groupe Progressistes et républicains concernant le développement de l'accompagnement financier des particuliers ;

Vu la **proposition d'amendement n°13** déposée par le groupe Progressistes et républicains concernant l'information, par écrit et par la Métropole, des propriétaires de véhicules ;

Vu la **proposition d'amendement n°14** déposée par les groupes Progressistes et républicains, Synergies Métropole, Inventer la Métropole de demain, la Métropole pour tous concernant l'élargissement de la concertation qui sera engagée en amont du renforcement de la ZFE aux territoires voisins de la Métropole de Lyon ;

Vu la **proposition d'amendement n°15** déposée par les groupes Les écologistes, Les Socialistes, la Gauche Sociale et écologique et apparentés et La Métropole en Commun, concernant la mise à disposition, 3 mois au moins avant l'entrée en vigueur des mesures de l'arrêté de circulation, de solutions financières permettant de faciliter l'acquisition de véhicules moins polluants pour les propriétaires de véhicules Crit'Air 5 ou non classés ne bénéficiant pas d'alternatives pour leurs déplacements quotidiens, sous conditions de ressources ;

Vu les résultats des scrutins publics auxquels il a été procédé, comme ci-après annexés ;

DELIBERE

1°- Approuve la proposition d'amendement n° 15 déposée par les groupes Les Écologistes, Les Socialistes, la Gauche Sociale et écologique et apparentés et La Métropole en Commun, concernant la mise à disposition, 3 mois au moins avant l'entrée en vigueur des mesures de l'arrêté de circulation, de solutions financières permettant de faciliter l'acquisition de véhicules moins polluants pour les propriétaires de véhicules Crit'Air 5 ou non classés ne bénéficiant pas d'alternatives pour leurs déplacements quotidiens, sous conditions de ressources.

2° Rejette les propositions d'amendements :

- **n°1** déposée par le groupe Inventer la Métropole de demain concernant le report du 1^{er} janvier 2022 au 1^{er} janvier 2023 de l'interdiction des véhicules particuliers Crit'Air 5 ou non classés,

- **n°2** déposée par le groupe Inventer la Métropole de demain concernant l'alignement du calendrier d'interdiction progressive pour les véhicules Crit'Air 4 et 3 sur l'échéancier proposé par la loi "Climat et résilience",

- **n°3** déposée par le groupe Inventer la Métropole de demain concernant la prise en compte de l'âge des véhicules Crit'Air 2 dans les restrictions d'accès applicables au 1^{er} janvier 2026,

- **n°4** déposée par le groupe Inventer la Métropole de demain concernant la mutualisation d'achats de véhicules avec les collectivités intéressées,

- **n°5** déposée par le groupe Inventer la Métropole de demain concernant la présentation d'un plan d'investissement pour accompagner l'amplification de la ZFE dans le délai d'un an,

- **n°6** déposée par le groupe Synergies Métropole concernant la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) pour l'organisation du débat public,

- **n°7** déposée par le groupe Synergies Métropole concernant le reporting annuel en Conseil métropolitain de l'avancement de l'amplification de la ZFE,

- **n°8** déposée par le groupe Synergies Métropole concernant la fixation de conditions supplémentaires à la sortie du diesel en 2026,

- **n°9** déposée par le groupe Progressistes et républicains concernant l'évaluation de l'impact social sur les ménages de la Métropole et hors Métropole,

- **n°10** déposée par le groupe Progressistes et républicains concernant l'évaluation de l'impact sur le pouvoir d'achat des ménages de la Métropole et hors Métropole,

- **n°11** déposée par le groupe Progressistes et républicains concernant l'adoption d'un plan d'investissement spécifique en faveur de la création et du renforcement de parkings relais,

- **n°12** déposée par le groupe Progressistes et républicains concernant le développement de l'accompagnement financier des particuliers,

- **n°13** déposée par le groupe Progressistes et républicains concernant l'information, par écrit et par la Métropole, des propriétaires de véhicules,

- **n°14** déposée par les groupes Progressistes et républicains, Synergies Métropole, Inventer la Métropole de demain, la Métropole pour tous concernant l'élargissement de la concertation qui sera engagée en amont du renforcement de la ZFE aux territoires voisins de la Métropole de Lyon.

3°- Prend acte

a) - de l'enjeu de santé publique que constitue l'amélioration de la qualité de l'air respiré par les Grands Lyonnais ;

b) - de l'urgence à agir pour revenir en-deçà des seuils réglementaires tels que définis par l'Union européenne et fixés par le code de l'environnement ;

c) - de la nécessité d'une action sur les émissions du parc automobile compte tenu de leur influence sur la présence de certains polluants dans l'air, en particulier les oxydes d'azote (NO_x), les particules fines (PM) et l'ozone troposphérique (O₃) ;

d) - de la réglementation issue de la loi n°2019-1 428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, imposant aux collectivités territoriales connaissant des dépassements récurrents des seuils de pollution atmosphérique à mettre en place une zone à faibles émissions (ZFE) sur leur territoire ;

e) - de l'objectif concomitant d'une transition énergétique des motorisations dans le cadre de la stratégie nationale bas carbone, et ainsi de la nécessité d'une préparation du territoire à l'interdiction de vente des véhicules recourant aux énergies fossiles, fixée pour 2040 à l'échelle nationale (plan climat de la France).

4°- Approuve :

a) - le principe d'une amplification du dispositif de ZFE mis en place en 2020, en termes de catégories de véhicules concernés et de périmètre, pouvant donner lieu à la création de plusieurs périmètres associés à plusieurs échéanciers d'interdiction de circulation et stationnement des véhicules les plus polluants, selon la classification nationale Crit'Air,

b) - l'objectif d'une interdiction en 2022 des véhicules particuliers classés Crit'Air 5 ou non classés, sur le périmètre de la ZFE actuelle,

c) - le 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,

d) - l'organisation d'une concertation portant sur les périmètres, les échéanciers, le cadre dérogatoire et les mesures d'accompagnement à mettre en place pour maintenir ou améliorer les conditions de mobilité à l'aune des enjeux de santé publique et de transition énergétique ; l'adaptation des modalités de cette concertation à la diversité des publics qu'elle nécessite d'impliquer (communes, acteurs économiques dont professionnels du secteur de l'automobile et des transports, grand public, territoires voisins, etc.) ; la sollicitation de la Commission nationale du débat Public pour en garantir la rigueur des restitutions,

e) - la réalisation, pour éclairer cette concertation, d'études permettant de mesurer l'impact des dispositions envisagées sur la qualité de l'air (efficacité de la ZFE), sur les conditions de mobilité (effets sur le trafic) et sur la situation des différents publics concernés, notamment ceux les plus en difficulté quant à la capacité à se déplacer dans les périmètres envisagés,

f) - l'orientation de la concertation sur les mesures d'accompagnement et le cadre dérogatoire par les propositions suivantes :

- développement d'une offre de conseil en mobilité à destination des entreprises, salariés et particuliers, associant services physiques et numériques, via la création d'une structure dédiée et/ou dans le cadre de partenariats entre la Métropole et les autres acteurs de la gestion des mobilités sur le territoire,

- développement du réseau TCL, en particulier des lignes fortes prévues au plan de mandat du SYTRAL, en lien avec une amplification de la tarification solidaire du service, allant jusqu'à la gratuité pour les publics les plus précaires,

- développement des infrastructures et services en faveur des modes actifs, et en particulier d'un réseau express vélo desservant largement le territoire de la Métropole,*Développement de solutions d'autopartage sur l'ensemble du territoire, accompagné d'une tarification sociale pour rendre accessible la pratique au plus grand nombre,

- développement des solutions de covoiturage, en particulier dans les territoires périurbains de la métropole et vers/depuis les territoires voisins, en partenariat avec les collectivités territoriales de l'aire métropolitaine,

- développement de facilités intermodales (P+R) en lien avec l'offre TCL, vélo et covoiturage,

- développement d'infrastructures et de services en faveur d'une logistique mutualisée et décarbonée pour le transport des marchandises,

- information, dans le cadre du conseil en mobilité, sur les différentes solutions de motorisation disponibles, afin d'éclairer les choix de renouvellement ou de transformation (rétrofit) des véhicules,

- développement des infrastructures de recharge pour les motorisations alternatives (électrique, bio-GNV, hydrogène, GPL),

- solutions permettant de faciliter l'acquisition de véhicules moins polluants ou le changement de motorisation des véhicules existants (rétrofit), tenant compte des performances environnementales des véhicules, de leur coût et

des ressources des publics concernés, avec un dispositif spécifique pour les publics les plus affectés dans leur capacité à se déplacer au sein du ou des périmètres envisagés,

- dérogations permanentes ou temporaires en fonction de la disponibilité des alternatives pour certains véhicules, de situations d'intérêt général (du point de vue de l'environnement, de la santé, de l'alimentation ou du service public) et de critères sociaux (seuils de revenus),

g) - l'organisation, conformément à l'objectif d'interdiction en 2022 des véhicules particuliers classés Crit'Air 5 ou non classés sur le périmètre de la ZFE actuelle (première étape dite "VP5+"), d'une concertation réglementaire au titre des articles L 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales et L 123-19-1 du code de l'environnement, en vue de définir précisément les dispositions à inclure dans un arrêté de circulation portant création et mise en œuvre de la ZFE "VP5+",

h) - la mise à disposition, trois mois au moins avant l'entrée en vigueur des mesures de l'arrêté de circulation, de solutions financières permettant de faciliter l'acquisition de véhicules moins polluants pour les propriétaires de véhicules Crit'Air 5 ou non classés ne bénéficiant pas d'alternatives pour leurs déplacements quotidiens, sous conditions de ressources,

i) - la préparation d'une campagne d'information locale en vue de faire connaître le dispositif de l'arrêté "VP5+" à l'ensemble des publics concernés, 3 mois au moins avant l'entrée en vigueur des mesures.

5 - Décide l'individualisation partielle de l'autorisation de programme globale P26 - Lutte contre les pollutions d'un montant de 1 150 000 € TTC en dépenses pour la réalisation des études, la préparation et mise en œuvre de la concertation volontaire et réglementaire, la préparation et mise en œuvre de la campagne d'information locale, à la charge du budget principal, répartis selon l'échéancier prévisionnel suivant :

- 950 000 € TTC en dépenses en 2021,
- 200 000 € TTC en dépenses en 2022,

sur l'opération n°0P26O9164.

6° - Le montant d'investissement à payer sera imputé sur les crédits inscrits et à inscrire au budget principal - exercices 2021 et suivants - chapitre 20 sur l'opération n°0P26O9164.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme.

Reçu au contrôle de légalité le : 18 mars 2021.