



DOSSIER DE PRESSE
Mars 2021


Zone à faibles émissions mobilité (ZFE)

Améliorer la qualité de
l'air dans la Métropole de Lyon.
Protéger les habitants les plus
exposés à la pollution.

la métropole
GRANDLYON



Sommaire

- 
- 1. Introduction**
 - 2. ZFE amplifiée : un choix de santé publique**
 - 3. ZFE concertée : concertation et information**
 - 4. ZFE séquencée : un objectif en deux étapes**
 - 5. ZFE accompagnée : les aides à l'acquisition de véhicules propres**
 - 6. ZFE observée : les leçons des expériences de nos voisins**
 - 7. Synthèse**

1. Introduction

Une zone à faibles émissions (ZFE) est une zone dont l'accès est interdit à certains véhicules en fonction de leurs émissions de polluants atmosphériques que sont les particules fines (PM) et/ou le dioxyde d'azote (NO₂).

Ces critères sont généralement établis d'après les normes Euro qui fixent les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules neufs roulants. Ce sont donc les véhicules les plus polluants (particules et oxydes d'azote) qui sont concernés principalement les plus anciens, car ces normes ont globalement permis de réduire les émissions de polluants atmosphériques des véhicules au fil des années depuis leur apparition dans les années 90.

Historiquement, si les véhicules lourds (poids lourds, autobus, autocars) étaient les catégories essentiellement visées par les restrictions de circulation, de plus en plus de ZFE concernent désormais les véhicules légers (particuliers ou utilitaires), voire l'ensemble des catégories dans certains pays.

Les ZFE fonctionnent généralement 24 heures sur 24, 365 jours par an (sauf cas particuliers de fonctionnement sur des plages horaires précises ou une partie de l'année comme à Paris ou en Italie). L'objectif principal de la ZFE de la Métropole de Lyon est de diminuer durablement la pollution atmosphérique et plus particulièrement les concentrations en particules, dioxyde d'azote (NO₂) et indirectement en ozone troposphérique (O₃).



2. ZFE amplifiée : un choix de santé publique

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**.

Les polluants les plus dangereux, parfois même à faible dose, sont les particules fines (PM10 dont la taille est inférieure à 10 microns et même PM2.5 dont la taille est inférieure à 2,5 microns) et le dioxyde d'azote (NO2). Ces polluants sont le produit direct ou indirect de quatre activités humaines principales : les transports, l'industrie, le chauffage des bâtiments et l'agriculture.

En 2019, l'agglomération lyonnaise est le territoire français qui a connu le plus de jours de dépassement des seuils de pollution avec **45 jours en alerte rouge**.

En France, la pollution de l'air est responsable de la **mort prématurée de 48 000 personnes** chaque année pour un **coût estimé à 100 milliards d'euros** selon Santé Publique France.

Les conséquences sanitaires de la pollution atmosphérique les plus fréquentes sont :

- Le nombre de décès chez les plus de 30 ans
- Le faible poids à la naissance des bébés à terme
- La fréquence de cardiopathies ischémiques chez les adultes et d'asthme chez les enfants.

L'asthme et les pathologies cardiovasculaires sont des maladies chroniques parmi les plus répandues et la prévalence de l'asthme chez les enfants est en augmentation. Le faible poids à la naissance, quant à lui, indique des effets liés à une exposition prénatale aux polluants atmosphériques pouvant avoir des répercussions importantes sur la santé à l'âge adulte.

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. 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**. Les quelques exemples de quartiers très impactés par la pollution dans l'agglomération lyonnaise :

- Bron : Parilly, Vinatier
- Lyon : Perrache-Confluence, quais du Rhône

- Tassin-la-Demi-Lune : l'Horloge
- Vénissieux : Moulin-à-Vent, Parilly
- Villeurbanne : Les Buers, Cusset

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.

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 du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

En France, plusieurs associations de protection de l'environnement ont assigné l'État pour non-respect de la directive européenne de 2008.

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 NO2 et en particules fines dans 8 zones du territoire français, dont la Métropole de Lyon.

Sur le territoire métropolitain, 66% du NO2 a pour origine le trafic routier, 20% le chauffage résidentiel et 13% l'industrie. Les concentrations en NO2 sont particulièrement élevées en proximité des grands axes de circulation.

Au-delà de la prise de conscience de l'ampleur des impacts de la pollution de l'air sur l'environnement et la santé publique, ces condamnations, tant européennes que françaises ont conduit l'État à agir, notamment au travers de la loi d'orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019. La LOM pointe le trafic routier comme l'une des sources particulièrement préoccupantes de polluants atmosphériques, du fait des émissions de dioxyde d'azote et de particules fines et de leur intensité dans les zones très urbanisées à proximité des voies à grande circulation.



3. ZFE concertée : concertation et information

Le but principal d'une ZFE est de réduire la pollution de l'air par des mesures coercitives vis-à-vis des transports motorisés, avec pour conséquence observée une accélération du renouvellement du parc roulant. 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. **La communication et le dialogue tout au long du processus de mise en oeuvre sont aussi importants que le déploiement d'un système de contrôle et de sanctions efficaces.**

Le projet européen Clean Air souligne l'importance de la communication auprès du grand public : *« La communication avec la population est un élément essentiel d'une ZFE efficace. Le plus tôt possible, l'objectif de la zone environnementale devrait être expliqué, ses bénéfices pour les citoyens devraient être présentés et l'information concernant ses*

conséquences attendues et ses alternatives devraient être partagée avec les citoyens. »

Les différents retours d'expériences des villes européennes ayant mis en place des (ZFE) ainsi que les travaux réalisés par les collectivités françaises et les chercheurs français montrent que l'acceptabilité d'une restriction de circulation peut être augmentée en prévoyant suffisamment à l'avance des mesures d'accompagnement et de communication.

Les alternatives au véhicule particulier, les bénéfices sanitaires attendus, les informations pratiques sont autant de paramètres à étudier et à programmer dans le cycle de préparation et d'opération d'une ZFE. Le grand public et les entreprises sont en attente sur ces différents points et ont besoin d'avoir une visibilité sur le long terme pour s'adapter à des changements qui, de prime abord, peuvent leur paraître brutaux ou être perçues comme constituant une atteinte aux libertés individuelles. Les nouvelles modalités réglementaires sur les ZFE induites par la loi d'orientations des mobilités (LOM) définit des exigences bien légitimes d'information du public en amont de la mise en place puis de chaque évolution de la ZFE : *« La création d'une zone à faibles émissions mobilité est accompagnée d'une campagne d'information locale, d'une durée minimale de trois mois. Cette campagne porte à la connaissance du public le périmètre contrôlé ainsi que les restrictions de circulation mises en oeuvre. »*



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. 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.

La Métropole de Lyon entend bien les prendre en compte au même niveau que les impacts environnementaux et réglementaires.

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.). 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.

Les différents retours d'expérience des ZFE* en Europe montrent que cinq leviers sont utilisés pour agir sur la faisabilité économique et sociale de ces dispositifs :

Catégorie(s) de véhicules : elles doivent être suffisantes pour que le dispositif ait un impact significatif sur la qualité de l'air. Initialement, la majorité des ZFE concernait les PL, désormais de plus en plus de dispositifs intègrent les VUL et VP.

Progressivité dans la mise en œuvre des restrictions : un phasage clair dans le temps pour chaque catégorie de véhicule de leur condition d'accès en fonction des différentes étapes de mises en œuvre, soit un calendrier de mise en œuvre sur le long terme affiché dès le début. Cela devrait non seulement augmenter l'efficacité environnementale de la mesure mais également favoriser son acceptabilité sociale.

Dérogations et exemptions : nationales ou locales, temporaires, pour certains types de véhicules ou d'usage...

Elles doivent être suffisantes pour l'acceptabilité sociale de la mesure et raisonnables pour ne pas diminuer l'impact positif de la ZFE sur la qualité de l'air.

Aides financières : elles doivent essentiellement viser les personnes et entreprises cibles qui sont impactées négativement et n'ont pas les moyens de compenser et/ou bénéficier d'un report modal. Prévues en amont et au départ de la mise en place de la mesure, elles peuvent augmenter l'acceptabilité sociale de la mesure.

Communication : elle doit être réalisée le plus en amont possible de la mesure, intégrer les citoyens dans la mise en œuvre du dispositif et mettre en évidence les aspects bénéfiques de la ZFE.

* ADEME, Rincant Air, Pouponneau M., Forestier B., Cape F. 2020. Les zones à faibles émissions (Low Emission Zones) à travers l'Europe : déploiement, retours d'expériences, évaluation d'impacts et efficacité du système – Rapport. 170 pages.

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. 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 vaste plan d'actions cumulant les efforts des différents secteurs d'activité pour

réduire leurs émissions de polluants atmosphériques.

La Métropole souhaite élargir son dispositif pour parvenir à l'objectif de **la sortie du diesel sur un périmètre central en 2026**. Pour cela, elle propose un calendrier qui permettra à chacun de se préparer en toute connaissance de cause. En effet, les études menées après la mise en œuvre de ZFE dans les différents pays européens montrent toutes la nécessité absolue de déployer un vaste plan d'actions d'information et de communication à destination de l'ensemble des publics concernés. Elles montrent aussi l'importance d'offrir à chacun le temps nécessaire pour s'approprier le futur dispositif, à en mesurer les conséquences et à engager les démarches nécessaires afin de n'être pas pris au dépourvu au moment où les règles changent.



4. ZFE séquencée : un objectif en deux étapes

Entre 2022 et 2026, la ZFE de la Métropole sera renforcée pour atteindre 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

→ **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 (Crit'Air) 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**. Aujourd'hui, la ZFE interdit de manière permanente la circulation et le stationnement des poids lourds et des véhicules utilitaires légers classés Crit'Air 5, 4 et 3.

La Métropole prévoit d'élargir le dispositif actuel aux véhicules particuliers les plus polluants et les plus anciens dès 2022. Le périmètre actuel de la ZFE sera donc interdit pour tous les véhicules classés Crit'Air 5 et non classés, c'est-à-dire les véhicules diesel immatriculés avant le 31 décembre 2000 ainsi que les véhicules essence immatriculés avant le 1er janvier 1997.

Afin de préparer au mieux les usagers à la nouvelle réglementation, la Métropole proposera un ensemble de mesures d'accompagnement du dispositif :

→ **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. 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 vidéoverbalisation).

→ **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.

→ **Solliciter la Commission nationale du débat public (CNDP)** afin qu'elle désigne un garant pour garantir la rigueur du bilan de cette concertation

Le travail de concertation nécessaire à l'évolution de la ZFE a déjà été commencé avec les maires, les conseillers métropolitains et les élus des territoires voisins. Pour approfondir le travail de préparation de la première étape du renforcement de la ZFE, la Métropole prévoit aussi d'organiser une enquête en ligne pour alimenter la réflexion sur les modalités d'accompagnement des publics. Elle prévoit également la finalisation des études techniques devant préciser les mesures de restriction nécessaires à l'atteinte des objectifs de la collectivité en matière de qualité de l'air et de conditions de mobilité des habitants du territoire.

A l'automne 2021, la Métropole consultera les personnes publiques associées concernées :

- 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
- Le Conseil départemental du Rhône

Parallèlement, le dossier de consultation réglementaire sera mis à disposition du grand public. Le dossier de consultation du projet et ses annexes seront consultables sur le site de la Métropole :

www.grandlyon.com/projets/concertations-enquetes-publiques.html

Une boîte mail dédiée permettra de recueillir les observations du public. Des versions papier du projet seront disponibles dans les 59 mairies du territoire et à l'Hôtel de Métropole, avec 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.

La Métropole engagera dès lors une campagne d'information locale à destination du grand public, d'une durée minimale de 3 mois. Cette campagne portera à la connaissance du public le périmètre contrôlé ainsi que les restrictions de circulation mises en oeuvre. Elle sera multicanal (canaux numériques, médias, affichage, événements, guichet unique, etc.) et le cas échéant prolongée afin d'atteindre l'ensemble des publics concernés.



© Métropole de Lyon /Thierry FOURNIER

La seconde étape d'amplification de la ZFE a pour objectif, à terme en 2026, l'interdiction progressive de tous les véhicules classés Crit'Air 4, 3 et 2 et la sortie du diesel dans le périmètre de la ZFE à définir. Pour cela, la Métropole propose d'engager, dès cette année, une large concertation pour définir les contours de la nouvelle ZFE tant en terme de périmètre qu'en terme de dispositif d'accompagnement.

D'ores et déjà, la Métropole prévoit de 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
- **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**, notamment 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.)
- **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 le 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»**

La Métropole a déjà partagé avec les acteurs économiques un premier bilan de la ZFE actuelle, les principes de la future et d'une sortie du diesel. Elle poursuit ce travail collaboratif sous la forme de 5 ateliers thématiques entre mars et juin 2021.

Dès ce printemps, une concertation approfondie sera engagée avec l'ensemble des acteurs concernés par le futur dispositif. Il s'agira de :

→ **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

→ **Poursuivre le travail avec tous les élus** concernés pour préciser le scénario préférentiel

→ **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 pour le grand public** sur les contours du dispositif et les mesures d'accompagnement : réunions thématiques, panel citoyen, enquête en ligne...

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.

5.

ZFE accompagnée : les aides existantes à l'acquisition de véhicules propres

Pour accompagner les transporteurs de marchandises, la Métropole propose déjà un dispositif d'aides financières à l'acquisition de véhicules propres.

Les bénéficiaires de ce dispositif incitatif sont les PME justifiant d'un siège social, d'un établissement ou d'une succursale sur le territoire de la Métropole, qui emploient moins de 250 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel n'excède pas 50 M€ ou dont le total du bilan annuel n'excède pas 43 M€.

L'aide est attribuée pour l'acquisition d'un véhicule propre (source d'énergie exclusivement gaz naturel pour véhicules -GNV- électrique ou hydrogène) :

- véhicule utilitaire léger affecté à du transport de marchandises
- poids lourd affecté à du transport de marchandises
- triporteur à assistance électrique

Les aides peuvent être attribuées pour l'acquisition de véhicules poids lourds (>3,5 t) et utilitaires légers propres neufs ou d'occasion (via un concessionnaire agréé), acquis dans

le cadre d'un achat ou d'un contrat de location longue durée supérieure ou égale à 36 mois.

L'aide peut être attribuée pour chaque acquisition/location longue durée de véhicule et dans la limite de 3 véhicules par bénéficiaire pour toute la durée du dispositif.

Si le bénéficiaire justifie d'un siège social, d'un établissement ou d'une succursale dans la ZFE, la limite peut être augmentée à 6 véhicules par bénéficiaire pour toute la durée du dispositif d'aides.

Le bénéficiaire s'engage à ne pas céder son (ses) véhicule(s) subventionné(s) pendant une durée minimum de 3 ans.

Si cet engagement n'est pas respecté, le bénéficiaire se voit dans l'obligation de restituer l'intégralité du montant de la subvention octroyée par la Métropole.

Le montant de l'aide forfaitaire maximum

Pour les poids-lourds : 10 000 € (véhicules 100 % GNV ou 100 % électrique).
13 000 € (véhicules à hydrogène).

Pour les véhicules utilitaires légers : 5 000 € (véhicules 100 % GNV ou 100 % électrique). 8 000 € véhicules à hydrogène).

Pour les triporteurs électriques : 300 €

Pour l'achat de poids lourds ou de véhicules utilitaires légers, la Métropole versera **une aide supplémentaire de 1 000 €** par demandeur s'il a souscrit un contrat d'une durée minimale de 2 ans, soit de fourniture de gaz vert (bénéficiant de garanties d'origine), soit de fourniture d'électricité verte.



6.

ZFE observée : les leçons des expériences de nos voisins*

La Suède est le premier pays européen à avoir des ZFE sur son territoire : en 1996, Göteborg, Malmö et Stockholm ont introduit des « zones environnementales » dans leur centre-ville qui ciblaient les camions diesel et les cars de plus de 3,5 tonnes.

En 2005, les régions de l'Italie du Nord se sont réunies pour trouver des accords sur les mesures relatives à la qualité de l'air à mettre en œuvre. Cela a abouti à la mise en place de ZFE fonctionnant en hiver dans ces régions.

En juillet 2007, les Pays Bas ont commencé à mettre en œuvre des ZFE. Celles de Berlin et Londres ont démarré respectivement en janvier et février 2008.

Depuis, le nombre de projets européens planifiés n'a cessé d'augmenter, presque mensuellement, pour atteindre en mars 2009 une soixantaine de zones à faible émission à travers huit pays européens et 180, trois ans plus tard. En avril 2020, on recense désormais 247 ZFE à travers 13 pays européens

: Angleterre, Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, France, Grèce, Italie, Pays-Bas, Portugal, République Tchèque et Suède.

A Paris, qui a mis en place une ZFE dès 2015, les résultats de l'étude menée par Airparif montrent une baisse significative du nombre d'habitants soumis aux plus fortes teneurs de dioxyde d'azote (NO₂) en lien avec la mise en œuvre de la ZFE. Les résultats montrent aussi que les populations résidant au-delà du périmètre de la ZFE bénéficieraient d'une amélioration de leur santé. En effet, les restrictions de circulation ne s'appliquent pas seulement aux populations résidant à l'intérieur de la ZFE mais aussi aux populations résidant en dehors et devant se rendre quotidiennement dans le cœur de l'agglomération.

* ADEME, Rincent Air, Pouponneau M., Forestier B., Cape F. 2020. Les zones à faibles émissions (Low Emission Zones) à travers l'Europe : déploiement, retours d'expériences, évaluation d'impacts et efficacité du système – Rapport. 170 pages.

7. Synthèse

La ZFE, outil de renforcement de la lutte contre la pollution de l'air

Le 1^{er} janvier 2020, la Métropole de Lyon a mis en place une zone à faibles émissions ou ZFE. Dans cette zone qui comprend Caluire, Lyon, Villeurbanne et les quartiers de Bron et Vénissieux situés à l'intérieur du périphérique, les véhicules professionnels les plus polluants sont interdits (poids lourds et utilitaires légers dotés d'une vignette Crit'Air 3, 4, 5 ou non classés).

La ZFE actuelle produit ses premiers effets, mais ne suffit pas à résoudre le problème de la pollution de l'air : l'agglomération lyonnaise continue de dépasser nettement les seuils définis par l'Union Européenne. La mauvaise qualité de l'air est responsable de maladies chroniques (cardio-vasculaires, respiratoires, neurologiques), à tous âges, et de près de 48 000 morts prématurées chaque année selon Santé Publique France (2016). Le trafic routier participe directement du problème. Il est à l'origine de 60% des émissions de dioxyde d'azote (NO₂), un polluant essentiellement généré par les véhicules diesel. Il contribue à la formation d'ozone troposphérique.

Les quartiers les plus exposés sont notamment ceux situés le long des grands axes routiers, dont la population compte beaucoup de familles modestes.

Dans ce contexte, le Conseil de Métropole va voter en faveur d'une amplification de la ZFE, qui doit s'étendre aux véhicules particuliers. Deux étapes sont prévues : l'interdiction des véhicules les plus polluants dès 2022 (vignette Crit'Air 5 et non classés), puis une restriction progressive aux véhicules les moins polluants d'ici à 2026, à préciser dans le cadre d'une vaste concertation.


Classement Certificat qualité de l'air Voitures particulières

NORME EURO (inscrite sur la carte grise)
ou, à défaut, date de 1^{re} immatriculation

Tous les véhicules 100% électriques et hydrogènes	
Tous les véhicules gaz et les véhicules hybrides rechargeables	
Essence et autres	Diesel
Euro 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	
Euro 4 Entre le 1 ^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus	Euro 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011
Euro 2 et 3 Entre le 1 ^{er} janvier 1997 et le 31 décembre 2005 inclus	Euro 4 Entre le 1 ^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus
Euro 4	Euro 3 Entre le 1 ^{er} janvier 2001 et le 31 décembre 2005 inclus
Euro 5	Euro 2 Entre le 1 ^{er} janvier 1997 et le 31 décembre 2000 inclus
Euro 1 et avant	Jusqu'au 31 décembre 1996

Pour obtenir son certificat qualité de l'air
www.certificat-air.gouv.fr

Pour en savoir plus, consultez l'arrêté du 21/06/2017 établissant la nomenclature des véhicules :
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032749723&categorieLien=id>





Première étape : Interdiction des véhicules les plus polluants dès 2022

Début 2022, un arrêté de circulation établira, avec un délai de prévenance de quelques mois, l'interdiction des véhicules particuliers Crit'Air 5 et non classés dans le périmètre de la ZFE actuelle. Il s'agit des véhicules diesel immatriculés avant le 1er janvier 2001 et les véhicules essence immatriculés avant le 1er janvier 1997. Pour accompagner ce changement il est prévu :

→ un **guichet unique** pour informer et conseiller toutes les personnes concernées,

→ un renforcement de la tarification solidaire TCL, allant jusqu'à la **gratuité pour les plus précaires** et un tarif avantageux pour les familles,

→ des **aides à l'acquisition de véhicules moins polluants et de vélos** (classiques, à assistance électrique, triporteurs), ciblées en faveur des personnes et familles à faibles ressources ;

→ des **dérogations pour certains cas** : par exemple pour les personnes travaillant en horaires décalés ou dans des zones non desservies par les transports en commun.

Deuxième étape : Vers la sortie du diesel sur un périmètre central en 2026

L'annonce à l'avance d'une interdiction des véhicules Crit'Air 2 sur une partie du territoire est importante pour donner de la visibilité à tous, particuliers, acteurs publics et entreprises, dans leurs investissements mais aussi pour le développement de services nouveaux comme l'autopartage ou le transport de marchandises mutualisé et décarboné. Cela étant, la délibération engage la Métropole dans une vaste concertation pour définir le ou les périmètres de la future ZFE, le ou les échéanciers d'interdiction, les mesures d'accompagnement et les dérogations à mettre au point afin de répondre à l'ambition d'une réduction drastique de la pollution. Plusieurs scénarios sont envisageables, dont les effets sur la qualité de l'air, le trafic routier et les conditions de mobilité sont étudiés. Pour que chacun puisse toujours se déplacer commodément [facilement] y compris en choisissant de ne pas remplacer son véhicule, les orientations suivantes sont mises au débat :

- une offre de conseil en mobilité adaptée aux besoins du plus grand nombre, particuliers, entreprises et salariés,
- le développement des transports en commun, avec les nouvelles lignes fortes et les corridors bus programmés par le SYTRAL,

→ le développement des infrastructures et services en faveur du vélo (dont le réseau express vélo),

→ le développement des services d'autopartage, incluant une tarification sociale en faveur des personnes et familles à faibles ressources,

→ le développement du covoiturage, en particulier dans les territoires périurbains de la Métropole et vers/ depuis les territoires voisins,

→ l'aménagement de parcs-relais et de pôles d'échanges, pour passer facilement d'un mode de transport à l'autre,

→ l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques et de stations pour les carburants alternatifs (bio-GNV, hydrogène, GPL...)

→ des solutions financières et techniques pour le remplacement ou la transformation (rétrofit) des véhicules impactés par la ZFE.

La concertation qui s'engage s'adressera à l'ensemble des acteurs impactés par les changements à venir : communes, entreprises, salariés, et bien sûr le grand public en veillant à l'expression des citoyennes et citoyens les plus dépendants de leur voiture. Une nouvelle délibération viendra entériner le dispositif retenu en 2022.

Service Presse Métropole de Lyon

Marianne Zalc

mzalc@grandlyon.com
04 28 67 58 42

Nicolas Pérez

nicolas.perez@grandlyon.com
04 26 99 39 51 / 06 67 95 13 59

Magali Desongins

mdesongins@grandlyon.com
04 26 99 36 80 / 06 69 33 08 90

Régis Guillet

rguillet@grandlyon.com
04 26 99 37 52 / 06 98 51 59 94

Anaïs Mercier

amercier@grandlyon.com
04 26 99 34 27 / 06 98 73 61 96

www.grandlyon.com/presse

Métropole de Lyon

20, rue du Lac
CS 33569 - 69505 Lyon cedex 03
www.grandlyon.com

la métropole
GRANDLYON