

Deuxième étape d'amplification de la zone à faibles émissions (2024-2028)

Périmètre unifié, calendrier homogénéisé, accompagnement renforcé



MÉTROPOLE

GRAND LYON

Sommaire

- 3 **Éditos**
- 4 **Bilan et enseignements de la concertation réglementaire sur le projet d'étape**
- 6 **Évolution du projet d'amplification à l'issue de la concertation : périmètre, calendrier, dérogations et effets attendus sur la mobilité et la qualité de l'air**
- 10 **Annnonce d'une procédure réglementaire de participation du public et d'avis des personnes publiques associées à l'automne sur les projets d'arrêtés ZFE**
- 11 **Un dispositif d'aides financières renforcé**
- 15 **Un développement des solutions alternatives à l'autosolisme**
- 18 **Communication, suivi et évaluation**

Éditos



Bruno Bernard

Président de la Métropole de Lyon

« L'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) est indispensable pour restaurer un air de qualité au sein de la Métropole. Pour autant, elle ne doit pas pénaliser les habitants et les entreprises éloignés de solutions de mobilités alternatives. En cela, le projet oblige la Métropole et SYTRAL Mobilités à faire feu de tout bois pour accélérer le déploiement du réseau TCL, des Voies Lyonnaises, de l'autopartage et du covoiturage. Il oblige aussi la Métropole à ajuster très finement le calendrier et le périmètre de la ZFE, en tenant

également compte du rythme de développement de l'offre en véhicules Crit'Air 0 et 1.

Enfin, les règles de la ZFE doivent rester simples et lisibles pour tous ! C'est la raison pour laquelle nous avons décidé de fixer à 2028 l'interdiction pour tous des véhicules classés Crit'Air 2. À l'issue de la concertation, il est également apparu que le périmètre étendu que nous avons proposé suscitait de la complexité, des incompréhensions et des inquiétudes. Nous avons pris le temps de l'écoute, de l'échange, pour en revenir au périmètre de la ZFE existante, augmenté des voies rapides pour conserver l'essentiel de l'efficacité du projet et préserver enfin la santé des riverains du boulevard périphérique, de M6-M7 et des voiries en connexion. Ce nouveau périmètre limite la contrainte mais profite à toute la Métropole ! En effet, la ZFE ne résout pas par elle-même les inégalités d'accès aux transports en commun, en revanche elle améliore la qualité de l'air bien au-delà de son périmètre et réduit la circulation partout. Elle dépollue les trajets internes ou en échange avec le périmètre dès leur point de départ, grâce au renouvellement du véhicule ou à un changement de mode de déplacement. Elle ne provoque pas de report du trafic de transit, car il existe très peu de véhicules en transit de catégorie Crit'Air 3, 4 ou 5 sur les voies rapides. Aujourd'hui, nous présentons un projet mûrement réfléchi et partagé avec les partenaires de la Métropole, y compris les acteurs économiques. Il reste à le mettre en œuvre en se donnant tous les moyens pour aider chacun à franchir les étapes à venir, grâce au développement des alternatives, au renforcement des aides financières et à l'offre de conseil individualisée de l'Agence des Mobilités. Il reste à bien en mesurer les effets, c'est notamment l'objet de la création d'un observatoire scientifique et citoyen de la qualité de l'air ».



Jean-Charles Kohlhaas

Vice-président aux déplacements, aux intermodalités et à la logistique urbaine

« La 2^e étape d'amplification de la ZFE implique une évolution progressive mais profonde des pratiques de mobilité des acteurs économiques, qu'il s'agisse de l'acheminement des marchandises, de la logistique des chantiers (bâtiments et travaux publics) ou des déplacements des salariés, artisans et commerçants. Consciente de ces impacts, la Métropole de Lyon s'engage aux côtés des représentants des entreprises du territoire pour concilier qualité de l'air et dynamisme économique. Le report à 2028 de l'interdiction

des véhicules Crit'Air 2 et l'adaptation du cadre dérogatoire vont donner de la visibilité aux entreprises et à tous les Grand-lyonnais, en bénéficiant de solutions alternatives plus nombreuses (offre TCL, Voies Lyonnaises, autopartage, covoiturage) et d'une offre en véhicules Crit'Air 0 et 1 plus mature (y compris pour les infrastructures de recharge). La concertation l'a montré une fois de plus, la ZFE est l'aiguillon d'un changement dont les objectifs font largement consensus mais dont les modalités suscitent beaucoup de questions. Nous y répondons de la façon la plus fine possible afin de ne laisser personne au bord du chemin. »

Bilan et enseignements de la concertation réglementaire sur le projet d'étape



Laurence Boffet

Vice-présidente déléguée à la participation et aux initiatives citoyennes

« La concertation réglementaire menée sur cette 2^e étape d'amplification de la ZFE a pleinement rempli son rôle. Elle a confirmé plusieurs constats de la concertation préalable, qu'elle a prolongé en mettant en exergue un certain nombre de points considérés comme problématiques par les professionnels, les communes, les territoires voisins, et les citoyens qui se sont exprimés. La Métropole a pris le temps d'adapter son projet à la lumière des contributions des uns et des autres. Au-delà des aménagements apportés au dispositif, la concertation a permis de faire progresser la notoriété de la ZFE et d'en faire partager les objectifs aux participants. La mise en œuvre et l'évaluation du projet doivent continuer de veiller à cette dimension participative, pour prévenir ou démystifier les impacts escomptés par les uns et les autres. »



Quatre grandes conclusions se dégagent de la concertation :

UNE ATTENTE DE SIMPLIFICATION DU PROJET POUR CONCILIER AU MIEUX RECHERCHE DE LA JUSTE CONTRAINTE ET LISIBILITÉ DU DISPOSITIF

Tel que voté le 26 septembre 2022 par le conseil de Métropole, le projet initial de la 2^e étape d'amplification de la ZFE prévoyait deux périmètres distincts et deux calendriers de restrictions différents. Les différents retours ou contributions ont clairement montré une difficulté de compréhension d'un tel dispositif. Par ailleurs, l'échéance Crit'Air2 au 1er janvier 2026 était jugée trop rapide, tant par les particuliers que par les professionnels alors même que l'offre de solutions Crit'Air 1 et 0 ne se développe pas au rythme prévu pour certains véhicules (poids lourds et gros utilitaires en particulier). La dérogation importante (2 ans) accordée à 70% des foyers (les moins aisés) n'a pas rencontré l'écho attendu, les contributions n'enregistrant pour la plupart que l'horizon 2026. La compréhension des modalités de l'amplification de la ZFE étant un préalable indispensable à sa mise en œuvre, ces avis traduisent un besoin de **simplification du dispositif**.

UN PÉRIMÈTRE ÉTENDU JUGÉ DÉSÉQUILIBRÉ ET MOINS DESSERVI À COURT TERME PAR LES SOLUTIONS DE MOBILITÉ ALTERNATIVE À LA VOITURE INDIVIDUELLE

Le projet initial a été perçu, au fil de la concertation, comme une contrainte inégalement imposée aux territoires. Plusieurs communes de l'est et du sud ont demandé un assouplissement du calendrier compte tenu des difficultés sociales d'une partie de leur population, quand celles de l'ouest et du nord-ouest manifestaient un faible intérêt à rejoindre le périmètre de la ZFE quand bien même leur territoire accueille déjà peu de véhicules Crit'Air 5, 4 et 3. En outre, la plupart des avis déposés par les personnes publiques associées à la concertation expriment une attente d'amélioration du **maillage du territoire en solutions de mobilités alternatives** à la voiture, en particulier dans les zones d'activité et d'emploi situées dans le périmètre étendu proposé.

UNE ATTENTE DE RENFORCEMENT DES AIDES FINANCIÈRES POUR LES PERSONNES IMPACTÉES

De nombreuses contributions ont souligné le besoin d'un accompagnement humain et financier renforcé. Le rôle de l'Agence des Mobilités a ainsi été plébiscité, avec le souhait d'une présence au plus près des habitants du territoire. Une attente forte s'est également exprimée en faveur de la possibilité d'aides financières pour un plus grand nombre d'habitants ou d'entreprises. **Globalement, le dispositif d'aides financières combinées de l'État et de la Métropole est jugé à la fois insuffisant et peu lisible**. Plusieurs contributions expriment un besoin de simplification de la procédure pour les obtenir, ainsi qu'une clarification des reste-à-charge.

UNE DEMANDE D'ÉVALUATION AU FIL DE L'EAU DES EFFETS DU PROJET (ENVIRONNEMENTAUX, SOCIAUX, ÉCONOMIQUES)

Les impacts sociaux, économiques et environnementaux de la ZFE constituent un motif de préoccupation important du grand public et des personnes publiques associées (PPA), les hypothèses et études du dossier règlementaire étant questionnées. Ces inquiétudes doivent faire l'objet d'une attention particulière dans le dispositif d'évaluation et d'observation fine des impacts de la ZFE. Cette évaluation pourra orienter un pilotage au fil de l'eau du projet pour lequel citoyens, collectivités et chambres consulaires souhaitent être étroitement associés.

Évolution du projet à l'issue de la concertation : périmètre, calendrier, dérogations et effets attendus sur la mobilité et la qualité de l'air

Au vu des enseignements de la concertation, le projet initial d'amplification de la ZFE a été ajusté avec un périmètre et un calendrier uniques, accompagnés d'un cadre dérogatoire conforté.

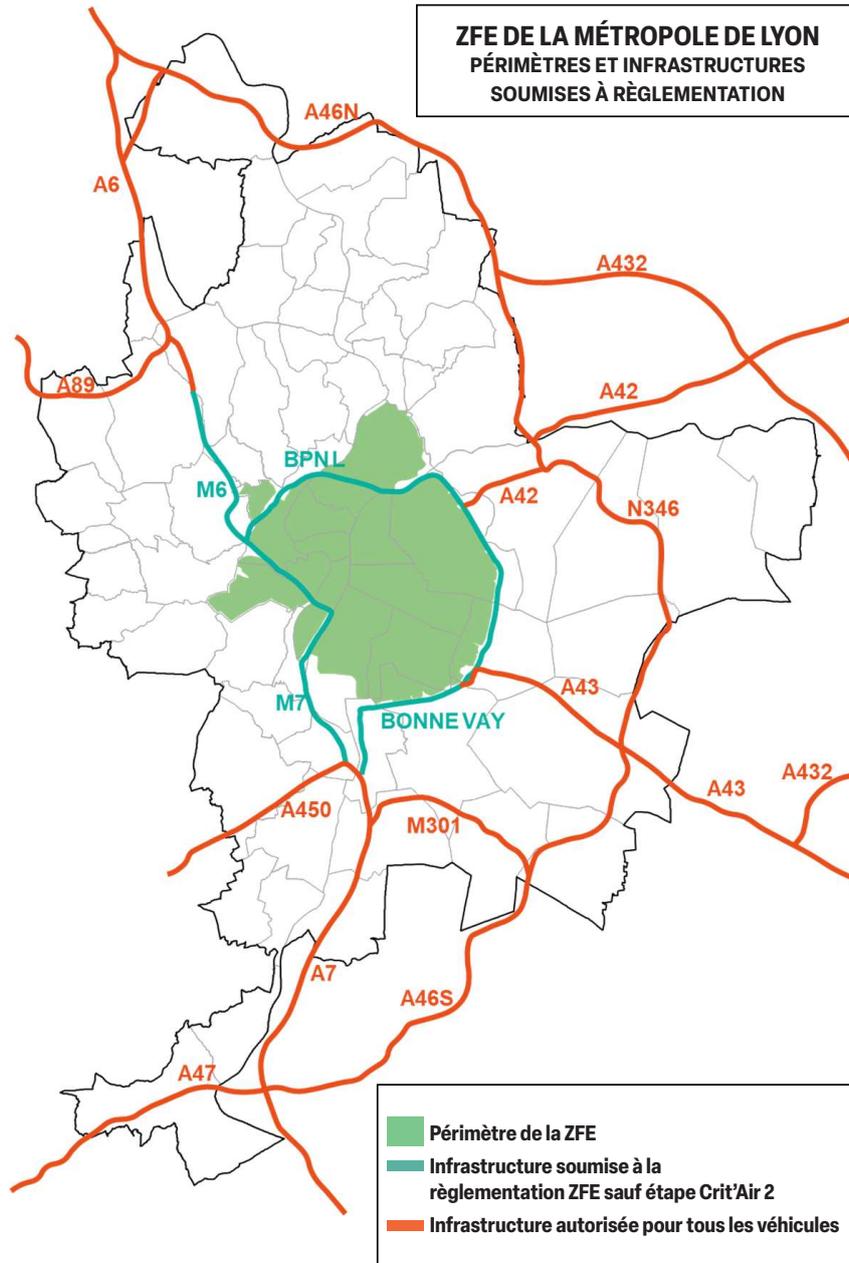
LE PÉRIMÈTRE

Le périmètre du projet ajusté d'amplification de la ZFE correspond dorénavant au périmètre actuel de la ZFE* auquel s'ajoutent, à partir du 1^{er} janvier 2024, les voies structurantes métropolitaines suivantes : M6-M7-boulevard Laurent Bonnevey et Boulevard Périphérique Nord de Lyon (BPNL).

Le calendrier du projet ajusté d'amplification est conforme à la loi Climat et Résilience avec une étape supplémentaire de restriction en 2028 compte tenu des enjeux sanitaires et de transition des mobilités

- **1^{er} janvier 2024** : interdiction de circulation pour les véhicules Crit'Air 4 s'ajoutant aux Crit'Air 5 et non classés déjà interdits.
- **1^{er} janvier 2025** : interdiction de circulation pour les véhicules Crit'Air 3 en plus des Crit'Air 4, 5 et non classés.
- **1^{er} janvier 2028** : interdiction de circulation pour les véhicules Crit'Air 2, 3, 4, 5 et non classés. Cette interdiction ne concernera pas les voies M6, M7, Laurent Bonnevey et BPNL sur lesquelles les véhicules Crit'Air 2 pourront continuer de circuler.

LE CALENDRIER



Le calendrier prévisionnel d'entrée en vigueur de la réglementation est résumé dans la figure ci-dessous :

	2023		2024		2025		2026		2027		2028	
	Péricentral* mètre	M6-M7, Bd L. Bonnevey et BPNL										
	5		5 4		5 4 3		5 4 3		5 4 3		5 4 3	5 4 3
	5 4 3		5 4 3	5 4								5 4 3

*Lyon, Caluire-et-Cuire, Villeurbanne, Bron et Vénissieux et les secteurs situés à l'intérieur du boulevard périphérique Laurent Bonnevey

LES DÉROGATIONS

Pour les particuliers

Le projet ajusté prévoit de pérenniser deux des dérogations individuelles existantes :

- **Dérogation de six mois non-renouvelable** pour délais de livraison importants de nouveaux véhicules.
- **Dérogation « petit rouleur »** pour les personnes qui utilisent occasionnellement leur voiture ou leur deux roues motorisés dans la ZFE. Elle ouvre la possibilité de circuler dans le périmètre de la ZFE pendant 52 jours par an. Cette dérogation répond au besoin des résidents du périmètre ZFE n'ayant qu'un usage ponctuel de leur véhicule (loisirs, déménagement, vacances, week-ends...) mais aussi au besoin des visiteurs occasionnels, quel que soit le motif de leur déplacement (vie sociale, tourisme, visites familiales...).

Ces dérogations s'ajoutent aux exceptions nationales et dérogations permanentes métropolitaines pour certaines catégories de véhicules ou d'usages (ex : associations d'intérêt général, véhicules de collection, etc...).

Pour les professionnels

Le projet prévoit de faire évoluer le cadre dérogatoire pour prendre en compte des spécificités de cette nouvelle étape d'amplification c'est-à-dire, pour les professionnels.

- **Les dérogations temporaires de 3 ans :**
Elles sont valables jusqu'au 31 décembre 2025 et visent des modèles de véhicules pour lesquels l'offre Crit'Air 0 ou Crit'Air 1 reste très limitée dans les gammes des constructeurs. Ces dérogations sont disponibles sur la plateforme Toodego sur le site de la Métropole.

→ Les dérogations individuelles à caractère ponctuel ou temporaire :

- **Une dérogation « petit rouleur » sera ouverte à partir du 1^{er} janvier 2024 aux professionnels qui se rendent dans le périmètre de la ZFE de façon ponctuelle.** Elle sera ouverte à tous et offrira un quota de 52 jours de circulation valable 1 an.
- **La dérogation de 12 mois délivrée lors de l'achat en cours d'un véhicule Crit'Air 0 ou 1 est pérennisée - comme pour les particuliers - dès lors que le délai de livraison est important.** Cette dérogation est accordée sur présentation du bon de commande du véhicule autorisé dans la ZFE.
- **Les dérogations liées à l'approvisionnement alimentaire** des marchés et des circuits courts. Ces dérogations sont prolongées jusqu'au 31 décembre 2025 et seront disponibles sur demande sur la plateforme Toodego. Les échanges avec les professionnels concernés vont se poursuivre pour accompagner au mieux la profession.
- **Une dérogation pour amortissement** sera ouverte pour les professionnels (micro, petites et moyennes entreprises et associations) ayant acheté un VUL ou un PL Crit'Air 2 pour s'adapter aux étapes 2020 et 2021 de la ZFE. Cette dérogation sera disponible en 2028 lors de l'entrée en vigueur des restrictions de circulation pour les Crit'Air 2. Ses modalités feront l'objet d'échanges spécifiques avec les représentants des acteurs économiques.

EFFETS ATTENDUS SUR LA MOBILITÉ ET LA QUALITÉ DE L'AIR

L'amplification de la ZFE conduira d'ici à 2028 à des modifications importantes du parc de véhicules et de la mobilité ce qui permettra des améliorations conséquentes de la qualité de l'air.

Ainsi le projet ajusté d'amplification permettrait, selon les nouvelles études réalisées, de faire passer en 2028 au sein de la ZFE le taux des véhicules particuliers Crit'air 1 et 0 de 60% (trajectoire « naturelle » de renouvellement du parc) à 77% (trajectoire accélérée grâce à la ZFE). Les véhicules non conformes conservés pourront être utilisés dans le cadre des dérogations prévues, notamment la dérogation « petit rouleur ». La ZFE accélérerait également la transformation des pratiques de mobilité. Ainsi, la moitié des déplacements affectés par la ZFE feraient l'objet d'un report modal vers les transports en communs (23%), le vélo (15%), le covoiturage (10%) ou la marche à pied (2%).



Au global, la ZFE permet d'obtenir une réduction du trafic dans le cœur de la Métropole mais également, bien que dans des proportions moins importantes, sur les voies structurantes et au-delà.

D'un point de vue de la qualité de l'air des améliorations sont attendues sur l'ensemble du territoire métropolitain et l'amplification de la ZFE permettrait de sécuriser la sortie du contentieux vis-à-vis du dioxyde d'azote à l'horizon 2025 ; en revanche le respect de la valeur limite en NO₂ dès 2024 dépendra du respect de la ZFE par les particuliers et les professionnels. En 2028, l'amplification de la ZFE permettra de s'approcher, au niveau des stations de mesure, de la nouvelle

valeur limite pour le NO₂ proposée pour 2030 par l'Union Européenne (20µg/m³) et ainsi de se prémunir d'un nouveau contentieux. L'exposition de la population au NO₂ restera cependant au-dessus des recommandations de l'OMS.

DE L'IMPORTANCE CRUCIALE D'UN DISPOSITIF DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ OPÉRATIONNEL, MIS À DISPOSITION PAR L'ÉTAT

Les premières étapes de déploiement de la ZFE lyonnaise font apparaître un taux de fraude à la réglementation en vigueur important, lié à la faiblesse des moyens de contrôle du dispositif. Malgré la mobilisation des polices municipales pour la réalisation de contrôles en stationnement, le taux de contrôle restera très faible tant qu'il reposera uniquement sur l'interception des véhicules par les forces de police existantes.

Aussi, la mise en place d'un dispositif de contrôle automatisé des véhicules en circulation est une priorité pour obtenir les effets attendus sur la qualité de l'air. La modélisation réalisée par la Métropole tient compte d'un taux de fraude décroissant de manière importante à partir de 2025 et la mise en place effective de ce contrôle par radars dédiés. Or, la mise à disposition de ces radars dépend d'une procédure nationale d'achat et d'homologation, pour laquelle l'État a pris un retard important. Le 8 octobre 2018, lors d'une conférence nationale suivie de la signature d'une charte d'engagements réciproques avec la Métropole de Lyon, le Gouvernement s'engageait à mettre à disposition les équipements et une chaîne de traitement des infractions impliquant l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) d'ici à la fin 2020. En juin 2023, ces radars ne sont toujours pas disponibles, le Gouvernement annonçant une mise à disposition « au 2^e semestre 2024 » sur le catalogue de l'Union des groupements d'achats publics (UGAP).

Les effets attendus sur la mobilité et la qualité de l'air sont donc conditionnés, au-delà d'un seuil probablement assez limité, à la mise en œuvre des engagements du Gouvernement en matière de contrôle automatisé.

A venir cet automne : une dernière concertation du public et des personnes publiques associées sur les projets d'arrêtés de circulation

La traduction juridique du projet d'amplification ajusté tel qu'exposé plus haut (calendrier, périmètre et cadre dérogatoire) prend la forme d'arrêtés de circulation qui seuls permettront la mise en œuvre de la ZFE. Conformément à la réglementation, ces arrêtés doivent faire l'objet d'une procédure réglementaire de participation du public et d'avis des personnes publiques associées (PPA). Cette procédure sera organisée entre septembre et novembre 2023. Les projets d'arrêtés et le dossier réglementaire précisant notamment les bénéfices sanitaires et environnementaux attendus seront accessibles en ligne sur la plateforme jeparticipe.grandlyon.com afin de permettre à chacun et chacune de (re) partager son avis sur la ZFE. Ils seront aussi adressés aux différentes personnes publiques associées qui disposeront d'un délai de 2 mois à compter de la réception du dossier et des arrêtés pour exprimer leur avis si elles le souhaitent.



Un dispositif d'aides financières renforcé

Le dispositif d'aides financières aux particuliers vise à faciliter la transition vers une mobilité plus propre en diminuant le reste à charge pour les bénéficiaires. Pour cela, la Métropole a défini un dispositif aligné sur celui proposé par l'État*. Suite à la concertation, la Métropole a choisi de relever nettement le niveau de ses aides ainsi que le seuil supérieur d'éligibilité tout en conservant le principe d'une mise au rebut préalable (ou cession si Crit'Air 2). Ces évolutions permettent une **réduction du reste à charge, une ouverture des aides à une plus large part de la population et l'élargissement de la typologie des véhicules aidés par la Métropole.**

Pour bénéficier de ces aides, les demandeurs devront :

- Résider dans la Métropole et habiter ou travailler dans le périmètre de la ZFE
- Mettre au rebut leur véhicule particulier ou un deux-roues motorisé classé Crit'Air 5, 4, 3, 2 ou non classé ou bien le céder s'il est Crit'Air 2



*L'État propose deux aides financières : le bonus écologique et la prime à la conversion (cumulables entre elles). Une « surprime » est possible pour les personnes qui travaillent ou habitent au sein d'un périmètre ZFE.

LES AIDES DE LA MÉTROPOLÉ AUX PARTICULIERS POUR L'ACHAT DE VÉHICULES PARTICULIERS

- **Revenu fiscal de référence inférieur à 6 358 € (par part) : l'aide est de 3 000 €** quel que soit le choix du véhicule en cours d'acquisition.
- **Revenu fiscal de référence compris entre 6 358 € et 14 089 € (par part) : l'aide est de 2 500 €** quel que soit le choix du véhicule en cours d'acquisition.
- **Revenu fiscal de référence compris entre 14 089 € et 22 983 € (par part) : l'aide est de 2 000 €** quel que soit le choix du véhicule en cours d'acquisition.

Ces aides sont en cohérence avec les critères d'accès à la prime à la conversion de l'État mais la Métropole a souhaité aller au-delà :

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

Aides proposées par la Métropole de Lyon :	Particuliers (revenu fiscal de référence par part)		
	≤ 6 358 €	> 6 358 € et ≤ 14 089 €	> 14 089 € et ≤ 22 983 €
-contre mise au rebut d'un véhicule NC-5-4-3 ou 2 -revente d'un Crit'Air 2 -pour une opération de Rétrofit			
Voiture électrique <ul style="list-style-type: none"> • Prix < 47 000 € TTC • Poids < 2,4 tonnes • CO₂ ≤ 0 g/km 	3 000€	2 500€	2 000 €
Voiture Crit'Air 1 neuf * <ul style="list-style-type: none"> • Prix < 47 000 € TTC • Poids < 2,4 tonnes • CO₂ ≤ 122g/Km WLTP (ou 94 g/km NEDC) * non éligible si revente d'un Crit'Air 2	3 000€	2 500 €	2 000 €
Voiture Crit'Air 1 d'occasion * <ul style="list-style-type: none"> • Prix < 47 000 € TTC • Poids < 2,4 tonnes • CO₂ ≤ 132g/Km WLTP (ou 104 g/km NEDC) * non éligible si revente d'un Crit'Air 2	3 000€	2 500€	-----
Rétrofit électrique ou hydrogène	2000 €		
Vélos familiaux (cargos – triporteurs- allongés) vélos pliants et vélos adaptés PMR. Avec ou sans assistance électrique.	2500 €	1500 €	1000 €
Vélo à assistance électrique <ul style="list-style-type: none"> • Puissance max ≥ 0,25 KW • Pas de batterie au plomb 	1000 €	750 €	500 €
Deux-roues, tricycle ou quadricycle électrique (Hors trottinettes) <ul style="list-style-type: none"> • Pas de batterie au plomb 	1000€		

LES AIDES S'ADRESSENT AUSSI AUX PARTICULIERS DÉSIRANT ACQUÉRIR UN VÉLO, UN DEUX OU TROIS ROUES MOTORISÉS OU UN QUADRICYCLE.

- **Revenu fiscal de référence inférieur par part à 6 358 €** : l'aide est de **2 500 €** pour l'achat d'un vélo familial (cargo, triporteur allongé), d'un vélo pliant et d'un vélo adapté pour les personnes à mobilité réduite (avec ou sans assistance électrique). Cette aide est de **1 000 €** pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, à condition que sa puissance soit inférieure à 0,25 KW et qu'il ne dispose pas d'une batterie au plomb. L'aide est de **1 000 €** pour un deux-roues, tricycle ou quadricycle électrique (hors trottinettes).
- **Revenu fiscal de référence par part compris entre 6 358 € et 14 089 €** : l'aide est de **1 500 €** pour l'achat d'un vélo familial (cargo, triporteur allongé), d'un vélo pliant et d'un vélo adapté pour les personnes à mobilité réduite (avec ou sans assistance électrique). Cette aide est de **750 €** pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, à condition que sa puissance soit inférieure à 0,25 KW et qu'il ne dispose pas d'une batterie au plomb. L'aide est de **1 000 €** pour un deux-roues, tricycle ou quadricycle électrique (hors trottinettes).
- **Revenu fiscal de référence par part compris entre 14 089 € et 22 983 €** : l'aide est de **1 000 €** pour l'achat d'un vélo familial (cargo, triporteur allongé), d'un vélo pliant et d'un vélo adapté pour les personnes à mobilité réduite (avec ou sans assistance électrique). Cette aide est de **500 €** pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, à condition que sa puissance soit inférieure à 0,25 KW et qu'il ne dispose pas d'une batterie au plomb. L'aide est de **1 000 €** pour un deux-roues, tricycle ou quadricycle électrique (hors trottinettes).
- **Pour une opération de rétrofit** – conversion de la motorisation thermique d'un véhicule en une motorisation électrique – **tous les véhicules Crit'Air 5, 4,3, 2 et non classés sont éligibles à une aide unique de 2 000 € quel que soit le niveau de revenus des demandeurs.**

Ce nouveau dispositif d'aides pour les particuliers sera ouvert dès la rentrée 2023 afin de permettre aux grand lyonnais d'anticiper leurs achats.

LE DISPOSITIF D'AIDES AUX PROFESSIONNELS POUR L'ACQUISITION DE VÉHICULES CONFORMES AUX RESTRICTIONS OU POUR L'ACQUISITION DE VÉLOS.

Il prévoit de soutenir les TPE, les PME et les associations dans l'achat ou la location longue durée (supérieure ou égale à 36 mois) de véhicules à faibles émissions neufs ou d'occasion. Le dispositif d'aides concerne les véhicules utilitaires légers (VUL) et les poids-lourds à motorisation 100% GNV/GNL, 100% électrique ou 100% hydrogène mais aussi les vélos-cargos, les remorques avec ou sans assistance électrique ainsi que le rétrofit (conversion) de moteurs thermiques vers une motorisation électrique ou GNV.

Le dispositif prévoit également que ces aides ne soient pas nécessairement conditionnées à la mise au rebut d'un véhicule, elles sont en revanche majorées dès lors que les bénéficiaires se séparent de leur véhicule polluant. De la même manière, une majoration est accordée en cas de souscription à un contrat vert de fourniture d'énergie.

Les aides indiquées ci-dessous sont des montants **maximums**, versés dans la limite du coût d'achat du véhicule HT*.

	100 % GNV - GNL	100% Électrique	100% Hydrogène
Poids Lourds > 3,5T Neuf et Occasion	10 000 €	10 000 €	13 000 €
Véhicules utilitaires légers < 3,5 T Neuf et Occasion	5 000 €	5 000 €	5 000 €
Rétrofit d'un :			
Poids Lourds > 3,5T	6000€	6000€	
Véhicules utilitaires légers < 3,5 T	3000€	3000€	
Vélo-cargo électrique (2,3,4 roues) ou remorque à assistance électrique Neuf et Occasion		3 000 € <i>(Dans la limite de 60% du coût d'achat HT)</i>	
Vélo-cargo mécanique (2,3,4 roues) ou remorque sans assistance électrique Neuf et Occasion		1 000 € <i>(Dans la limite de 60% du coût d'achat HT)</i>	

Au-delà des aides à l'achat de véhicules propres, la Métropole souhaite offrir la possibilité aux habitants du territoire de tester les différents services alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela, elle va mettre en place d'un dispositif complémentaire : deux « **box multimodales** » qui offrira des tarifs attractifs pour les quatre principaux services de mobilité alternatifs à la mobilité individuelle : **transports en commun, autopartage, vélo en libre-service et covoiturage**. Grâce à ce dispositif nouveau, deux objectifs sont poursuivis : favoriser la découverte des alternatives à la voiture individuelle et proposer aux personnes directement impactées par la ZFE une autre option que le renouvellement de leur véhicule. Ces « box » seront disponibles début 2024.

1. La box « Je découvre » : gratuité 3 mois et accompagnement via l'Agence des Mobilités.

Elle permettra à tous les métropolitains de bénéficier d'un **accès gratuit aux quatre services pendant trois mois** s'ils n'y sont pas déjà abonnés. Les personnes tentées par cette expérience de découverte de nouvelles formes de mobilité pourront en outre bénéficier d'un rendez-vous avec un conseiller de l'Agence des mobilités pour une analyse de leurs pratiques de mobilité et afin d'être informé, orienté et accompagné en fonction de leurs besoins pendant cette période d'essai des alternatives à la voiture individuelle.

2. La box « Je m'engage » : 12 mois gratuits ou à tarif préférentiel, si rebut du véhicule et accompagnement via l'agence des mobilités.

Réservées aux métropolitains qui habitent ou travaillent dans la ZFE, elle offrira un accès gratuit ou à prix préférentiel aux quatre services pendant 12 mois toujours sous réserve qu'ils n'y soient pas déjà abonnés. Elle sera également conditionnée à la preuve de mise au rebut d'un véhicule ancien (NC, Crit'Air 5, 4, 3, et 2) ou la revente d'un véhicule classé Crit'Air 2. **La valeur totale de la box sera de l'ordre de 1 000 € cumulable avec une aide à l'acquisition d'un vélo.**

Les habitants de la Métropole résidant ou travaillant dans le périmètre de la ZFE pourront bénéficier successivement des deux « box » dans une logique de parcours de transition.

**Hors vélo cargo et remorques qui sont plafonnés à 60% du montant HT*

Un développement des solutions alternatives à l'autosolisme

Au-delà des incitations financières à l'achat de véhicules propres, **la Métropole développe une stratégie globale et cohérente de report modal de la voiture individuelle vers les différentes alternatives de mobilités** : transports en commun urbains et interurbains, modes actifs, usage partagé de la voiture (autopartage et covoiturage).

L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN.

Elle se renforce par l'action conjointe de SYTRAL Mobilités et de la Métropole sur tous les aspects du réseau, son maillage, sa performance, son intermodalité et son accessibilité tarifaire et billettique.

→ **Le maillage** : par les projets de **nouvelles lignes du réseau TCL** achevées d'ici 2026 (prolongement du métro B, T6, T9, T10, BHNS Part-Dieu/Sept-Chemins, Ligne de l'Est lyonnais). Ce maillage sera renforcé à plus long terme avec les projets de Tram Express de l'Ouest lyonnais ou la Ligne Centre-Ouest mais aussi de nouvelles voies réservées à l'étude sur les grandes infrastructures routières et de nouvelles lignes en site propre étudiées par la Région (BHNS Lyon-Trévoux Meyzieu-Crémieu via l'ex chemin de fer de l'Est lyonnais à moyen terme.

→ **La performance** : elle sera obtenue par des **gains de fréquence, d'amplitude, de temps de parcours et de capacité augmentée sur les lignes de bus, de tram et de métro**. La Métropole et

SYTRAL Mobilités proposent à la Région de cofinancer un renforcement de la desserte ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (amplitude élargie de 5h à 23h avec une fréquence à 15 minutes en heures de pointe).

→ **L'intermodalité** : la Métropole travaille avec ses partenaires sur la **complémentarité des stationnements automobile et cyclable** afin de maximiser le nombre d'usagers des réseaux de transports en commun qui puissent y stationner. Le rabattement sur ces réseaux doit s'organiser le plus en amont possible des entrées de l'agglomération en lien avec les gares TER en bordure et au-delà du territoire métropolitain.

→ **L'accessibilité tarifaire et billettique** : par la recherche permanente d'une **tarification attractive et adaptée** aux différents publics et par la mise en place de supports billettiques facilitant la multimodalité, les tarifications intégrées et/ou les tarifs combinés.

LE RENFORCEMENT DES MODES ACTIFS (MARCHÉ ET VÉLO).

Le développement et la sécurisation de la marche - par l'intermédiaire du Plan Piéton adopté en juin 2022 - se traduit par une série d'actions visant à :

- **Préserver et améliorer** la qualité des cheminements piétons,
- **Créer** de nouveaux aménagements,
- **Transformer et apaiser** les rues existantes,
- **Sécuriser** les abords des établissements scolaires,
- **Apaiser** la circulation avec la démarche « ville 30 »,
- **Adapter** la signalisation lumineuse tricolore,
- **Informer et sensibiliser**.

De la même manière, le report modal vers le vélo est encouragé et facilité par la Métropole au travers des infrastructures, des services et des actions de sensibilisation et d'accompagnement à la pratique.

→ **Les infrastructures** : il s'agit essentiellement de la création d'un réseau cyclable structurant, les Voies Lyonnaises, sécurisant et confortant la pratique du vélo. **250 km de voies dédiées, séparées de la voirie au travers de 12 lignes déployées d'est en ouest et du nord au sud** de l'agglomération pour permettre à tous les habitants de se trouver à proximité d'une de ces voies.

→ **Les services** : la Métropole accompagne le développement et la diversification de l'offre vélo en libre-service **Vélo'v** mais aussi **My Vélo'v** et l'expérimentation **CargoVélo'v** ainsi que le service **FreeVélo'v**, **10 000 vélos reconditionnés et mis à disposition pendant un an aux étudiants et aux demandeurs d'emploi**.

En complément d'une pratique du vélo en très forte hausse chaque année depuis 2020 sur le territoire, la nécessité de multiplier les stationnements vélos est apparue clairement au cours de la concertation. La Métropole a donc décidé de porter à

60 000 le nombre d'emplacements dont 5 000 sécurisés et près de la moitié (7 000) en intermodalité avec les transports en commun.

→ **La sensibilisation et l'accompagnement** : la Métropole développe plusieurs outils d'information à destination du grand public : portail internet avelo.grandlyon.com, un plan du réseau des aménagements cyclables et un guide des bonnes pratiques. Elle accompagne aussi les associations qu'elle subventionne pour des événements ou des actions de promotion du vélo. Plusieurs de ces associations proposent des **formations à la pratique du vélo en milieu urbain et de remise en selle avec des vélo-écoles** et orientent les usagers désireux de se mettre ou de se remettre à la pratique du vélo. La Métropole subventionne également les **ateliers d'auto-réparation** présents sur le territoire afin d'autonomiser les cyclistes pour l'entretien de leur vélo.

LE DÉVELOPPEMENT DE L'USAGE PARTAGÉ DE LA VOITURE (AUTOPARTAGE ET COVOITURAGE).



→ **Le covoiturage** : il se déploie grâce aux **infrastructures dédiées** (gare de covoiturage du quai Gailleton, aire de covoiturage de Dardilly La Brochetière), les points d'arrêt Covoit' Minute ou les voies réservées existantes (M6/M7) ou en projet. Parallèlement, l'application de mise en relation En Covoit'Grand Lyon propose, depuis mars dernier, une **incitation financière**.

La ligne régulière de covoiturage Lane entre Lyon Mermoz, Saint-Priest et Bourgoin-Jallieu via l'A43 rencontre un véritable succès en termes de fréquentation et de performance au vu des temps d'attente, ainsi, la Métropole souhaite développer d'autres lignes régulières, en collaboration avec les territoires voisins, pour pérenniser et **développer les lignes de covoiturage sur des axes centre-périphérie**, en complément des transport collectifs.

→ **L'autopartage** : il constitue déjà une **alternative possible pour 45% des personnes impactées par la ZFE**. La Métropole travaille au développement de l'offre et régule les activités des différents opérateurs à travers l'attribution d'un label qui comporte, notamment, **une clause de déploiement sur l'ensemble du périmètre de la ZFE**. L'autopartage en station est opéré par LPA-Citiz dont la flotte de véhicules est passée de **100 à 400 véhicules depuis 2020 et va être augmenté de 200 véhicules supplémentaires**. Sur l'autopartage en free-floating, il suscite les candidatures de nombreux opérateurs dont certains sont déjà présents sur le territoire (Léo&Go, Zity).

LE CONSEIL EN MOBILITÉ

Le besoin d'accompagnement des personnes impactées par la ZFE est une des attentes fortes exprimées lors de la concertation. La Métropole répond à cette attente par la création, en septembre 2022, de l'**Agence des Mobilités**. Elle se compose d'un lieu d'accueil physique au 120, rue Masséna (Lyon 6e), d'animations hors les murs, de services numériques, de partenariats (avec les conseillers mobilité de la CMA et de la CCI), et d'une articulation à venir avec les agences TCL (que le Sytral Mobilités prévoit de faire évoluer en 2025, pour intégrer les autres modes de déplacement).

Ce lieu d'accueil est dédié au **conseil et à l'information sur l'ensemble des solutions alternatives de mobilité, la réglementation liée à la ZFE, son dispositif d'aides et de dérogations**.

Professionnels comme particuliers, peuvent s'y rendre et rencontrer un conseiller mobilité pour bénéficier d'un rendez-vous de conseil personnalisé en présentiel ou en visio. À l'issue d'un diagnostic des besoins de mobilité du quotidien, le conseiller mobilité renseigne sur les aides ou les dérogations auxquelles l'utilisateur peut prétendre en fonction de sa situation et l'orienter sur les solutions de mobilité alternatives adaptées à ses besoins pour l'accompagner dans sa démotorisation. Par ailleurs, ce lieu permet aux personnes rencontrant des difficultés pour remplir un formulaire ou éloignées du numérique, de se faire accompagner pour remplir leur demande d'aide ou de dérogation en ligne. Des permanences téléphoniques complémentaires aux rendez-vous vont aussi être expérimentées.

Au-delà d'un lieu d'information, l'Agence des Mobilités propose des actions hors les murs pour aller à la rencontre des métropolitains sur leur lieu de vie ou de passage, pour faire connaître voire tester les solutions de mobilité alternative et informer sur la réglementation liée à la ZFE ; par exemple dans les centres commerciaux, sur les marchés alimentaires, en entreprise. L'Agence des Mobilités constitue, par ailleurs, à travers les acteurs de proximité tels que les PIMMS, un réseau de relais sensibilisé, en capacité d'orienter les usagers vers un conseil en mobilité. En complément, le Dispositif Mobilité Inclusive accompagne avec des outils et des actions dédiées les personnes en insertion rencontrant des difficultés dans leur mobilité quotidienne.

Pour accompagner les professionnels, en particulier les artisans, les TPE et les PME, la **Métropole finance également des postes de conseiller mobilité au sein des chambres consulaires pour agir au plus près de leurs adhérents**. L'Agence des mobilités met également en œuvre du conseil en mobilité auprès des employeurs et accompagne les associations d'entreprises dans l'élaboration de plans de mobilité employeurs commun.

Communication, suivi et évaluation

LA COMMUNICATION

La concertation a fait ressortir un besoin important de **poursuivre et d'accentuer la communication sur la ZFE** pour faire connaître plus largement les objectifs poursuivis par le dispositif et ses modalités d'application. L'Agence des Mobilités sera dotée de moyens supplémentaires pour renforcer l'information et la sensibilisation du public, notamment en « allant vers » les publics dits vulnérables, en lien avec les partenaires institutionnels et les acteurs de terrain. Le dispositif de communication s'appuiera également sur des relais d'information : communes, CCAS et associations vis-à-vis des publics éloignés des canaux de communication institutionnelle, chambres consulaires vis-à-vis des professionnels.

Ce plan de communication sera déployé pendant toute la durée de la mise en œuvre de la ZFE, en veillant à apporter des réponses adaptées aux questions suivantes :

- **Qu'est-ce qui motive la mesure ? pour quel gain ?**
- **En quoi suis-je concerné ?**
- **Pourquoi agirais-je ?**
- **Ai-je toutes les informations nécessaires pour prendre ma décision ?**
- **Comment puis-je passer à l'action ?**
- **Je suis passé à l'action, comment partager mon expérience ?**

La communication devra donc continuer de faire mieux connaître et comprendre :

- les enjeux de qualité de l'air, les impacts de la pollution de l'air sur la santé,
- les contentieux juridiques et obligations légales à l'origine du projet de ZFE, de la réglementation européenne de 2008 imposant des valeurs-limites de pollution dans les agglomérations à la loi Climat et Résilience de 2021, fixant un calendrier d'interdiction des véhicules Crit'Air 5, 4 et 3 pour les métropoles en dépassement comme Lyon,
- les règles de la ZFE jusqu'en 2028 : périmètre, calendrier de restriction, cadre dérogatoire, modalités de contrôle et de sanction,
- les mesures d'accompagnement : développement des solutions alternatives à la voiture individuelle (transports en commun, vélo, autopartage, covoiturage), conseil individualisé auprès de l'Agence des Mobilités, aides financières.

Aussi renforcé soit-il, le plan de communication local ne saurait se substituer à la communication nationale sur les ZFE. La Métropole poursuivra ainsi ses efforts auprès de l'État pour qu'il mette en œuvre la campagne d'information nationale attendue depuis la publication de la loi Climat et Résilience. Les ZFE sont un dispositif local décliné partout sur le territoire national en vertu d'une obligation légale et de contentieux juridiques visant l'État. Il importe que les métropoles ne soient pas laissées seules dans l'explication de leurs tenants et la promotion de leurs aboutissants.

La communication devra également donner à voir les résultats concrets de la mise en œuvre de la ZFE.

Dans cette perspective, un **observatoire scientifique et citoyen de la qualité de l'air sera créé**. Doté d'un comité scientifique, il aura pour objectif de valoriser les connaissances existantes produites par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes ou d'autres pôles d'expertise existants, de croiser ces connaissances avec les données du système territorial de santé relatives aux pathologies respiratoires (HCL et autres établissements de santé), de produire de nouvelles connaissances ciblées en fonction des besoins (études qualité de l'air, études épidémiologiques), et de les partager auprès des habitants du territoire. L'observatoire se donnera ainsi les moyens de contribuer à l'évaluation des impacts de la ZFE, et aux éclairages sur de possibles ajustements du dispositif.

LE SUIVI ET L'ÉVALUATION

En plus de l'évaluation réglementaire obligatoire à trois ans, un rapport de suivi et d'évaluation sera produit chaque année. La démarche associera les différentes instances associées à la gouvernance de la ZFE, notamment le Conseil de Développement*. Ce dernier assurera à ce titre son rôle d'interpellation et de relais citoyen. Le périmètre actuel comprend Lyon, Caluire et les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l'intérieur du boulevard Laurent Bonnevay et du BPNL.

La mise en place d'un dispositif de suivi et d'évaluation de la mise en place de la ZFE doit permettre à la fois d'en assurer le pilotage mais aussi de réajuster, si nécessaire, certains éléments.

Ce dispositif doit notamment permettre de rendre compte du niveau d'atteinte des objectifs et des impacts de la ZFE sur la mobilité des personnes, la qualité de l'air et ainsi alimenter le dialogue public autour de la ZFE.

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

* Le Conseil de Développement a été créé pour donner la possibilité aux citoyens de s'exprimer en dehors des périodes d'élections, d'interpeller directement les élus et de participer activement à la construction collective de l'avenir du territoire.

MÉTROPOLE DE LYON

20 rue du Lac

CS 33569 - 69505 Lyon cedex 03

CONTACT PRESSE

Métropole de Lyon

Régis Guillet

06 98 51 59 94

rguillet@grandlyon.com

MÉTROPOLE

GRAND LYON

grandlyon.com