AOÛT 2022

PROJET D'AMPLIFICATION DE LA ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE) DE LA MÉTROPOLE DE LYON

BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE



Table des matières

ΤA	BLE	DES	MATIERES	. 2
ΕD	ITOR	IAL		. 8
1	PRE	SENT	ATION DU PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION 1	2
	1.1	Conte	exte d'élaboration	12
		1.1.1	La pollution de l'air, un problème de santé publique irresolu	12
		1.1.2	Des comportements de mobilite en transition, une action publique affirm 13	ée
			Une première ZFE à destination des véhicules professionnels de transpe marchandises	
	1.2 (Déli		tation politique générale : une amplification en deux étap on cadre du 15 mars 2021)	
	1.3	Premi	ère étape dite VP5+ : processus d'élaboration	19
		1.3.1	Le cadre préalable d'élaboration du projet	19
		1.3.2	La concertation règlementaire	21
	1.4	Secon	nde étape dite 4/3/2 : processus de concertation préalable	22
		1.4.1	Objectifs fixes comme entrants de la concertation	22
		1.4.2	Eléments du projet soumis à concertation	23
2	PRE	SENT	TATION ET FONCTIONNEMENT DU DISPOSITIF D) E
CO	NCE	RTAT	ION2	2 5
	2.1	Le dis	spositif global	25
		2.1.1	Une saisine volontaire de la comission nationale du débat public	25
		212	Quatre scènes de concertation	26

	2.1.3	La place de la concertation dans l'élaboration du projet						
	2.1.4	La suite du projet ZFE et la participation des acteurs du territoire	. 28					
2.2	Volet	grand public	29					
	2.2.1	Les outils d'information	30					
		La plateforme numérique de participation citoyens participe.grandlyon.com						
	2.2.3	Des rencontres mobiles	34					
	2.2.4	Deux réunions publiques d'ouverture et de synthèse en ligne	34					
	2.2.5	Trois ateliers thématiques en ligne	37					
	2.2.6	Un panel citoyen	. 37					
	2.2.7	Des réunions territoriales	41					
2.3	Volet	acteurs économiques	43					
	2.3.1	Les ateliers de concertation en visioconférence	44					
		Les contributions d'acteurs économiques issues de la concertate eglementaire sur la première étape du projet						
	2.3.3	Le Live Questions/réponses avec les élus	45					
	2.3.4	Un comité territorial économique consacré à la ZFE	46					
		Les contributions d'acteurs économiques issues du dispositif de concertat toyenne						
	2.3.6	Les outils d'information et de mobilisation des acteurs économiques	47					
2.4	Volet	agents de la Métropole de Lyon	48					
	2.4.1	Les outils d'information et de mobilisation des agents sur le projet	48					
	2.4.2	Une enquête pour mieux connaitre la mobilité des agents	48					
	2.4.3	Des ateliers par solutions de mobilité	49					
	2.4.4	Un atelier de concertation interne spécifique ZFE	50					
2.5	Volet	communes	. 51					

		2.5.1 Des conférences territoriales des maires (CTM) consacrées à la ques la ZFE	
		2.5.2 Des avis rendus par les communes et leurs conseils municipaux en ta Personnes Publiques Associées dans le cadre de la concertation règlem sur la première étape du projet	entaire
	2.6	Impact médiatique du dispositif	55
3	SY	NTHESE DES CONTRIBUTIONS PAR THEMATIQUES	57
	3.1	Volet grand public	57
	3.2	Volet acteurs économiques	60
	3.3	Volet agents de la Métropole	61
	3.4	Volet communes	62
4	AV	IS ET PROPOSITIONS DU GRAND PUBLIC	63
	4.1	Avis sur le projet, ses impacts et les modalités de sa mise en œuvre	63
		4.1.1 L'opportunité du projet et ses impacts écologiques et sociaux	63
		4.1.2 La mise en œuvre opérationnelle du projet (périmètre, calendrier, co signalétique, horaires)	
	4.2	Avis sur l'évolution des mobilités et les solutions alternatives	81
		4.2.1 La voiture autrement : des véhicules plus propres, des usages plus ve et un trafic plus fluide	
		4.2.2 Les solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle	90
		4.2.3 La réduction des déplacements	99
		4.2.4 Le fret et la logistique urbaine, ferroviaire et fluviale	100
	4.3	Avis sur les mesures d'accompagnement et les dérogations	101
		4.3.1 L'accompagnement humain et financier	101
		4.3.2 Les exceptions et dérogations à la ZFE	111
_	۸ ۱/	IS ET PROPOSITIONS DES ACTEURS ECONOMIQUES	1 2 1

5.1	Avis	sur le projet, ses impacts et les modalités de sa mise en œuvre 121
	5.1.1	Impacts économiques des mesures visant le parc des professionnels 121
	5.1.2 pa	Impacts socio-économiques des mesures portant sur les véhicules articuliers et les deux-roues motorisés
		Controverses écologiques sur les motorisations et carburants à faibles missions
	5.1.4	Avis sur La mise en œuvre opérationnelle du projet
	5.1.5	Avis sur Le périmètre et le calendrier du projet
5.2 émis		sur la transition du parc professionnel vers des véhicules à faibles
		Les problématiques liées à la transition vers des véhicules à faibles missions
	5.2.2	Evolutions souhaitées par les professionnels
5.3	Probl	ématiques liées aux déplacements des salariés 131
	5.3.1	Les déplacements domicile-travail des salariés
	5.3.2	Les déplacements professionnels
5.4	Avis	sur les mesures d'accompagnement et les dérogations 135
	5.4.1	Les aides financières
	5.4.2	Les dérogations
	5.4.3	Le conseil en mobilité et l'accompagnement à la transition
AV	IS ET	PROPOSITIONS DES AGENTS DE LA METROPOLE139
6.1	Avis	sur le projet, ses impacts et les modalités de sa mise en œuvre 139
	6.1.1 éd	Opportunité du projet à l'aune de ses impacts socio-économiques cologiques et sanitaires
	6.1.2	Mise en œuvre opérationnelle du projet (contrôle, signalétique, horaires)
	6.1.3	Périmètre et le calendrier du projet

6

	6.2	Avis s	sur l'évolution des mobilités et les solutions alternatives	. 141
		6.2.1	La voiture autrement : trafic automobile, congestion et qualité de l'air	. 141
		6.2.2	Les mobilités alternatives	. 143
	6.3	Mesui	res d'accompagnement et les exceptions	. 145
		6.3.1	Les aides financières	. 145
		6.3.2	La communication et le conseil en mobilité	. 145
		6.3.3	Le principe des dérogations et leur mise en œuvre	. 146
		6.3.4	Accompagnements de l'employeur	. 146
7	AV	IS ET	PROPOSITIONS DES COMMUNES	147
	7.1	Avis s	sur le projet, ses impacts et les modalités de sa mise en œuvre	. 147
		7.1.1	Concertation et information sur le projet	. 147
			Opportunité du projet à l'aune de ses impacts socio-économic cologiques et sanitaires	
		7.1.3	Mise en œuvre opérationnelle du projet	. 151
	7.2	Avis s	sur l'évolution des mobilités et les solutions alternatives	. 154
			La voiture autrement : des véhicules plus propres, des usages plus vert un trafic plus fluide	
			Solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle et au tran outier de marchandises	
	7.3	Accor	npagnement et exceptions	. 158
		7.3.1	Les aides financières et le conseil en mobilité	. 158
		7.3.2	Dérogations et exceptions	. 160
3	SY	NTHE	SE GENERALE ET ENSEIGNEMENTS	161
9	AN	NEXE	S	167
	9.1	Prése	ntation de l'expérimentation auprès de 20 fovers métropolitains	. 167

9.2	Auditions du panel citoyen et avis rendu	172
9.3	Avis conclusif des garants de la CNDP	184

Editorial

Le 3 septembre 2021, s'ouvrait la séquence grand public d'une concertation singulière au sein de notre métropole. Cette concertation ne portait pas sur un projet d'aménagement physique, sur telle ou telle grande infrastructure de transport, tel ou tel équipement public majeur. Cette concertation portait sur l'adoption d'une nouvelle règle commune relative à la circulation des véhicules les plus polluants, et sur toutes les mesures d'accompagnement à prévoir pour que ladite règle produise les effets escomptés sans mettre en difficulté les propriétaires des véhicules concernés. Cette concertation visait à définir les contours d'une ambition posée par le Conseil de Métropole le 15 mars 2021 : l'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE).

Au démarrage, deux jalons étaient actés par la délibération des élus :

- en 2022, l'interdiction des véhicules particuliers classés Crit'Air 5 ou non classés, sur le périmètre de la ZFE actuelle ;
- à partir du 1^{er} janvier 2026, la sortie du diesel sur un périmètre central à définir, c'est à dire la réservation de ce périmètre aux véhicules classés Crit'Air 0 et 1.

Dès le départ également, trois convictions nous animaient :

- La ZFE génère des contraintes, mais elle constitue aussi une opportunité pour accélérer le développement des solutions de mobilité compatibles avec le défi climatique et la qualité de vie en ville : transports collectifs, vélo, autopartage, covoiturage, tous ces modes de déplacement peuvent et doivent profiter d'un bouillonnement d'initiatives.
- La ZFE ne fonctionnera que si elle est doublée de mesures de justice sociale, avec notamment des aides financières et un temps d'adaptation supplémentaire pour les personnes et familles à faibles ressources.
- La ZFE doit permettre à notre métropole de gagner du temps dans la transition vers les motorisations décarbonées (électrique, bio-GNV...), pour les personnes comme pour les marchandises. L'objectif d'un air plus sain peut et doit servir la réduction de nos émissions de gaz à effet de serre, dont les canicules de l'été 2022 ont à nouveau rappelé le caractère d'impératif absolu.

Pour étayer un projet d'une telle ampleur, il était important de se donner du temps et des moyens pour informer et concerter très largement. Aussi, la Métropole avait saisi

la Commission nationale du débat public (CNDP), pour évaluer et superviser son dispositif. Les deux garants désignés par la CNDP se sont montrés très impliqués et exigeants, ce qui a permis de renforcer le programme de la concertation et d'aiguillonner notre réactivité vis-à-vis des questions et sollicitations diverses des citoyens.

Ce faisant, la concertation s'est étalée pendant plus de 6 mois, se déployant auprès d'une grande variété de publics sur quatre scènes :

- Citoyens, sollicités via les différents canaux grand public (plateforme numérique, rencontres mobiles spontanées, réunions publiques en ligne ou en présentiel...), ou sélectionnés selon des critères de représentativité pour des contributions plus approfondies (panel citoyen, groupes focus);
- Acteurs économiques, sollicités dès décembre 2020 pour une série d'ateliers thématiques et de séances de questions-réponses avec les élus;
- Communes, sollicitées dans le cadre des conférences territoriales des maires et de la conférence métropolitaine des maires ;
- Agents de la Métropole, sollicités spécifiquement en lien avec le renouvellement du plan de mobilité employeur (PdM-E).

L'ensemble de ces initiatives a permis de démultiplier les échanges, la variété des contributions et au final de s'appuyer sur un matériau d'une grande richesse pour définir et faire évoluer le projet de ZFE. Richesse quantitative, avec plus de 30 000 expressions de toute nature (réponses aux questionnaires, questions, propositions, commentaires, participation aux différents temps de réunion, courriers à la Métropole...) et au moins 7000 participants (hypothèse basse compte tenu des multiples possibilités d'implication). Richesse qualitative, avec une très grande variété de préoccupations et de propositions. L'avis remis par le panel citoyen le 14 décembre 2021 témoigne de cette qualité, avec une réflexion poussée sur le compromis à trouver entre prise en compte des situations individuelles d'une part, simplicité et efficacité du dispositif d'ensemble d'autre part.

Le présent bilan de concertation s'appuie sur une analyse fine de toute cette richesse. Il en dégage une synthèse qui témoigne d'un consensus sur les objectifs sanitaires du projet de ZFE, mais aussi d'inquiétudes et d'attentes fortes vis-à-vis de la Métropole et de Sytral Mobilités. La première attente porte sur un déploiement accéléré des solutions alternatives à la voiture individuelle, partout et pour tous, y compris dans les territoires jusqu'ici moins bien dotés aux franges et au voisinage de la métropole. Une seconde attente porte également sur un soutien efficace des personnes, familles et acteurs économiques les plus exposés à la future règlementation, en raison de leurs

revenus ou des spécificités de leur profession. Ce soutien passe par des aides financières et un temps d'adaptation supplémentaire (dérogations). L'idée d'un service de conseil en mobilité personnalisé, capable d'éclairer les choix de solutions pour les trajets du quotidien, a été plébiscitée.

Tout en restant garants de la cohérence du projet et de son efficacité du point de vue de la réduction de la pollution et des équilibres du système de déplacements, nous nous engageons à prendre en compte du mieux possible ces orientations générales et l'ensemble des contributions. Les décisions en cours témoignent de cette capacité à construire le projet à l'aune de l'intelligence collective produite par la concertation, tout en conservant la clarté des caps que la Métropole fixe depuis mars 2021.

Ainsi, la première étape d'amplification de la ZFE a été ajustée à l'aune des retours de la concertation. L'interdiction des véhicules Crit'Air 5 et non classés sur le périmètre actuel fait l'objet d'une période pédagogique de quatre mois assortie d'une vaste campagne de communication, entre le 1^{er} septembre et le 31 décembre 2022. Sous condition de revenu, les personnes habitant ou travaillant dans la ZFE peuvent bénéficier d'une dérogation toute l'année 2023 pour renouveler leur véhicule ou changer de mode de déplacement. Elles peuvent bénéficier des conseils d'une toute nouvelle Agence des Mobilités, dont les moyens vont monter en puissance au fil des étapes de la ZFE. Si elles habitent la Métropole, elles peuvent bénéficier d'aides financières conséquentes.

Ainsi, les étapes suivantes qui feront très prochainement l'objet d'une délibération (conseil de Métropole du 26 septembre 2022) sont assorties de mesures nouvelles en faveur des alternatives à la voiture individuelle. Nous faisons le choix de périmètres ZFE différenciés en fonction du déploiement effectif de ces alternatives en 2026, afin que la contrainte la plus forte, l'interdiction des véhicules Crit'Air 2, s'applique là où il est réellement possible de faire autrement.

Le projet définitif sera fixé en mars 2023, à l'issue d'une nouvelle phase de concertation règlementaire qui se tiendra d'octobre à décembre 2022. À cette occasion, citoyens et personnes publiques associées – notamment les communes – pourront faire valoir de nouvelles contributions. Le processus peut paraître long, mais il consolide et renforce la notoriété du projet, y compris dans les controverses qu'il suscite. En juin 2022, une large majorité des Grands Lyonnais avait désormais un premier niveau de connaissance du projet de ZFE selon une enquête par sondage¹.

-

¹ Enquête *Ipsos* réalisée du 21 au 28 juin 2022 auprès de 1003 personnes, constituant un échantillon représentatif des habitant et habitantes de la Métropole de Lyon âgés de 18 ans et plus. En mai 2021,

Au total, ce bilan en témoigne, la concertation n'est pas un supplément d'âme du projet de ZFE. C'est sa force motrice, celle qui lentement mais sûrement permet de définir les règles et mesures efficaces et justes, qui vaudront bientôt à notre métropole de jouir d'un air plus sain, enfin.



© Thierry Fournier **Bruno Bernard**Président de la Métropole de Lyon et de Sytral

Mobilités



© Alpaca
Jean-Charles Kohlhaas
Vice-président aux
Déplacements, aux
Intermodalités et à la
Logistique urbaine



© Alpaca **Laurence Boffet**Vice-présidente à la

Participation et aux

Initiatives citoyennes

une enquête nationale commandée par le CNPA (Harris) avait conclu que 60% des Français ignoraient la signification de l'acronyme.

1 Présentation du projet soumis à la concertation

1.1 Contexte d'élaboration

1.1.1 LA POLLUTION DE L'AIR, UN PROBLEME DE SANTE PUBLIQUE IRRESOLU



© Olivier Guerrin

La pollution de l'air impacte fortement notre environnement et notre santé. Cette pollution est formée par des émissions de particules fines (PM_{10} et $PM_{2.5}$) et de gaz tels que les oxydes d'azote (NOx) ou l'ozone troposphérique (O_3).

Depuis 2005, une baisse des polluants atmosphériques a été observée sur le territoire : une réduction de 39% des émissions de NOx, liées aux secteurs de l'industrie et du transport routier et de 40% des émissions de particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}), liées au secteur résidentiel, au transport routier et à l'industrie.

Toutefois, même s'ils sont en baisse, les niveaux de pollution actuels concernant le dioxyde d'azote ne respectent toujours pas les valeurs limites définies par l'Europe en 2008. L'État français a d'ailleurs été condamné en 2019, par la cour de justice européenne, et en 2020, par le Conseil d'État, pour ne pas avoir pris les mesures d'amélioration de la qualité de l'air nécessaires à la protection de la santé des populations de plusieurs métropoles, dont celle du Grand Lyon.

Ainsi, en 2019, ATMO Auvergne Rhône-Alpes estime dans son bilan de qualité de l'air du Nouveau Rhône et la Métropole de Lyon, que le nombre de Grands Lyonnais directement exposés à un dépassement de la valeur limite réglementaire européenne est de **15 200 habitants pour le dioxyde d'azote.**

Suite à la prise en compte des travaux scientifiques les plus récents, l'OMS a ajusté en 2021 ses recommandations concernant le niveau de concentration maximal en dioxyde d'azote nécessaire à la préservation de la santé des habitants. Il apparait que la totalité des habitants de la métropole est aujourd'hui exposée à des valeurs supérieures aux seuils recommandés par l'OMS pour le dioxyde d'azote.

Exposition des populations à des dépassements des valeurs recommandées par l'OMS

SEUILS OMS 2021				SEUIL OMS 2005		
Polluant	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2.5}	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2.5}
Concentration du seuil	10 μg/m³	15 μg/m³	5 μg/m³	40 μg/m³	20 μg/m³	10 μg/m³
Habitants exposés à des dépassements	1 381 301	1 069 600	1 381 300	15 200	10 357	898 000
Part des habitants exposés	100 %	77 %	100 %	1,1 %	0,7 %	65 %

Le transport routier reste un secteur déterminant en matière de qualité de l'air, il est responsable de 55% des émissions de dioxyde d'azote (NOx) et de 22% des émissions annuelles de particules fines (PM₁₀) sur le territoire métropolitain en 2018^2 . Il constitue à ce titre une piste d'action prioritaire pour agir en faveur d'une amélioration de la qualité de l'air.

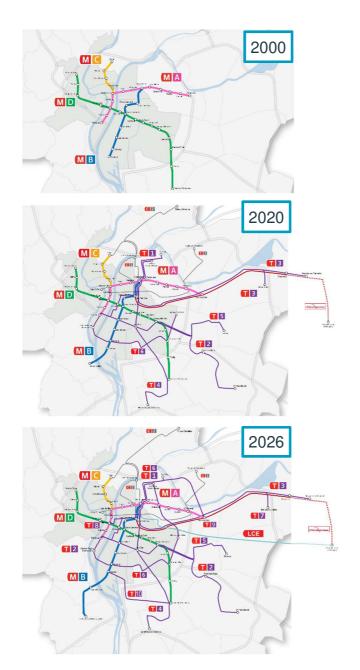
1.1.2 DES COMPORTEMENTS DE MOBILITE EN TRANSITION, UNE ACTION PUBLIQUE AFFIRMEE

<u>Une stratégie générale au service des alternatives à l'autosolisme et de la décarbonation</u>

Soucieuse de la santé de ses habitants, la Métropole de Lyon agit depuis longtemps en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air, en particulier dans le domaine des transports. Depuis 2000, elle investit massivement avec ses partenaires dans le développement du réseau de transports en commun. L'évolution des lignes structurantes est résumée ci-dessous

_

² Source : Bilan 2019 de la qualité de l'air - Atmo Auvergne-Rhône-Alpes, p28



En 2000 le réseau de transport en commun structurant repose sur des lignes de métro. Le prolongement de la ligne B jusque Gerland est réalisé à cette date.

Entre 2000 et 2020 le réseau de métro est prolongé au Sud et à l'Est et est complété par une série de ligne tramway (T1 à T6), le Rhône express et des lignes de bus à haut niveau de service (C1 à C3)

Les investissements sur cette période de 20 ans représentent 3,5 milliards d'euros.

2005 est également le lancement de l'emblématique système Vélo'v .

Les projets portés par la Métropole et le Sytral entre 2020 et 2026 portent sur un renforcement des capacités des lignes de tramway existantes, le prolongement du T2 ainsi que du métro B, le développement des lignes T7 à T10 ainsi que la ligne Centre-Est

Les investissements programmés sur cette période de 6 ans s'élèvent à 2,5 milliards d'euros.

La période 2020-2026 sera également marquée par la mise en œuvre des premières voies lyonnaises.

Parallèlement au développement des lignes de transport en commun, la Métropole de Lyon a programmé dans son PCAET (Plan Climat Energie Territorial) voté en 2019, un certain nombre d'actions visant à mieux articuler les modes de transport entre eux, à développer la pratique des modes actifs.

La régulation de la mobilité automobile et la maîtrise de la place de la voiture en ville (notamment par une réduction des espaces dévolus au stationnement) et du transport des marchandises, ainsi que l'accompagnement au déploiement de motorisations propres figurent aussi parmi les objectifs définis par le PCAET.

Elle est porteuse également de nombreuses actions dans le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) piloté par l'État, actuellement en cours de révision.

L'évolution des pratiques de déplacements des habitants de la Métropole de Lyon

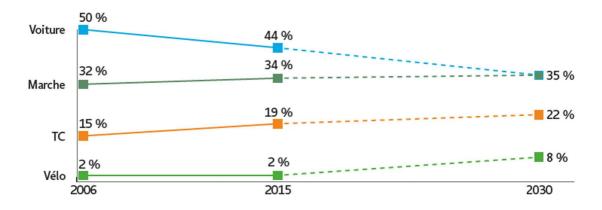


© Métropole de Lyon / Olivier CHASSIGNOLE

Depuis plusieurs années les pratiques de déplacements ont évolué et la part des déplacements en voiture a diminué au profit de la marche, des transports en commun et plus récemment du vélo. Pour la période en cours et à venir la Métropole prévoit d'accompagner cette dynamique et a fixé des objectifs à atteindre en 2030 pour les déplacements réalisés sur le périmètre d'application de son Plan de Déplacements Urbains, adopté en 2017 :

- 35% de déplacements en voiture et deux-roues motorisés;
- 35% de déplacements à pied (y compris les auxiliaires de la marche);
- 22% de déplacements en transports collectifs (urbains et non urbains);
- 8% de déplacements en vélo.

Évolution passée des parts modales et objectifs pour 2030 (source PDU 2017)



1.1.3 UNE PREMIERE ZFE A DESTINATION DES VEHICULES PROFESSIONNELS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

C'est dans ce contexte alliant une urgence à agir et une dynamique positive pour l'environnement et la santé de l'évolution des modes de déplacement, que la Métropole a décidé de recourir à un outil largement utilisé en Europe pour lutter contre la pollution de l'air liée au transport : la Zone à Faibles Emissions – Mobilité (ZFE-m ou plus couramment ZFE).

Les ZFE sont généralement déployées dans les secteurs centraux densément peuplés là où les infrastructures routières sont les plus denses. Elles définissent une zone géographique à l'intérieur de laquelle les véhicules les plus anciens et les plus polluants n'ont plus le droit de circuler ni de stationner.

Cette contrainte a pour objectif de protéger les populations de la pollution et pour effet d'accélérer le renouvellement du parc roulant vers des motorisations à faibles émissions, via un dispositif de soutien financier, et d'augmenter le recours aux offres de transport alternatives à la voiture individuelle.

Au 1^{er} janvier 2020, la Métropole de Lyon a décidé d'instaurer une Zone à Faibles Émissions - Mobilité à destination des Véhicules utilitaires légers (VUL) et des poids-lourds (PL) utilisés pour le transport de marchandises (catégorie N sur la carte grise), soit une flotte correspondant à 15% du parc immatriculé et jugée responsable, avant la mise en œuvre de la ZFE, de 50% des émissions routières de NOx et de 40% des émissions routières de particules.

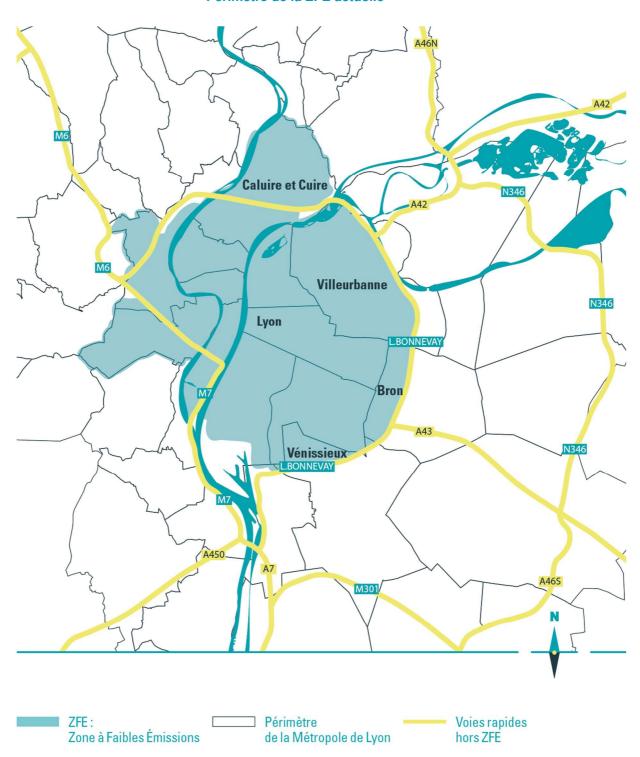


© Métropole de Lyon / Thierry FOURNIER

Depuis, ces véhicules, dotés de vignettes Crit'Air 3, 4, 5 et non classés (vignettes correspondant à la classification établie par l'Etat en fonction de la motorisation du véhicule et de son année de mise en circulation), ont l'interdiction de circuler ou de stationner à l'intérieur d'un périmètre comprenant les communes de Lyon, de Caluire-et-Cuire et les secteurs Villeurbanne, de Bron et de Vénissieux situés à l'intérieur du boulevard périphérique Laurent Bonnevay.

La circulation est toutefois autorisée sur certains axes routiers majeurs (M6, M7, boulevard périphérique Laurent Bonnevay), pour éviter des allongements importants de parcours, autorisant ainsi les véhicules de catégories interdites à traverser uniquement le périmètre cidessous sans s'y arrêter.

Périmètre de la ZFE actuelle



1.2 Orientation politique générale : une amplification en deux étapes (Délibération cadre du 15 mars 2021)

La Loi d'orientation des Mobilités (LOM) de 2019 et plus récemment, la Loi Climat et Résilience, votée en 2021, ont renforcé l'obligation de mise en œuvre de Zone à Faibles Émissions pour les métropoles et agglomérations de plus de 150 000 habitants, et ont imposé un rythme de déploiement en fixant des échéances pour l'interdiction des véhicules les plus polluants :

- 1^{er} janvier 2023 : interdiction des Crit'Air 5 pour les véhicules diesel et non classés pour les véhicules essence,
- 1er janvier 2024 : interdiction des Crit'Air 4 pour les véhicules diesel,
- 1^{er} janvier 2025, interdiction des Crit'Air 3 pour les véhicules diesel et les véhicules essence

Dans ce contexte et au regard des dépassements réguliers des seuils réglementaires de pollution de l'air, la Métropole de Lyon a décidé le 15 mars 2021 d'étendre le dispositif ZFE aux véhicules particuliers et aux deux roues motorisés.

L'amplification de la ZFE de la Métropole de Lyon répond à trois objectifs :

- 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;
- 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

Cette amplification a été définie en 2 étapes :

- **septembre 2022 :** une première étape, actée le 14 mars 2022, qui impliquera la sortie des véhicules particuliers et deux-roues motorisés Crit'Air 5 et non classés à partir du 1^e septembre sur le périmètre actuel de la ZFE. Cette étape débutera par une phase pédagogique de 4 mois.
 - Dans la suite du document, cette étape est nommée « ZFE VP5+ »
- de 2023 à 2026: une seconde étape, objet de la présente concertation préalable, qui soumettra au vote du conseil de la Métropole le 26 septembre 2022, la sortie progressive des véhicules particuliers et deux-roues motorisés Crit'Air 5, 4, 3 et 2 et des véhicules utilitaires légers (VUL) et poids-lourds (PL) Crit'Air 2, dans une ZFE combinant un périmètre central et un périmètre étendu.
 - Dans la suite du document, cette étape est nommée « ZFE 4/3/2 ».

Le calendrier de mise en œuvre des différentes étapes du projet de ZFE est ainsi constitué de 3 étapes résumées ci-dessous

Projet ZFE : la progressivité des restrictions en fonction du type de véhicules sur le périmètre de la ZFE actuelle

1.3 Première étape dite VP5+ : processus d'élaboration

1.3.1 LE CADRE PREALABLE D'ELABORATION DU PROJET

La Métropole de Lyon a réalisé deux enquêtes quantitatives de type questionnaire et une enquête qualitative de type focus groupe (ciblant les publics potentiellement les plus impactés). Ces éléments ont permis d'appréhender l'impact social du dispositif ZFE et ainsi d'ajuster le projet soumis à la présente concertation.

<u>Une enquête « express » et une enquête par préférence déclarée portant sur les pratiques de mobilité des habitants de la Métropole</u>

L'enquête « express » a été réalisée en ligne du 1er au 9 mars 2021 auprès d'un échantillon représentatif³ de 528 habitants de la Métropole de Lyon. L'enquête « préférence déclarée » a été réalisée en ligne du 12 au 26 mai 2021 auprès d'un échantillon de 1534 répondants

³ Représentatif en termes de sexe, d'âge d'activité et de CSP et redressé afin d'obtenir une représentativité entre habitants du centre de l'agglomération et de la couronne. Cet échantillon marquait une légère surreprésentation des propriétaires de véhicules Crit'air 1 ou 0, et une sous-représentation des propriétaires de véhicules Crit'air 3.

représentatifs des résidents de la métropole de Lyon vivant dans un ménage motorisé en termes de lieux de résidence, d'âge, d'activité et de genre⁴.

Ces enquêtes ont permis de mieux comprendre les pratiques de mobilité des habitants, de décrire leurs réactions et leurs stratégies d'adaptation en cas de de mise en place d'une ZFE, et ainsi, de mieux comprendre les effets du dispositif. Elles ont également permis d'affiner les hypothèses de modélisation de l'impact de la ZFE sur le renouvellement du parc de véhicule et sur le trafic.

Des focus groups

Cette troisième enquête, réalisée en juin 2021, avait pour objectif de compléter les enquêtes quantitatives par une approche qualitative permettant d'appréhender l'acceptabilité du dispositif et de ses mesures d'accompagnement telles qu'envisagées à ce moment-là.

Elle s'est traduite par l'organisation de 5 focus groups⁵ auprès de 25 personnes directement concernées par la ZFE (tous automobilistes et possédant au moins une voiture de Crit'Air 5 à 2 pour circuler sur le secteur de Lyon et/ou Villeurbanne). Les trois sous-objectifs de ce dispositif étaient de :

- comprendre les pratiques, connaissances et perceptions des habitants (leur rapport à la voiture, leur degré de connaissance et leurs réactions au projet de ZFE) ;
- tester des idées et des propositions, les challenger voire les améliorer (4 offres d'accompagnement fictives ont été testées) ;
- identifier des freins et des leviers de changements de comportements (démotorisation et report modal, changement de véhicule).

Afin de stimuler les réactions des différents groupes, l'exposé du projet d'amplification de la ZFE a volontairement retenu des hypothèses maximalistes par rapport aux mesures prévues par le présent projet : élargissement du périmètre central jusqu'à la rocade Est (N346), interdiction des véhicules Crit'Air 2 en 2025, absence de dérogations.

Ces focus groups ont permis de mieux expliciter le rapport des habitants à leur voiture, les motifs qui peuvent les pousser à changer de véhicule, le budget qu'ils sont prêts à y consacrer, mais aussi les différents usages qu'ils peuvent en avoir au sein du périmètre de la ZFE.

Les participants se sont également exprimés sur les dérogations qui leur sembleraient acceptables et légitimes et ont proposé : des règlementations variables selon l'heure et les

-

⁴ Une enquête par préférence déclarée consiste à présenter aux répondants, différentes options à évaluer afin de comprendre leurs mécanismes de choix.

⁵ Terme anglo-saxon que l'on peut traduire par « table ronde » ou « réunion de groupe », le focus group consiste à réunir, sur une durée limitée (2 à 3 heures), un petit échantillon de personnes (6 à 8 personnes par groupe) appartenant à la population que l'on cherche à étudier.

distances parcourues, des exceptions pour certaines professions, pour des motifs d'urgence, ainsi que pour les personnes vulnérables.

Enfin, leurs retours sur les offres d'accompagnement présentées ont notamment permis de définir les contours du dispositif d'aides à l'acquisition de véhicules propres ainsi que de l'offre de conseil personnalisé.

1.3.2 LA CONCERTATION REGLEMENTAIRE

La concertation préalable a permis d'élaborer le cadre de la première étape d'amplification de la ZFE. Ce cadre a été détaillé dans le dossier de concertation règlementaire qui s'est déroulée du 3 novembre 2021 au 22 février 2022 :

- Les avis du public ont été recueillis par voie électronique sur une adresse mail dédiée et sur les registres mis à disposition du public à l'Hôtel de Métropole ainsi que dans les mairies des 59 communes de la Métropole.
- Le dossier de consultation a également été transmis aux personnes publiques associées (les 59 communes de la Métropole, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le SYTRAL, la DREAL, la DDT du Rhône, la Chambres des métiers et de l'artisanat, la Chambre d'agriculture et la Chambre de commerce et d'industrie) qui ont été invitées à formuler un avis en retour.

Cette consultation règlementaire a donné lieu à un bilan de concertation qui a été annexé à la délibération du 14 mars 2022.

Cette délibération acte le projet d'amplification de la ZFE aux véhicules particuliers et deux roues motrices non-classés et Crit'Air 5 et son dispositif d'accompagnement. Le périmètre reste identique au périmètre de la ZFE Pro.

L'entrée en vigueur de cette mesure a été définie au 1^{er} septembre 2022, avec une période dite « pédagogique » de 4 mois (jusqu'au 1^{er} S 2023) permettant une meilleure information de la population et au terme de laquelle pourront être prises des sanctions en cas d'infraction.

Les mesures de restriction prévues par le projet s'accompagnent de mesures d'accompagnement :

- Un dispositif d'aides financières au renouvellement de véhicules :
 - o II est ouvert aux résidents de la ZFE ou métropolitains travaillant dans la ZFE;
 - Adossé à celui de l'Etat, il exige la mise au rebut du véhicule ancien ;
 - Il ouvre l'éligibilité aux aides de la Métropole jusqu'à 19600€ de revenu fiscal de référence par part et vise ainsi l'éligibilité de 70% des ménages les moins aisés;
- Un régime dérogatoire constitué :
 - D'exemptions nationales (véhicules d'intérêt général, véhicules du ministère de la défense, véhicules affichant une carte mobilité inclusion);

- De dérogations métropolitaines permanentes (véhicules utilisés par les associations de sécurité civile et reconnues d'intérêt général, véhicules de collection :
- De dérogations métropolitaines provisoires limitées au 31 décembre 2023 (véhicules détenus par une personne éligible aux aides financières au renouvellement, dérogation petit rouleur allouant un droit de circulation de 52 jours jusque 2023).
- Une offre de conseil en mobilité individualisé.

Le projet présenté ci-dessus a connu **quelques évolutions suite à la concertation réglementaire** qui se sont traduites par :

- un rehaussement du plafond d'éligibilité aux aides financières (de 16100€ à 19600€);
- la création d'une dérogation dite « petit rouleur » ;
- la création d'une dérogation de 6 mois en cas d'achat en cours d'un véhicules Crit'Air 1 ou 0;
- l'élargissement de l'éligibilité aux différentes dérogations temporaires aux nonmétropolitains.

1.4 Seconde étape dite 4/3/2 : processus de concertation préalable

1.4.1 OBJECTIFS FIXES COMME ENTRANTS DE LA CONCERTATION

À travers la délibération du 15 mars 2021, la Métropole a souhaité fixer préalablement le cadre non-négociable de la seconde étape d'amplification de la ZFE. Ce cadre vise à garantir le respect des normes sur la qualité de l'air, à travers la sortie progressive des véhicules particuliers et deux-roues motorisés Crit'Air 4 et 3, puis des véhicules Crit'Air 2 en 2026 sur un périmètre central à définir.

La notion de « périmètre central » laissait entendre la possibilité de création d'un second périmètre, limité à l'interdiction des véhicules Crit'Air 3 et plus à l'horizon 2026.

Le dossier de concertation du projet d'amplification de la ZFE de la métropole de Lyon : consultable sur le site jeparticipe.grandlyon.com PROJET
D'AMPLIFICATION
DE LA ZONE
À FAIBLES
ÉMISSIONS (ZFE)
DE LA
METROPOLE
DE LYON

Améliorer la qualité de l'air - Protéger les
habitants les plus exposés à la pollution Inventer de nouvelles solutions de mobilité
au service de tous

1.4.2 ELEMENTS DU PROJET SOUMIS A CONCERTATION

Les deux premiers volets soumis à concertation ont porté sur le ou les périmètres de restriction sur lesquelles s'appliqueront ces mesures ainsi que sur la date de mise en œuvre de mesures de celles visant les véhicules Crit'Air 4 et 3.

Sans préjuger des sujets d'intérêts légitimes des participants et tout en ouvrant le champ des réflexions vers l'ensemble des pistes de mesures d'accompagnement, la Métropole de Lyon a formulé le questionnement préalable suivant dans le dossier de concertation :

- Comment faciliter l'accès aux solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle dans un maximum de territoires de la métropole ?
- Comment, en particulier, faire de l'autopartage une solution accessible au plus grand nombre pour les déplacements occasionnels / réguliers ne pouvant être réalisés en transport en commun ?
- Quelles aides au renouvellement ou à la transformation de véhicules faut-il mettre en place pour que la ZFE soit efficace d'un point de vue environnemental et juste d'un point de vue social ?
- Quelles dérogations à la réglementation sont légitimes pour garantir la pérennité des activités à forte plus-value sociale / environnementale / économique ?
- Quelles mesures complémentaires envisager pour contribuer à la réussite du projet de ZFE ?
- Quel(s) périmètre(s) d'application ?
- Quel(s) échéancier(s) intermédiaire(s) d'ici à l'échéance du 1er janvier 2026 fixée par la délibération-cadre ?
- Quelle(s) échéance(s) pourrai(en)t venir compléter la ZFE après 2026 ?

Les mesures d'accompagnement proposées dans le dossier de concertation



Un service de **conseil en mobilité** à destination des entreprises, salariés et particuliers



Le développement du réseau de transports en commun



Le développement des infrastructures et services en faveur des modes actifs



Le développement de **solutions d'autopartage** sur l'ensemble du territoire



Le développement des solutions de covoiturage



Le développement de facilités intermodales en lien avec l'offre TCL, vélo et covoiturage



Le développement des infrastructures de recharge pour les motorisations alternatives



Aides financières pour faciliter l'acquisition de véhicules moins polluants (voitures, vélo...) ou le changement de motorisation des véhicules existants



Un cadre dérogatoire

2 Présentation et fonctionnement du dispositif de concertation

2.1 Le dispositif global

2.1.1 UNE SAISINE VOLONTAIRE DE LA COMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC

La délibération du 15 mars 2021 a fixé les grands objectifs du projet d'amplification de la ZFE. Pour définir les modalités de mise en œuvre et les mesures d'accompagnement de ce projet, cette délibération a également décidé de l'organisation d'une concertation approfondie et éclairée, à l'aune des enjeux de santé publique et de transition énergétique.

Cette concertation était destinée à l'ensemble des catégories d'acteurs concernées par le projet et comportait notamment un dispositif renforcé auprès du grand public. En effet, les changements de pratiques de mobilité induit par la ZFE concernent l'ensemble des automobilistes de la Métropole, résidents mais aussi extérieurs. La concertation a donc été conçue pour se dérouler sur plusieurs mois et présenter des espaces de dialogue diversifiés, afin de permettre à chacun de pouvoir s'exprimer.

La Métropole a volontairement fait le choix d'une concertation à grande échelle, car il s'agit avant tout d'une nouvelle règle collective, qui doit permettre de concilier qualité de l'air et solutions de mobilité pour tous.

Pour garantir la qualité de la concertation, la Métropole a sollicité l'accompagnement et l'appui méthodologique de la Commission nationale du débat public (CNDP), l'organisme de référence dans l'organisation et la supervision de démarches participatives en France. Sollicitée par le Président de la Métropole, celle-ci a désigné deux garants le 5 mai 2021 : Messieurs Jean-Louis Laure et Jacques Roudier, afin d'accompagner la Métropole dans la définition des modalités de la concertation et de veiller à la qualité des informations versées à la concertation. La mission de conseil assurée par les garants a d'abord donné lieu à la publication de leurs recommandations, le 30 juillet 2020, puis à leur accompagnement tout au long de la concertation, et enfin à la production, le 20 avril 2022, d'un avis permettant de donner leur point de vue sur le déroulement et la qualité du dispositif de concertation. Leur lettre de mission précise que celle-ci se fonde « sur les valeurs et principes de la CNDP, notamment les principes d'indépendance, de neutralité, de transparence, d'égalité de traitement, d'argumentation et d'inclusion. ».

L'ensemble des informations relatives à cette mission de conseil, ainsi que les documents produits par les garants sont disponibles sur le site internet de la CNDP⁶.

2.1.2 QUATRE SCENES DE CONCERTATION

La concertation s'est déclinée en 4 volets, renvoyant chacun à un public spécifique :

- Le volet « Grand public » ou citoyen, que la Métropole a cherché à appréhender dans toute sa diversité, notamment géographique et sociale ;
- Le volet « Acteurs économiques », initié en décembre 2021 auprès des entreprises du territoire métropolitain et de leur leurs représentants (chambres consulaires, fédérations...);
- Le volet « Agents », qui renvoie aux personnels de la Métropole et qui constituent un bon échantillon des usages de plusieurs catégories de véhicules avec 9400 agents ;
- Le volet « Communes », qui renvoie à la concertation avec les élus des communes de la Métropole, dans le cadre des conférences territoriales des maires.

La plateforme numérique jeparticipe.grandlyon.com a été un outil central de la concertation citoyenne mais a également constitué un centre de ressources ouvert à tous comprenant également un espace dédié aux acteurs économiques.

L'articulation de ces différents volets de concertation est présentée en page suivante.

-

⁶ Le projet d'amplification de la ZFE de la Métropole de Lyon sur le site internet de la CNDP : www.debatpublic.fr/amplification-de-la-zone-faible-emission-de-la-metropole-de-lyon-1419

Contenu et articulation des différents volets de la concertation

Volet Acteurs économiques

PRINTEMPS 2021:

- Atelier « Communication »
- Atelier « Aides financières »
- Atelier « Motorisations »

AUTOMNE 2021

- LIVE Questions/réponses avec les élus
- Atelier « Mobilité des salariés »
- Atelier « Solutions de recharge et d'avitaillement »

Volet Agents

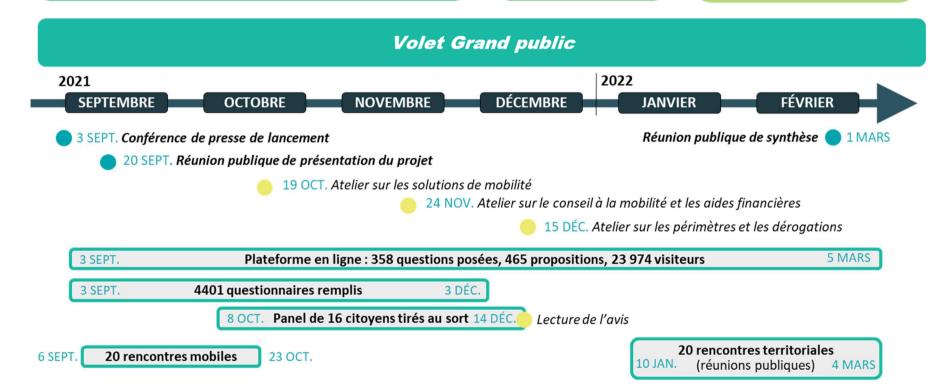
AVRIL 2022

1 atelier dans le cadre de la démarche PDME organisée par la DRH de la Métropole de Lyon

Volets Communes

JANVIER-MARS 2021 puis AVRIL-MAI 2022

Deux cycles de réunions de concertation dans les 10 (CTM) avec les 59 communes de la Métropole de Lyon



2.1.3 LA PLACE DE LA CONCERTATION DANS L'ELABORATION DU PROJET

Le présent bilan a pour objectif de rendre compte de l'ensemble des contributions portées sur les différentes scènes de concertation et d'alimenter la définition du projet et en particulier ses mesures d'accompagnement. Les enseignements tirés par la Métropole de Lyon sont présentés en partie 8 et les réponses qu'elle y apportera figureront dans le dossier règlementaire du projet. Certains de ses partenaires, notamment le Sytral, seront susceptibles d'apporter un mémoire en réponse à ces enseignements.

Les évolutions qui seront apportées au projet tiendront aussi compte des études d'impact sur le trafic et la qualité de l'air, afin de définir un projet permettant de garantir l'acceptabilité sociale et économique des mesures de restrictions, sans compromettre les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air et de la santé des populations.

2.1.4 LA SUITE DU PROJET ZFE ET LA PARTICIPATION DES ACTEURS DU TERRITOIRE

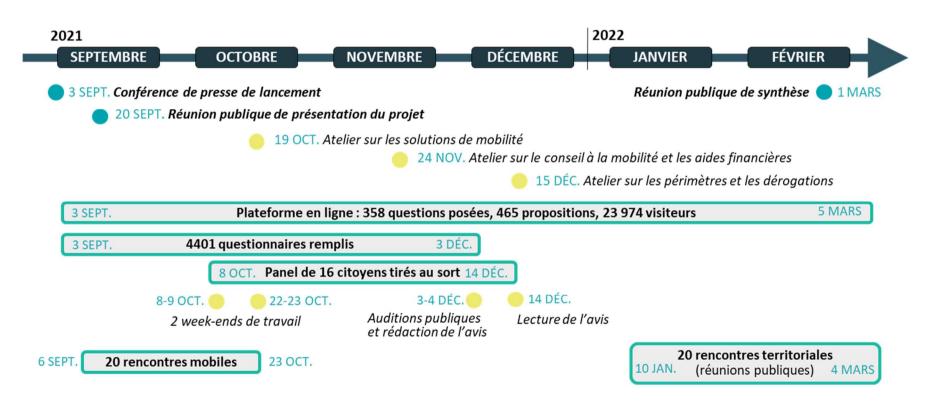
En septembre 2022, le projet de la deuxième étape du projet d'amplification de la ZFE sera soumis à la délibération du Conseil de la Métropole de Lyon. Une concertation règlementaire portera ensuite sur ce projet, à cette occasion les citoyens auront l'occasion de faire part de leurs remarques sur le projet et les communes seront invitées émettre un avis consultatif via une délibération de leur conseil municipal. La prise en compte du bilan de cette concertation règlementaire permettra de soumettre une version définitive du projet au vote du Conseil Métropolitain au premier trimestre 2023.

Le projet de ZFE intégrera par ailleurs tout au long de sa mise en œuvre un dialogue public avec les acteurs du territoire afin de les accompagner au mieux dans leur transition. Le format de ce dialogue n'est pas encore arrêté, toutefois, une première matérialisation de cette démarche a pris la forme d'expérimentations auprès de foyers de la métropole et d'entreprises.

L'expérimentation auprès de 20 foyers qui doivent à terme être concernés par la ZFE a permis de tester le rôle de l'accompagnement dans le changement des pratiques de mobilité ainsi que de de mieux cerner les freins et les leviers pour faciliter cette transition. La démarche et les premiers résultats, encourageants, de cette expérimentation sont présentés en annexe du bilan.

2.2 Volet grand public

La diversité des espaces de dialogues mobilisés est un des marqueurs de cette concertation : les outils utilisés ont été pensés de manière complémentaire et se sont nourris les uns des autres. Ci-dessous est présenté l'ensemble des scènes de dialogue de la grande concertation citoyenne



2.2.1 LES OUTILS D'INFORMATION

Ci-dessous, un récapitulatif des actions de communication réalisées de l'ouverture à la clôture de la concertation citoyenne. La rubrique « Je m'informe » de la plateforme en ligne permettait également de centraliser l'ensemble des informations relatives à la concertation (cf. 2.2.2).

Communication de lancement de la concertation

- Création d'une brochure de présentation de la concertation
- Grande campagne d'affichage :
 - sur les panneaux et abris-bus Decaux
 - dans les stations de métro de la Métropole
 - dans les grands centres commerciaux de la Métropole
- Spots radios (plus de 600 spots diffusés) et
- Spot vidéo sur le réseau iTCL (écrans dans les bus et trams)
- Campagne de sponsorisation de publications sur les réseaux

Communication pour chacun des trois ateliers de concertation

- Campagne d'affichage :
 - dans les ascenseurs de 38 parkings LPA (dans les ascenseurs)
 - sur 200 supports d'affichage du réseau Vue en Ville (commerces de proximité) :
- Spots vidéos sur les écrans de 30 stations-services dans la Métropole de Lyon
- Diffusion de spots radio (plus de 300 spots diffusés)
- Spot vidéo sur le réseau iTCL (écrans dans les bus et trams)
- Campagne de sponsorisation de publications sur les réseaux sociaux (Facebook et Twitter)

Communication réunion de synthèse de la concertation

- Grande campagne de sponsorisation sur les réseaux sociaux pour inviter les habitants à poser une question
- Campagne de sponsorisation du lien YouTube de la réunion de synthèse

Publications d'articles sur le MET', le magazine de la Métropole de Lyon :

18 publications sur le MET' en ligne

Communication sur les réseaux sociaux tout au long de la concertation :

23 publications sur Facebook, 223 impressions générées⁷, 9000 interactions⁸ et 578 commentaires

⁷ Impressions : nombre de fois où le contenu est apparu à un internaute.

⁸ Interactions: nombre d'action réalisées par un internaute: clic sur le contenu, like, commentaire ou partage

- 25 tweets, 57 829 impressions générées, 1372 interactions et 28 commentaires
- 21 vidéos publiées sur YouTube, 13 098 impressions générées et 18 commentaires

2.2.2 LA PLATEFORME NUMERIQUE DE PARTICIPATION CITOYENNE : JEPARTICIPE.GRANDLYON.COM

Chiffres clés

Plateforme numérique



23 974

Visiteurs sur la plateforme

4401

Réponses au questionnaire

465

Propositions de solutions déposées

dont 36 au nom d'un collectif (associations, entreprises, autres institutions)

358

Questions posées

dont 21 au nom d'un collectif (associations, entreprises, autres institutions)

1117

Commentaires

aux questions et propositions

La Métropole utilise l'outil jeparticipe.grandlyon.com pour différents projets soumis à concertation. Dans le cadre du projet ZFE, les différentes fonctionnalités de la plateforme ont toutes été déployées pour appuyer la richesse de la concertation.

La plateforme est restée ouverte aux contributions des citoyens tout au long de la concertation, c'est-à-dire du 3 septembre 2021 au 5 mars 2022. Depuis la clôture de cette dernière, le site reste ouvert pour permettre au grand public de consulter l'ensemble des contributions déposées ainsi que les documents et médias produits.

Au sein de cette plateforme, l'espace dédié à la « grande concertation citoyenne sur la ZFE » permettait à tous les citoyens de s'informer, questionner ou participer à travers différentes rubriques. Il a été visité par 23 974 personnes pendant la période de concertation.

Rubrique « Je m'informe »

Cette rubrique permet de s'informer sur le projet de la ZFE via divers documents tel que le dossier de concertation.

Rubrique « Je participe à une réunion publique »

Cette rubrique vise à informer le grand public sur le calendrier des différentes réunions de concertation puis à partager les supports présentés ainsi que les comptes rendus des échanges.

Rubrique « Je réponds au questionnaire »

Le questionnaire en ligne a été ouvert du 3 septembre au 3 décembre 2021. En plus d'être disponible en ligne, le

questionnaire a également été renseigné par des citoyens rencontrés à l'occasion des 20 rencontres mobiles, permettant ainsi de recueillir directement 458 des 4401 réponses obtenues au total.

Le questionnaire contenait 10 questions dont 6 questions à choix multiples, 3 questions semiouvertes où les répondants devaient choisir 3 réponses parmi 7 dont une « autre » où ils pouvaient exprimer un choix différent de ceux proposés et une question ouverte permettant l'expression libre des opinions, avis et propositions.

Ces questions visaient à recueillir les ressentis, inquiétudes, attentes et choix des habitants de la Métropole et de ceux vivant en dehors, sur différentes thématiques : la qualité de l'air, la taille du périmètre de la ZFE, les actions sur la pollution automobile et l'évolution de l'utilisation de la voiture, les financements de nouveaux services publics de mobilité et les modes de déplacements à privilégier, les aides, l'accompagnement et les dérogations souhaités.

Origine géographique et âges des répondants au questionnaire



Les répondants au questionnaire sont en majorité (54%) des personnes résidant dans le périmètre actuel de la ZFE (Lyon, Villeurbanne, Caluire). Près d'un tiers (32%) sont des résidents d'autres communes de la Métropole, tandis que 6% habitent dans des communes situées en dehors du territoire Métropolitain.

Près des deux tiers des répondants ont plus de 40 ans (60%), ce qui découle notamment d'une surreprésentation des personnes âgées de 40 à 60 ans et d'une sous-représentation des publics les plus jeunes.

Rubrique « Je pose une question »

Cette rubrique, dont la mise en place faisait partie des recommandations méthodologiques initiales des garants de la CNDP, avait pour but de recueillir l'ensemble des interrogations des participants.

358 questions ont été posées par 291 contributeurs différents. 21 ont été posées au nom d'un collectif (association, entreprise ou autre institution). L'équipe technique en charge du projet ZFE a apporté une réponse personnalisée à 356 de ces questions.

Ces questions ont fait l'objet de votes (1773 au total) et de commentaires (409 au total).

Les questions ayant fait l'objet du plus de votes portent sur la demande de dérogation pour les résidents de la ZFE utilisant uniquement leur voiture pour en sortir ou y entrer, mais n'y circulant pas.

Rubrique « Je propose une solution »

Cette rubrique constituait une « boîte à idées » et permettait aux participants de soumettre leurs propositions, idées et solutions relatives au projet, sur une des thématiques suivantes :

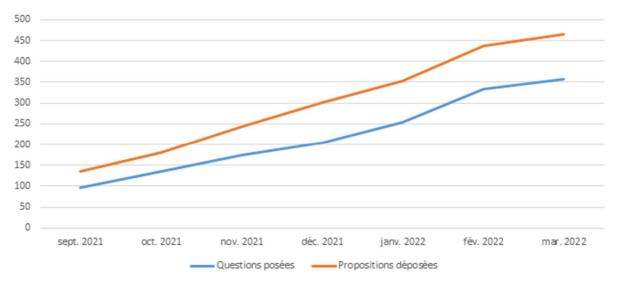
- l'accompagnement pour mieux se déplacer ;
- le financement pour un véhicule propre ;
- les dérogations possibles pour circuler dans la ZFE;
- les alternatives à développer pour une nouvelle mobilité.

465 propositions ont été déposées sur la plateforme. 36 ont été élaborées par un collectif (association, entreprise ou autre institution).

Ces propositions ont fait l'objet de votes (2617 au total) et de commentaires (708 au total).

Malgré une durée de concertation exceptionnellement longue, le rythme de dépôt des propositions et des questions sur la plateforme n'a pas décru.





À titre d'information :

- Pour soumettre une question ou une proposition, les participants devaient s'inscrire à la plateforme, donner un titre à leur proposition ou question et choisir de la rattacher à une des 5 catégories suivantes: « aides et dérogations », « cadre de vie et environnement », « mobilités alternatives », « qualité de l'air et santé » ou « autres ».
- Tous les contenus relatifs à ces deux modules étaient visibles par tous, y compris les visiteurs non-inscrits à la plateforme.
- La charte de la participation de la plateforme prévoit que seuls les contenus commerciaux, racistes, antisémites, diffamatoires ou injurieux peuvent faire l'objet d'une modération.

2.2.3 DES RENCONTRES MOBILES

Chiffres clés

Rencontres mobiles



20 Rencontres

8 Quartiers de Lyon

mobiles

13 Communes de la Métropole

458 Questionnaires remplis

203
Propositions recueillies

Du 6 septembre au 2 décembre 2021, 20 rencontres mobiles se sont déroulées dans des lieux de passage, de vie et de circulation (parkings relais, stations de métro, places publiques, sorties d'équipements sportifs ou de loisirs, marchés, centres commerciaux, centres villes, ...), permettant de croiser un public nombreux et divers. Elles se sont déroulées dans 8 quartiers de Lyon et 13 communes de la Métropole, à Saint Germain au Mont d'Or, Meyzieu, Saint Genis Laval, Dardilly, Rochetaillée-sur-Saône, Rillieux-la-Pape, Oullins, Vénissieux, Vaulx-en-Velin La Soie, Saint-Priest, Saint-Fons, Givors.

L'objectif de ces rencontres mobiles était d'informer sur le projet et la concertation en cours et de faciliter la compréhension du dispositif de concertation par les habitants en allant directement à leur rencontre dans l'espace public. Il leur était possible de s'exprimer via le questionnaire en ligne ou au cours d'un entretien avec des consultants et techniciens de la Métropole de Lyon. Une équipe d'enquêteurs allait ainsi à la rencontre d'un public pas forcément informé et impliqué par le dispositif ZFE. 458 personnes ont pu remplir le questionnaire lors de ces rencontres dans ce cadre (soit 10,4% du nombre total de réponses).

Ces rencontres s'organisaient autour d'un stand d'information présentant le projet sous forme de panneaux et de dépliants. Des échanges pouvaient avoir lieu autour d'une table avec des techniciens de la Métropole ou avec les enquêteurs « volants »

chargés de recueillir l'avis des usagers du territoire directement ou via le questionnaire en ligne. Au cours de ces rencontres, 203 personnes ont pu formuler leurs propositions.

2.2.4 DEUX REUNIONS PUBLIQUES D'OUVERTURE ET DE SYNTHESE EN LIGNE

La concertation sur la ZFE s'est déroulée en période de restrictions sanitaires dues à l'épidémie de COVID 19. Le sujet de concertation étant destiné à un large public, les réunions publiques sous forme de visio-conférence ont été privilégiées.

2 réunions publiques en ligne se sont donc tenues au début et à la fin de la concertation, le 20 septembre 2021 et le 1^{er} mars 2022.

Ces réunions ont été retransmises en direct sur la chaîne YouTube de la Métropole de Lyon et sont consultables en replay.

20 septembre 2021 : Réunion publique d'ouverture

Chiffres clés

Réunion publique d'ouverture



Une centaine de participants

1200 Vues sur la vidéo en ligne La réunion publique d'ouverture était destinée à l'information et à l'échange avec les citoyens. Les sujets abordés étaient les suivants : la pollution de l'air et ses effets, la situation de la qualité de l'air à Lyon, l'action de la Métropole pour y remédier, le projet de ZFE comme levier d'action sur les émissions issues du trafic routier, ainsi que les modalités de la concertation. Elle s'est déroulée en présence du Président de la Métropole, M. Bruno Bernard, des Vice-présidents en charge de la participation et des initiatives citoyennes, Mme Laurence Boffet, et des déplacements, des intermodalités et de la logistique urbaine, M. Jean-Charles Kohlhaas.

Deux expertes de la qualité de l'air et de ses impacts sur la santé sont également intervenues : Mme Claire Labartette, correspondante territoriale d'ATMO AURA, association agréée de surveillance de la qualité de l'air en

Auvergne Rhône-Alpes, et Mme Johanna Lepeule, chercheuse en épidémiologie environnementale à l'Inserm et à l'Université Grenoble-Alpes. La directrice du projet, Mme Virginie Bourdin, est également intervenue pour présenter le cadre réglementaire, les objectifs, calendrier et périmètres envisagés pour le projet.

Les citoyens ont pu s'exprimer via un tchat et certaines de leurs questions ont été relayées en direct aux élus et aux invités.

Cette première réunion a rassemblé une centaine de participants et a été re-visionnée 1200 fois sur toute la durée de la concertation.⁹





⁹ Enregistrement vidéo disponible en ligne : <u>www.youtube.com/watch?v=RzjMOwI07vs</u>

1^{er} mars 2022 : Réunion publique de synthèse

Chiffres clés

Réunion publique de synthèse

Une centaine de participants

24

Habitants tirés au sort pour poser des questions

160

Vues en 4 jours sur la vidéo en ligne

235

Sujets exprimés dans les questions et les propositions

Une deuxième réunion publique, organisée à la fin de la concertation. Elle a permis de présenter au public les principaux résultats et enseignements des 6 mois de concertation, elle a aussi donné l'opportunité à 24 habitants d'être présents et de poser directement leurs questions au Président et aux Vice-présidents de la Métropole et d'obtenir des réponses directes et instantanées. Stéphanie Vincent, maîtresse de conférence en sociologie à l'Institut d'urbanisme de Lyon était également présente pour apporter des éclairages sur les premiers résultats présentés.

Compte tenu des restrictions sanitaires encore en vigueur le 1er mars 2022, une formule mixte entre présentiel et distanciel a été retenue. Les 24 personnes présentes sur place étaient des volontaires tirés au sort à l'issue d'un appel à participation lancé en amont de la réunion. Cet appel à participation a été organisé sur les réseaux sociaux et via un email adressé aux personnes ayant déjà participé à la concertation (en ayant soumis une proposition ou une question sur la plateforme en ligne, en ayant répondu au questionnaire en ligne ou en ayant participé aux ateliers).

Cette réunion a rassemblé une **centaine de participants** et a été visionné 160 fois en 4 jours, avant la fin de la concertation le 5 mars 2022¹⁰.





-

¹⁰ Enregistrement vidéo disponible en ligne : <u>www.youtube.com/watch?v=dbnps01TGTw</u>

2.2.5 TROIS ATELIERS THEMATIQUES EN LIGNE

Chiffres clés

Trois ateliers thématiques en ligne



240 Participants

573 Propositions

829

Sujets exprimés dans ces propositions

Trois ateliers thématiques en ligne ont permis d'approfondir les débats et de faire émerger des propositions argumentées à travers l'animation de discussions en petits groupes de 4 à 5 personnes.

19 octobre 2021 : Atelier « ZFE et demain : je me déplace comment ? »

Ce premier atelier proposait aux participants une réflexion commune pour faire émerger des propositions et des solutions pour se déplacer autrement qu'avec le mode voiture soliste dans la future ZFE, à travers de nombreuses pistes de réflexion : développer davantage les transports en commun, faciliter l'utilisation de véhicules partagés, sécuriser les pistes cyclables, agrandir les trottoirs, accroître le télétravail...

24 novembre 2021 : Atelier « ZFE : quelles aides pour me déplacer autrement ? »

Ce deuxième atelier invitait les participants à réfléchir collectivement sur les aides et l'accompagnement dont ils pourraient avoir besoin pour changer leur mode de transport.

15 décembre 2021 : Atelier « ZFE : quel territoire ? Quelles exceptions ? »

Ce troisième atelier ouvrait un nouvel espace de discussion collective dédié au périmètre idéal de la ZFE et aux dérogations que les participants jugeaient utiles.

2.2.6 UN PANEL CITOYEN

La formation d'un panel citoyen, sur le modèle de la Convention citoyenne pour le climat, était une première pour la Métropole de Lyon. L'exécutif de la Métropole a souhaité se doter de ce nouvel outil de la démocratie participative pour les concertations dédiées aux projets impactant fortement les habitants, tels que la ZFE.

C'est un outil de concertation dans lequel des citoyens volontaires s'impliquent et prennent le temps de recevoir une formation, de se forger une idée sur un projet complexe et de faire émerger leur opinion collective, sous forme de propositions contenues dans un avis. Les travaux du panel ont été scrutés spécifiquement par la Commission nationale du débat public (CNDP), garante de la concertation ZFE.

Chiffres clés Un panel citoyen



8 femmes et 8 hommes

15 communes représentées

36 heures de travail

31 experts rencontrés

2 événements publics

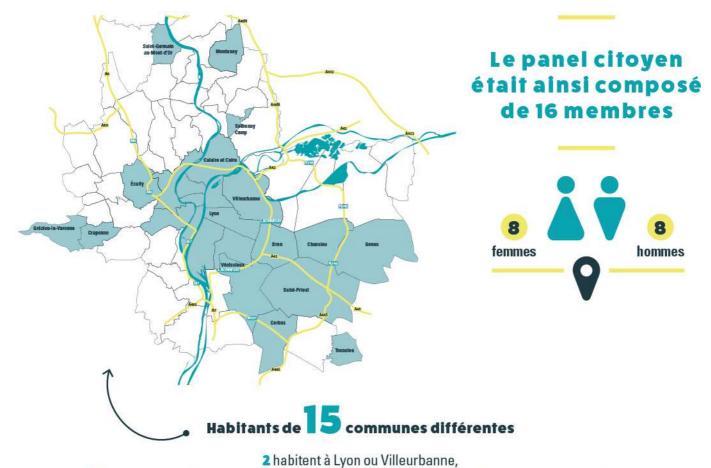
1 avis citoyen présenté au Président de la Métropole Le recrutement des membres du panel a été fait via un tirage au sort réalisé par un institut d'études sur la base du fichier dit « France Telecom et dégroupés », un fichier multi-opérateurs qui représente une base globale de plus de 36 millions d'abonnés (fixes et mobiles) en France métropolitaine.

Ce recrutement a été réalisé en tenant compte de critères qui permettaient d'assurer une diversité parmi les habitants volontaires :

- genre
- âge
- lieu d'habitation (métropole ou hors métropole, quartiers en politique de la ville...)
- situation familiale
- situation professionnelle (catégories socio-professionnelles)
- type d'habitat
- ayant une voiture ou pas
- sensibilité écologique



© Laurence Danière / Métropole de Lyon













Le panel citoyen s'est réuni 3 week-ends, les 8 et 9 octobre 2021, les 22 et 23 octobre 2021 et les 3 et 4 décembre 2021.

Ces membres ont travaillé ensemble **36 heures** cumulées et ont rencontré **31 experts différents** (juristes, psychologue, médecin, épidémiologiste, géographe, urbaniste, historien, élus, syndicaliste, responsables associatifs, chefs d'entreprises...).

Le dernier week-end, d'autres experts et élus ont été auditionnés, choisis cette fois-ci par les citoyens du panel pour compléter les interventions précédentes.

Cette audition a été retransmise en direct sur la chaîne YouTube de la Métropole de Lyon le 3 décembre 2021¹¹. Elle a pris la forme d'échanges avec 13 intervenants (experts, représentants locaux et élus) autour de 3 sujets principaux :

- ZFE et dépollution de l'air : jusqu'où la mise en place de la ZFE contribue-t-elle à dépolluer l'air ?
- ZFE et transformation du cadre de vie : en quoi la ZFE transforme-t-elle notre cadre de vie ?
- ZFE et inégalités sociales : comment accompagner les personnes les plus en difficulté ?

À l'issue de ces auditions, les panélistes ont rédigé durant la journée du samedi 4 décembre 2021 leur avis sur le projet d'amplification de la ZFE.

Le processus de rédaction de l'avis a été très particulier : 3 animateurs qui écrivent "sous la dictée" au sein de 3 tables entre lesquelles les panélistes tournent et une relecture à voix haute devant l'ensemble du groupe pour ajuster et finaliser la rédaction complète.

La diversité des membres du panel citoyen, la forme d'animation spécifique dont il a fait l'objet, l'ampleur des connaissances mises à sa disposition, l'émulation et la convivialité nées au sein du groupe et la réflexion collective qu'il a élaborée donne à l'avis, qu'il a rendu le 14 décembre 2021, une valeur et une légitimité fortes.

¹¹ Enregistrement vidéo disponible en ligne : https://www.youtube.com/watch?v=MO8G7g2Zm0k



© Métropole de Lyon / Thierry FOURNIER

L'avis du panel a été rendu publiquement aux élus de la Métropole lors d'une cérémonie organisée le 14 décembre 2021 et retransmise en direct sur la chaîne YouTube de la Métropole de Lyon. Il est disponible en annexe du bilan.

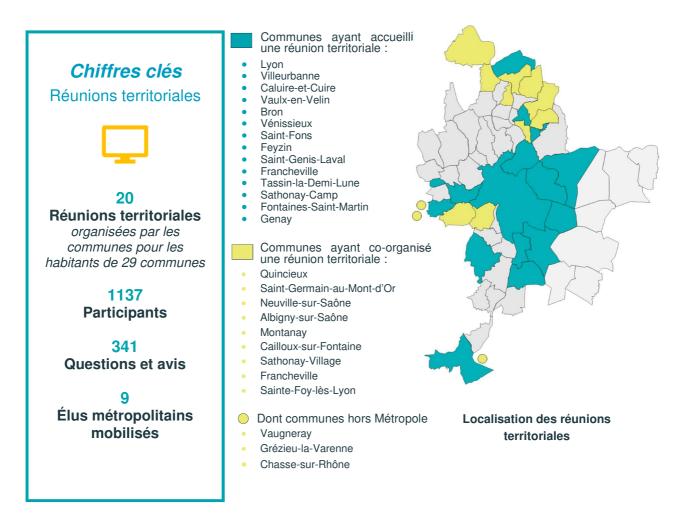
L'ensemble de l'aventure du panel citoyen est retracée dans 4 courtes vidéos disponibles sur la plateforme jeparticipe.grandlyon.com.

2.2.7 DES REUNIONS TERRITORIALES

Grâce à une coopération entre les communes et la Métropole de Lyon, **20 réunions territoriales** ont eu lieu, réunissant des participants de **29 communes différentes** (certaines communes ayant fait le choix de se regrouper pour organiser des réunions en commun). Les habitants de 26 communes situées dans la Métropole et de 3 communes voisines de la Métropole (Grézieu-la-Varenne et Vaugneray, à l'ouest, dans le département du Rhône et Chasse-sur-Rhône, voisine de Givors à l'est, appartenant au département de l'Isère) ont ainsi pu participer à une réunion territoriale.



Elles se sont tenues entre le 19 novembre 2021 et le 4 mars 2022 et ont rassemblé au total 1137 personnes, soit environ 60 personnes par réunion.



Dès le mois d'octobre 2021, certaines communes ont fait part à la Métropole de leur souhait d'organiser une réunion d'information sur la ZFE à destination de leurs habitants. Pour garantir l'ampleur et la qualité de la concertation, relayer l'information et démultiplier les espaces de dialogue sur le projet, la Métropole souhaitait réciproquement s'appuyer sur les acteurs publics et associatifs du territoire.

Pour faciliter la préparation de ces réunions, la Métropole a mis à disposition des communes et des collectifs un kit de concertation sur la plateforme jeparticipe.grandlyon.com. Le kit consistait en la mise à disposition de matériel de communication, d'une présentation numérique du projet ZFE et d'une trame de compte-rendu. Il était également proposé aux communes que le compte-rendu des réunions soit pris en charge par un prestataire de la Métropole. 9 élus de la Métropole ainsi que les agents métropolitains chargés du projet de ZFE se sont rendus disponibles aux côtés des élus des communes pour présenter le projet et répondre aux questions des élus et des habitants.

En raison du contexte sanitaire, les communes de Lyon, Villeurbanne, Caluire et Cuire, Bron et Tassin-la-Demi-Lune ont fait le choix d'organiser leurs réunions en visio-conférence. Saint Genis Laval avait opté pour une formule mixte, en présentiel et en distanciel, toutes les autres communes ont fait le choix d'organiser leur réunion en présentiel.

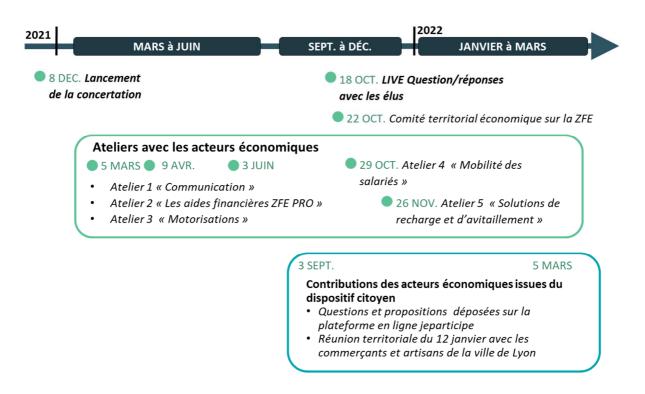
2.3 Volet acteurs économiques

Afin d'évaluer le dispositif d'accompagnement de la première Zone à Faibles Émissions créée en janvier 2020 à destination des véhicules professionnels de transport de marchandises, la Métropole de Lyon a initié une démarche de concertation avec les acteurs économiques dès 2020. Le 8 décembre 2020, une réunion en visioconférence a réuni près de 400 entreprises, puis 5 ateliers de concertation en visioconférence se sont déroulés de mars à novembre 2021.

Les acteurs économiques conviés à participer à ces ateliers ont d'abord été l'ensemble des professionnels des secteurs d'activité amenés à utiliser des véhicules utilitaires légers et des poids lourds pour transporter des marchandises pour le compte d'autrui (professionnels du transport et de la logistique) ou en compte propre (artisans, professionnels du BTP, entreprises développant leur logistique propre).

Par la suite, après l'ouverture de la grande concertation sur le projet d'amplification de la ZFE, la participation à ces ateliers a été élargie aux professionnels de l'automobile (concessionnaires, constructeurs), puis aux professionnels des secteurs pour lesquelles la mobilité des salariés présente des enjeux particuliers.

La synthèse du dispositif de concertation avec les acteurs économiques est présentée cidessous.



2.3.1 LES ATELIERS DE CONCERTATION EN VISIOCONFERENCE

Les ateliers de concertation se sont tous déroulés sous le même format : en visioconférence, avec un premier temps d'information et de présentations assurés par la Métropole de Lyon ou par des invités, ceci afin de partager de l'information, présenter des dispositifs ou des retours d'expérience notamment. Ces présentations étaient entrecoupées d'échanges avec les participants et permettaient d'introduire des temps de travail en sous-groupes pour recueillir les avis et propositions des participants.

Les trois premiers ateliers se sont déroulés au printemps 2021.

5 mars: Atelier 1 « Communication »

Le premier atelier a réuni 27 participants, ses objectifs étaient de :

- Informer les professionnels sur les perspectives d'évolution de la ZFE;
- Ajuster et co-construire la communication autour du dispositif actuel et futur ;
- Valoriser les démarches vertueuses mises en œuvre par les entreprises en faveur de la qualité de l'air.

9 avril : Atelier 2 « Les aides financières ZFE Pro »

Le deuxième atelier a réuni 29 participants, il a permis de :

- Identifier les limites du règlement des aides existants ;
- Proposer des améliorations à intégrer au futur règlement des aides ;
- Proposer des améliorations dans la démarche d'accès aux aides.

3 juin : Atelier 3 « Motorisations »

Le troisième atelier a réuni 66 participants, il a permis de :

- Faire un état des lieux des motorisations et des carburants à faibles émissions existants;
- Échanger sur les solutions adaptées selon les usages et les contraintes liées aux activités spécifiques des entreprises ;
- Discuter de l'offre actuelle et à venir pour les véhicules à faibles émissions.

Deux autres ateliers ont eu lieu à l'automne 2021.

29 octobre : Atelier 4 « Mobilité des salariés »

41 personnes ont participé à cet atelier dont les objectifs étaient de :

- Présenter les dispositifs nationaux (DGITM) et métropolitains (Métropole + Kéolis) en faveur de la mobilité des salariés :
- Identifier de nouveaux leviers d'actions à intégrer aux plans de mobilité employeurs ;

• Identifier les problématiques spécifiques à certains secteurs d'activités (horaires décalés, utilisation d'un véhicule de service pour les trajets domicile-travail, etc.

26 novembre : Atelier 5 « Solutions de recharge électrique et d'avitaillement GNV »

58 personnes ont participé à cet atelier dont les objectifs étaient de :

- Échanger autour des enjeux de la logistique urbaine en lien avec la mise en œuvre de la ZFE ;
- Présenter le Schéma directeur bioGNV de la Métropole de Lyon et échanger autour des solutions d'avitaillement GNV disponibles sur le marché;
- Présenter l'action de la Métropole en faveur du déploiement d'infrastructures de recharge électriques, ainsi que les solutions d'installation privées ;
- Échanger autour des évolutions de l'offre de véhicules professionnels à faibles émissions.

2.3.2 LES CONTRIBUTIONS D'ACTEURS ECONOMIQUES ISSUES DE LA CONCERTATION REGLEMENTAIRE SUR LA PREMIERE ETAPE DU PROJET

Les contributions des chambres consulaires issues de la concertation règlementaire sur la première étape du projet

Dans le cadre de la concertation règlementaire sur la première étape du projet d'amplification de la ZFE, la Chambre des métiers et de l'artisanat (CMA) Lyon-Rhône, la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) Lyon Métropole, ainsi que la Chambre d'agriculture ont formulé un avis au titre des personnes publiques associées au projet. Ces trois avis portaient en particulier sur l'interdiction des véhicules particuliers Crit'Air 5 mais emportaient des considérations valables pour l'ensemble du projet d'amplification.

Des contributions d'acteurs transmises par courrier au Président de la Métropole

De leur propre initiative, d'autres acteurs (dont le port de Lyon) ont transmis leur contribution à la concertation sous la forme d'un courrier adressé au Président de la Métropole de Lyon. Au nombre de 4, ces contributions ont été intégrées au présent bilan.

2.3.3 LE LIVE QUESTIONS/REPONSES AVEC LES ELUS

Le 18 octobre 2021, les vice-présidents Emeline Baume et Jean-Charles Kohlhaas ont souhaité faire un premier retour aux acteurs économiques à l'occasion d'un évènement en visioconférence, diffusé en direct sur YouTube. Des **réponses aux demandes et aux propositions issues des premiers ateliers ont été apportées**, et les élus ont notamment annoncé les évolutions envisagées concernant le règlement des aides financières ouvertes aux professionnels.

Des questions ont également pu être posées dans le chat de la visio-conférence et ont donné lieu à des échanges entre les élus et les **110 participants**. ¹²

2.3.4 UN COMITE TERRITORIAL ECONOMIQUE CONSACRE A LA ZFE

Le 22 octobre 2021, Madame la 1ère vice-présidente, Emeline BAUME a reçu les représentants locaux de la CMA, de la CCI, de la CAPEB, de la CPME, du CRESS et du MEDEF et leur a présenté les résultats de la concertation sur le projet d'amplification de la ZFE et les différents sujets en discussion (périmètre, dérogations et aides). En retour, les représentants du monde économique ont fait part de leurs attentes et de leurs préoccupations quant au projet d'amplification de la ZFE et à l'évolution du règlement des aides et du cadre dérogatoire.

2.3.5 LES CONTRIBUTIONS D'ACTEURS ECONOMIQUES ISSUES DU DISPOSITIF DE CONCERTATION CITOYENNE

La plateforme en ligne « jeparticipe.grandlyon.com »

A l'instar du grand public, les professionnels ont également été invités à poser des questions et à faire des propositions dans les espaces dédiés sur la plateforme. **14 personnes** ont déposé une contribution **sur la plateforme je participe en tant que professionnel**.

Les réunions territoriales

Une réunion territoriale a été organisée à l'initiative de la Ville de Lyon, en visioconférence, le 12 janvier 2022, avec des commerçants et des artisans. Les contributions figurant dans le compte-rendu de cette réunion ont été versées au bilan de concertation avec les acteurs économiques.



Par ailleurs, l'intervention d'un garagiste à l'occasion de la réunion territoriale organisée à Vénissieux en présentiel le 22 février 2022 a également été prise en compte dans ce bilan.

46

¹² Enregistrement vidéo disponible en ligne : <u>www.youtube.com/watch?v=Q_ls-cir6YQ</u>

2.3.6 LES OUTILS D'INFORMATION ET DE MOBILISATION DES ACTEURS ECONOMIQUES

La Métropole de Lyon a mis en place un certain nombre d'outils pour informer les professionnels au sujet du projet d'amplification de la Zone à faibles émissions et des modalités de concertation.

La plateforme « jeparticipe.grandlyon.com »

Les comptes rendus et support de présentation des ateliers avec les acteurs économiques ont été envoyés par mail aux participants et publiés sur la plateforme jeparticipe.fr, dans un espace spécifiquement consacré aux entreprises, ainsi que sur le site business.onlylyon.com.

Des vidéos ont également été relayées sur cette plateforme via le compte Grand Lyon TV sur YouTube. Une rediffusion intégrale du « Live Questions/réponses » avec les élus, ainsi que des extraits des différentes réponses apportées par les élus sur les principales questions.

Les lettres d'information ZFE

Depuis novembre 2018, 6 lettres d'information sur l'actualité de la ZFE de la Métropole de Lyon ont été éditées et envoyées aux acteurs économiques concernés par le projet.

Diffusées au format numérique PDF, elles transmettent toutes les décisions et avancées concernant la Zone à faibles émissions de la métropole lyonnaise. Accompagnement des entreprises dans la transition énergétique de leur parc de véhicules, nouvelles aides et dérogations pour les professionnels, concertations et autres actualités de la ZFE font partie des sujets structurants de cette lettre.

2.4 Volet agents de la Métropole de Lyon

2.4.1 LES OUTILS D'INFORMATION ET DE MOBILISATION DES AGENTS SUR LE PROJET

A l'instar des grands projets portés par la Métropole, une communication interne vise à informer les agents des évolutions à venir. Concernant le projet de ZFE, plusieurs approches ont été conjuguées :

- la rédaction de plusieurs articles dans le journal interne « Le petit métropolitain » et dans la lettre d'info DUM ;
- la mise en place d'une rubrique « ZFE » dans l'onglet de la plateforme commune à l'ensemble des agents où figurent toutes les informations à date sur le projet ainsi que les prochaines échéances ;
- l'enregistrement d'un podcast sur le projet et sur la concertation ;
- l'enregistrement d'un Webinaire « 11h11 » sur le projet retransmis en direct, avec possibilité de poser des questions et visionnable sur la plateforme commune ;
- l'organisation de deux réunions d'information à destination des représentants du personnel en mai 2021 et juin 2022.

2.4.2 UNE ENQUETE POUR MIEUX CONNAITRE LA MOBILITE DES AGENTS

Une enquête mobilité a été réalisée par questionnaire en juin-juillet 2021 pour connaître la mobilité des agents de la métropole. Elle comprenait également un volet sur l'impact de la ZFE. Ce travail a permis de dresser un diagnostic des mobilités des agents et en particulier de connaître leurs modalités d'utilisation de la voiture. Cette enquête contribue ainsi au processus de mise en place d'un plan de mobilité employeur d'ici à 2023.

L'enquête a été diffusée en ligne entre le 16 juin et le 9 juillet 2021. En complément, des agents non-équipés de poste informatique ont été interrogés. Au total, **après redressement, 1888 réponses ont pu être analysées**. Au sein de cet échantillon, **875 agents (soit 46%)** ont déclaré utiliser leur voiture personnelle pour se rendre au travail. Afin d'avoir une estimation « haute » de l'impact de la mesure, il a été fait le choix de présenter un périmètre de ZFE relativement large pour cette enquête, comprenant notamment, en plus des communes du périmètre actuel (essentiellement Lyon, Villeurbanne et Caluire et Cuire), tout ou partie du territoire des communes de Bron, Vénissieux, Fontaines-sur-Saône, Sathonay-Camp, Vaulx-en-Velin, Décines-Charpieu, Chassieu, Saint-Priest, Vénissieux, Saint-Fons, Pierre-Bénite, Saint-Genis-Laval, Sainte-Foy-Lès-Lyon, La Mulatière.



© Métropole de Lyon / Olivier CHASSIGNOLE

Cette enquête a notamment fait apparaître que dans l'état actuel du parc automobile des agents de la Métropole de Lyon, 24 % des agents pourraient être impactés d'ici 2026 par les interdictions de la ZFE dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail. En tenant compte du renouvellement naturel du parc, ce chiffre devrait être diminué de moitié, soit 12%. Les agents de catégorie C sont les principaux concernés. Ils sont en effet plus nombreux parmi les agents et sont plus souvent impactés que les agents de catégorie A ou B car ils viennent, en proportion, plus en voiture au travail et ont des voitures plus anciennes. Il apparait par ailleurs que les agents impactés ont plus souvent tendance à vivre à l'extérieur de la Métropole.

Parmi les agents se rendant au travail en voiture, la première solution d'adaptation mentionnée est celle du renouvellement de véhicule pour s'adapter à la ZFE. Les autres solutions mentionnées sont l'utilisation d'autres moyens de transport (transport en commun, vélo...), l'utilisation du véhicule du ménage autorisé à circuler dans la ZFE et, moins souvent, un changement d'itinéraire pour contourner la zone. Une large partie a également choisi l'option « autre / ne sait pas » témoignant d'une difficulté à se projeter dans l'application de la ZFE voire d'une opposition au projet qui pourrait se traduire par un comportement de fraude. Ces derniers choix démontrent le besoin de pédagogie et d'accompagnement associé à la mise en œuvre de la ZFE.

2.4.3 DES ATELIERS PAR SOLUTIONS DE MOBILITE

Dans le cadre de l'élaboration du plan de mobilité employeur, une concertation a été organisée avec les agents de la Métropole afin de travailler sur des propositions de solutions pour faire évoluer leurs pratiques de déplacement.

En effet, en juillet 2021 plus de 200 agents se sont portés volontaires pour participer à une réflexion commune autour des questions de mobilité dans le cadre de la démarche ALTERMOUV' initiées par la Direction des ressources humaines de la Métropole.

En décembre 2021, une séance plénière a réuni une soixantaine de participants afin de présenter les résultats de l'enquête déplacements et d'échanger ensuite sur les contraintes rencontrées lors des déplacements des salariés. Toutes ces problématiques ont été relevées pour dresser un constat général, permettant ainsi d'initier la démarche ALTERMOUV'.

Pour la suite de la démarche plusieurs groupes ont été constitués selon les modes principaux de déplacement des agents volontaires : un groupe « modes actifs », un second « transports en communs » et le dernier « utilisation rationnelle de la voiture ». Ces groupes se sont réunis en ateliers en février et en avril 2022. Ces ateliers ont permis de définir des préconisations pour le plan de mobilité à travers des propositions d'actions. Un dernier atelier en juin 2022 permettra de finaliser les actions proposées par les agents dans le cadre du plan de mobilité employeur.

2.4.4 UN ATELIER DE CONCERTATION INTERNE SPECIFIQUE ZFE

En lien avec le processus d'élaboration du plan de mobilité employeur, un atelier spécifique consacré à la ZFE s'est déroulé le 5 avril 2022 en présence de 16 agents participant à la démarche ALTERMOUV'.

Cet atelier a été introduit par une présentation du projet d'amplification de la ZFE, avec un focus particulier sur la présentation des dispositifs d'aides et de dérogations de la première étape du projet d'amplification, dite « VP5+ » et votée le 14 mars 2022 en conseil de Métropole.

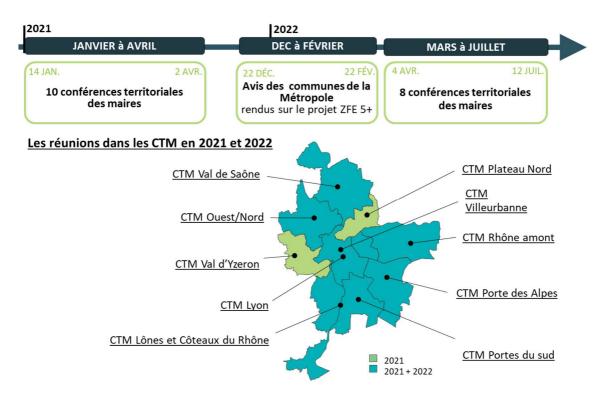
Dans un deuxième temps, 2 sous-groupes de 8 agents ont été constitués afin de partager leurs constats sur le projet et sur les éléments qui leur avaient été présentés, puis de faire des propositions sur les solutions alternatives de mobilité d'une part, et les aides et dérogations d'autre part.

En termes de déplacements, le panel des 16 agents ayant participé à l'atelier de concertation interne sur le projet de ZFE était constitué de profils variés comprenant des personnes se déplaçant en voiture, à vélo, à pied et en transports en commun (y compris en combinant le métro ou le train avec de la marche ou l'utilisation d'une voiture).

Cet atelier traitant spécifiquement de la ZFE constitue la principale source des contributions présentées dans le présent bilan. Ces contributions ont également pu être complétées par celles issues des autres ateliers réalisés dans le cadre de la démarche de concertation sur le Plan de mobilité employeur.

2.5 Volet communes

Le processus de concertation avec les 59 communes de la Métropole de Lyon a été engagé dès l'initiation du projet d'amplification au début de l'année 2021 dans le cadre des Conférences Territoriales des Maires (CTM) spécifiquement consacrées au projet et via des avis rendus par les conseils municipaux des 59 communes. Le dispositif de concertation avec les communes est présenté ci-dessous.



A l'initiative de la Métropole, une première « tournée » des **Conférences Territoriales des Maires** s'est déroulée de janvier à avril 2021 avec pour objectifs de partager les enjeux du projet et d'annoncer la mise en œuvre d'un dispositif de concertation ambitieux et d'une démarche d'études visant à préciser le périmètre, le calendrier, les aides, dérogations et mesures d'accompagnement nécessaires à la mise en œuvre de la deuxième étape d'amplification de la ZFE.

De décembre 2021 à février 2022, les communes ont été sollicitées de nouveau dans le cadre de la concertation réglementaire de la première étape d'amplification de la ZFE (ZFE 5+) aux voitures particulières et aux deux-roues motorisés non-classés et classés Crit'Air 5, ceci via la consultation de leurs administrés (registre ouvert aux habitants de novembre 2021 au 5 février 2022) et la consultation des « personnes publiques associées ». A cette occasion, les 59 communes ont réuni leur **Conseil municipal** pour émettre un avis formalisé par une délibération où elles se sont souvent exprimées sur les deux étapes d'amplification de la ZFE et sur les besoins de leurs administrés vis-à-vis de la future ZFE.

Enfin de mars à juillet 2022, une seconde « tournée » de **Conférences Territoriale des Maires** a été organisée avec pour objectifs de présenter les résultats des études concernant la deuxième étape d'amplification (ZFE 432), les 2 scénarii permettant de répondre aux objectifs du projet, le scénario préférentiel de la Métropole, ainsi que les enjeux et le calendrier de la concertation réglementaire à venir, d'octobre à décembre 2022.

Les communes ont été invitées à mobiliser leurs habitants et à se préparer à émettre un avis, par délibération de leur **conseil municipal**, sur le scénario ZFE 432 retenu par la métropole et, le cas échéant, à faire part de leur souhait d'intégrer – ou non – le périmètre géographique de la ZFE.

2.5.1 DES CONFERENCES TERRITORIALES DES MAIRES (CTM) CONSACREES A LA QUESTION DE LA ZFE

Les Conférences Territoriales des Maires constituent le cadre de dialogue territorial historique entre communes et la Métropole de Lyon, institutionnalisé par la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

Chaque Conférence Territoriale des Maires (CTM) réunit les maires de communes d'un même bassin de vie, permettant d'instaurer un cadre d'échanges entre les Maires et les élus métropolitains. Les Conférences Territoriales des Maires sont au nombre de 10 : CTM Lônes et Coteaux du Rhône, CTM Lyon, CTM Ouest Nord, CTM Plateau Nord, CTM Porte des Alpes, CTM Portes du Sud, CTM Rhône Amont, CTM Val-de-Saône, CTM Val d'Yzeron et CTM Villeurbanne.

Le Président de la Métropole a choisi de solliciter les CTM à deux reprises afin qu'elles rendent un avis sur le projet d'amplification de la Métropole de Lyon.

2.5.1.1 La première série de CTM de janvier à avril 2021

Début 2021, dans le cadre des CTM, la Métropole a présenté aux communes :

- les enjeux de qualité de l'air et de santé publique ;
- le contexte législatif et les obligations règlementaires de mise en œuvre des Zones à Faibles Emissions :
- les objectifs poursuivis par le projet d'amplification de la ZFE de la Métropole de Lyon;
- les 3 périmètres à l'étude : le périmètre actuel, un périmètre intermédiaire étendu aux communes de première couronne et un périmètre comprenant la totalité des 59 communes métropolitaines ;

Elles se sont toutes réunies, ce qui a donné lieu à des comptes rendus pour chacune d'entre elles, exceptées celles de Lyon et Villeurbanne.

2.5.1.2 La deuxième série de CTM d'avril à juillet 2022

Lors de la deuxième série de CTM la Métropole a présenté les deux scénarios étudiés dans le cadre des modélisations trafic et qualité de l'air avec un zoom sur le territoire de chaque CTM.

Les 2 scénarios présentés sont chacun constitués de 2 périmètres : un périmètre central et un périmètre étendu.

Le périmètre central est identique pour les 2 scénarios et correspond à celui de la ZFE actuelle.

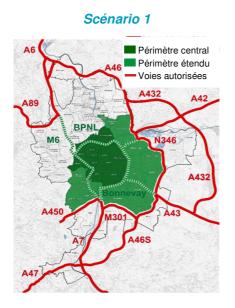
Les scénarios se distinguent donc par le périmètre étendu qu'ils comprennent :

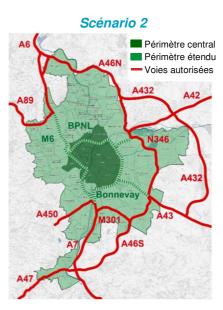
- la première couronne au Sud et à l'Est de la Métropole, pour le Scénario 1 ;
- tout le territoire métropolitain, pour le scénario 2.

Les deux scénarios présentent un calendrier identique, avec une interdiction progressive de circulation :

- jusqu'au Crit'Air 2 en 2026 sur le périmètre central;
- jusqu'au Crit'Air 3 sur le périmètre étendu.

Les voies rapides, M6M7, BPNL, Laurent Bonnevay et les portions d'A42 et A43 située dans le périmètre extérieur du scénario 1 seront concernées par les mêmes restrictions et le même calendrier que le périmètre étendu.

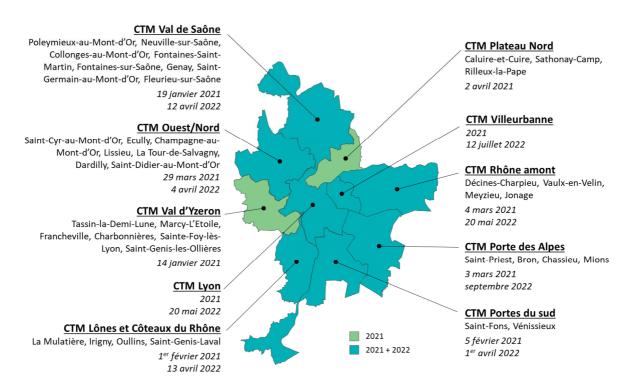




Les éléments présentés ont permis aux communes d'appréhender l'impact des deux scénarios sur le renouvellement du parc de véhicules de leurs habitants, les évolutions de trafic et de pratiques de mobilité ainsi que sur la qualité de l'air. En complément, ont également été présentés les contraintes et opportunités liées à une intégration d'une commune au périmètre de la ZFE.

Elles se sont déroulées dans toutes les CTM d'avril à juillet 2022, excepté dans la CTM Porte des Alpes (qui s'est déroulée en septembre 2022 et n'a donc pas pu être prise en compte dans ce bilan) et dans les CTM de Val d'Yzeron et Plateau Nord, qui n'ont pas souhaité programmer ce sujet à leur ordre du jour.

Réunions consacrées au projet d'amplification de la ZFE en 2021 et 2022 dans les 10 Conférences territoriales des Maires



2.5.2 DES AVIS RENDUS PAR LES COMMUNES ET LEURS CONSEILS MUNICIPAUX EN TANT QUE PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION REGLEMENTAIRE SUR LA PREMIERE ETAPE DU PROJET

En complément de la concertation engagée via les CTM évoquée ci-dessus, la première étape du projet d'amplification de la ZFE, adoptée le 14 mars 2022, a été précédée d'une concertation règlementaire qui a donné lieu à une sollicitation, pour avis, des 59 communes de la Métropole de Lyon en tant que Personnes Publiques Associées (PPA).

Les avis rendus ont été adoptés suite à une délibération en conseil municipal et contenaient également des recommandations ou des réserves quant à la mise en œuvre du projet. Il est apparu que ces avis traitaient également souvent de sujets plus spécifiques à la seconde étape d'amplification de la ZFE, encore en cours de construction. Bien que ces avis aient été rendus en janvier et février 2022 sur un projet non arrêté (au-delà des grandes lignes

présentées dans le cadre de la concertation citoyenne), ils sont néanmoins riches d'enseignements concernant les attentes ou les craintes du projet de ZFE.

2.6 Impact médiatique du dispositif

Dès la fin 2020, des articles de presse ont relayé la volonté de certains conseillers métropolitains ou maires d'organiser une grande concertation sur le projet l'amplification de la ZFE.

En février 2021, dans un article consacré à la mise en place de nouvelles restrictions concernant les véhicules utilitaires légers et les poids-lourds Crit'air 3, un représentant d'une fédération professionnelle regrettait que cette mesure n'ait pas été reportée mais **saluait la mise en place d'une concertation avec les professionnel** et de nouvelles mesures d'accompagnement, et le vice-président Jean-Charles Kohlhaas annonçait la poursuite de ce travail de concertation « *en vue de définir un calendrier* ».

Suite à la délibération du 14 mars 2021, le lancement d'une « large concertation » est annoncé par plusieurs articles de presse. Elle est présentée comme la méthode choisie par l'exécutif métropolitain pour « co-construire » le projet avec « les élus, les territoires voisins, les citoyens et les organisations professionnelles ». L'accompagnement de la Commission nationale du débat public est présenté comme un « gage de neutralité ».

En septembre 2021, le lancement de la concertation citoyenne a donné lieu à une **conférence** de presse donnée par le Président de la Métropole de Lyon qui a été relayée par 12 articles dans la presse locale et 3 autres dans la presse nationale.

La première réunion publique, qui s'est déroulée le 20 septembre 2021, a fait l'objet d'un article dans la presse locale qui a qualifié le nombre de participants (90) d'« *insuffisant* ». L'article souligne toutefois que le dispositif en visioconférence pourrait avoir joué un rôle dans la faible mobilisation et relève « *la clarté du propos* » et « *l'intervention plutôt structurée pour un sujet complexe* » et le nombre important de réponses directes apportées dans le chat.

Un article rapporte que lors du conseil de Métropole du 28 septembre, des élus d'opposition ont dénoncé un « *simulacre de concertation* » et demandé « *des réunions sur l'ensemble des territoires* » ainsi qu'une « *communication à grande échelle* ».

Le 28 octobre 2021, deux articles ont rendu compte de la « rencontre d'information » organisée entre des professionnels et les Vice-présidents Emeline Beaume et Jean-Charles Kolhaas. Le nombre de 130 participants est cité, saluant un « certain succès » et rapportant des « échanges plutôt calmes et mesurés, loin des crispations que peut entrainer habituellement ce sujet ».

Le premier atelier thématique en ligne de la concertation citoyenne, portant sur les solutions alternatives de mobilité, a fait l'objet le 23 octobre d'un article dans la presse locale.

Le **deuxième atelier numérique de concertation citoyenne**, portant sur les mesures d'accompagnement humain et financier a fait l'objet d'un article qui rend compte d'un débat « *très animé* » avec une « *cinquantaine de participants* ».

Dans un article du 15 décembre, intitulé « Le panel citoyen soutient la ZFE, malgré ses inquiétudes » le Progrès rend compte de la **présentation par le panel citoyen de son av**is sur l'amplification de la Zone à faibles émissions. Cet article rappelle que les 20 panélistes ont travaillé pendant trois week-ends et rencontré de nombreux experts et élus pour rédiger cet avis dont les principales propositions sont présentées.

Le déroulement du **troisième atelier numérique de concertation**, qui s'est déroulé le 15 décembre et était consacré à la question du périmètre et des dérogations, a donné lieu à un article dans la presse locale. L'article rapporte la présence d'une cinquantaine de personnes

Un hebdomadaire de l'Ain a consacré un dossier au projet dans son numéro du 6 janvier 2022. Intitulé « Interdiction des diesels à Lyon : vous avez votre mot à dire », il rend compte du projet et invite ses lecteurs à participer à la concertation.

Un article du 20 janvier annonce le **prolongement de la concertation jusqu'au 5 mars** compte tenu « *du contexte sanitaire* » et afin d'organiser « *les rencontres territoriales qui permettent d'informer les habitants dans leurs communes* ».

De décembre à début mars, 13 articles de presse ont fait état des **réunions publiques territoriales** organisées dans les communes. Dans un de ces articles, un élu d'opposition regrette que ces réunions aient été organisées après la délibération des conseils municipaux (sur l'étape 5+). Un autre article relève le désaccord formulé par le Vice-président de la Métropole venu présenter le projet, avec les éléments présentés par la municipalité hôte de la réunion. En dehors de ces deux points, les articles en question rapportent les thématiques sur lesquelles ont porté les échanges (aides financières, transports en commun...) et évoquent de nombreuses questions posées par les participants.

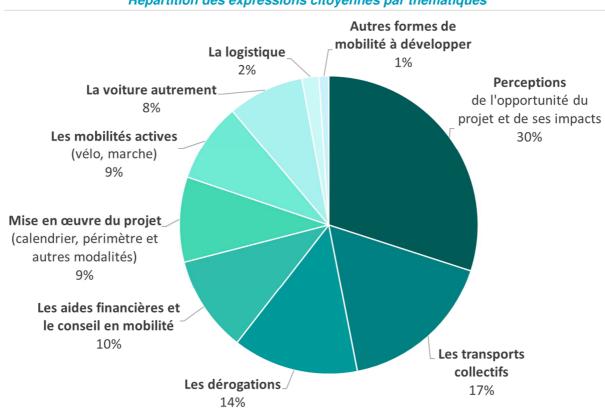
Enfin 3 articles ont été publiés à propos la **réunion publique de de synthèse** marquant la fin de la concertation. Ces articles relèvent une mobilisation relativement faible pour cette dernière réunion (« *en moyenne que 50 personnes sur Youtube et une trentaine via Zoom* »). Ils citent également les différents points saillants de la concertation présentés à l'occasion de cette réunion. Ils présentent également le chiffre de 4200 participants à la concertation.

De nombreux articles de presse ont également fait mention de la concertation règlementaire sur la première étape d'amplification au particulier (5+) qui a eu lieu au cours de la concertation préalable de la deuxième étape d'amplification. Il a pu arriver que les journalistes, comme les citoyens, confondent sur certains points ces deux concertations.

3 Synthèse des contributions par thématiques

3.1 Volet grand public

Afin de permettre leur restitution et leur analyse, les expressions¹³ issues des différentes scènes du dispositif de concertation citoyenne ont été classées en 9 grandes thématiques.



Répartition des expressions citoyennes par thématiques

Les thématiques abordées par les citoyens se sont réparties de la façon suivante :

- Près d'un tiers des expressions (30%) ont porté sur l'opportunité du projet et sur ses impacts, avec des interrogations et des débats sur :
 - Les impacts écologiques de l'accélération du renouvellement du parc automobile et de l'essor du modèle de la voiture électrique;

 13 Une expression correspond à un sujet abordé par un citoyen, une contribution peut ainsi contenir plusieurs expressions

- L'adéquation de l'outil ZFE vis-à-vis des objectifs poursuivis : la classification Crit'Air est-elle adaptée ? L'interdiction des véhicules Crit'Air 2 se justifie-t-elle ? Quelles autres mesures sont mises en œuvre pour lutter contre la pollution de l'air ? ;
- Les questions de justice sociale (les ménages à faibles revenus étant les plus impactés) et de justice territoriale (les communes périphériques bénéficiant de moins de solutions alternatives à la voiture);
- Les modalités de mise en œuvre du projet ont concerné 9% des expressions des citoyens avec des contributions qui ont porté sur :
 - Le périmètre de la ZFE et la question son élargissement à d'autres communes, ainsi que de la prise en compte de l'axe M6/M7 et du périphérique Laurent Bonnevay;
 - Le rythme de déploiement des restrictions, jugé trop rapide, en particulier concernant l'échéance d'interdiction des Crit'Air 2;
 - La proposition de mettre en place une ZFE horaire, avec des restrictions qui ne s'appliqueraient qu'en journée et hors week-end;
 - La nécessité de communiquer davantage sur les enjeux du projet et sur les mesures de restriction ;
 - Le contrôle du dispositif ZFE;
- Les enjeux de la transformation de la voiture en ville (« La voiture autrement », 8% des expressions), avec des propositions concernant :
 - Le renforcement de l'offre de parcs-relais et les modalités de stationnement au sein de la ZFE;
 - Le développement des solutions de recharge pour les véhicules électriques ;
 - Le développement des services de covoiturage et d'autopartage ;
 - De façon plus générale, l'ensemble de la politique métropolitaine relative à la voiture et à la circulation automobile, autour de trois sujets en particulier : la régulation du trafic et de la congestion, la question de la mise en place d'un péage urbain et enfin celle d'un contournement ouest ;
- Les solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle :
 - Le développement des transports en commun (17% des expressions), notamment via l'amélioration de la desserte des communes périphériques et de la qualité du service sur l'ensemble du réseau (fréquence, amplitude horaire, fiabilité...), ainsi que via la mise en place d'incitations tarifaires pour favoriser leur utilisation;
 - Le développement et la sécurisation des mobilités actives (9% des expressions), notamment par le développement de la pratique du vélo et la cohabitation apaisée entre les modes de déplacement;
 - Le développement d'autres formes de mobilité (deux-roues, transport à la demande...) et la réduction des déplacements (ces thématiques, regroupées sous la catégorisation « autres formes de mobilité à développer » comptent pour 1% des expressions);

- Le fret et la logistique urbaine, au sujet desquels il est notamment souhaité le développement de solutions pour diminuer le trafic de poids-lourds (1% des expressions);
- Des débats et des propositions concernant la mise en place de mesures d'accompagnement humain et financier (10% des expressions):
 - La question de l'éligibilité aux aides financières : qui doit pouvoir en bénéficier ? Tous les ménages ou seulement les ménages à faibles revenus ? Tous les métropolitains ou seulement ceux qui résident dans la ZFE ? Les individus travaillant dans la ZFE, qu'ils soient métropolitains ou non ? ;
 - Pour l'achat de quels types de véhicules les aides peuvent-elles être sollicitées ?
 Seront-elles nécessairement conditionnées à la mise au rebut d'un véhicule ?;
 - La vocation des aides financières est ainsi plus questionnée, il est proposé des aides financières pour encourager les opérations de rétrofit, pour la location ponctuelle de voitures, pour l'acquisition et la location de vélos ou de deux-roues motorisés, ainsi que pour l'installation de bornes de recharge électrique;
 - Des propositions pour garantir l'efficacité des mesures d'accompagnement, en termes de communication et d'aides financières (montants, modalités de versement, provisionnement des enveloppes budgétaires);
 - La nécessité de mettre en place un accompagnement personnalisé concernant le conseil en mobilité;
- Des dérogations ont également été proposées (14% des expressions) :
 - Les déplacements d'urgence ou impératifs
 - Pour les déplacements domicile-travail
 - Les usages occasionnels de la voiture
 - Pour tous les résidents
 - Pour les déplacements liés à la vie personnelle et familiale (familles nombreuses, enfants en bas âges, départs en vacances, visiteurs et touristes, courses et déménagements...)
 - Pour les propriétaires de véhicules de collection, de vans aménagés et de campingcar
 - Pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite
 - Pour certaines catégories de professionnels et d'associations

3.2 Volet acteurs économiques

Les thématiques abordées par les acteurs économiques sont :

- Les impacts socio-économiques des restrictions prévues par le projet : sur l'activité, sur la capacité d'investissement des entreprises et sur l'emploi notamment ;
- La nécessité pour eux de disposer d'une vision claire des échéances à venir, et notamment de la mise en œuvre des restrictions visant les véhicules Crit'Air 2 ;
- Les controverses écologiques sur les différents types de motorisation et de carburations : émissions réelles de polluant, impact carbone du cycle de vie des différents types de véhicules, etc.
- L'insuffisance des solutions de recharge électrique et d'avitaillement GNV existantes et en particulier la nécessité de renforcer le réseau d'infrastructures de recharge électrique;
- Des souhaits d'évolution relatifs à la logistique urbaine ;
- La communication de la Métropole de Lyon sur les mesures de restriction et sur les dispositifs d'accompagnement (aides et dérogations) ;
- L'accompagnement des acteurs économiques et le rôle de conseil que peuvent jouer la Métropole et les chambres consulaires notamment.
- Le régime d'aides financières au renouvellement de véhicules : création de nouvelles aides ou augmentation des montants existant (rétrofit, soutien à la cyclo-logistique...) et les modalités de versement des aides ;
- Des demandes de dérogations liées notamment à :
 - l'absence d'une offre constructeur satisfaisante concernant les véhicules utilitaires légers et les poids-lourds à faibles émissions (Crit'air 0 et 1);
 - une motorisation considérée comme vertueuse parmi l'offre constructeur disponible (véhicules diesel Euro6D ou roulant aux agrocarburants);
 - la durée d'amortissement de certains types de véhicules (véhicules de chantier, véhicules frigorifique, etc.);
 - la durée de livraison des véhicules neufs ;
- Les déplacements domicile-travail des salariés.

3.3 Volet agents de la Métropole

Les thématiques abordées par les agents sont :

- Les impacts écologiques de la ZFE : empreinte carbone des véhicules électriques, recyclage des véhicules anciens, pertinence des critères définissant un véhicule polluant;
- Les impacts sociaux et territoriaux de la ZFE : situation des ménages précaires résidant à l'extérieur du périmètre, situation des travailleurs en horaires décalés et risques de tensions entre centre et périphéries ;
- Le développement des services de covoiturage et d'autopartage ;
- Le développement des bornes de recharge électrique ;
- Le développement de parcs relais à l'extérieur du périmètre de la ZFE ;
- L'intermodalité et l'interopérabilité des services : TCL/TER, TCL/vélo et TER/vélo notamment ;
- Le développement de l'offre de transports en commun (desserte, fréquence et capacité) ;
- Le développement des mobilités actives, et en particulier la sécurisation des déplacements piétons et vélo ;
- La réduction des déplacements par la généralisation du télétravail;
- La revalorisation des aides financières au renouvellement des véhicules pour les ménages les plus précaires ;
- La mise en place d'une communication renforcée et d'un accompagnement au plus près des personnes les plus impactées ;
- Des demandes de dérogations, en particulier pour les « petits rouleurs », le renouvellement de véhicules peu utilisés étant perçu comme allant à contrecourant des enjeux écologiques.

3.4 Volet communes

Les thématiques abordées par les communes sont :

- Les modalités de concertation et d'information sur le projet ;
- La mesure de la qualité de l'air, la lutte globale contre la pollution de l'air (en particulier d'origine agricole et industrielle) et le lien avec la congestion routière ;
- Les controverses autour du caractère polluant des motorisations diesel les plus récentes, de l'impact écologique du renouvellement du parc automobile, du modèle du véhicule électrique et de l'utilisation de la classification Crit'air comme outil de mise en œuvre des restrictions;
- Les impacts socio-économiques liés à l'objectif visant à réduire le nombre de véhicules motorisés en circulation, les publics les plus impactés et les risques d'inégalités entre les territoires, ainsi que l'impact des mesures sur l'activité économique, touristique et commerciale des communes de la Métropole;
- Le calendrier de mise en œuvre du projet, l'échéance d'interdiction des véhicules Crit'Air 2, et le conditionnement de l'entrée en vigueur des premières restrictions à la disponibilité et l'effectivité des solutions alternatives et des mesures d'accompagnement;
- Les périmètres d'application des restrictions et l'intégration, ou non, de certains territoires et de certains axes routiers :
- La communication sur les mesures de restriction et d'accompagnement, le contrôle du respect de la ZFE, ainsi que le suivi et l'évaluation du dispositif ;
- Les enjeux de la transformation de la voiture en ville, avec des véhicules plus propres (nécessitant le déploiement massif de bornes de recharge électrique), des usages plus vertueux (par le développement des services de covoiturage et d'autopartage), un trafic plus fluide et des solutions de stationnement à l'intérieur et aux entrées de la ZFE;
- Le développement des solutions alternatives à la voiture individuelle et au transport routier :
 - Le développement de l'offre de transports en commun (desserte, fréquence et capacité);
 - Le développement des mobilités actives, et en particulier la sécurisation des déplacements piétons et vélo;
 - L'intermodalité et l'interopérabilité entre les services (TCL/TER, TCL/vélo et TER/vélo notamment);
 - La réduction des déplacements ;
 - Les évolutions de la logistique urbaine, ferroviaire et fluviale
- Les critères d'éligibilité aux aides financières et les montants de ces aides ;
- Le conseil en mobilité et notamment la nécessité de décentraliser ce service à l'échelle des différents territoires qui composent la Métropole;
- Les dérogations et leur mise en œuvre.

4 Avis et propositions du grand public

Les expressions rapportées dans cette partie sont issues des différentes scènes de dialogue présentées en partie 2.2 et synthétisées en partie 3.1.

Lorsque le contexte dans lequel les contributions ont été émises présente un intérêt pour la compréhension, l'origine des contributions est explicitement pointée. Mais dans un souci de lisibilité, cela n'a pas systématiquement été rappelé. Deux types d'encadrés mettent en avant :

- Les expressions du panel citoyen
- Les propositions des citoyens

4.1 Avis sur le projet, ses impacts et les modalités de sa mise en œuvre

4.1.1 L'OPPORTUNITE DU PROJET ET SES IMPACTS ECOLOGIQUES ET SOCIAUX

Il ressort des différentes scènes de dialogue que l'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu qui fait largement consensus auprès des participants. Si dans l'ensemble, très peu d'expressions ont marqué un rejet en bloc du projet, l'interdiction des véhicules Crit'air 2 à partir de 2026 constitue un point de désaccord pour beaucoup de participants. Le principe visant à accélérer le renouvellement du parc automobile pose aussi question. Enfin, de nombreuses expressions invitent, d'une part, la Métropole à prendre en compte l'impact social associé et questionnent, d'autre part, les conséquences pour l'environnement au-delà des effets positifs attendus sur la qualité de l'air.

4.1.1.1 La pertinence de la ZFE pour lutter contre la pollution de l'air et la classification Crit'Air comme outil de mise en œuvre : un sujet de débat

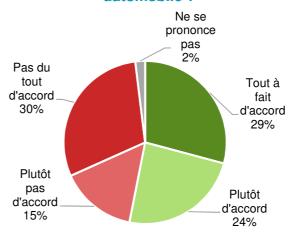
Perception des enjeux qualité de l'air et de l'objectif de la ZFE

La pollution de l'air préoccupe fortement les citoyens de la Métropole de Lyon qui jugent que la qualité de l'air est « *très mauvaise* » et « *cause des problèmes de santé publique très préoccupants* ». 86% des répondants au questionnaire jugent ainsi que la qualité de l'air est une question de santé publique importante (47%) voire très importante (39%).

Pour les personnes interrogées, la qualité de l'air est une question de santé publique :



La Métropole doit-elle aller plus loin dans la réduction de la pollution automobile ?



Tri réalisé à partir de la question n°1 et 3A du questionnaire.

Toutefois de manière décolérée des préoccupations de santé liée à la qualité de l'air, seule une courte majorité d'entre eux (53%) souhaite que la Métropole agisse davantage contre la pollution automobile. Les moins de 25 ans sont plus sensibles à cette action qu'ils approuvent à 75% tandis que les plus de 60 ans ne sont que 43% à la souhaiter. Les habitants des communes faisant partie de l'actuelle ZFE (Lyon, Villeurbanne et Caluire-et-Cuire, qui sont par ailleurs les communes les plus impactées par la pollution de l'air) sont également davantage demandeurs d'une action renforcée de la Métropole sur la pollution automobile (57%), que les personnes habitants hors de la zone (49%).

Ce qu'en dit le panel citoyen

- « Grâce aux progrès technologiques sur les moteurs comme les filtres à particules, une baisse significative de la pollution automobile a été enregistrée. En 25 ans, les émissions de dioxyde d'azote ont été réduites d'un tiers. La ZFE apporterait une baisse d'environ 30% maximum (selon l'ADEME), ce qui permettrait aux habitants d'avoir une amélioration de la qualité de l'air, moins de nuisances sonores et visuelles [...] »
- « L'information sur ce qu'est une ZFE n'a jamais été réellement faite. En ce qui nous concerne, ce terme était inconnu pour la plupart d'entre nous, avant de participer à cette réflexion. Et actuellement, la communication sur la ZFE demeure limitée et peu efficiente. Du coup, cette préoccupation ne peut pas encore être la priorité des habitants de la Métropole. Cette situation va créer un poids pour les habitants, bousculant les situations et les projets de chacun, pouvant amener à vivre une "charge mentale" supplémentaire [...] »
- « Il nous apparaît également que l'impact potentiel de la ZFE varie selon les territoires et donne une impression de perceptions divergentes de la part des différents responsables, alors qu'il existe sans doute un intérêt commun sur la finalité globale à poursuivre. »

La vignette Crit'air, un outil jugé inadapté et insuffisant

La classification Crit'Air est largement remise en cause car elle est perçue comme reposant uniquement sur le type de motorisation et l'année de production du véhicule, sans prendre en compte les émissions réelles du véhicule. Le lien avec les normes d'émissions Euro imposées aux constructeurs semble mal connu des citoyens.

Il est par exemple reproché à la classification Crit'air de ne pas prendre en compte les émissions de CO₂, ni le poids du véhicule. Cela implique, comme le cite un répondant au questionnaire que les « *SUV Essence Crit'Air 1 ne sont pas concernés par cette mesure et demeurent une aberration écologique* ». Pour y remédier certains proposent des systèmes de taxation des véhicules les plus polluants au regard de leur poids.

Par ailleurs, certains participants ont reproché à la vignette Crit'air de ne pas tenir compte de la production de particules fines des véhicules 14. De nombreux participants estiment donc qu'il « faudrait développer un système plus précis », qui prenne « réellement en compte la pollution du véhicule ». Enfin, plutôt que d'utiliser la classification Crit'air, certains participants proposent de renforcer le contrôle technique des véhicules pour évacuer les véhicules les plus polluants

En conséquence, l'utilisation de la classification Crit'Air comme unique critère fixant les restrictions de la ZFE est remise en cause. Les participants à la concertation estiment que des

¹⁴ NB : des limites d'émissions de particules fines sont fixées depuis la norme Euro 1 pour les véhicules diesel (donc pour tous les Crit'air) et depuis la norme Euro 5 pour les véhicules essence (donc pour les Crit'air 1).

critères d'usage du véhicule devraient également être pris en compte. Ce point a beaucoup été mis en avant par les participants et s'est notamment traduit par la demande de création de dérogations liées à l'usage occasionnel du véhicule, quelle que soit sa classification Crit'Air (cf. 4.3.2.2).

Plutôt que de mettre en œuvre des restrictions de circulation sur la base des Crit'air, il a été proposé de mettre en place des mesures de restriction qui visent plus spécifiquement les « *gros rouleurs* » et les usages considérés comme problématiques, en particulier les déplacements domicile-travail.

L'interdiction des véhicules Crit'air 2

L'exclusion des véhicules Crit'Air 2 est particulièrement contestée, pour les raisons citées précédemment mais également parce qu'elle implique l'exclusion de tous les véhicules diesels, y compris les plus récents.

Les expressions sur le sujet contestent le caractère « *plus polluant* » des véhicules récents de la motorisation diesel vis-à-vis de l'essence. L'interdiction des Crit'air 2 consisterait ainsi à exclure tous les véhicules Diesel mis en circulation après le 1^{er} janvier 2011, sans tenir compte des technologies de dépollution (« *filtres à particules, traitement des NOx...* ») mises en place pour répondre aux normes Euro 5, Euro 6 et surtout euro 6d¹⁵.

Certains participants ont également préconisé une « approche visant à rapporter les restrictions à l'usage réel des véhicules ». Il est ainsi considéré que les véhicules diesel sont plus adaptés pour les personnes résidant dans le périmètre de la ZFE et qui sont amenées à utiliser leur véhicule à titre professionnel, pour sortir de la Métropole régulièrement et réaliser des trajets sur de longues distances. L'utilisation d'un véhicule essence apparaît pour certains comme « une catastrophe pour de telles distances », compte tenu de ses émissions de CO₂, et l'électrique n'apparaît pas comme une solution satisfaisante à ce stade (autonomie insuffisante et temps de recharge trop long pour parcourir ce type de trajets).

Lors de la dernière réunion publique, il a été demandé que les gains permis par la sortie des Crit'air 2 dès 2026 soient évalués au regard de l'impact social et économique de cette mesure.

Une contribution du collectif d'association « La Rue Est A Nous » propose d'aller encore plus loin en restreignant la circulation de tous les véhicules thermiques et hybrides d'ici 2030. La question du rythme de déploiement 4.1.2.2

Les autres sources de pollution : industrie, chauffage domestique, transports...

¹⁵ La norme Euro 6 est la norme européenne en vigueur, elle définit les exigences que doivent respecter les constructeurs automobiles en matière d'émissions de polluants avant la commercialisation d'un nouveau véhicule. En vigueur depuis 2013, elle a connu plusieurs évolutions, dont la plus récentes Euro 6d, qui impose des essais en conditions réelles de circulation depuis pour les véhicules mis en circulation après le 1^{er} septembre 2019.

Certains participants redoutent que la focalisation sur la pollution automobile exonère les pouvoirs publics d'agir sur les autres formes de pollutions (chauffage domestique, industries, agriculture...) dont certaines sont jugées plus massives et donc prioritaires. Les échanges renvoient à la part de responsabilité portée par chacun (citoyens, pouvoirs publics, industriels, automobilistes...) dans le problème de la pollution de l'air et de nombreux contributeurs déplorent une stigmatisation systématique des automobilistes.

Les participants aux débats posent la question du poids de la responsabilité qui est imputée aux automobilistes et estiment que « *c'est toujours les ménages et automobilistes qui doivent faire des efforts* ». Les autres sources de pollution, en particulier l'industrie, sont mises en avant par les participants. Les usines de la Vallée de la chimie sont particulièrement pointées du doigt et accusées d'être responsable d'importantes émissions de polluants atmosphériques.

Sont ainsi cités comme autres sources de pollution : le transport aérien, les trains diesel utilisés par la SNCF pour le fret ferroviaire mais aussi le chauffage domestique au bois et au charbon.

Quelques participants expriment par ailleurs une difficulté financières vis-vis des changements simultanés à engager pour préserver l'environnement (la rénovation énergétique de leur logement, le tri des déchets, la pratique de mobilités vertueuses...) et que leur engagement financier dans l'une ou l'autre de ces démarches devrait être pris en compte, voire « récompensé ».

Propositions des citoyens

- → Faire évoluer la classification Crit'air ou s'appuyer sur un système plus précis qui prenne en compte les émissions de CO² et autres Gaz à effet de serre (GES), mais aussi la fréquence d'utilisation
- → Évaluer les gains de la sortie des Crit'air 2 au regard des impacts sociaux et économiques de la mesure
- → Reporter l'entrée en vigueur des restrictions visant les Crit'air 2
- → Créer un système de taxation des véhicules les plus polluants au regard de leur poids.
- → Règlementer la circulation des véhicules sur la base du contrôle technique plutôt que de la catégorie Crit'air
- → Permettre aux véhicules utilisés peu fréquemment de circuler afin d'éviter leur remplacement prématuré (dérogation « petit rouleur »)
- → Mettre en place des mesures de restriction visant spécifiquement les "gros rouleurs" et les déplacements domicile-travail réalisés en voiture
- → Autoriser les véhicules Crit'air 2 Diesel Euro 6d
- → Autoriser les véhicules Crit'air 2 Diesel pour les déplacements entrée/sortie de la Métropole

4.1.1.2 Les controverses écologiques liées à la mise en place de la ZFE

L'accélération du renouvellement du parc automobile, une mesure écologique ?

Les citoyens se montrent par ailleurs inquiets du coût écologique induit par le remplacement de véhicules anciens par des véhicules neufs. Le renouvellement accéléré du parc automobile, favorisé par les aides financières au renouvellement, est considéré par certains comme un « gâchis écologique » à plusieurs titres.

Le premier élément reproché au principe de la ZFE est qu'il encourage la mise à la casse de véhicules anciens, mais a priori en état de fonctionnement, ce que certains participants ont pu qualifier de « surconsommation » encourageant la production de nouveaux véhicules dont l'impact écologique pourrait être nettement plus important. De nombreux participants considèrent qu'encourager les gens à changer de voiture ne constitue pas une solution satisfaisante, voire même pourrait « participer au problème de la pollution ». Certains préconisent ainsi de permettre aux propriétaires de voitures de les conserver, tout en les encourageant à en limiter l'usage.

Par ailleurs, certains participants se sont interrogés sur le devenir des véhicules mis au rebut et ont manifesté la crainte que ces véhicules puissent être remis en circulation en dehors des

ZFE, voire à l'étranger, reportant le problème de la pollution en dehors des métropoles. Il en irait de même concernant les véhicules interdits par la ZFE mais ayant conservé une certaine valeur et qui seront revendus à l'extérieur de la ZFE. On assisterait ainsi, selon ces mêmes participants à une « délocalisation de la pollution ».



© Métropole de Lyon / Thierry FOURNIER

L'impact écologique des véhicules électriques à batteries

Le coût écologique de la fabrication des véhicules électriques et notamment des batteries est également un élément saillant qui ressort dans différents espaces de dialogue.

Les habitants doutent que la voiture électrique puisse constituer une alternative plus écologique compte tenu de l'empreinte carbone du véhicule et de sa batterie. La durée de vie des batteries et les difficultés rencontrées pour les recycler sont notamment mises en cause, mais aussi l'impact écologique global que représente leur production et en particulier « *l'extraction de matières premières* » (telle que le lithium) à l'étranger.

Ce débat est complété par des inquiétudes exprimées sur la faible autonomie des batteries en comparaison des véhicules thermiques et sur les prix d'achat des véhicules électriques, jugés bien supérieurs à celui des véhicules thermiques. Certains redoutent que les pouvoirs publics reproduisent « avec la promotion du tout électrique, ce qui a été fait par le passé avec la promotion du diesel ».

Propositions des citoyens

→ Prévoir des mesures pour limiter l'impact écologique de la ZFE lié à la mise au rebut anticipée de véhicules et au besoin de véhicules de remplacement

4.1.1.3 Les problématiques de justice sociale et spatiale soulevées par la ZFE

Les participants craignent avant tout que la ZFE accentue les disparités sociales et spatiales. Ils mettent en avant une périphérie moins bien desservie par les transports en commun et dont les habitants sont plus fortement dépendants de leur voiture, mais aussi une périphérie vers laquelle les flux de trafic seraient reportés et la pollution « *exportée* ».

Ils craignent à la fois l'exclusion du centre-ville des populations les moins aisées et les conséquences que cela impliquerait pour les commerces de centre-ville, les activités de loisir ou le shopping.

Face à ce problème, outre des demandes d'aides, des propositions diverses liées à l'aménagement du territoire (localisation des lieux d'emploi, prix des loyers en centre-ville...) ont été exprimées.

Ce qu'en dit le panel citoyen

« Ayant compris l'impact que peut avoir la pollution, la mise en place de la ZFE va permettre aux habitants de se réapproprier la ville, comme l'éventuelle piétonisation du centre historique...

Nous savons que des études ont été réalisées au niveau européen (ADEME et Rincent Air). Ces études montrent, que l'efficacité des ZFE varie en fonction des décisions prises. En effet, les émissions de particules sont fortement réduites si l'on agit sur les vignettes Crit'Air de manière assez forte, sur la progressivité de la décision, sur la largeur du périmètre ainsi que sur un accompagnement social et sur une communication efficace. La mise en place de la ZFE va bouleverser les modes de vie. L'acceptabilité sociale de ces mesures doit donc être la plus optimale possible.

Le développement de la ZFE ne doit pas simplement reporter la pollution dans les zones périphériques au bénéfice du seul centre-ville.

Nous devons protéger l'avenir de nos enfants en leur laissant le meilleur cadre de vie possible ».

La question de la justice sociale : une mesure qui concerne les revenus les plus modestes

Les habitants s'inquiètent des effets sociaux de la ZFE, qui risque de contribuer à l'exclusion de cette zone des personnes à faibles ressources, relevant à ce sujet que les véhicules

anciens (concernés par les restrictions de la ZFE) sont majoritairement détenus par des personnes qui ne disposent pas de moyens suffisants pour en changer. Les citoyens expriment donc la crainte que les montants d'aide proposés ne soient pas suffisants pour permettre à ces populations d'assumer cette charge.

Des risques de « fracture sociale » et de « discrimination sociale » sont pointés, entre d'une part les personnes en mesure de s'adapter aux contraintes, et d'autre part les personnes n'ayant pas la possibilité de changer de véhicule. Une participante illustre cette crainte ainsi : "Pendant que les pauvres perdront en mobilité, les riches s'achèteront des SUV électriques et seront autorisés à rouler partout". Ces considérations amènent certains à qualifier le projet de ZFE de « mesure antisociale », voire de « politique de ségrégation sociale camouflée ».

D'autres participants soulignent que cela pourrait concerner non seulement les personnes aux revenus les plus faibles, mais également les « classes moyennes qui vont travailler chaque jour, qui n'ont pas les moyens de changer de véhicule et qui ne disposent pas de transport en commun pour se rendre à leur travail. »

Une jeune habitante relève ainsi que « l'urgence écologique est réelle » mais qu'elle « ne doit pas non plus aller à l'encontre de l'urgence sociale ».

Ce qu'en dit le panel citoyen

« Au-delà des contraintes de circulation selon nos véhicules, nous percevons que la ZFE entraînera des conséquences significatives à différents niveaux :

- A terme, comment évoluera notre liberté de déplacement ? nous remarquons que la première perception des individus sur la mise en place de la ZFE est celle d'un frein à la liberté et à l'autonomie de déplacement avec son véhicule, voire, pour certains d'entre nous, d'une punition ; cependant, nous constatons, en en parlant autour de nous, que certains habitants réfléchissent ensuite rapidement à des solutions alternatives de déplacement ;
- Ensuite, notre inquiétude porte sur les personnes en difficulté économique et sociale ; il nous apparaît flagrant que l'accompagnement financier risque de ne pas apporter une réponse suffisante à leurs besoins économiques quotidiens ; par extension, une partie de la classe moyenne risque également d'être impactée, sans avoir, à ce jour, de solution réelle ;
- Enfin, la ZFE transformera à terme notre cadre de vie avec des effets bénéfiques pour notre santé, notre bien-être et l'avenir de nos enfants, même s'ils impliquent de modifier nos modes de vie ; des effets positifs devraient se produire en dynamisant la vie des communes, l'économie locale et en réinventant nos espaces de vie du quotidien. »

Les questions de la justice territoriale entre centre et périphéries et de la réduction des distances domicile-travail

La crainte exprimée par les habitants concerne aussi un possible renforcement des inégalités spatiales, notamment entre centre et périphéries.

Certains s'inquiètent que les mesures prévues par la ZFE « *vident les centre-villes* » et limitent ainsi l'**accès aux commerces et aux loisirs**, au profit du développement de ces activités en périphérie.

Ils proposent que le projet de ZFE s'articule avec « toutes les dimensions et pas seulement celle des véhicules » afin de réduire les trajets domicile-travail. En ce sens, certaines contributions invitent à repenser l'aménagement du territoire, en proposant par exemple de développer une réelle multipolarité visant à « arrêter de construire des tours remplies d'emplois qui induisent un afflux immense en centre-ville » et à limiter ces flux en créant des lieux d'emploi « en périphérie là où les gens ont les moyens d'habiter près de leur lieu de travail ». Pour rapprocher les lieux de travail des lieux d'habitation d'autres suggèrent d'agir sur les coûts des logements dans la zone centrale afin de les maintenir accessibles, et ainsi freiner l'étalement urbain.

La question des inégalités d'accès aux transports en commun

De nombreux habitants des communes de l'ouest de la Métropole se sont saisis de la concertation pour exprimer leurs difficultés en matière de mobilité.

Ainsi, un certain nombre d'expressions citoyennes portent sur le sentiment que l'Ouest Lyonnais est « *moins bien loti* » que le reste de la Métropole en terme d'infrastructures de transport, et que la ZFE fera donc peser un risque plus important pour ses habitants de ne pas disposer d'alternatives à l'utilisation de la voiture. Ce constat est à l'origine de propositions relatives à la création de nouvelles infrastructures routières (cf. 4.2.1.5) ou de transports en commun (cf. 4.2.2.2).

Propositions des citoyens

- → Aider financièrement les personnes ayant besoin d'une voiture pour se rendre au travail
- → Agir sur les coûts des logements pour permettre aux ménages d'habiter proche de leurs lieux de travail
- → Développer une organisation territoriale multipolaire afin de déconcentrer l'emploi du centre de la Métropole en faveur de pôles secondaires en périphérie ou périurbains
- → Développer les alternatives à la voiture individuelle dans les communes de l'Ouest

4.1.2 LA MISE EN ŒUVRE OPERATIONNELLE DU PROJET (PERIMETRE, CALENDRIER, CONTROLE, SIGNALETIQUE, HORAIRES)

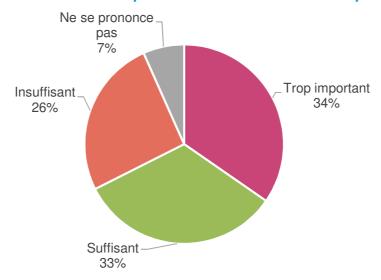
Au-delà de l'opportunité du projet et des craintes relatives à ses impacts écologiques et sociaux, les participants se sont exprimés sur les modalités de mise en œuvre opérationnelle du projet, à savoir : la définition du périmètre des restrictions, le calendrier de leur mise en œuvre, leurs modalités d'application (permanentes ou non), ainsi que les mesures prises pour les faire connaître et en assurer le contrôle.

4.1.2.1 La définition du futur périmètre de la ZFE

Le périmètre géographique de la ZFE fait l'objet de questionnements et d'interrogations parmi les participants à la concertation.

Le questionnaire en ligne comprenait notamment une question portant sur l'appréciation du périmètre actuel de la ZFE par les répondants. Ainsi, pour un peu moins d'un tiers des participants, le périmètre doit être le plus étendu possible, tandis qu'un autre tiers juge le périmètre actuel suffisant, et un dernier tiers le juge trop important. Les participants qui habitent dans la ZFE actuelle ont plus tendance à être favorable à un périmètre plus large que les communes hors ZFE et hors métropole. L'âge des participants influe également fortement sur l'appréciation du périmètre : plus les personnes sont jeunes, plus elles ont tendance à apprécier le périmètre actuel comme suffisant ou souhaite son élargissement, inversement les personnes plus âgées le considère plutôt trop important.

Le périmètre de la ZFE actuelle vous paraît-il adapté pour lutter contre la pollution de l'air émise par la circulation des véhicules particuliers ?



Par ailleurs, pour de nombreux participants, la définition du périmètre doit être conditionnée et ajustée à la disponibilité des équipements et des solutions alternatives de mobilité dans les territoires concernés.

La question de l'élargissement du périmètre à d'autres communes de la Métropole

Les participants se sont interrogés sur la question de l'élargissement du périmètre actuel de la zone à faibles émissions.

Certains estiment que « *le périmètre ZFE doit être le périmètre de la Métropole entière* » afin que tous les habitants de la Métropole puissent bénéficier des effets positifs de la mesure sur la qualité de l'air, tandis que d'autres souhaitent que la ZFE soit réduite « *au centre-ville* », « *à Lyon-Villeurbanne* » (en excluant Caluire), ou même « *à la Presqu'île* ».

La question de savoir si « *les mesures qui seront prises auront un effet positif sur la qualité de l'air au-delà du périmètre de la ZFE* » a été posée lors d'une rencontre territoriale. La question de la « *justice* » est également apparue dans les débats afin que les efforts demandés à chacun puissent profiter également aux habitants des communes périphériques.

Lors de l'atelier du 15 décembre 2021, consacré ce sujet, un habitant a déclaré qu'il « faudrait disposer de simulations pour voir jusqu'où il est intéressant d'étendre le périmètre de la ZFE », tandis qu'un autre a précisé qu'il serait nécessaire de « tenir compte des alternatives de transports en commun qui existent dans les territoires intégrés dans la ZFE ».

L'inclusion des voies urbaines rapides dans le périmètre de restriction

Un grand nombre des expressions citoyennes sur la mise en œuvre du projet concerne l'application des mesures de restrictions à l'axe M6/M7 (qui comprend le tunnel sous Fourvière), au boulevard périphérique Laurent Bonnevay, ainsi que, dans l'hypothèse d'un élargissement du périmètre, aux autres axes autoroutiers structurants de la Métropole (A43, A42, A46...), soulignant que « le périmètre actuel exclut ces axes du périmètre alors que la carte sur la concentration de NO₂ montre que cette pollution se trouve aux abords de ces axes ».

Le trafic de transit qui se traduit par le « passage quotidien de plusieurs milliers de véhicules qui transitent du sud au nord de notre pays par le centre de notre ville » est particulièrement visé par cette demande.

Des participants s'inquiètent que les habitants des communes de l'Est lyonnais ne soient « sacrifiés » par ces rabattements de trafics. Ils craignent en effet qu'une part importante du trafic de transit ne soit rabattue sur la Rocade Est, rappelant que cette « route express était initialement conçue pour desservir les villes de l'Est lyonnais et non comme un contournement. »

Les expressions sur ce sujet dépassent la question de savoir si ces axes routiers très fréquentés doivent être inclus dans le périmètre de la zone ou non, et portent plus largement sur les solutions complémentaires à mettre œuvre pour réduire les flux de véhicules sur ces mêmes axes (péage routier, réduction des voies, et contournements routiers, cf. 4.2.1.5)

Ce qu'en dit le panel citoyen

« Une adaptation cohérente et ambitieuse entre le périmètre de la ZFE et son échéancier

L'échéancier doit être étendu pour l'ensemble des Crit'Air' 2, 3, 4 afin de laisser le temps aux citoyens de s'adapter et trouver des solutions, mais aussi d'avoir des véhicules d'occasion plus accessibles.

Le périmètre doit être agrandi pour intégrer les grands axes (la rocade, le périphérique, la M6 et M7) afin de ne pas déplacer la pollution vers les périphéries. Certains d'entre nous ne souhaitent pas intégrer la rocade et créer des voies de contournement, mais d'autres estiment que créer de nouvelles voies va à l'encontre de l'objectif de la ZFE. Nous proposons en majorité de faire payer une quote-part au trafic de transit via un péage ou une vignette : seuls les automobilistes extérieurs à la Métropole devraient payer, un pass pour les habitants et salariés serait disponible.

Il nous paraît également important d'intensifier les moyens de contrôle des règles de la ZFE (radars, etc.) afin d'assurer l'efficacité du dispositif.

Le ferroutage doit être développé afin de réduire le nombre de camions sur les grands axes. Pour les entreprises nécessitant des livraisons, des horaires peuvent être imposés afin de désengorger le trafic »

Propositions des citoyens

- → Ne pas intégrer au périmètre ZFE des zones non desservies par les transports en commun
- → Intégrer les principales voies urbaines rapides dans le périmètre de la ZFE
- → Expliciter le scénario retenu au regard des études réalisées (sur la qualité de l'air et les impacts trafics).

4.1.2.2 Un rythme de déploiement des restrictions jugé trop rapide

Les participants, dans les différentes scènes de dialogue, estiment très souvent que le calendrier de mise en œuvre de la ZFE est trop rapide. En l'état, il ne permettrait pas à tous les habitants concernés de pouvoir s'adapter, notamment parce que le développement des solutions alternatives à la voiture individuelle pourrait nécessiter plus de temps que celui imposé par les échéances du projet. Si la critique du rythme peut concerner l'ensemble des étapes d'interdiction elles sont toutefois principalement focalisées sur l'interdiction des véhicules diesel en 2026 qui leur apparaît prématurée.

La nécessité de prendre en compte le rythme de déploiement des solutions alternatives

A l'instar de la question du périmètre de la ZFE, les participants alertent la Métropole de Lyon sur la nécessité « de s'assurer que les alternatives à la voiture, en cours de développement, puissent être disponibles » avant l'entrée en vigueur des restrictions prévues par la ZFE. De nombreux participants ont utilisé la même formule pour illustrer ce risque, en invitant la Métropole à ne pas « mettre la charrue avant les bœufs ».

Les participants identifient plusieurs priorités, et en premier lieu le développement des transports en commun : développer l'offre de transports en commun pour les communes périphériques (cf. 4.2.2.2 Erreur ! Source du renvoi introuvable.), mettre en place une unicité de tarification train (dépendant de la région) et TCL (dépendant de la Métropole) (cf. 4.2.2.1).

Par ailleurs, certains participants évoquent la nécessité de disposer à temps d'un maillage suffisamment dense et de bornes de recharge électrique afin de permettre une « *électrification massive du parc* » (cf. 4.2.1.3).

La demande du report de l'échéance d'interdiction des véhicules Crit'air 2

Lorsqu'ils ont eu la possibilité de s'adresser directement aux représentants de la Métropole (pendant les rencontres territoriales, les rencontres-mobiles ou la réunion de synthèse) les participants ont le plus souvent demandé un report de l'échéance finale de mise en œuvre de la ZFE.

En plus du fait que les véhicules diesel Crit'air 2 sont considérés par certains participants comme peu polluants (cf. 4.1.1.1), le délai envisagé pour les renouveler est considéré comme « trop court pour une voiture qui vient d'être achetée ». Aussi, il est proposé par exemple de permettre « un délai de 10 ans pour l'amortissement des véhicules récemment achetés » tout en étant « plus sévères sur les diesels anciens ». Leur interdiction est considérée par certains participants comme incohérente avec le fait que ces véhicules soient encore « en vente libre jusqu'en fin 2025 ».

D'autres considèrent que les « tensions existantes sur le marché automobile » (neuf) et la « rareté des véhicules Crit'air 0 et 1 d'occasion » risquent de créer une tension sur les prix des véhicules Crit'air 1, et 0 et rendent d'autant plus difficile le renouvellement des véhicules Crit'air 2.

Ce qu'en dit le panel citoyen

« L'échéancier doit être étendu pour l'ensemble des Crit'Air' 2, 3, 4 afin de laisser le temps aux citoyens de s'adapter et trouver des solutions, mais aussi d'avoir des véhicules d'occasion plus accessibles. »

Propositions des citoyens

- → Prévoir un rythme de déploiement des restrictions qui prenne en compte celui du déploiement des solutions de report modal (en particulier dans les communes périphériques, actuellement peu pourvues en infrastructures de transports en commun, en P+R, et en services d'autopartage/covoiturage, etc.)
- → Dimensionner le réseau de bornes de recharges électriques afin de permettre le renouvellement du parc vers des véhicules Crit'air 0
- → Prendre en compte dans le projet les tensions sur le marché de l'automobile neuf et la rareté de l'offre de véhicules d'occasion Crit'air 0 et 1

4.1.2.3 Des demandes pour la mise en place d'une ZFE horaire

Une part importante des expressions au sujet de la mise en œuvre opérationnelle du projet concerne les jours et les horaires d'application de la ZFE.

Les participants qui les portent proposent une adaptation des horaires de la ZFE, qui pourrait ne pas être active 24h/24h ou 7J/7J et ainsi ne pas s'appliquer la nuit, et/ou le week-end (« notamment pour sortir de la ZFE », mais aussi de pallier le « défaut d'offre de transport en commun »). Ces adaptations permettraient de cibler de façon prioritaire les trajets domicile-travail « responsables de l'essentiel de la pollution automobile ».

Propositions des citoyens

→ Ne pas appliquer les restrictions ZFE la nuit et le week-end

4.1.2.4 La nécessité de communiquer sur les enjeux du projet et sur ses modalités de mise en œuvre

Le dernier enjeu identifié par les participants à la concertation pour assurer une bonne mise en œuvre du projet concerne la communication. Le panel citoyen a largement détaillé ce besoin de communication, qu'il juge indispensable à prendre en compte (cf. infra).

Cette demande d'information et de communication, que les participants souhaitent plus régulière et plus détaillée, s'est aussi exprimée sur d'autres scènes de dialogue, notamment lors des rencontres territoriales. Elle porte avant tout sur le dispositif ZFE, mais aussi sur les enjeux liés à l'amélioration de la qualité de l'air et à la santé.

Une campagne de communication sur le projet et ses mesures de restrictions

Des participants à la concertation ont déploré un manque d'informations sur le projet et l'absence de communication « *même d'un simple calendrier* » ¹⁶. Constatant que « *l'agenda est assez serré* », ils se demandent comment la Métropole va pouvoir communiquer sur les mesures adoptées, avant leur entrée en vigueur.

Afin de faire connaître les mesures de restrictions, des participants proposent que « chaque propriétaire d'un véhicule soit directement informé (e-mail, courrier papier pour ceux qui ne sont pas connectés...), soit par la Métropole, soit par la Préfecture, de la date limite au-delà de laquelle son véhicule ne pourra plus circuler à l'intérieur de la ZFE ». Le panel citoyen estime pour sa part que les maires « sont les plus proches de leurs administrés : ce sont donc les meilleurs relais pour faire connaître, expliquer les projets et mettre en œuvre les coopérations. »

Concernant l'interdiction à venir des véhicules Crit'air 2, et afin d'éviter aux habitants d'acheter des véhicules qui seront interdits à la circulation d'ici 5 ans, mais qui sont toujours disponibles à la vente (cf. 4.1.1.1), plusieurs participants proposent de « diffuser l'information comme quoi, il ne faut plus acheter de véhicules diesel », soit « par les concessionnaires », soit par « une communication individuelle aux habitants ».

Enfin, plusieurs contributions invitent la Métropole à « *améliorer la signalétique* » existante et à la faire connaître auprès des usagers.

<u>Un besoin d'informations pour faire connaître les enjeux liés aux mobilités et à l'amélioration de la qualité de l'air et à la santé</u>

Par ailleurs, les participants invitent la Métropole à communiquer davantage sur la qualité de l'air au quotidien, mais aussi sur les enjeux sanitaires qui y sont liés.

Le rôle joué par le projet de ZFE dans l'amélioration de la qualité de l'air est également à expliciter et à faire connaître. Demandant l'organisation d'une « communication "pertinente" permettant d'éclairer au mieux les enjeux auxquels doit répondre un tel outil », une contribution déposée sur la plateforme en ligne propose de « mieux mettre en avant les bénéfices de l'outil notamment sur la santé et la qualité de vie, un sujet qui doit normalement

_

¹⁶ Il est toutefois utile de rappeler que s'agissant d'une concertation préalable, il n'y avait pas de projet soumis à la concertation et donc pas de calendrier, puisque celui-ci faisait partie des modalités à définir à l'issue de la démarche.

faire l'unanimité ». Elle relève que ce n'est « pas le cas du sujet mobilités » et des débats actuels sur la ZFE « dont on retient aujourd'hui "dehors les voitures" ».

En ce sens, plusieurs participants ont demandé à ce que la communication sur le sujet puisse notamment permettre de « voir le bénéfice avant/après en termes de qualité de l'air et de bruit ».

Lors d'une rencontre territoriale, un participant s'est interrogé sur les effets de la limitation de la vitesse à 70km/h sur l'axe M6/M7 et sur le périphérique. Faire connaître l'impact positif de ce type de mesures contraignantes pourrait ainsi favoriser leur acceptation par les citoyens.

Enfin, une proposition consiste également à organiser des campagnes de communication « pour que les gens évitent de prendre leur voiture, si possible, pour se rendre à moins d'un kilomètre de chez eux, et qu'ils privilégient la marche à pied et le vélo ».

Ce qu'en dit le panel citoyen

« Les maires sont les plus proches de leurs administrés : ce sont donc les meilleurs relais pour faire connaitre, expliquer les projets et mettre en œuvre les coopérations [...] Face à la méconnaissance de la ZFE et à un calendrier contraint, il est nécessaire de multiplier les canaux de communication via :

- La télévision, la radio, la presse nationale et locale (journal Métropole)
- Les réseaux sociaux
- Les flyers et les journaux dans toutes les boites aux lettres de la Métropole et des communes limitrophes
- Des flyers distribués par des bénévoles
- L'affichage publicitaire et municipal
- Des réunions dans tous les arrondissements de Lyon et les communes
- Un kit de sensibilisation au problème de la pollution pour les établissements scolaires, à destination des enfants et des jeunes.
- Un kit de communication pour les bailleurs sociaux, les syndicats de copropriété, pour relayer l'information
- Une signalétique spécifique à l'entrée dans le périmètre de la ZFE.
- Certains d'entre nous proposent que les concessionnaires informent leurs clients de la ZFE. »

- → Informer individuellement chaque propriétaire de véhicule de la date à laquelle son véhicule sera concerné par les mesures de restriction
- → Faire connaître la signalétique ZFE aux usagers, avant l'entrée en vigueur des restrictions
- → Informer les concessionnaires et les habitants que les véhicules Crit'air 2 toujours disponibles à la vente seront interdits à la circulation en 2026
- → Communiquer sur les effets des politiques de mobilité sur la qualité de l'air et donc sur la santé
- → Sensibiliser davantage les usagers à la pratique des modes actifs pour de courts trajets

4.1.2.5 Un intérêt pour les mesures de contrôle du dispositif ZFE

De nombreux participants, en particulier des personnes résidant dans le périmètre actuel de la ZFE, s'interrogent sur les outils de contrôle qui seront mis en place. Pour eux, la réussite du dispositif sera conditionnée par l'effectivité de ce contrôle : « Sans contrôles, la ZFE ne sera jamais respectée ». Pour certains, des « amendes dissuasives » sont nécessaires.

Ils s'interrogent sur le système à mettre en place « d'autant plus s'il y a un système dérogatoire complexe ». Certains déplorent le manque de moyens mis en œuvre actuellement pour faire respecter « la ZFE pour les véhicules utilitaires » et « les restrictions lors des nombreuses journées de pic de pollution ». D'autres estiment que les moyens techniques pour contrôler de manière fine, et en fonction des profils existent, avec la technologie de radars à lecture de plaque en cours de déploiement.

Ce qu'en dit le panel citoyen

« Il nous paraît également important d'intensifier les moyens de contrôle des règles de la ZFE (radars, etc.) afin d'assurer l'efficacité du dispositif. »

- → Déployer des moyens de contrôle permettant de garantir l'efficacité de la mesure
- → Prévoir des montants d'amende suffisamment dissuasifs

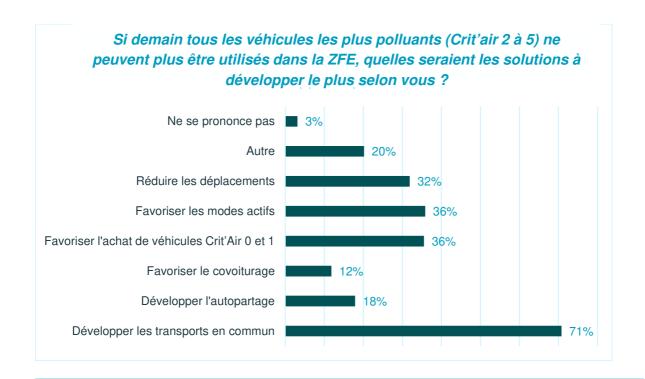
4.2 Avis sur l'évolution des mobilités et les solutions alternatives

Le renforcement des restrictions de circulation à l'encontre de certains véhicules devraient contribuer à accélérer les transformations des mobilités à l'échelle de la Métropole de Lyon.

Les participants à la concertation se sont largement interrogés sur les besoins de mobilité qui seront intensifiés ou mis en lumière par ces mesures. Les nombreuses propositions formulées permettent d'identifier les priorités d'action de la Métropole, de ses partenaires (au premier rang desquels figure SYTRAL Mobilités, qui est l'autorité organisatrice des transports du territoire) et des pouvoirs publics plus largement (en particulier la Région Auvergne-Rhône-Alpes à qui est dévolue la compétence des TER).

Les contributions portent sur la place accordée à la voiture et les mesures à mettre en œuvre pour limiter ses effets négatifs, les solutions de mobilité alternatives à la voiture (essentiellement les transports en commun et les modes actifs), la réduction des déplacements et enfin la logistique urbaine, ferroviaire et fluviale.

Les répondants au questionnaire en ligne ont été interrogés pour choisir jusqu'à 3 solutions de mobilité à développer en priorité. Parmi les 7 solutions proposées, les répondants sont plus de 71% à citer le développement des transports en commun, 36% à vouloir que les modes actifs soient favorisés et 36% à souhaiter que le renouvellement du parc automobile soit accompagné. En outre, les participants choisissent également deux types de solutions dont l'émergence est plus récente : la réduction des déplacements (32%) et l'autopartage (18%).



Ce qu'en dit le panel citoyen

« Nous sommes conscients qu'il existe une différence entre le temps réel et le temps politique de réalisation des projets. Nous voyons déjà des formes d'incohérence entre les différents échelons européens, nationaux et locaux, sur les projets comme pour les acteurs. Par exemple : difficulté de déploiement des réseaux ferrés sur des territoires peu ou pas desservis, par manque de volonté politique et économique ; exclusion dans certains territoires des autres types de mobilité douce ; manque de synergie entre acteurs sur les questions d'offre, d'abonnement, de tarification ... ; en somme, des réalisations plus limitées que les intentions. Plus généralement, les habitants s'installent davantage en périphérie, pour des raisons de prix et de qualité de vie, sans que l'offre de mobilité suive ces changements. [...]

Il conviendrait de favoriser une plus grande harmonisation des différentes offres de transport : transport collectif, transport doux et offres nouvelles des constructeurs (électrique, hydrogène, GPL, ...) »

4.2.1 LA VOITURE AUTREMENT : DES VEHICULES PLUS PROPRES, DES USAGES PLUS VERTUEUX ET UN TRAFIC PLUS FLUIDE

Plusieurs sujets relatifs à l'utilisation et à la place accordée à la voiture ont émergé sur les différentes scènes de dialogue. Ils concernent à la fois le stationnement, les solutions de recharge électrique, le covoiturage et l'autopartage comme alternatives à l'autosolisme, mais aussi les politiques mises en œuvre pour réguler la circulation à l'échelle du territoire.

4.2.1.1 Renforcer l'offre de parcs-relais pour limiter le nombre de voitures au centre de l'agglomération

Afin de limiter le nombre de véhicules entrant dans le périmètre de la ZFE, de nombreux participants demandent un renforcement de l'offre de parcs-relais (P+R). Cette demande a été récurrente sur l'ensemble des scènes de dialogue et a été davantage formulée par les personnes habitant en dehors du périmètre de l'actuelle ZFE et par les non-métropolitains.

Ce renforcement de l'offre P+R nécessiterait la création de nouveaux parcs-relais, « proche des stations de métro et des gares RER », aussi bien aux entrées de l'actuelle ZFE, qu'aux périphéries de la Métropole, de façon à accompagner le développement de l'offre de transports en commun.

Concernant les parcs-relais existants, les participants sont nombreux à constater leur saturation quotidienne et à demander « une augmentation de leur capacité ».

D'autres demandes relatives aux parcs-relais ont été formulées :

- une application qui informerait en temps réel les automobilistes de l'existence et du taux de remplissage de ces parcs, « permettant d'anticiper leur saturation » ;
- leur ouverture la nuit et le week-end ;
- utiliser les parkings privés, comme par exemple les « immenses parkings des centres commerciaux, vides durant les horaires de bureau et directement raccordés aux réseaux routiers et de transports en commun », en créant des partenariats avec ces centres commerciaux qui, en bénéficiant en retour d'une potentielle clientèle, pourraient être intéressés par la mise à disposition de ces parkings;
- utiliser « les parkings de l'aéroport Saint-Exupéry et intégrer le Rhônexpress au réseau TCL ».

Par ailleurs, les participants s'inquiètent du fait que certains des parcs-relais existants puissent être intégrés au périmètre de la ZFE et donc ne plus être accessibles à certains usagers.

Ce qu'en dit le panel citoyen

- « Il conviendrait d'augmenter les parkings relais et ceux proches des gares en créant des infrastructures souterraines et à étages. Il serait judicieux de repositionner les parkings relais au-delà des implantations actuelles et de les augmenter. Plus il y a aura de parkings extérieurs bien situés et en connexion avec les TCL ou les trains, moins les gens rentreront dans les limites de la ZFE. »
- « Des parkings privés sont inoccupés en semaine (comme au Groupama Stadium ou à Eurexpo) et pourraient être utilisés par ceux qui arrivent en voiture. La communication doit être importante pour faire connaitre ces parkings. Un échange public-privé sur les parcs de stationnements positionnés stratégiquement (qui bénéficient de la proximité de transports en commun) doit être favorisé. »

Propositions des citoyens

- → Créer de nouveaux parcs-relais et augmenter la capacité des parcs existants
- → Intégrer des parcs de stationnement privés existants (par exemple, ceux des centres commerciaux, celui de l'aéroport Saint-Exupéry) à l'offre P+R
- → Ouvrir les parcs-relais la nuit et le weekend

4.2.1.2 Les modalités de stationnement

De nombreuses contributions concernent les modalités de stationnement à l'intérieur ou en bordure de périmètre.

Elles concernent principalement la « *gratuité* » du stationnement en lien, soit avec la localisation du parking (« *parcs-relais* », « *parkings situés aux limites de la ZFE* »), soit avec la motorisation du véhicule (« *pour les véhicules zéro émission* »).

La question du stationnement résidentiel et de son évolution avec la mise en œuvre de la ZFE a également fait l'objet de plusieurs expressions. Les participants s'interrogent ainsi sur son articulation avec les restrictions : « Le tarif résident va t'il progressivement être supprimé pour les véhicules Crit'Air 5, puis 4, puis 3 ? ».

Des tarifs réduits pour les personnes titulaires d'un abonnement de transports en commun ont également été proposés.

Certains participants ont également saisi l'espace d'expression de la concertation ZFE pour demander une gratuité pour certaines catégories de personnes utilisatrices du stationnement : « résidents », « personnel indispensable : soignants, agents d'entretien et d'intervention... ».

Propositions des citoyens

- → Créer des tarifs de stationnement réduits pour les véhicules électriques
- → Créer des tarifs de stationnement réduits pour les titulaires d'un abonnement TCL

4.2.1.3 Développer les solutions de recharge pour les véhicules électriques

Certains participants insistent sur l'importance de développer des points de recharge électrique afin de permettre le renouvellement d'une partie du parc de véhicules vers des véhicules électriques.

Parmi ces contributions, certaines demandent que la Métropole « subventionne l'installation de bornes domestiques » ou du moins qu'elle « mène une vraie politique d'installation de bornes électriques dans les copropriétés », via « des subventions à l'installation de bornes domestiques » ou du conseil. Les contributions soulignent la difficulté de réaliser ces opérations dans certaines copropriétés (réticences de certains syndics de copropriété, complexité de l'opération...), voire leur impossibilité (lorsque l'immeuble ne dispose pas de parkings).

D'autres contributions soulignent la nécessité de « *déployer plus de bornes pour les recharges* (rapides) » sur l'espace public et dans les parcs LPA, en particulier pour la recharge des véhicules des professionnels, « *des navetteurs* » et « *des lyonnais n'ayant pas de garages* ». Les citoyens font part également de leur inquiétude que la Métropole ne parvienne pas à créer le nombre de bornes nécessaires dans le temps imparti.

Quelques expressions traitent également des difficultés à « faire respecter les places de recharge pour véhicules électriques, les places [étant] quasi systématiquement occupées par des véhicules thermiques », ainsi que des prix de recharge sur ces bornes de recharge, jugés trop élevées.

Par ailleurs, plusieurs participants souhaitent que la Métropole de Lyon privilégie le développement de solutions hydrogène, en « soutenant le développement de la filière », en « équipant les stations-services » et « en accordant des aides aux particuliers ».

- → Accorder des aides financières pour l'installation de bornes de recharges privées
- → Accompagner et conseiller les copropriétés dans leurs opérations d'installation de bornes de recharges privées
- → Augmenter le nombre de points de recharge électrique sur l'espace public et dans les parcs de stationnement LPA
- → Contrôler le stationnement sur les bornes de recharge situées sur l'espace public (places occupées par des véhicules thermiques)
- → Favoriser le développement de la filière hydrogène

4.2.1.4 Covoiturage et autopartage : des pratiques de mobilité à faire connaître et à encourager

Parmi les trois solutions prioritaires de mobilité à encourager, 18% des répondants au questionnaire ont choisi l'autopartage et 12% le covoiturage. L'autopartage est cité de manière plus importante par les 18-25 ans mais aussi par les plus de 75 ans, tandis que le choix du covoiturage est surreprésenté chez les plus jeunes.

Globalement, ces solutions sont toutefois moins citées que les autres propositions, soit, dans le cas du covoiturage, parce qu'elles paraissent peu adaptées aux besoins des personnes, soit parce qu'elles demeurent assez peu connues ou considérées comme trop coûteuses.

Cependant la nécessité de leur développement a été proposée dans la quasi-totalité des espaces de dialogue.

Ainsi l'autopartage est considéré dans certaines contributions comme « une des solutions clés pour réduire la dépendance à la voiture individuelle » car son développement permettrait de « sortir de la logique de propriété pour rentrer dans une logique de service » et comme une solution aux problématiques de stationnement. Il est surtout envisagé comme une solution occasionnelle par de nombreux usagers.



© Métropole de Lyon / Thierry FOURNIER

Pour cela, il est souligné qu'il faudrait « mailler très finement le territoire de la métropole par des voitures en accès libre, à des prix non prohibitifs (et pourquoi pas, inclure une tarification sociale intégrée à la carte TCL) ». Un grand nombre de stations, y compris en périphérie, et des tarifs attractifs sont ainsi cités à plusieurs reprises comme des conditions nécessaires au développement de cette pratique, au même titre que la diversification du type de véhicules proposés (pour répondre à des besoins différents, par exemple les déplacements réguliers des personnes à mobilité réduite ou des familles nombreuses, les déménagements et le transport d'objets encombrants, des achats volumineux ou encore les départs en vacances).

Il est également mentionné que le recours à ces services devrait être facilité pour tous les types de public (en permettant une réservation rapide par smartphone, mais aussi par d'autres moyens plus classiques).

Le covoiturage est vu par certains participants comme une des alternatives crédibles à la voiture individuelle, notamment pour les grands trajets régionaux ou nationaux (avec Blablacar, notamment). Pour d'autres, il reste beaucoup d'obstacles à son développement, notamment pour les déplacements domicile-travail. Certains proposent de continuer à faciliter son usage notamment en créant des espaces aménagés dans les communes périphériques et en « facilitant son usage dans les parcs relais ».

De façon générale, la communication sur les services d'autopartage et de covoiturage est jugée insuffisante et susceptible d'être améliorée pour faciliter le recours à ce type de services considérés comme complexes de prime abord.

- → Développer l'offre d'autopartage : multiplier le nombre de stations et en créer en dehors du centre de l'agglomération et dans les périphéries
- → Proposer des tarifs attractifs et faire connaître davantage les offres d'autopartage
- → Diversifier les types de véhicules disponibles en station d'autopartage (ex : véhicules familiaux pour partir en vacances, véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite, utilitaires pour les déménagements et le transport d'objets volumineux, etc.)
- → Développer l'offre de covoiturage pour les déplacements domicile-travail : multiplier le nombre d'espaces aménagés, y compris en dehors du centre de l'agglomération (dans les zones les moins denses)
- → Faciliter l'usage du covoiturage dans les parcs relais
- → Renforcer le contrôle des voies réservées au covoiturage

4.2.1.5 Au-delà du projet de ZFE, la question des flux de trafic à l'échelle de la Métropole

La concertation sur la ZFE aura été l'occasion pour des citoyens de s'exprimer plus largement sur différents aspects du trafic automobile de l'agglomération bien que les sujets soulevés ne relèvent pas directement du projet ZFE. Certains participants jugent ainsi contre-productives les mesures mises en œuvre ces dernières années sur le territoire métropolitain pour réguler la circulation et considèrent même qu'elles sont à l'origine d'une aggravation de la congestion. D'autres proposent des mesures pour réduire les flux de véhicules au centre de l'agglomération, notamment ceux en transit et/ou transportant des marchandises : instauration d'un système de « péage urbain », gratuité de certaines autoroutes, infrastructures de contournement par l'ouest via un bouclage du périphérique...

Ces expressions ne sont pas présentes dans tous les espaces de dialogue de la concertation et proviennent principalement de la plateforme « jeparticipe.grandlyon.com » et des échanges des rencontres mobiles.

<u>Des controverses autour des mesures de régulation de la circulation, de la congestion routière et de leurs effets sur la pollution</u>

Quelques participants à la concertation plaident pour stopper la **diminution de voies réservées aux voitures au bénéfice d'autres modes de déplacement** (bus et vélos notamment) car ils y voient un « *risque d'accident* » accru, mais surtout « *une des causes d'embouteillages à Lyon* ».

L'abaissement des vitesses de circulation est également mis en cause. Il est jugé par certains citoyens que la combinaison de ces mesures aboutit à « créer de la congestion, favorisant ainsi la création de particules fines (puisque les voitures sont appelées à freiner davantage et les moteurs à chauffer moins) ».

D'autres considèrent en revanche que les mesures prévues par la ZFE doivent aller de pair avec « une stratégie de réduction de la vitesse des véhicules » car « les émissions augmentent avec la vitesse (consommation, freinage) ».

La question d'un péage urbain pour détourner les flux de trafic

La mise en place d'un **péage urbain** est une solution préconisée par certains participants (en particulier par les habitants de la Métropole) pour empêcher les flux de transit d'entrer dans le cœur de la Métropole en empruntant les voiries M6 et M7.

Cette solution est considérée par ceux qui la promeuvent comme plus simple et plus juste dans la mesure où, selon eux, elle pourrait être mise en œuvre de façon différenciée selon les véhicules et selon les usages (trafic de transit, riverains, certains proposant la « *gratuité pour les lyonnais* » ou pour les habitants de la Région).

Différentes propositions ont été formulées : des péages aux entrées de zone, ou bien encore « *l'installation de 2 portiques qui scannent les plaques* » sur l'axe M6/M7 afin, par exemple, d'identifier les véhicules non-régionaux qui ne contournent pas l'agglomération (en particulier des poids-lourds).

Ce qu'en dit le panel citoyen

« Nous proposons en majorité de faire payer une quote-part au trafic de transit via un péage ou une vignette : seuls les automobilistes extérieurs à la Métropole devraient payer, un pass pour les habitants et salariés serait disponible. »

<u>La question d'un contournement ouest pour reporter le trafic en dehors du centre de l'agglomération</u>

Enfin, malgré l'abandon du projet d'anneau des sciences, plusieurs contributions traitent de la question de la création d'un contournement Ouest afin de « sortir l'autoroute de Lyon ». Certains participants soulignent que l'absence de contournement Ouest incite les camions à utiliser la M6/M7, la rocade Est et non les autoroutes payantes à l'Est.

- → Limiter les mesures favorisant la congestion automobile afin de limiter ses effets pervers sur les émissions de polluants
- → Créer un péage autoroutier pour limiter le trafic de transit
- → Créer un contournement ouest pour permettre le report de la circulation depuis M6/M7 vers l'extérieur de la ZFE

4.2.2 LES SOLUTIONS DE MOBILITE ALTERNATIVES A LA VOITURE INDIVIDUELLE

Dans la totalité des espaces de dialogue de la concertation, les participants ont demandé que les solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle soient développées.

Des enjeux transversaux de renforcement des infrastructures et des services sont ressortis des expressions des participants, afin de répondre aux besoins des usagers, aussi bien concernant l'usage des transports en commun que celui du vélo.

Les enjeux d'intermodalité, de communication et d'offres tarifaires ont également été abordés par les participants. Ainsi, 85% des répondants au questionnaire pensent que la Métropole et ses partenaires doivent financer de nouveaux services publics de mobilité. Pour certains, la politique tarifaire peut constituer l'un des principaux leviers pour développer les alternatives à la voiture. Globalement, les tarifs des transports en commun, comme ceux des parkings et de l'autopartage (cf. 4.2.1.4), sont jugés trop élevés et devraient être revus à la baisse pour renforcer leur attractivité vis-à-vis de la voiture.



© Métropole de Lyon / Thierry FOURNIER

4.2.2.1 Favoriser l'intermodalité, un enjeu transversal

Certains participants à la concertation ont exprimé la nécessité de faciliter **l'intermodalité** c'est-à-dire le passage d'un mode de transport à un autre.

Concernant l'intermodalité entre les transports en commun et le vélo pour les « habitants des zones peu desservies » pour lesquels « il n'y a souvent aucune alternative à la voiture si on est trop loin d'un arrêt », il a notamment été proposé de créer « des parc-relais vélo à proximité des terminus du réseau de transport en commun (et en priorité pour les lignes fortes : train, métro, tram et BHNS) ».

De façon plus générale, une « diversification des services dans les pôles d'échanges », avec par exemple la mise à disposition de trottinettes, de vélos et de vélos-cargos, a été demandée.

Il a également été proposé que « les bus et les cars soient équipés de porte-vélos » et que des « racks à vélos soient déployés au sein du réseau TCL », dans un grand nombre de stations.

La mise en place d'un abonnement unique, et de titres de transport qui intègreraient les TCL et le TER a également été demandée à plusieurs reprises. Certaines contributions ont également proposé que cet abonnement puisse intégrer « l'abonnement Vélov ou l'accès des parcs-vélos sécurisés en ville et aux terminus ».

La création d'une application multimode métropolitaine a également été demandée. Cette proposition a fait l'objet d'un « prototype-éclair de solutions de mobilité » réalisé par les participants à l'atelier du 19 octobre 2021 : « Une seule application regrouperait tous les services de mobilité et non pas comme aujourd'hui une application par type de mobilité. [...] Une des problématiques est l'articulation entre les offres de mobilité publiques et privées ».

Enfin, il est mentionné que des « aides à l'acquisition de vélos pliables » permettraient de favoriser l'intermodalité entre vélo et transports en commun.

Ce qu'en dit le panel citoyen

- « Il conviendrait de favoriser une plus grande harmonisation des différentes offres de transport : transport collectif, transport doux et offres nouvelles des constructeurs (électrique, hydrogène, GPL, ...) »
- « L'application développée par les TCL pourrait intégrer l'ensemble des modes de déplacements (TCL, vélo, trottinette, location, autopartage, marche à pied...). Il faut un outil intelligent qui permette de calculer le coût, le temps de parcours, la distance et les différentes possibilités »

- → Créer des espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les stations TCL et les gares TER, à minima aux terminus du réseau de transport en commun
- → Diversifier l'offre de services dans les pôles d'échanges : Vélo'v, trottinettes, vélo-cargos
- → Équiper les bus TCL et les Cars du Rhône de porte-vélos
- → Créer un unique abonnement intégrant les TCL, le TER, le Vélo'v, l'accès aux stationnements sécurisés vélo etc.
- → Créer une application métropolitaine indiquant la disponibilité et les trajets réalisables avec tous les services de mobilité existants (publics et privés)
- → Proposer des aides à l'acquisition de vélos-pliants

4.2.2.2 Développer les transports en commun



© Métropole de Lyon / Thierry FOURNIER

Dans le questionnaire en ligne, lorsque les participants devaient choisir les 3 solutions de mobilité à développer en priorité parmi les 7 proposées, les répondants au questionnaire sont 71% à choisir le développement des transports en commun.

Ce sujet a fait l'objet de contributions dans la totalité des scènes de dialogue de la concertation et ce, sous de nombreuses formes : réalisation du métro E, « RER à la lyonnaise », renforcement des lignes express de bus et de tramways, transports à la demande, navettes autonomes, lignes circulaires pour les déplacements entre communes de la périphérie, développement des gares TER... Le développement des transports en commun est ainsi l'un des points saillant les plus marquants de cette concertation.

Plusieurs participants demandent également une baisse de la tarification des transports en commun dans de nombreux espaces de dialogue. Certains souhaitent que les transports en commun soient entièrement gratuits, mais cette demande ne fait pas consensus.

Pour les participants, l'incitation à emprunter les transports en commun passera également par **une amélioration globale de la qualité du service** : augmentation des fréquences et des amplitudes horaires, fiabilité des informations délivrées, amélioration de la signalétique, sécurisation des parcours. Ce dernier point s'entend à la fois pour les personnes fragiles (personnes âgées et handicapées) mais aussi plus largement pour toutes les personnes dissuadées d'utiliser des transports en commun surchargés.

Étendre l'offre de transports en commun urbains au-delà du centre de l'agglomération

Les expressions des participants à la concertation concernent en majorité **l'extension du réseau de transports en commun.**

Cette extension est envisagée par les participants de plusieurs manières. Certaines expressions ciblent des zones géographiques encore peu ou pas desservies, avec une majorité de contributions ciblant « *l'Ouest lyonnais* » et « *le sud Métropolitain* ».

De nombreux participants déplorent également « l'absence de transports en commun performants » entre les communes périphériques, sans avoir à passer par le centre de Lyon et appellent de leur vœu le développement d'un « réseau construit en étoile » ou d'un « anneau des transports en commun ».

Enfin, formulée sur plusieurs scènes de dialogue, une autre proposition consiste à **augmenter** le cadencement et la capacité des TER sur le territoire métropolitain afin de renforcer l'offre de transports au commun au-delà, mais également à destination du centre de la Métropole.

Un second « prototype-éclair de solution de mobilité » a été réalisé sur ce sujet à l'occasion de l'atelier du 19 octobre 2021. Il a permis aux participants d'identifier les enjeux d'un tel projet : problématiques des passages à niveaux pour augmenter le cadencement, aménagement des quais pour augmenter la capacité des rames, « aménagements autour des gares » pour garantir l'intermodalité, mise en place d'une « tarification harmonisée avec les TCL », etc. Par ailleurs, les participants ont insisté sur la nécessité de proposer un niveau de service qui puisse répondre aussi bien aux besoins relatifs aux déplacements domicile-travail, que ceux relatifs aux déplacements de loisir le week-end.

Pour répondre aux problématiques de **publics spécifiques**, comme les travailleurs en horaires décalés, une contribution a proposé la mise en place d'un service spécifique, avec des tournées réalisées par « *des minibus* », sans itinéraire prédéfini, mais permettant des arrêts à la demande.

Améliorer la qualité de service (fréquence, amplitudes horaires, fiabilité) des transports en commun

Dans la quasi-totalité des espaces de dialogue, les participants se sont également exprimés pour une amélioration de la qualité de service des TCL. Leurs expressions (qui ciblent essentiellement le bus et le métro) portent majoritairement sur une **augmentation des fréquences** et de la capacité des transports en commun afin d'éviter toute saturation. En plus de la nécessité d'accueillir un nombre croissant d'usagers, certaines contributions mettent en avant la nécessité de garantir le **confort de tous**, des transports bondés pouvant être « *un frein à leur usage, notamment pour les personnes à mobilité réduite* ».

L'augmentation des **amplitudes horaires** et des **fréquences en soirée et en weekends** est également régulièrement demandée afin de permettre aux personnes de se déplacer pour leurs loisirs, mais aussi pour que les personnes travaillant en horaires décalées puissent s'y rendre en transports en commun.

Certaines expressions d'automobilistes considèrent que les retards, incidents techniques, grèves, etc. ne permettent pas de garantir la fiabilité des transports en commun. A ce sujet, une « application TCL plus fiable, permettant de bénéficier d'informations en temps réel » pourrait faciliter le report modal.

De nombreuses contributions soulignent par ailleurs la **pertinence de la multiplication des voies dédiées**, dites « en site propre », pour des liaisons en bus plus rapide et leur généralisation a été demandée pour de nombreuses lignes.

De façon plus marginale, certaines expressions évoquent la nécessité d'« assurer la propreté et la sécurité dans les transports en commun ».

Enfin, certains participants demandent de « supprimer des bus diesel pour les remplacer par des bus électriques » et de « développer des transports en commun en mode doux : comme les pédibus ou les vélo-bus notamment pour les enfants qui vont à école ».

Utiliser le levier tarifaire pour inciter à l'usage des transports en commun

Une part conséquente des expressions citoyennes consacrées aux transports en commun concerne leur **tarification**. Considérant que le coût du ticket TCL est trop élevé et que les abonnements à prix réduits ne bénéficient qu'à une petite partie des usagers, ces expressions demandent leur gratuité, ou, a minima, une réduction des tarifs. Le coût du ticket Rhônexpress est également cité à plusieurs reprises comme beaucoup trop onéreux.

Certains proposent par exemple « des tarifications et coûts attractifs pour les personnes qui ont entamé une démarche d'abandon de la voiture individuelle ».

Par ailleurs, certains participants demandent la création de titres de transports multimodaux, en particulier entre TER et TCL (cf. 4.2.2.1), tandis que le panel citoyen a préconisé un allongement de la durée de validité du ticket.

Ce qu'en dit le panel citoyen

« La tarification est un levier économique fondamental pour renforcer l'attractivité des transports en commun. Un titre de transport en commun ou un abonnement multimodal facilitera les mobilités de tous (exemple louer le vélo, prendre le train ou les TCL). Il faudrait allonger la durée de validité du titre de transport pour inciter les usagers à les prendre. Par exemple, 1 euro le ticket pour 3 heures. La gratuité pour les TCL paraît compliquée pour le financement de l'entretien et le développement du réseau de transports en commun. »

Propositions des citoyens

- → Développer le réseau TCL dans les communes périphériques, notamment à l'Ouest et au Sud, mais également les liaisons entre ces communes
- → Augmenter la fréquence et la capacité des transports en commun, notamment en soirée et le weekend
- → Multiplier les lignes de bus en site propre
- → Proposer des solutions de transport à la demande (minibus) pour les travailleurs en horaires décalées
- → Créer un « RER à la lyonnaise » avec un cadencement plus important des trains et une tarification unique TCL/TER
- → Allonger la durée de validité d'un ticket TCL
- → Remplacer les bus diesel par des bus électriques
- → Créer des pédibus ou vélo-bus pour les publics scolaires
- → Garantir la sécurité et la propreté des transports en commun

4.2.2.3 Encourager la pratique des mobilités actives

Plus d'un tiers (36%) des personnes ayant répondu au questionnaire placent les modes actifs (vélo, marche à pieds, trottinette...) dans leur 3 choix prioritaires de solutions de mobilité à développer. Ce choix est nettement plus prononcé chez les moins de 18 ans (69%) et décroît progressivement en fonction de l'âge des répondants (21% chez les plus de 75 ans).

Le recours prioritaire aux modes actifs est également plus fréquent pour les habitants du centre de l'agglomération (42% des répondants qui habitent dans la ZFE) que pour les habitants des communes périphériques de la Métropole (33% des répondants hors ZFE) et les non-métropolitains (24%). Plusieurs propositions ont été formulées par les participants pour développer ces modes actifs : développer les pistes cyclables et sécuriser les piétons, la circulation des cyclistes et le stationnement des vélos.

Développer et sécuriser la pratique du vélo

De nombreux participants souhaitent que la collectivité encourage et favorise la pratique du vélo en créant des infrastructures dédiées et sécurisées pour la circulation et pour le stationnement.

Des demandes ont été formulées pour « élargir » et « mieux protéger » les pistes cyclables, notamment en créant de « vraies pistes, séparées des voitures, et pas uniquement des bandes qui servent souvent de stationnement pour les voitures et livraisons ». De nombreux participants demandent que ces aménagements cyclables puissent être réalisés sur l'ensemble du territoire de la Métropole.

La création de parkings à vélo « sécurisés et gratuits », « protégés des intempéries » a également été demandée, notamment aux terminus des lignes de transport en commun et dans les grands pôles d'échange (cf. 4.2.2.1), mais aussi devant les supermarchés par exemple. Une proposition formulée sur la plateforme de concertation présente à titre d'exemple, un concept d'arbre à vélo avec une faible emprise au sol.

Le stationnement des vélos-cargos et des vélos avec remorque est également un enjeu à prendre en compte selon certains participants, qui souhaitent que ces types de vélos se développent dans la mesure où ils peuvent convenir à des usages familiaux ou pour transporter des marchandises, et ainsi se substituer à des voitures ou des petits utilitaires.

La multiplication des vélos-cargos et des vélos électriques, « plus pratiques pour faire de longues distances et franchir les reliefs en périphérie », pourrait être encouragée via des aides à l'achat « sans critère sociaux ou en augmentant les plafonds » mais aussi, comme le propose un participant sur la plateforme, par la mise à disposition par la Métropole, pour une durée de 6 mois, de vélos électriques ou vélo-cargo à un prix avantageux, permettant ainsi de tester son utilisation sur le modèle du Véligo à Paris.

Certains participants expriment, toutefois, **des réserves sur la généralisation de la pratique du vélo** qui reste pour eux un mode de transport trop dangereux et réservé aux personnes ayant une condition physique suffisante, excluant les « *personnes âgées ou handicapées* ». D'autres, moins nombreux expriment une opposition au développement du vélo qui « *occupe des voies* » qui pourraient être « *rendues* » à la voiture. Pour ces personnes, cette pratique ne peut constituer une alternative satisfaisante à la voiture dans la mesure où elle est exposée aux intempéries et ne permet pas le transport de personnes ou de marchandises.

D'autres participants souhaitent que la collectivité puisse « sensibiliser et accompagner à l'utilisation du vélo, en réfléchissant aussi aux changements de pratiques et pas seulement aux aménagements ». Ils proposent ainsi la mise en place d'un « système de code de bonne conduite » ou de « permis-vélo » et le développement de « dispositif de vélo-école pour accompagner et apprendre à utiliser le vélo en ville. »

<u>Permettre une cohabitation apaisée entre les différents modes de déplacement et encourager la marche à pied</u>

Des participants demandent la multiplication des expériences de piétonisation et des aménagements permettant de « créer des parcours piétons plus agréables et plus confortables », « avec des trottoirs aérés et ombragés ».

Le besoin de sécurisation du parcours s'exprime également concernant les piétons. Les participants regrettent notamment que les trottoirs, qui leurs sont normalement réservés, soient trop souvent empruntés ou occupés par des vélos ou des trottinettes. Ils souhaitent ainsi que des mesures soient prises pour garantir la sécurité de tous (et en particulier des piétons) et permettre une cohabitation paisible entre les modes actifs et avec les véhicules. Ceci passe pour les participants par une « meilleure organisation de la voirie », des « contrôles renforcés » des voitures, des usagers de vélo et de trottinette contrevenants et par une « meilleure signalétique » et cohérence des continuités cyclables.

Concernant les trottinettes électriques en particulier, dont la circulation peut être considérée comme problématique aussi bien sur le trottoir que sur les pistes cyclables ou les voies de circulation, certains participants proposent une meilleure régulation (notamment des véhicules les plus puissants) et un contrôle de « *l'obligation d'assurance de responsabilité civile* ».

Propositions des citoyens

- → Élargir les pistes cyclables existantes, assurer leur continuité et les sécuriser (en les séparant physiquement des autres voies)
- → Créer de nouvelles pistes cyclables en dehors du centre de la Métropole
- → Créer des stationnements-vélo sécurisés
- → Proposer des aides financières à l'acquisition de vélos électriques, de véloscargo et de vélos pliants
- → Proposer des locations de vélos électriques et de vélos-cargos
- → Piétonniser certaines rues ou quartiers
- → Créer des parcours piétons aérés et ombragés
- → Mieux organiser la voirie entre les modes actifs et avec les autres modes, notamment via une meilleure signalétique
- → Sanctionner les infractions réalisées par les voitures, les usagers de trottinettes et les cyclistes
- → Sensibiliser les plus jeunes au respect du code de la route et à une pratique sécurisée des modes actifs

4.2.2.4 Les autres formes de mobilité susceptibles de répondre aux besoins des usagers

Les participants à la concertation souhaitent voir le développement de formes de mobilité déjà existantes : les deux-roues motorisés d'une part, et les taxis et VTC d'autre part.

Des deux-roues à favoriser par rapport à la voiture

Alors que les deux-roues motorisés sont concernés par le projet d'amplification de la ZFE, certains participants souhaitent qu'ils soient exclus du champ des restrictions. Leur usage est considéré comme « une solution à la réduction de la pollution de par le fait que ces véhicules sont plus légers et qu'ils engendrent moins de bouchons » et « offre un rayon d'action bien plus large que les deux roues (vélo), prennent beaucoup moins de place en stationnement (par rapport à la voiture), permettent de se déplacer rapidement à vitesse légale avec une consommation minimale ».

Afin de profiter de ces avantages, tout en limitant leur impact sur la qualité de l'air, des participants appellent à encourager « *l'usage du scooter électrique* » (cf. 4.3.1.2).

Développer le transport à la demande privé (taxis, VTC...) ou public

Selon les participants à l'atelier du 19 octobre 2021 consacré aux mobilités alternatives, les taxis et les VTC peuvent être des alternatives crédibles notamment pour des urgences ou des trajets exceptionnels dans des endroits « *non desservis en transport en commun* ».

Afin de limiter le coût de ce mode de transport, des participants ont proposé de « développer des taxis collectifs », mais aussi d'autoriser les VTC à utiliser les voies de bus (afin qu'ils soient une alternative financière aux taxis). Une autre proposition consisterait à créer un « chéquier annuel Taxi » pour des déplacements exceptionnels à l'intérieur de la Métropole. Les participants à la concertation insistent également sur la nécessité de convertir les flottes de taxis en Crit'air 0 (véhicule électrique).

Un autre service a également été imaginé lors d'un travail sur un « prototype-éclair de solution de mobilité » lors de l'atelier du 19 octobre 2021. Il s'agit d'un service de taxi-vélo. Conduit par un chauffeur et équipé d'une cabine couverte à l'arrière, le taxi-vélo pourrait répondre aux problèmes d'accessibilité (seniors, familles, enfants, personnes avec fauteuil non-électrique...) en facilitant les déplacements porte à porte de moins de 3 kilomètres. Il s'agit donc d'une mobilité inclusive qui pourrait être subventionnée de manière à proposer des tarifs sociaux.

Enfin, quelques contributions ont évoqué le développement à venir des véhicules autonomes qui pourraient jouer un rôle dans le transport à la demande et le « *rabattement vers/depuis les gares* ».

- → Exclure les deux-roues du champ des restrictions de la ZFE
- → Encourager l'usage du scooter électrique
- → Proposer un « chèque taxi » pour des déplacements exceptionnels à l'intérieur de la Métropole (notamment pour les personnes à mobilité réduite)
- → Développer les taxis collectifs pour réduire les coûts
- → Subventionner les offres de taxi-vélos pour du transport à la demande
- → Anticiper l'apparition prochaine de véhicules autonomes et les intégrer aux réflexions sur les mobilités de demain

4.2.3 LA REDUCTION DES DEPLACEMENTS

Certaines contributions ont proposé des solutions pour réduire les déplacements, et parmi les 3 solutions de mobilité à privilégier en priorité, la réduction des déplacements (via par exemple, le coworking, le télétravail, la consommation de proximité ou encore les livraisons à domicile) est citée à 32% par les répondants au questionnaire.

Quelques participants à la concertation considèrent que la généralisation du télétravail permettrait ainsi de « réduire le nombre de déplacements pendulaires ». Le télétravail pourrait également être effectué dans des espaces de coworking, situés moins loin du domicile, tout en offrant un cadre de travail plus adapté. Par ailleurs, certains participants proposent de le compléter par une organisation du travail sur des « horaires souples » pendant les jours de présence, quand l'emploi exercé le permet, en permettant aux salariés d'arriver et de repartir un petit peu plus tôt ou un petit peu plus tard que les horaires classiques de bureau.

Concernant les pratiques d'achat et de consommation, certains participants invitent à limiter les déplacements depuis l'extérieur vers Lyon pour réaliser des achats qui pourrait l'être « *sur internet et à proximité de chez soi* ». Concernant les personnes habitant dans la ZFE, certains avis soulignent, à l'inverse, la nécessité de limiter les livraisons à domicile et de privilégier des livraisons en points relais.

Certaines de ces expressions sont à rapprocher des propositions faites en matière d'aménagement du territoire (cf. 4.1.1.3).

Propositions des citoyens

- → Inciter les entreprises à permettre le télétravail chez soi et en espace de coworking
- → Inciter les entreprises à assouplir et moduler les horaires d'entrée et de sortie afin de limiter la congestion routière

4.2.4 LE FRET ET LA LOGISTIQUE URBAINE, FERROVIAIRE ET FLUVIALE

La place des véhicules de transport de marchandises dans la ville est considérée comme trop importante par les participants à la concertation, qui souhaitent que les efforts qui sont demandés aux citoyens soient partagés par les acteurs du transport (cf. 4.1.1.1).

Le trafic de transit est particulièrement pointé du doigt et des participants expriment leur volonté de voir diminuer le nombre de camions sur les voies rapides telles que M6/M7 ou le périphérique Laurent Bonnevay, certaines propositions consistant par exemple à taxer, ou à y interdire le trafic de transit des poids lourds. Il est proposé également que « le trafic routier de marchandises, générateur de pollution atmosphérique, soit capté par d'autres modes de transport » via le développement du transport fluvial et le fret ferroviaire.

Il est également proposé que soit développé des hubs intermédiaires afin d'éviter l'entrée de poids-lourds dans le centre de l'agglomération. En lien avec l'augmentation des achats par livraison, certains participants souhaitent par ailleurs « limiter la démultiplication des petits véhicules camionnettes et petits porteurs en ville », par l'utilisation du vélo-cargo pour la logistique du dernier kilomètre. Enfin plusieurs contributions insistent sur la nécessité de modifier les motorisations des véhicules de livraison vers l'électrique soulignant qu'aujourd'hui les véhicules roulent à « 99% au diesel ».

Ce qu'en dit le panel citoyen

« Le ferroutage doit être développé afin de réduire le nombre de camions sur les grands axes. Pour les entreprises nécessitant des livraisons, des horaires peuvent être imposés afin de désengorger le trafic. »

Propositions des citoyens

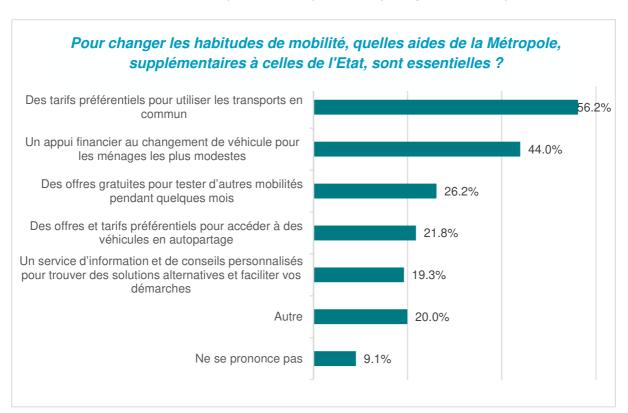
- → Intégrer M6/M7 et le périphérique au périmètre de la ZFE pour le transport de marchandise
- → Taxer le trafic de transit des poids-lourds
- → Développer la logistique ferroviaire et la logistique fluviale
- → Créer des hubs logistiques aux entrées de l'agglomération
- → Encourager la livraison en véhicule électrique et en vélo-cargo

4.3 Avis sur les mesures d'accompagnement et les dérogations

4.3.1 L'ACCOMPAGNEMENT HUMAIN ET FINANCIER

L'accompagnement humain et financier mis en place par la Métropole pour permettre une adaptation de la population à la ZFE est un thème majeur de la concertation. Les participants se sont principalement exprimés au sujet des aides financières, et notamment sur l'opportunité de créer ces aides, les montants associés et les conditions d'éligibilité qu'elles soient liées aux revenus, à des critères géographiques, ou au type de véhicules financés par exemple. L'accompagnement humain est également un sujet d'expression important, pointant le besoin d'information, de conseils ainsi que la mise à disposition d'outils performants (simulateurs) et simples d'utilisation.

Le questionnaire mis en ligne sur la plateforme de concertation invitait à choisir 3 priorités liées à cet accompagnement (graphique ci-dessous). Les deux options privilégiées sont des tarifs préférentiels pour les transports en commun (56%) et une aide financière pour changer de véhicules à destination des ménages modestes (44%). Les trois autres options recueillant entre 19% et 26% des choix correspondent à un accompagnement qui vise à faciliter la transition vers de nouvelles pratiques de mobilité : offres gratuites pour tester d'autres mobilités, offres et tarifs préférentiels pour l'autopartage ou conseil personnalisé.



4.3.1.1 La mise en place d'aides financières et leur éligibilité, une question en débat

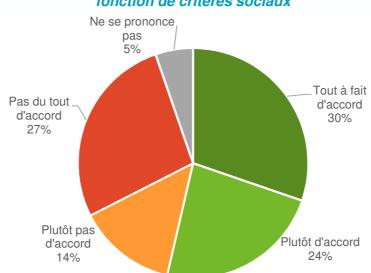
Si le premier choix des participants dans le questionnaire sont les tarifs préférentiels pour les transports en commun, les contributions des citoyens dans les réunions publiques ont principalement porté sur les aides visant à faciliter l'acquisition des moyens de déplacement peu polluants (voitures à faibles émissions et vélos).

L'opportunité de la mise en place d'aides financières

Seul un petit nombre de participants ne souhaite aucune aide financière au changement de véhicule arguant que le coût de ces aides pour la collectivité est trop important et que cela risque d'« alourdir la fiscalité locale » en plus de faire « gonfler artificiellement les prix pratiqués par les concessionnaires ».

La plupart des participants en revanche estiment que les aides sont une évidence et considèrent qu'elles devraient bénéficier à tous les habitants, sans distinction, d'autres préfèreraient que les aides puissent concerner avant tout les personnes à faibles revenus, ou qu'elles soient définies en fonction de critères géographiques ou de critères d'usages.

<u>Une demande d'aide pour les ménages aux revenus les plus modestes, mais aussi pour les classes moyennes</u>



La Métropole doit proposer des aides directes aux ménages en fonction de critères sociaux

A la question : « la Métropole doit proposer des aides directes aux ménages en fonction de critères sociaux », 54% des répondants au questionnaire sont d'accord (24%) ou tout à fait d'accord (30%).

Certains estiment en effet qu'il est nécessaire d'« aider significativement les petits salaires qui n'ont pas les moyens de changer de voiture », mais aussi les « retraités ayant des petites pensions ».

Des participants craignent, néanmoins, que ces aides financières restent insuffisantes pour acquérir un nouveau véhicule. Les questions du « reste à charge » et des taux d'endettement encourus ont ainsi été soulevées dans plusieurs contributions. Il a été proposé que les ménages les plus pauvres puissent bénéficier d'un « prêt à taux zéro en plus du microcrédit et des aides financières ».

De nombreuses contributions estiment par ailleurs que les classes moyennes devraient également pouvoir bénéficier de ces aides au motif, notamment, que le coût d'un véhicule électrique demeure trop important pour une majorité de ménages : « Comment acheter un véhicule électrique pour sa famille avec 2000€ /mois ?! ». Parmi les expressions recueillies, les « classes moyennes » sont ainsi citées trois fois plus souvent que les ménages les plus pauvres.

Une partie des auteurs de contributions sur le sujet considèrent par ailleurs que tous les habitants devraient pouvoir bénéficier des aides financières, sans condition de ressource. Audelà des motifs évoqués précédemment, il est notamment avancé que l'« impact positif d'un véhicule électrique concerne tout le monde, quel que soit son propriétaire ».

Si tous les ménages devaient être éligibles, il a toutefois été proposé un « *appui financier proportionnel* » de la Métropole avec des montants d'aides qui puissent proposer une « *réelle progressivité* » selon les niveaux de revenu.

Dans le cadre de l'atelier de concertation consacré aux aides, une participante a également demandé qu'elles puissent « être corrélées à l'évolution des situations des personnes, en prenant en compte : les divorces, les pertes d'emploi, les familles monoparentales, etc.. ». Par ailleurs, quelques participants estiment que les efforts financiers demandés sont trop importants s'ils doivent « assumer des dépenses liées aux rénovations énergétiques du bâtiment et des dépenses liées au changement de véhicule en même temps ».

Ce qu'en dit le panel citoyen

« Nous trouvons positif le dispositif de l'État et de la Métropole mis en place pour accompagner les personnes les plus précaires. Néanmoins, nous sommes circonspects quant à la capacité de ces publics fragiles à pouvoir changer de véhicules, en particulier les Crit'Air 5. La question de la solvabilité de ces ménages nous inquiète : quelle réponse apporter à une personne endettée ou avec un crédit voiture Crit'Air 2 »

Aider tous les métropolitains, voire au-delà?

La prise en compte d'un critère géographique est également interrogée par des participants.

Ils estiment que les personnes habitant à l'extérieur de la ZFE (voire de la Métropole), pourraient être considérées comme plus légitimes à recevoir une aide dans la mesure où elles sont davantage susceptibles de vivre dans une zone mal desservie par les transports en commun et donc d'avoir besoin d'un véhicule pour aller travailler, faire des courses ou pour accompagner leurs enfants. Des participants demandent ainsi que ces aides soient ouvertes à tous les métropolitains, tandis que d'autres estiment que toutes les personnes travaillant dans le périmètre de la ZFE, devraient pouvoir en bénéficier, qu'ils soient résidents ou non du territoire métropolitain.

<u>Des questionnements sur les modalités d'aides et leur conditionnement à une démarche de transition</u>

Les personnes présentes à l'atelier de concertation se sont interrogées sur la possibilité d' « obtenir des aides sans mettre sa voiture au rebut ».

Par ailleurs, quelques participants ont proposé que des avantages puissent être accordées aux personnes « *qui ont entamé une démarche d'abandon de la voiture individuelle* » et qui pratiquent ainsi l'autopartage et le covoiturage, avec par exemple : des « *voies dédiées* » (comme c'est le cas pour la voie de covoiturage M6/M7), ainsi que des « *places de parking et des péages à des tarifs avantageux* ».

Poursuivre les aides financières aux PME

Tout en considérant que les professionnels doivent « être exemplaires » dans leur démarche de transition, la situation des PME et des petits artisans a été citée à plusieurs reprises, considérant que les aides accordées à ces derniers devaient être poursuivies.

Propositions des citoyens

- → Ouvrir l'éligibilité aux aides aux classes moyennes, voire à l'ensemble des ménages, sans condition de ressource
- → Proposer une plus grande progressivité des montants d'aide
- → Proposer des prêts à taux zéro aux ménages aux revenus les plus faibles
- → Prendre en compte la situation particulière des personnes (divorce, chômage, etc.) dans l'attribution des aides et la définition de leur montant
- → Ouvrir l'éligibilité aux aides à tous les métropolitains et à toutes les personnes travaillant dans la ZFE, y compris celles ne résidant pas dans la Métropole
- → Ne pas conditionner le versement de l'aide à la mise au rebut d'un véhicule ancien
- → Accorder des avantages aux personnes ayant changé de mode de déplacement (par exemple celles ayant adopté l'autopartage)

4.3.1.2 La vocation des aides financières envisagées

La question des types de véhicules à faibles émissions ciblés par les aides

L'essentiel des contributions portant sur le sujet des aides financières concerne l'achat de véhicules à faibles émissions, et en particulier de véhicules électriques.

Au-delà des controverses suscitées par le développement des véhicules électriques à batterie (cf. 4.1.1.2), les participants estiment que le coût élevé de ces véhicules nécessitent une aide financière importante de la Métropole, y compris pour des ménages aux revenus moyens, afin de « *lisser les restes à charge* ».

Tandis que certains préconisent des aides ciblées sur les véhicules électriques (dont le coût d'entretien est jugé « *moins important à prendre en charge par la suite que pour les véhicules thermiques* »), d'autres participants souhaitent que les véhicules Crit'Air 1, moins chers à l'achat, puissent également être subventionnés.

Pour l'acquisition (ou la location) de vélos

De nombreuses demandes ont été formulées pour le maintien ou le renforcement du dispositif d'aide à l'achat de vélos. Les participants souhaitent que la Métropole finance tous types de vélo, non seulement pour l'achat de vélos à assistance électrique et de vélos-cargo, considérés comme coûteux à l'achat, mais aussi pour des « vélos mécaniques ».

Certains participants souhaitent également la « suppression des critères sociaux » ou l'« augmentation des plafonds » afin de « remettre l'aide à 500€ » pour tous.¹7

D'autres propositions consistant à accorder une aide plus importante « pour les personnes qui vendent une voiture » ou à « aider au développement d'atelier de réparation de vélo » ou encore à financer un service de location longue-durée de vélos électriques et de vélos-cargo (cf. 4.2.2.3) ont également été formulées.

Pour encourager les opérations de rétrofit

Une aide financière au rétrofit électrique¹⁸ a également été sollicitée sur différentes scènes de dialogue. Elle viendrait compléter l'aide créée par l'Etat afin de de rendre l'opération de

d'un vélo mécanique pour les plus faibles revenus. https://www.grandlyon.com/services/aide-achat-velo.html

¹⁷ A l'entrée en vigueur du dispositif, le 17 mars 2020, l'aide avait été fixée à 500€ sans condition de revenu. Le 1^{er} janvier 2021, elle avait été réduite à 100€ pour les ménages ayant un revenu fiscal de référence par part supérieur à 13 489€. Depuis le 1^{er} janvier 2022, une troisième tranche a été créée, ouvrant de nouveau droit à une de 500€ pour les ménages au RFRPP inférieur à 16800€ (70% des ménages métropolitains). La réforme du règlement des aides a aussi augmenté le montant alloué pour l'achat d'un vélo-cargo et créer une aide prenant en charge l'achat

Pour plus d'informations :

¹⁸ Le rétrofit électrique est la conversion d'un véhicule thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible. Il constitue ainsi une alternative à la fabrication et l'achat d'un véhicule électrique neuf.

rétrofit plus attractive et constituer ainsi une alternative crédible au remplacement de véhicules encore en état de rouler (en particulier des véhicules Crit'Air 2) par des véhicules neufs.

Dans une moindre mesure, une aide au rétrofit GNV ou GPL a également été demandée, le coût de l'opération étant moins important que pour du rétrofit électrique, les participants estiment que cela permettrait de « *ré-homologuer les voitures de plus de 15 ans en classe Crit'Air 1* » pour un coût limité.

Par ailleurs, une aide a également pu être demandée pour « *les particuliers qui souhaitent opérer la conversion de leur moteur thermique à essence au bioéthanol* »¹⁹.

Pour la location de voitures

Au-delà des aides à l'acquisition de véhicules, les citoyens s'interrogent sur l'existence d'aides « pour la location de voitures (ponctuelle / longue distance) ou l'autopartage ».

Certaines contributions expriment par ailleurs une préférence pour que ces aides aillent en priorité en direction des services d'autopartage, « parce qu'aujourd'hui avec les aides, ça coute bien plus cher de rouler avec CITIZ que d'acheter un véhicule en LDD subventionné ».

Pour l'achat et la location de deux-roues motorisés

Lors de la réunion publique du 20 septembre 2021, il a été proposé que des aides puissent être crées pour l'« achat de scooters et de motos électriques ». Cette proposition a été reprise sur la plateforme numérique, considérant que les deux-roues thermiques constituent « une source de pollution et de bruit non négligeable », l'aide proposée permettrait de faciliter la transition vers des deux-roues électriques qui restent aujourd'hui « trop chers par rapport à leur équivalent thermique ».

Pour l'installation de bornes de recharge



© Métropole de Lyon / Olivier CHASSIGNOLE

Une aide à l'installation de bornes de recharge électriques a été demandée afin de venir compléter le programme Advenir proposé par l'État. Il est également demandé que la Métropole accompagne et conseille les copropriétés dans ces projets (cf. partie suivante). Le rôle que pourrait jouer les bailleurs sociaux dans l'installation de ces bornes de recharge est également interrogé.

¹⁹ Cette opération, réalisée via l'installation d'un boîtier E85 sur le moteur d'un véhicule essence ne permet toutefois pas de modifier le classement Crit'air du véhicule.

- → Proposer des montants d'aides importants pour l'acquisition de véhicules électriques
- → Proposer des aides à l'achat pour toutes les motorisations de véhicules Crit'Air 1 et 0
- → Proposer une aide financière pour la location longue durée
- → Privilégier le subventionnement de l'autopartage plutôt que la location courte durée
- → Proposer une aide financière pour les opérations de rétrofit électrique et GNV
- → Proposer une aide financière pour l'acquisition de vélos électriques et véloscargos contre la mise au rebut d'un véhicule
- → Financer un service de location longue durée de vélos électriques et de véloscargos
- → Proposer une aide à l'achat pour les vélos mécaniques
- → Proposer des montants d'aides plus importants à destination des revenus moyens pour l'acquisition de vélo
- → Proposer une aide financière pour l'installation de bornes de recharge électrique
- → Proposer un conseil personnalisé aux copropriétés pour l'installation de bornes de recharge électrique

4.3.1.3 La nécessité de garantir l'efficacité des mesures d'accompagnement

Au-delà de la question de la vocation des aides financières et des publics qui pourraient y être éligibles, les participants se sont également exprimés sur le besoin d'information et de communication sur les mesures d'accompagnement, mais également sur l'ampleur des aides et les modalités de versement des aides financières.

Faire connaître les mesures d'accompagnement

De nombreuses contributions pointent le « manque de communication » (cf. 4.1.2.4). Les publics les plus jeunes (18-25 ans), insistent sur l'importance d'une **information complète et accessible** sur les dispositifs d'accompagnement comprenant les aides, mais aussi l'offre de conseil et les dérogations.

Prévoir des montants d'aides suffisants

En lien notamment avec les demandes d'aides pour les ménages modestes et les classes moyennes la question du niveau d'aide apparaît de manière transversale dans de nombreuses contributions (cf. 4.3.1.1). La question du reste à charge, jugé « trop important pour les personnes à revenus intermédiaires » dans le cadre d'achat de vélo électrique ou de véhicule motorisé inquiète ainsi les citoyens. Ces craintes sont par ailleurs exacerbées face aux montants des véhicules neufs électriques « Mais comment vont faire les classes moyennes pour acheter un véhicule a 30 000 euros ? ».

Les citoyens se posent également la question du financement de ces aides et du « *montant de l'enveloppe budgétaire allouée aux aides* ». Des participants à l'atelier de concertation ont suggéré que « *les entreprises* », ou encore qu'un « *péage urbain* » (cf. 4.2.1.5) contribuent au financement du dispositif d'aides.

Les modalités de financement et de versement des aides financières

Les modalités de versement des aides interrogent certains participants. Ils souhaitent notamment savoir s'ils seront contraints de « *faire une avance pour payer leurs véhicules* » et si la Métropole avait envisagé des solutions pour éviter que ce soit le cas.

Par ailleurs, des participants souhaitent que toutes les personnes concernées par les restrictions, c'est-à-dire les propriétaires de véhicules non-classés, Crit'Air 5, 4, 3 ou 2, puissent « changer de véhicule bien avant la date-butoir ». Ils souhaitent que la mise à disposition de ces aides soit anticipée et qu'elles soient proposées « en amont » de l'entrée en vigueur des restrictions, « afin que les changements puissent être opérés le plus tôt possible ».

Propositions des citoyens

- → Communiquer sur l'ensemble des aides et dérogations existantes, ainsi que sur l'offre de conseil en mobilité
- → Proposer un système de versement des aides financières évitant aux ménages de faire une avance pour payer leur véhicule
- → Permettre à tous les propriétaires de véhicules concernés par les restrictions (jusqu'au Crit'Air 2) d'accéder aux aides dès l'entrée en vigueur du projet d'amplification et sans attendre l'évolution des restrictions
- → Financer le système d'aides financières par un péage urbain
- → Faire contribuer les entreprises au financement du système d'aides financières

4.3.1.4 Apporter un conseil personnalisé aux usagers

L'implication de différents acteurs du territoire, à commencer par la Métropole, a également été demandée afin de délivrer une **offre de conseil personnalisée aux usagers**, en les orientant vers les dispositifs d'accompagnement et les solutions de mobilité les plus adaptées à leur situation.

Il a ainsi été proposé de « créer un lieu ressource pour permettre aux habitants d'obtenir tous les renseignements sur les alternatives à la voiture et les aides individualisées pour changer de véhicule si celui-ci s'avère indispensable ».

Pour rappel, 19% des répondants au questionnaire citent le conseil et l'accompagnement financier comme des mesures indispensables dans le cadre de la ZFE.

Plusieurs demandes de précisions ont émergé sur ce sujet :

- Quelle « forme » prendra cet accompagnement? S'agira-t-il d'un conseil personnalisé? Avec un accueil physique? Quelle articulation avec le guichet unique?
- Quels publics seront concernés ? Le conseil en mobilité concernera-t-il également les entreprises ? Les copropriétés pourront-elles être accompagnées ?
- « Qu'est ce qui est prévu pour les personnes qui ne sont à l'aise avec internet pour faire les démarches (fracture numérique) ? »

Pour répondre à ces besoins actuels et futurs en termes d'accompagnement et de conseil, les participants ont élaboré de nombreuses propositions.

Il a été demandé que cet accompagnement puisse se faire :

- en lien avec des associations spécialisées (sur le vélo, par exemple) et d'autres acteurs de la mobilité (autopartage) afin de prendre la forme d'un véritable accompagnement au changement ;
- par un accueil physique permettant d'apporter des informations, des conseils personnalisés, mais aussi un accompagnement relatif à l'utilisation des solutions alternatives de mobilité (utilisation des transports en commun, usage du vélo, etc.);
- avec le relais des communes, qui permettent une plus grande proximité avec les citoyens (les Maisons de la Métropole pourraient également jouer ce rôle de relais d'information et de conseil);
- avec la création d'un site internet dédié comprenant :
 - Un encart explicatif détaillé sur les aides ZFE;
 - Un espace de tchat avec des conseillers ;
 - Un « simulateur permettant de calculer les aides » et les restes à charge selon les revenus du ménage et les caractéristiques de la voiture souhaitée. Ce simulateur, proposé dans le cadre de l'atelier du 15 décembre 2021 consacré à la question des dérogations pourrait ainsi permettre de prendre connaissance des aides, mais aussi des solutions alternatives de mobilité à disposition de la personne ou du ménage et ainsi l'aider à définir une stratégie de mobilité adaptée à sa situation ;

avec la mise en place d'un numéro vert afin de répondre aux questions des usagers.

L'avis citoyen souligne l'importance d'impliquer les professionnels et les entreprises, via, par exemple, la généralisation de l'outil « Plan de mobilité entreprise » (PDME). Il est demandé que la Métropole trouve des leviers pour favoriser la mise en place de ces PDME et l'accompagnement des salariés par leurs entreprises. Pour certains participants, les chambres consulaires représentent des interlocutrices importantes et accessibles, en capacité de fédérer les professionnels et de leur apporter un accompagnement adapté à leurs activités.

Enfin, un « guide méthodologique à destination des copropriétés souhaitant installer des bornes électriques » a également été demandé, pour leur permettre de prendre connaissance « des solutions techniques envisageables, des travaux nécessaires, des offres et tarifs proposés... »

Ce qu'en dit le panel citoyen

« Pour le conseil en mobilité, un numéro vert peut être mis en place par la Métropole afin de répondre aux demandes de mobilités. Le réseau social des communes doit compléter le dispositif de la métropole, en mettant en avant leur capacité d'accompagnement. Certains d'entre nous aimeraient qu'un agent municipal soit dédié à cette tâche, en permanence dans les communes de la Métropole et aux alentours de la Métropole, mais nous ne sommes pas tous d'accord sur ce point au vu du coût financier. »

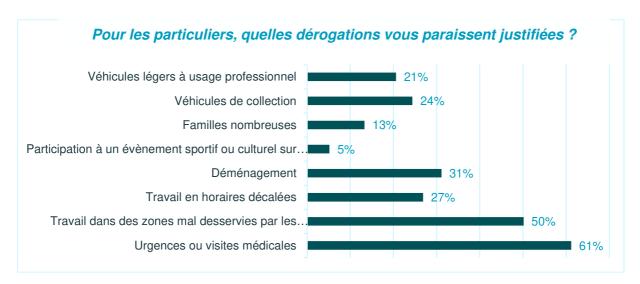
Propositions des citoyens

- → Proposer une offre de conseil personnalisée aux usagers, les orientant vers les dispositifs d'accompagnement et les solutions de mobilité adaptés à leur situation
- → Ouvrir un lieu d'information et d'accueil physique pour recevoir les usagers (potentiellement sur rendez-vous)
- → Décliner l'offre de conseil localement via le relai des communes, des Maisons de la Métropole ou d'autres acteurs locaux
- → Proposer cette offre de conseil en lien avec des associations spécialisées et des acteurs locaux de la mobilité afin dispenser un véritable accompagnement au changement
- → Créer un site avec un espace de tchat avec des conseillers
- → Créer un simulateur en ligne pour connaître les droits ouverts par sa situation personnelle

4.3.2 LES EXCEPTIONS ET DEROGATIONS A LA ZFE

Les participants à la concertation se sont interrogés sur la mise en place de dérogations pour répondre aux besoins liés à des **situations particulières et à des usages spécifiques de leurs véhicules**. Ils ont ainsi fait part de leurs préoccupations et demandé des exceptions aux restrictions de circulation de la ZFE pour certaines de ces situations.

Ce sont principalement les actifs qui se sont exprimés sur la création de dérogations liées à leur activité professionnelle, tandis les plus jeunes (moins de 25 ans) évoquent davantage les loisirs et les vacances.



Les répondants au questionnaire devant choisir jusqu'à 3 situations justifiant une dérogation, citent le plus souvent « les urgences médicales » (61% des choix). La seconde raison la plus choisie est le fait de travailler dans les zones mal desservies par les transports en commun (50%). Vient ensuite le déménagement (31%), en lien avec les inquiétudes d'une partie des participants sur le transport de charges encombrantes ou lourdes. Puis, à nouveau les raisons liées aux trajets domicile-travail réalisés par des personnes « travaillant en horaires décalés » (27% des choix exprimés).

Parmi les 808 répondants ayant choisi de formuler une autre raison justifiant à leurs yeux une dérogation, 13% concernent les véhicules des personnes à mobilité réduite et leurs aidants et 11% des usages occasionnels de la voiture.

La question des dérogations fait cependant débat : plusieurs participants estiment qu'elles sont indispensables pour garantir l'acceptabilité et la faisabilité de la ZFE, tandis que d'autres estiment au contraire que leur mise en place pourrait remettre en question l'intérêt du projet et que c'est « la preuve que la ZFE est une impasse » ou encore que « si la règle ne peut être appliquée à tous, c'est qu'elle est mauvaise ». Ces derniers souhaitent restreindre le nombre de dérogations afin de ne pas compromettre l'efficacité du dispositif. Dans un même souci d'efficacité, il est demandé d'« éviter les usines à gaz » et de mettre en œuvre un système de dérogations lisible, qui ne nécessite pas de démarches administratives trop lourdes, et qui

puisse être pris en compte par les mesures de contrôle qui seront mises en place (cf. 4.1.2.5). À ce titre la mise en place d'une « **ZFE horaire** » **est considérée comme une adaptation simple du dispositif** (cf. 4.1.2.3).

Ce qu'en dit le panel citoyen

« Il ne faut pas multiplier les dérogations et rendre ainsi obsolète la ZFE : les dérogations doivent être encadrées et limitées dans le temps. »

4.3.2.1 Des dérogations pour des déplacements d'urgence ou impératifs

La demande d'une dérogation pour « Urgence ou visite médicale » est celle qui a été le plus fréquemment demandée dans les réponses au questionnaire en ligne. Cette proposition a cependant fait l'objet de peu de contributions. Il est demandé notamment que soit garanti « l'accès aux hôpitaux et aux services médicaux pour tous quel que soit le type de véhicule utilisé ». Ainsi, des participants se sont inquiétés de la difficulté de consulter des spécialistes, ou de se rendre dans des hôpitaux qui sont essentiellement présents en ville.

Propositions des citoyens

- → Créer une dérogation pour les rendez-vous médicaux
- → Créer une dérogation pour les urgences médicales

4.3.2.2 Une dérogation pour les usages occasionnels de la voiture

De nombreux participants souhaitent voir la création d'une dérogation permettant aux personnes disposant d'un véhicule non-conforme de continuer à l'utiliser de façon occasionnelle, leur permettant ainsi de répondre à certains des besoins de déplacement, tout en évitant le renouvellement d'un véhicule déjà amorti, potentiellement bien entretenu et en bon état de marche, par un véhicule neuf qui serait peu utilisé (cf. 4.1.1.2 : sur l'impact écologique du renouvellement du parc). Les contributions expriment souvent une incompréhension et parfois un sentiment d'injustice vis-à-vis de l'interdiction de circuler qui leur sera opposée alors qu'ils ont le sentiment de peu contribuer à la pollution de l'air. Nombre d'entre eux soulignent ainsi qu'ils utilisent leur vélo ou les transports en commun pour leurs déplacements quotidiens. Le sujet des dérogations pour usages occasionnels représente 11% des demandes de dérogation du questionnaire, sans toutefois que cette option ait été initialement proposée.

Les participants proposent que cette dérogation concerne les « petits rouleurs » résidant à l'intérieur de la ZFE, mais elle pourrait également inclure les personnes résidant à l'extérieur et souhaitant « accéder à la culture, au sport, à leur famille quelques dizaines de fois par an ».

L'évaluation du caractère occasionnel de l'usage de la voiture correspond toutefois à une large plage d'utilisation.

Ainsi, pour certains cela pourrait passer par une autorisation exceptionnelle de circuler « *sur certaines plages horaires : la soirée, la nuit, pendant les week-ends* », ce qui pourrait aboutir à la mise en place d'une « ZFE horaires » (cf. 4.1.2.3).

Cela pourrait également consister à « autoriser un nombre de jours d'utilisation pour tous les véhicules ». Les participants imaginent majoritairement un système « sans justificatif » mais avec un nombre de jours limités, qui reste à définir : « 2 à 3 fois par semaine », « 4 jours par mois sur les week-ends », « 30 jours par exemple », « 10 dérogations par an », « quelques trajets annuels », etc.

D'autres imaginent que ce système pourrait être intégralement payant, ou que les usagers puissent payer pour obtenir davantage de jours de dérogation, avec une tarification différente selon « la puissance du véhicule, le niveau de la vignette Crit'Air » ou encore les jours de « forte affluence et de pollution ». Il s'apparenterait ainsi à un « péage urbain ». Certains enfin estiment que le caractère « petit rouleur » de la dérogation devrait être mise en œuvre via un nombre de km autorisé.

Les participants estiment que le contrôle par lecture de plaque et la mise à disposition d'un « *compteur dérogatoire sur un espace client* » permettrait une mise en place simplifiée de ce système.

Concernant la question du stationnement associé, le sujet a été peu abordé, certaines contributions toutefois proposent que cette dérogation concernant les « usagers occasionnels » s'accompagne d'une autorisation de stationnement au sein de la ZFE. Une autre contribution propose comme alternative de « mettre à disposition des garages à l'entrée de la ZFE où l'on peut laisser son véhicule et prendre une voiture électrique en libre-service pour rentrer chez soi ».

Propositions des citoyens

- → Autoriser la circulation sur certaines plages horaires (soirée et nuit) et le weekend
- → Créer une dérogation « petits rouleurs » autorisant les propriétaires d'un véhicule concerné par les restrictions de la ZFE, à circuler un certain nombre de jours dans l'année
- → Créer un « droit à circuler » payant autorisant à circuler avec un véhicule concerné par les restrictions de la ZFE
- → Autoriser le stationnement des « petits rouleurs » dans la ZFE

4.3.2.3 Des dérogations liées aux trajets domicile – travail

Les dérogations relatives aux trajets domicile-travail représentent plus du quart des contributions relatives à une demande de dérogation. Elles concernent deux types de situations où les personnes ne disposent pas d'alternatives satisfaisante (notamment de transport en commun) pour se rendre au travail autrement qu'en voiture individuelle.

Pour les personnes habitant et/ou travaillant dans un endroit non desservi ou mal desservi par les transports en commun

Une dérogation a été demandée pour les « personnes habitant en dehors de la ZFE et travaillant dans la ZFE (ou l'inverse) », n'ayant « pas forcément les moyens de changer de véhicule » dont elles ont pourtant « un besoin impératif pour se rendre à leur travail ».

Ce besoin impératif est le plus souvent lié à l'absence d'alternative à cause d'une mauvaise desserte en transports en commun du lieu de travail ou de résidence : « *Pour les secteurs limitrophes à Lyon, la fréquence des bus est insuffisante, les horaires ne sont pas assez larges* ». Des dessertes insuffisantes dans différentes zones géographiques du territoire métropolitain sont parfois plus spécifiquement mentionnées : « *faiblesse de services de Transports en commun sur le sud Métropolitain* », « *il faut repenser toutes les dessertes vers les monts du lyonnais* », « *le haut du 5* * *arrondissement est mal desservi* ». Enfin, la situation de personnes travaillant dans d'autres départements et réalisant ainsi des trajets importants, sans avoir la possibilité de déménager pour des raisons familiales (par exemple si le conjoint travaille à Lyon), est également citée.

Cette problématique pourrait concerner un nombre important de personnes si le périmètre de la ZFE était très étendu. Elle a d'ailleurs été citée parmi les éléments à prendre en compte pour la définition de celui-ci (cf. 4.1.2.1).

Il est souligné dans certaines contributions que le besoin d'un véhicule personnel pour se rendre au travail peut être lié au fait de devoir transporter du matériel nécessaire à l'exercice de l'activité professionnelle. Il a ainsi été cité, le cas d'artistes devant transporter des décors et du matériel de sonorisation.

Quelques contributions issues du questionnaire en ligne soulignent également le différentiel important de temps de trajet entre transport en commun et voiture, y compris au sein même du périmètre ZFE, par exemple « *la traversée du 3^e arrondissement vers la Doua* ».

Pour les personnes travaillant en horaires décalés

Plusieurs contributions mentionnent la problématique des personnes « qui travaillent en décalé, la nuit, le weekend et les jours fériés » et se trouvent confrontés à des problématiques particulières puisque les amplitudes horaires des transports en commun ne leur permettent pas de réaliser leurs trajets domicile-travail autrement qu'en voiture. Cette problématique se trouve renforcée lorsque les personnes concernées habitent des zones déjà mal desservies

par les transports en commun : « Le premier bus étant à 6h15 sur la commune de Messimy, il m'est impossible d'arriver à l'heure à mon travail. »

Un avis relève que les personnes travaillant en horaires décalés peuvent compter parmi les plus précaires et « *roulent souvent dans des véhicules moins récents et plus polluants* ». Ils pourraient donc faire partie des plus impactés.

Une contribution propose pour traiter cette problématique qu'on « attribue à chaque résident un quota annuel de kilomètres en fonction de ses besoins » et que le calcul de ce quota prenne en compte « leurs contraintes professionnelles ou familiales ». Dans le cadre de l'atelier du 15 décembre, il a été proposé qu'une dérogation spécifique soit mise en place pour les travailleurs en horaires décalés ou que leur situation soit solutionnée via une autorisation de circulation en soirée, la nuit et le weekend.

Le rôle des Plans de mobilité employeurs a par ailleurs été souligné, considérant qu'il incombe à l'employeur de trouver ou de proposer des solutions alternatives de mobilité à ses salariés.

Propositions des citoyens

- → Créer une dérogation pour les personnes dont le lieu de résidence ou le lieu de travail est mal desservi par les transports en commun
- → Créer une dérogation permettant aux personnes d'aller travailler à l'extérieur du territoire métropolitain
- → Créer une dérogation pour les professions précaires transportant du matériel encombrant (par exemple dans les domaines culturels et artistiques)
- → Créer une dérogation quand le temps de trajet en transport en commun entre le domicile et le travail déplace un certain seuil
- → Créer une dérogation pour les personnes travaillant en horaires décalés
- → Attribuer un quota kilométrique à chaque résident, selon leurs contraintes professionnelles ou familiales

4.3.2.4 Une dérogation pour les résidents

Quelques participants estiment que « tous les résidents » de la ZFE, ainsi que « les propriétaires d'un garage au sein de la ZFE » devraient pouvoir bénéficier d'une dérogation ou être autorisés « à sortir et entrer de la ville où ils habitent ».

La création de « zones réservées aux résidents » et à certains professionnels a également été proposée, sur le modèle des ZTL (zone à trafic limité) existant dans certaines villes européennes. Considérées comme « plus sociales », elles permettraient de « réduire de façon drastiques la circulation automobile, répondant à la nécessité de réduire la pollution, sans toucher le pouvoir d'achats des plus démunis ».

Une proposition de « *taxe compensation carbone* », payée par les propriétaires de véhicules visés par les restrictions de la ZFE (« *le temps que les prix des véhicules électriques diminuent* »), a également été proposée. Le fruit de cette taxe permettrait de « *de financer des actions dépolluantes dans la ZFE* ».

Propositions des citoyens

- → Créer une dérogation pour les personnes propriétaires d'un garage dans la ZFE
- → Créer une ZTL autorisant uniquement les résidents et certains professionnels à circuler

4.3.2.5 Des dérogations liées à la vie personnelle et familiale

Les demandes de dérogations relatives à la vie familiale ou aux loisirs ont aussi fait l'objet de nombreuses contributions. Elles concernent aussi bien le transport d'enfants, que les départs en vacances/week-end, le transport d'objets (courses, déménagements...) ou l'entrée dans la ZFE de visiteurs et de touristes. Ces demandes portent aussi sur l'utilisation de véhicules de collection, de vans aménagés ou de camping-car.

Pour les familles nombreuses, celles avec des enfants en bas âge et pour les parents isolés

Certains participants ont exposé la situation des familles nombreuses qui « ont nécessairement des véhicules plus grands » et « n'ont pas les moyens de s'acheter des véhicules neufs de mêmes tailles, hybrides ou électriques, qui coûtent très très cher ». Ils demandent que ces familles, en tout cas les moins aisées « peut être en fonction du quotient familial », puissent bénéficier d'une dérogation dès lors qu'elles ne disposent pas d'alternative.

Quelques contributions ont par ailleurs pu faire valoir que l'offre de véhicules 9 places Crit'Air 0 ou 1 n'existait pas et que l'interdiction des véhicules Crit'Air 2 contraindrait certaines familles à utiliser deux véhicules plutôt qu'un.

Au-delà de la question de leur nombre, de nombreuses contributions font valoir que le fait de devoir emmener les enfants – a fortiori des enfants en bas âge – vers leur mode de garde ou à l'école, mais aussi de devoir faire les courses avec eux, nécessite l'usage de la voiture.

Enfin, des participants ont également demandé à ce que la situation des parents isolés soit prise en compte, citant l'exemple d'une femme, qui vit seule avec un ou plusieurs enfants, « qui ne touchent que le smic » et « a besoin de sa voiture pour amener ses enfants à l'école » puis ensuite pour « aller à son travail qui lui est vital pour nourrir ses enfants ». Pour le participant qui cite cet exemple, dans cette situation de précarité, le moindre imprévu risque à tout moment de mettre ce foyer dans une situation financière très compliquée.

Pour les départs et retours en vacances (ou week-end)

Un certain nombre de participants font également part de leur inquiétude concernant les déplacements longs à l'extérieur de la ZFE, pour partir en weekend ou en vacances. Leurs expressions font état de leur situation qui consiste à n'utiliser le véhicule dont ils sont propriétaires uniquement pour ces usages, plus ou moins occasionnels, que ce soit pour l'utilisation d'un « monospace » pour une « famille avec des enfants » ou d'un véhicule destiné à « transporter pas mal de matériel pour des activités outdoor ». Tandis qu'ils utilisent les transports en commun le reste de la semaine, ils considèrent que ceux-ci sont inadaptés à leurs besoins pour sortir du périmètre.

Certains de ces participants font valoir que « un véhicule Crit'Air 1 qui fait 10 000 kms par an polluera plus qu'un véhicule Crit'Air 2 qui ne fait que 200 kms par an » et qu'une dérogation permettant d'entrer et de sortir du périmètre de la ZFE permettrait de réguler « l'usage » et non « la possession » du véhicule. Celle-ci pourrait par exemple ouvrir le droit de « rentrer et sortir de la ZFE X fois dans l'année, ou uniquement le week-end ».

Ce qu'en dit le panel citoyen

« Nous ne sommes pas favorables aux dérogations pour les personnes utilisant leur voiture seulement pour sortir de la ZFE pour les loisirs. »

Pour les visiteurs extérieurs et les touristes

Des demandes de dérogation ont également été formulées pour les visiteurs occasionnels :

- pour des motifs familiaux (« rendre visite à un proche ou à de la famille », « déposer un proche à la gare », « déménager un enfant étudiant », etc.)
- pour des raisons économiques, l'interdiction aux « professionnels ou touristes » d'entrer dans la ZFE pouvant être considéré par certains comme « un bon moyen de tuer l'activité économique et le tourisme ».
- pour les touristes, la problématique soulevée dans ce cas étant celle du transport de bagages, notamment pour les familles avec enfants (valises, poussettes, etc.)

<u>Pour le transport d'objets de façon régulière (courses) ou exceptionnelle (déménagements)</u>

Dans leurs contributions, certains participants ont aussi relevé que l'utilisation d'un véhicule peut aussi être rendue nécessaire par le transport d'objets encombrants. Cela concerne également les courses réalisées de façon régulières, lorsqu'aucun supermarché ne se trouve à proximité immédiate du lieu d'habitation ou que des objets lourds ou encombrants sont achetés. Les participants soulignent que cela est d'autant plus vrai pour les personnes âgées et pour les personnes avec enfants.

Enfin, cela peut concerner les déplacements à la déchetterie ou les déménagements, pour lesquels de nombreuses demandes de dérogation ont été formulées.

Propositions des citoyens

- → Créer une dérogation pour les familles nombreuses qui ont besoin d'un très grand véhicule
- → Créer une dérogation pour les familles avec des enfants en bas-âge
- → Créer une dérogation pour les parents isolés
- → Créer une dérogation pour entrer et sortir occasionnellement (quelques fois dans l'année ou uniquement les week-ends) de la ZFE : pour les résidents et pour les visiteurs

4.3.2.6 Des dérogations pour les propriétaires de véhicules de loisir

Pour les véhicules de collection

De nombreuses contributions en ligne demandent à ce que les véhicules de collection bénéficient d'une dérogation permanente.

Cette dérogation n'étant envisagée que pour des véhicules de plus de 30 ans restés dans leur état d'origine, certaines contributions interrogent le sort qui sera réservé aux véhicules de loisirs anciens (ou « youngtimers »), présentant une « valeur patrimoniale croissante », utilisés de façon occasionnelle, mais dont la mise en circulation est antérieure à la période de 30 ans ouvrant le droit à la classification comme véhicule de collection. Les contributions insistent sur l'intérêt patrimonial de ces véhicules et sur les faibles émissions qui y sont liées (compte tenu de leurs sorties peu fréquentes et de l'entretien qu'ils nécessitent. Un participant a proposé que la classification en véhicule de collection passe « passe de 30 ans à 20 ans » afin de répondre à cette problématique.

La mention « véhicule de collection » sur le certificat d'immatriculation n'est pas automatique et doit faire l'objet d'une demande en préfecture, ce qui inquiète certains propriétaires qui ont fait le choix jusqu'à maintenant de ne pas demander la classification de leur véhicule comme véhicule de collection (pour des raisons diverses) et se demandent s'ils pourraient bénéficier d'une dérogation sans cette classification.

Pour les vans aménagés et les camping-cars

Plusieurs contributions estiment que les camping-cars devraient pouvoir bénéficier d'un régime dérogatoire, arguant d'une part que ce ne sont pas des véhicules dédiés aux trajets du quotidien, et d'autre part, que leur « très longue durée de vie, plus de vingt ans, ne peut se comprendre qu'au regard de leur fonction d'habitation » et est « incompatible avec toute

stratégie de renouvellement », d'autant qu'il n'existe à l'heure actuelle pas d'offre alternative en Crit'Air 1 et 0.

Les vans aménagés se trouvent dans la même situation, à la différence près que certaines contributions soulignent le fait que ces véhicules ne sont pas uniquement destinés au tourisme, mais que leurs propriétaires peuvent avoir fait le choix d'un mode de vie nomade dans ce type de véhicules, tout en étant résidents de la Métropole. Ils considèrent ainsi que faute d'offre alternative, l'interdiction à la circulation de leurs véhicules reviendrait à les exclure du centre de la Métropole.

Propositions des citoyens

→ Créer une dérogation pour les VASP (campings-cars et vans aménagés)

4.3.2.7 Des dérogations pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite ainsi que leurs aidants

Plusieurs contributions mentionnent la problématique des personnes à mobilité réduite (PMR). Concernant les personnes titulaires de la CMI (Carte mobilité inclusion), une dérogation permanente est prévue par la loi. Cependant de nombreuses autres contributions soulèvent la question des personnes à mobilité réduite, en particulier les personnes âgées, qui ne relèvent pas de la CMI. Ce sujet est revenu fréquemment.

Les problématiques soulevées concernent la difficulté voire l'impossibilité pour certaines personnes âgées de prendre les transports en commun et le manque de moyens financiers pour renouveler leur voiture. Il est ainsi demandé une dérogation pour utiliser leur voiture de manière plus ou moins occasionnelle afin de conserver une autonomie, certains proposant que cette dérogation soit accordée sur justificatif médical.

Des participants ont également proposé une dérogation pour les personnes qui viennent aider ou visiter ces personnes âgées et le risque d'isolement qu'impliquerait une interdiction de circuler dans la ZFE.

La situation des « femmes enceintes » ou des personnes rencontrant « des difficultés à se déplacer de façon temporaire (par exemple une jambe cassée) » pourrait également ouvrir le droit à une dérogation sur justificatif médical.

Propositions des citoyens

- → Créer une dérogation pour les personnes titulaires de la CMI
- → Créer une dérogation sur justificatif médical pour les femmes enceintes et les personnes rencontrant des difficultés pour se déplacer (temporairement pour un problème de santé ou définitivement pour les personnes âgées)
- → Créer une dérogation pour les personnes venant aider ou visiter les personnes âgées

4.3.2.8 Des dérogations pour certaines catégories de professionnels et d'associations

Pour les artisans et petits commerçants

Lors de l'atelier du 15 décembre 2021, des participants ont souhaité que des dérogations « pour les producteurs locaux, les artisans, les forains et les petits commerçants » soient créés ou reconduites pour « leur laisser du temps pour anticiper » lorsqu'ils n'ont « pas d'alternative » ou « pas les moyens d'acheter des véhicules propres ».

Pour les associations

Quelques contributions mentionnent la nécessité d'attribuer des dérogations pour les associations, notamment celles qui viennent en aide à la population. Ces demandes peuvent concerner à la fois des véhicules de l'association et des véhicules des bénévoles impliqués dans l'association.

Pour les professionnels réalisant des déplacements réguliers à l'extérieur de la Métropole

Une dérogation a également été demandée pour les indépendants ou les salariés amenés à réaliser régulièrement des déplacements « à l'extérieur de la Métropole, entre différents départements ». « Sous présentation de justificatifs professionnels ». Il est ainsi suggéré que ces personnes pourraient être autorisées à utiliser leur véhicule diesel Crit'Air 2 uniquement pour entrer et sortir de la ZFE.

Propositions des citoyens

- → Poursuivre les dérogations à destination des artisans et petits commerçants
- → Créer une dérogation pour les associations d'intérêt général
- → Créer une dérogation pour les professionnels réalisant des déplacements réguliers à l'extérieur de la Métropole avec un véhicule diesel Crit'Air 2

5 Avis et propositions des acteurs économiques

5.1 Avis sur le projet, ses impacts et les modalités de sa mise en œuvre

La concertation a montré que les enjeux d'amélioration de la qualité de l'air sont largement partagés par les acteurs économiques. Ainsi, à l'occasion de chaque atelier, de nombreux intervenants ont tenu à souligner ce point en introduction de leurs prises de paroles et à présenter les efforts réalisés par leurs sociétés dans le cadre de la transition écologique de leurs activités.

5.1.1 IMPACTS ECONOMIQUES DES MESURES VISANT LE PARC DES PROFESSIONNELS

Les professionnels sont toutefois impactés différemment par les mesures imposées par la ZFE selon leurs secteurs d'activité et la taille de leurs entreprises. Les contraintes qui pèsent sur eux diffèrent également selon le type de véhicules utilisés (poids-lourds ou véhicules utilitaires légers) et selon qu'ils sont amenés à se déplacer sur de longues distances ou principalement au sein du périmètre de la ZFE.

D'une façon générale, les parcs de véhicules détenus par les professionnels font l'objet de plans d'amortissement sur plusieurs années (entre 7 et 10 ans selon le véhicule) et l'investissement que leur renouvellement représente peut ainsi être anticipé. Pour un grand nombre d'acteurs économiques, et en particulier pour les grandes entreprises, les mesures de restrictions prévues par la ZFE ne sont réellement contraignantes que si elles ne peuvent pas être anticipées suffisamment à l'avance. Pour ce type d'acteurs, elles ne deviendront réellement problématiques que lorsqu'elles concerneront les véhicules Crit'Air 2 en 2026 (et donc l'ensemble des véhicules diesel), dans l'hypothèse où les conditions de possibilité d'une transition de l'intégralité du parc professionnel métropolitain vers des véhicules à faibles émissions (Crit'air 0 et 1) ne seraient pas réunis (cf. 5.2.1.1).

Toutefois, les entreprises du BTP et les TPE et PME (notamment de l'artisanat) font part de véritables difficultés à pouvoir assumer la transition, à la fois pour des questions de coût et d'accès au crédit (cf. 5.2.1.2), mais aussi parce qu'ils ne retrouvent pas la même polyvalence d'usage dans les véhicules électriques ou GNV que pour un véhicule diesel. Les temps de recharge et d'avitaillement (particulièrement long pour les véhicules GNV), ainsi que l'autonomie limitée des véhicules électriques, ne permettent pas toujours de répondre aux différents besoins à couvrir pour une même entreprise. Par exemple, certaines entreprises ont fait part de leur besoin de pouvoir intervenir dans l'hypercentre tout en continuant à

s'approvisionner en matières premières à l'extérieur du territoire métropolitain, ce qui était possible avec un seul véhicule diesel, mais ne leur semble plus possible avec un véhicule électrique du fait de la distance à parcourir avec un véhicule chargé. L'organisation de tournées journalières se trouve également compliquée par ces contraintes d'autonomie (cf. 5.2.1.3).

Selon un représentant du secteur du transport toutefois, bien qu'elle représente un défi de taille, la transition énergétique des parcs de véhicules peut constituer un moyen de se différencier et de récupérer des parts de marchés face à des concurrents européens qui mettent une grosse pression sur les prix mais ne sont pas aussi enclin à opérer la transition.

5.1.2 IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES DES MESURES PORTANT SUR LES VEHICULES PARTICULIERS ET LES DEUX-ROUES MOTORISES

Dans son avis formulé sur la première étape d'amplification du projet, relative aux restrictions portant sur les véhicules Crit'Air 5, la CCI a souligné les conséquences que ces restrictions à la circulation et au stationnement pourraient avoir sur le tourisme et le commerce de centre-ville.

Deux contributions de garagistes, dont une partie importante de la clientèle possède des véhicules anciens, s'inquiètent également de l'impact des mesures de restrictions sur l'activité économique des professionnels de la réparation automobile.

Enfin, sur les différentes scènes de concertation (ateliers, comité territorial économique notamment, avis de la CCI...), des professionnels de différents secteurs ont fait part de leurs craintes de voir le recrutement de salariés par leurs entreprises, freiné par les mesures à destination des particuliers (cf. 5.3).

5.1.3 CONTROVERSES ECOLOGIQUES SUR LES MOTORISATIONS ET CARBURANTS A FAIBLES EMISSIONS

Les échanges en atelier ont fait apparaître un certain nombre de controverses techniques sur l'impact écologique des motorisations classées Crit'Air 1 et 0. Les discussions ont pu faire apparaître des interrogations et des désaccords sur :

- le bilan carbone des véhicules électriques à batterie sur l'ensemble de leur cycle de vie, de la fabrication au recyclage, en passant par la source d'énergie utilisée pour la production d'électricité;
- le bilan carbone des véhicules à hydrogène, une solution qui au-delà de son coût aujourd'hui encore trop élevé, n'« a du sens que si on est en mesure de la produire à partir d'énergies renouvelables, autrement le bilan énergétique (l'énergie nécessaire à sa production) n'est pas bon. » ;
- les niveaux d'émission de dioxyde d'azote des véhicules GNV;

 les niveaux d'émission des véhicules hybride rechargeables, du fait de la mauvaise utilisation qui peut en être faite: si le véhicule n'est pas rechargé, les batteries électriques vides constituent un poids mort entraînant une surconsommation de carburant.

Les acteurs économiques ont ainsi demandé que la Métropole communique de manière précise et concrète sur l'impact environnemental des véhicules et ont formulé des propositions pour que les agrocaburants et le diesel Euro6D Adblue puissent être considérés comme carburants « à faibles émissions » (cf. 5.2.2.4).

L'exemplarité des collectivités

Il a été demandé à plusieurs reprises que les collectivités publiques réalisent les mêmes efforts dans la transition de leurs parcs automobiles que ceux demandés aux entreprises. Pour les professionnels, il semblerait anormal que les collectivités soient dispensées des efforts demandés aux entreprises privées.

5.1.4 AVIS SUR LA MISE EN ŒUVRE OPERATIONNELLE DU PROJET

Information et communication

L'information des professionnels a fait l'objet d'un atelier de concertation spécifique (atelier n°1) permettant aux acteurs économiques de préciser leurs attentes.

Ces acteurs ont demandé notamment de cibler la communication par branches professionnelles et par secteurs d'activité, selon les problématiques spécifiques rencontrées par leurs acteurs : transporteurs et acteurs de la logistique, sociétés faisant du transport en compte propre, entreprises du BTP, artisans....

Pour ce faire, des recommandations ont été formulées :

- Cibler la communication via les codes APE pour identifier les secteurs d'activité,
- S'appuyer sur les fédérations et les syndicats professionnels, mais aussi sur des relais locaux qui pourraient être les 59 communes et sur des acteurs institutionnels ancrés sur le territoire : les développeurs économiques de la Métropole, la Chambre des métiers et de l'artisanat (CMA) et la Chambre de commerce et d'industrie (CCI).

Il a été en outre souligné que les **professionnels situés aux marges du périmètre de la ZFE** doivent également être ciblés par la communication relative au projet de ZFE, ainsi que les **professionnels de passage** sur le territoire métropolitain, et en particulier les transporteurs (via Bison futé, Autoroute FM ou Waze par exemple).

Enfin, les **autoentrepreneurs et les entreprises en création** doivent pouvoir également bénéficier de ces informations, via les canaux spécifiques qui leur sont dédiés.

Différentes propositions ont été faites :

- Réaliser des vidéos de témoignages et de retours d'expérience d'entreprises ayant mis en place des actions en faveur d'une mobilité décarbonée et présentant les bonnes pratiques et les difficultés rencontrées dans cette transition,
- Développer un axe de communication spécifique auprès des services RH des entreprises sur les impacts de la ZFE sur la mobilité de leurs salariés.

Afin de valoriser les effets positifs de la ZFE, il a également été proposé de mettre en avant les effets positifs en termes de réduction des nuisances sonores.

Signalétique, contrôle et sanction :

L'acronyme « ZFE » était jugé **peu connu** à l'occasion de ce premier atelier (mars 2021). Il était notamment suggéré de le faire connaître dans les médias locaux, ainsi que sur Autoroute FM.

Les acteurs du secteur du transport routier et de la logistique ont notamment pointé le **manque** d'harmonisation et d'identité visuelle des dispositifs ZFE à l'échelle nationale. La signalétique en entrée de zone est jugée trop discrète, mais aussi différente d'une métropole à une autre, ce qui ne facilite pas la connaissance et la reconnaissance du dispositif.

Enfin, les transporteurs ont également demandé à ce que la **ZFE lyonnaise** puisse être **annoncée sur le réseau autoroutier**, bien en amont des entrées de zone, afin de permettre aux transporteurs d'anticiper les restrictions à la circulation et de modifier leur itinéraire en conséquence pour éviter la zone. La mise en place d'un travail en ce sens, avec les concessionnaires autoroutiers, a été évoquée.

À l'occasion de l'échange avec les élus du 18 octobre 2021, la question du contrôle/sanction a également été posée : quelles évolutions sont envisagées et qui va se charger des contrôles ? Cette question a été formulée une nouvelle fois en comité territorial économique le 22 octobre 2021.

5.1.5 AVIS SUR LE PERIMETRE ET LE CALENDRIER DU PROJET

Les premiers ateliers de concertation se sont déroulés peu de temps après la décision d'amplifier la Zone à faibles émissions (délibération du 14 mars 2021) et l'annonce d'une sortie des véhicules Crit'Air 2 d'ici 2026 dans le périmètre actuel de la ZFE, ce qui a pu susciter une certaine inquiétude du côté des acteurs économiques.

Celle-ci portait en particulier sur les **incertitudes** entourant à la fois le périmètre (cette sortie du Crit'Air 2 serait-elle étendue à un autre périmètre ?) et les échéances intermédiaires du projet. Des professionnels de tous secteurs ont ainsi manifesté leur besoin d'anticipation et leurs demandes de clarification vis-à-vis de ces mesures.

La **lisibilité**, à moyen et long terme, **des évolutions règlementaires** constitue ainsi un paramètre important pour les acteurs économiques du territoire métropolitain puisque le renouvellement de leur parc de véhicules fait l'objet de plans d'amortissement sur plusieurs années.²⁰

Dans une proposition formulée par courrier et déposée sur la plateforme de concertation en ligne jeparticipe.grandlyon.com, la CNR, qui administre le Port de Lyon a demandé que l'intégration de ce dernier au périmètre de la ZFE soit décalée à 2028 afin de permettre « aux entreprises du port de disposer de plus de souplesse dans la gestion des flux arrivant ou quittant la Métropole ».

5.2 Avis sur la transition du parc professionnel vers des véhicules à faibles émissions

5.2.1 LES PROBLEMATIQUES LIEES A LA TRANSITION VERS DES VEHICULES A FAIBLES EMISSIONS

5.2.1.1 La disponibilité de l'offre VUL et PL Crit'Air 1 et 0

Une offre insuffisante et aux évolutions incertaines

Une des principales problématiques soulevées par l'ensemble des acteurs économiques, tous secteurs confondus, concerne la **disponibilité d'une offre constructeurs** en véhicules à faibles émissions (c'est-à-dire Crit'Air 0 ou 1) qui soit à la fois suffisamment diversifiée pour être adaptée à leurs usages spécifiques et à des tarifs compatibles avec leur modèle économique. Pour beaucoup de professionnels, l'**offre actuelle est jugée insuffisante** et ne permet pas de répondre à leurs besoins.

A l'occasion du deuxième atelier consacré aux aides financières, il a été demandé que les constructeurs soient invités à présenter les évolutions à venir de leurs offres respectives de véhicules à faibles émissions. L'atelier suivant a ainsi permis à des constructeurs de poids-lourds de présenter les évolutions futures de l'offre de poids-lourds Crit'Air 0 et 1. Des questions ont ainsi pu être posées sur le maintien d'une offre GNV et sur les volumes de production envisagés.

-

²⁰ Il est important de rappeler que le calendrier de sortie progressive des véhicules polluants des ZFE n'a été précisé qu'en aout 2021 dans le cadre de la loi Climat et Résilience.

Des délais de livraison rallongés

Par ailleurs, les professionnels engagés dans une démarche de transition ont soulevé la problématique conjoncturelle à laquelle l'ensemble de l'industrie automobile est confronté, à savoir des **délais de livraison très longs**, pouvant aller jusqu'à 12 mois pour le segment poids-lourds.

L'insuffisance de l'offre et les délais de livraison très longs constituent des difficultés majeures, en particulier pour les plus petites entreprises qui ont davantage de difficultés à intégrer ces contraintes. Plusieurs d'entre elles ont fait part de ces difficultés à l'occasion des ateliers de concertation, mais également sur la plateforme en ligne jeparticipe.fr.

La problématique de l'approvisionnement a notamment été soulevée par les professionnels du BTP soulignant que dans le Rhône, pour le secteur du BTP la quasi-totalité des VUL sont Crit'Air 2 et plus à l'heure actuelle. C'est donc autant de véhicules qui devront être renouvelés d'ici 2026, avec des délais de livraison qui font peser une incertitude sur les entreprises.

5.2.1.2 Le coût des véhicules à faibles émissions

Un coût d'investissement encore trop important mais à relativiser au regard du coût total de possession (TCO)

Concernant l'offre de **véhicules hydrogènes**, celle-ci demeure très marginale et leur coût est jugé trop important par les professionnels du transport routier : à l'achat, le coût du véhicule est très élevé, et à l'usage, le coût au kilomètre reste très dissuasif du fait des coûts de fabrication, très onéreux, de l'hydrogène.

Dans une moindre mesure, les **véhicules électriques à batterie et les véhicules GNV** sont également plus chers à l'achat que les véhicules diesel (ou essence).

Lors de la réunion territoriale avec les commerçants lyonnais, il a été relevé que la faible concurrence entre constructeurs sur ces segments ne permettait pas de bénéficier de prix intéressants. Toutefois l'atelier n°3 a permis de présenter des comparaisons de TCO (« Total Cost of Ownership », représentant le coût global d'un bien ou d'un service tout au long de son cycle de vie), faisant apparaître que le coût à l'usage des véhicules électriques et GNV permettaient de relativiser le coût à l'achat et les rendaient compétitifs par rapport aux véhicules diesels.

Il a été rapporté en Comité territorial économique que le traitement fiscal différencié, favorable au diesel par rapport à l'électrique n'était pas incitatif puisqu'il prévoit un remboursement total de la TVA pour le diesel (incluant la maintenance) et seulement partiel pour l'électrique (sans maintenance).

Par ailleurs, l'accès au crédit bancaire pour de nombreuses TPE et PME encore largement endettées demeure extrêmement compliqué. Les investissements demandés peuvent ainsi apparaître comme impossibles à réaliser sans soutien et sans garantie apportés aux banques

pour accorder les crédits nécessaires. À plusieurs reprises, il a été demandé **l'instauration** de prêts à taux zéro garantis par l'Etat (en ateliers ainsi que dans le cadre de la réunion publique territoriale organisée avec les commerçants et artisans lyonnais).

Les durées d'amortissement

Les professionnels soulignent le fait que le coût d'investissement peut être d'autant plus difficile à supporter pour eux que les échéances les obligent à anticiper le renouvellement de l'ensemble de leur parc alors même que les véhicules ne sont pas tous amortis et qu'habituellement le renouvellement peut s'opérer progressivement, véhicule par véhicule. Cela constitue un problème en particulier pour les petites entreprises qui disposent de plusieurs véhicules (a fortiori des poids-lourds).

Par ailleurs, la situation spécifique des entreprises ayant investi depuis 2019 (suite à la délibération du 28 janvier 2019 instaurant la ZFE professionnelle) dans un ou plusieurs véhicules Crit'Air 2 pour se conformer à la ZFE entrée en vigueur en 2020 (alors que la sortie du Crit'Air 2 n'avait pas été annoncée) a également été évoquée. Ces entreprises seront en effet contraintes de procéder à une nouvelle mise à niveau de leur parc alors même que les véhicules acquis avant 2021 n'auront pas été amortis.

5.2.1.3 Les contraintes organisationnelles

Les discussions en atelier ont également permis aux acteurs économiques de préciser les enjeux relatifs à la transition de leurs flottes vers des véhicules Crit'Air 0 et 1. La motorisation diesel, très largement majoritaire parmi les véhicules utilitaires légers et les poids-lourds, présente en effet l'avantage d'une grande autonomie permettant de répondre à tous types d'usages sur de courts trajets comme sur des longs. En effet, pour certains professionnels qui font peu de kilomètres mais interviennent ponctuellement dans la Métropole, ou qui doivent s'approvisionner en matière première relativement loin, il n'est pas envisageable d'avoir deux véhicules de type différent en remplacement d'un seul et même véhicule actuellement.

L'autonomie réduite des véhicules électriques et hybrides, et les temps d'avitaillement relativement longs en GNV sont ainsi à prendre en compte dans le choix des véhicules du fait des implications répercutées sur le modèle organisationnel des entreprises.

Les professionnels présents en atelier ont donc formulé leur besoin d'être outillés et accompagnés dans leurs choix, et ont notamment fait la demande de pouvoir bénéficier du témoignage d'entreprises ayant réalisé la transition de leur flotte et susceptibles de présenter les changements induits, les difficultés rencontrées, les moyens mis en œuvre pour les surmonter ainsi que les bénéfices tirés de cette transition.

Une proposition a également porté sur la **mise à disposition des entreprises de véhicules- tests** leur permettant d'évaluer la conformité d'une solution avec leurs propres besoins, avec la limite que pour certains professionnels (par exemple les artisans ou les entreprises du BTP),

le véhicule peut constituer un véritable « atelier roulant » avec des équipements spécifiques à l'activité.

5.2.2 EVOLUTIONS SOUHAITEES PAR LES PROFESSIONNELS

5.2.2.1 Faire évoluer la logistique urbaine

Plusieurs attentes relatives aux évolutions de la logistique urbaine ont été formulées. Elles portent notamment sur la **massification et la mutualisation** :

- Créer des hubs intermédiaires en entrée de zone pour les transporteurs et développer les points de massification de type espace logistique urbain et hôtel logistique urbain.
 Ce point a été soulevé en atelier, mais également à l'occasion du Live avec les élus.
- Proposer de la logistique de proximité plus accessible avec pourquoi pas de la mutualisation.
- Faire évoluer la réglementation sur les livraisons afin de pouvoir livrer à toutes heures avec des véhicules électriques. Une seule recharge ne permet en effet pas toujours de réaliser l'intégralité d'une tournée en une matinée.
- Créer un label « logistique propre » afin de valoriser l'ensemble de la chaîne logistique.
 Cela permettrait notamment d'inciter les clients finaux à accepter certaines contraintes dues aux exigences environnementales : par exemple accepter de se faire livrer dans l'après-midi plutôt que systématiquement le matin.
- Augmenter le poids autorisé en ville de 3,5 à 4,5 tonnes pour les véhicules électriques, afin de compenser la réduction de la charge utile qu'implique la présence des batteries.

5.2.2.2 Développer les solutions de recharge électrique et d'avitaillement GNV

Il est ressorti des différents ateliers que le **choix d'une motorisation** à faibles émissions était fortement **lié à la disponibilité et au maillage territorial** (à l'échelle de la Métropole mais également à l'échelle nationale) **du réseau de distribution énergétique** du carburant ou de la recharge. Les réseaux existants, IRVE (infrastructures de recharge pour véhicule électrique) et GNV, ont été jugés insuffisants par les professionnels.

Les entreprises ont souhaité être associées aux réflexions relatives à cette stratégie afin de définir, en concertation, la bonne géographie de ce réseau de distribution, mais aussi d'être au clair sur les échéances de déploiement de ces infrastructures.

A l'occasion de l'atelier n°2, il a ainsi été demandé que la stratégie de déploiement des infrastructures de recharge électrique et d'avitaillement GNV portée par la Métropole de Lyon soit présentée. Cela a été fait à l'occasion de l'atelier n°5, spécifiquement consacré à ce sujet et qui a permis également à l'AVERE de présenter le programme ADVENIR (programme

national de subvention de points de recharge électrique sur parking privé à destination de flottes et salariés).

Plusieurs remarques et propositions ont émergé de ces ateliers :

- Il serait pertinent d'installer des bornes de recharge électrique sur les aires de livraison.
 Aujourd'hui les bornes de recharges ne sont installées que sur des places de stationnement véhicules légers.
- Quelles solutions existent pour refacturer à l'entreprise la recharge électrique d'un véhicule au domicile du salarié ? Est-il possible de déduire la TVA ?
- Comment gérer la prise en charge des coûts de recharge électrique au domicile du salarié avec un compteur unique ? Comment déduire la TVA ?

Des inquiétudes relatives à la forte hausse de la consommation en énergie électrique qu'entraînera la généralisation des véhicules électriques et à son impact sur le système électrique, ont été partagées. La capacité à produire sera-t-elle suffisante pour satisfaire cette demande ? Comment garantir la stabilité des prix de l'électricité ? Les tarifs sont-ils régulés ?

Au sujet du GNV, des questions relatives aux modèles existants (stations privées, stations publiques, tailles, coûts) ont été posées et ont donné lieu à des échanges sur leurs pertinences selon les besoins des entreprises.

5.2.2.3 Développer la cyclo-logistique

Un certain nombre d'entreprises se sont montrées intéressées par le développement de solutions cyclo-logistiques. Les **montants d'aide** proposés par la Métropole pour l'acquisition de vélo cargo, dans la première version du règlement des aides à l'achat, ont été considérés comme **insuffisants** pour pouvoir constituer une véritable incitation. Par ailleurs, l'aide était également considérée comme **trop restrictive** vis-à-vis du type de véhicules éligibles puisqu'on ne pouvait pas en bénéficier pour l'achat d'un triporteur, d'un biporteur ou d'une remorque pour vélo (cf. 5.4.1).



© Métropole de Lyon / Anais Mercey

Un certain nombre de professionnels ont tenu à souligner le fait que la **substitution** de véhicules utilitaires par des vélos-cargos n'était **pas généralisable** pour toutes les filières professionnelles et pour toutes les situations géographiques. Si elle peut constituer une solution avantageuse pour des courses régulières sur de courtes distances, ou pour le transport de matériel professionnel peu encombrant, l'utilisation d'un vélo-cargo par les professionnels n'est pas aussi pratique pour des usages plus contraignants (charges lourdes, matériel encombrant, etc.) ou pour des professionnels amenés à intervenir en dehors des centres urbains.

5.2.2.4 Ouvrir la possibilité d'utiliser le diesel Euro6D et les agrocarburants comme solutions de transition

L'atelier consacré aux motorisations alternatives a fait l'objet de nombreuses demandes relatives aux agrocarburants.

Il a été avancé notamment que le B100, lorsqu'il est issu de filières renouvelables (par exemple du raffinage des huiles alimentaires usagées) permettrait une réduction importante des émissions de C0² et même des réductions des émissions de NOx par rapport au diesel.

Les « biocarburants » (ou agrocarburants) sont ainsi considérés par de nombreux acteurs comme une solution de transition rapide, notamment pour les véhicules lourds, dans la mesure où ils peuvent être utilisés sur des véhicules à motorisation diesel : « Le B100 est incontestablement l'alternative au diesel la plus adaptée pour les flux inter plateforme, tandis que le bioGNV semble davantage adaptée à la partie dernier kilomètre. Chaque

carburant peut avoir un usage pertinent et peut raisonnablement trouver sa juste place. » (un participant de l'atelier n°4).

Les professionnels du transport regrettent ainsi que les agrocarburants, mais aussi les véhicules diesel Euro 6D AdBlue ne bénéficient pas d'un Crit'Air plus favorable (Crit'Air 1 ou Crit'Air 1 bis) du fait de leurs faibles émissions de NOx.

5.2.2.5 Favoriser le rétrofit

Le rétrofit électrique ou GNV est considéré par certains acteurs comme une solution pertinente dans la mesure où il permet de prolonger la durée de vie du véhicule. C'est le cas notamment pour les véhicules lourds et pour les véhicules industriels au châssis spécifique.

La création d'une aide financière pour subventionner les opérations de rétrofit a été demandée afin de soutenir le développement d'une filière locale.

5.3 Problématiques liées aux déplacements des salariés

5.3.1 LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DES SALARIES



© Métropole de Lyon / Thierry FOURNIER

Les déplacements domicile-travail des salariés constituent un enjeu important pour les employeurs qui disposent d'un certain nombre de leviers d'action à travers les plans de

mobilité employeurs (PDME). Ceux-ci sont toutefois demandeurs d'un certain nombre d'évolutions permettant d'accompagner cette transition :

- Créer une tarification unique entre les TCL et les TER ;
- Produire une documentation synthétique des dispositifs d'accompagnements de l'Etat en faveur de la mobilité des salariés. Ces dispositifs nationaux se sont multipliés et sont devenus difficiles à lire, il faudrait pouvoir tout remettre à plat et synthétiser les mesures afin de mieux les faire connaître, notamment auprès des petites entreprises;
- Rendre plus lisibles et plus attractifs les dispositifs métropolitains et SYTRAL.
- Limiter les démarches administratives à réaliser.

Par ailleurs, des employeurs ont demandé que l'accélération récente des changements dans l'organisation du travail et en particulier le **développement du télétravail** puisse permettre certaines évolutions. Il été demandé que l'offre de la Convention TCL SYTRAL, qui porte exclusivement sur la base d'abonnements mensuels, puisse évoluer vers des solutions plus adaptées aux nouveaux besoins de salariés en télétravail partiel. Peut-on imaginer des développements d'offres tarifaires basées sur des volumes annuels d'allers-retours ?

Il a été constaté par certains employeurs que la liberté offerte par le télétravail avait pu redonner de l'allant à l'utilisation de la voiture individuelle pour des salariés qui avaient pourtant l'habitude de se déplacer en transports en commun.

Concernant l'organisation du travail, des discussions sur les évolutions des schémas traditionnels concernant la présence et les horaires des collaborateurs ont eu lieu : généralisation du télétravail ? Plus de flexibilité sur les horaires d'arrivées et départ des collaborateurs ? Des réflexions sont en cours au sein des entreprises et donneront lieu à de nouvelles évolutions des pratiques de mobilité des salariés et seront à prendre en compte dans les PDME.

Les échanges au sujet de ces PDME ont donné lieu à plusieurs discussions et propositions :

- Y associer les partenaires (sous-traitants, fournisseurs...)
- Mettre en place des actions pour accélérer les changements de comportement : nudges, marketing... en faveur des mobilités alternatives
- Face à un covoiturage considéré comme assez difficile à mettre en place, créer des communautés pour fédérer des personnes qui ne sont pas forcément dans le même bâtiment ou la même entreprise.

Enfin, il a été demandé que l'Etat et les collectivités communiquent positivement autour des mobilités alternatives pour concurrencer le marketing de l'industrie automobile et rivaliser non pas uniquement sur les aspects rationnels mais également sur le plan des imaginaires.

Le cas particulier des salariés en horaires décalés

Dans de nombreux secteurs d'activités, le travail en horaire décalé constitue la norme et pose un certain nombre de problèmes, notamment pour les salariés dont le trajet-domicile travail est mal desservi par les transports en commun. Un certain nombre de propositions ont toutefois été émises pour favoriser le report modal ou limiter l'usage de la voiture individuelle :

- Combiner les abonnements de transport en commun et Vélo'v et ainsi minimiser les coûts de remboursement par l'entreprise. Cette solution permettrait à l'entreprise de rembourser plusieurs modes de transports en ayant 2 abonnements en 1.
- Faire en sorte que les niveaux d'aides à l'achat de véhicules propres soient suffisants et limitent le reste à charge des salariés ayant de faibles revenus.
- Favoriser la sectorisation de façon à avoir des périmètres géographiques de travail plus restreints et favorables à l'usage des transports en communs ou modes actifs comme mode de déplacement entre deux clients.
- Développer le transport à la demande.
- Généraliser le travail en coprésence avec le client pour les entreprises de nettoyage/propreté.
- Privilégier un recrutement de proximité en collaboration avec Pôle Emploi (faire coïncider les compétences avec les besoins d'emploi).

Le maillage du territoire en **transports en commun**, leurs fréquences et leurs amplitudes horaires ont été considérés comme **insuffisants et évoqués comme un frein.** Passer d'une commune à une autre n'est pas toujours évident, les distances à parcourir et le temps de trajet complexifient le quotidien de certaines professions (par exemple les auxiliaires de vie) amenées à travailler à toute heure du jour et de la nuit, potentiellement les jours fériés, les vacances scolaires et les week-ends.

Les points de vue sur le sujet du **covoiturage** sont divergents. Pour certains, le covoiturage n'est pas envisageable car les intervenants se déplacent dans des lieux différents et il n'y a pas de possibilité de covoiturer.

Pour d'autres où les salariés sont regroupés sur un même site (par exemple les entreprises industrielles), la question du covoiturage peut être envisagée, moyennant un réajustement des horaires de travail entre les entreprises d'un même site pour permettre le covoiturage entre leurs salariés.

L'organisation de « *tournées de ramassage* » a été évoquée mais cela a un coût pour l'entreprise car il faut rémunérer un salarié pour réaliser ces tournées.

L'autopartage pourrait éventuellement être une solution alternative lorsque l'utilisation d'un véhicule demeure ponctuelle.

5.3.2 LES DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS

Le cas particulier des salariés utilisant un véhicule de service pour rentrer à leur domicile

L'organisation du travail dans certains secteurs d'activité implique que des salariés puissent rentrer à leur domicile avec leur véhicule de fonction ou de service. Dans le secteur du BTP par exemple, les collaborateurs sont amenés à se rendre et à rentrer directement du chantier avec le véhicule professionnel le soir, sans passer par l'entreprise. La transition de ces véhicules vers des véhicules électriques nécessiterait que les salariés disposent de bornes de recharges électriques dédiées à leur domicile, ce qui implique plusieurs problèmes relevés par les professionnels du BTP :

- Les salariés domiciliés dans des immeubles anciens de centre-ville n'ont pas toujours la possibilité de faire installer un point de recharge électrique;
- L'investissement dans un point de recharge au domicile de chaque salarié n'est pas possible pour l'entreprise compte-tenu du turn-over important sur certains postes ;
- Comment décompter le coût de la charge du véhicule sur la facture d'électricité du salarié ?
- Le passage par l'entreprise pour recharger le véhicule impliquerait une perte de temps trop importante.

Des propositions ont été faites pour limiter ces problèmes :

- Créer des « Plans de déplacement chantier » pour organiser la mobilité des différents intervenants sur les chantiers importants.
- Valoriser les véhicules hybrides, susceptibles de répondre à un certain nombre de besoins tout en étant plus vertueux que le diesel

Les déplacements professionnels effectués avec un véhicule personnel

Une proposition publiée sur la plateforme de concertation en ligne porte sur les salariés ou les indépendants amenés à réaliser régulièrement des déplacements de longue distance (plusieurs centaines de kilomètres), à l'extérieur de la Métropole. Pour ce participant, les véhicules hybrides et électriques ne constituent pas une solution satisfaisante du point de vue de l'autonomie et l'autopartage n'est pas adapté dès lors que du matériel doit être transporté. Les véhicules diesel n'ayant pas d'alternative pour ce type d'usage, une dérogation pour entrer et sortir de la ZFE a été proposée.

5.4 Avis sur les mesures d'accompagnement et les dérogations

5.4.1 LES AIDES FINANCIERES

Le deuxième atelier de concertation a été spécifiquement consacré au sujet du règlement des aides accordées aux professionnels et aux évolutions souhaitées par les acteurs économiques.

Une première remarque a porté sur le fait que les aides proposées pour l'acquisition de véhicules utilitaires légers et de poids-lourds hydrogène ne correspondaient à aucune offre disponible sur le marché. Cela a été interprété comme une incohérence dans le dispositif, ce qui a amené la Métropole à indiquer en réponse que ces aides étaient destinées à inciter les constructeurs à développer leur offre sur ces segments.

Afin de simplifier les démarches, mais aussi faire en sorte que les aides puissent bénéficier à des entreprises qui n'auraient pas eu connaissance de leur existence au moment de la commande, mais seulement au moment du paiement, il a également été proposé que la demande d'aide puisse être déposée « sur facture » et non « sur projet ».

Des demandes ont également été formulées pour **étendre les aides** à d'autres types de véhicules, de motorisations ou de carburant :

- Ouvrir l'aide à l'acquisition de vélo-cargo, considérée comme trop restrictive, à l'acquisition d'un biporteur, d'un triporteur ou d'une remorque pour vélo (cf. 5.2.2.3)
- Elargir les aides aux agrocarburants (cf. 5.2.2.4);
- Ouvrir les aides aux opérations de rétrofit (transformation d'un véhicule thermique en véhicule électrique ou GNV, cf. 5.2.2.5).
- Elargir les aides à d'autres types de carburants : hybrides rechargeables, hybrides nonrechargeables, dual-fuel (mélange de gazole et gaz naturel : 1A) ;

Concernant ce dernier point, il existe toutefois une controverse autour des véhicules hybrides rechargeables. Si les hybrides non-rechargeables peuvent être considérés comme une alternative intéressante en milieu urbain, les hybrides rechargeables sont considérés par un certain nombre d'acteurs comme un « non-sens écologique » du fait des mésusages potentiels qui peuvent en être fait. En effet, une mauvaise utilisation de ce type de motorisation entraîne une forte surconsommation puisque des batteries non-rechargées représentent un poids mort pour le moteur. À cela, des professionnels ont répondu que, des outils de suivi peuvent permettre de contrôler la bonne utilisation de la flotte et notamment le fait que les véhicules sont correctement rechargés.

Il a également été demandé de créer une aide pour l'implémentation de bornes de recharge pour véhicules électriques dans les entreprises (cf. 5.2.2.2).

Concernant le **critère géographique d'éligibilité** aux aides, il a été demandé que les entreprises extérieures à la Métropole de Lyon puissent en bénéficier dès lors qu'elles justifient d'une activité importante sur le périmètre de la ZFE (et non uniquement sur la base de l'implantation d'un établissement sur le périmètre de la ZFE ou sur le territoire métropolitain). Il a été suggéré que cela soit rendu possible par des accords passés avec les communautés de communes voisines.

Concernant le **nombre de véhicules** pouvant faire l'objet d'une aide financière pour une seule et même entreprise, il a été proposé qu'il ne repose pas sur un nombre en valeur absolu mais qu'il soit **déterminé au prorata de la flotte** détenue par l'entreprise.

Concernant le **montant des différentes aides** proposées, plusieurs propositions ont été formulées :

- Adapter le niveau des aides au chiffre d'affaires des entreprises
- Augmenter significativement l'aide accordée à l'achat d'un vélo-cargo électrique (2000 ou 3000€ contre 300€ initialement)
- Dimensionner les aides de façon à ce qu'elles compensent le surcoût par rapport à un véhicule « classique » (Crit'Air 2 Diesel). Cette proposition a été justifiée par le fait que, en l'absence de cette compensation, le surcoût induit serait répercuté sur le coût final des prestations de l'entreprise.

L'alignement des critères d'attribution des aides sur ceux de l'Etat et de l'ADEME pour permettre un cumul des aides nationales et des aides métropolitaines (sur le modèle du travail réalisé conjointement par l'ADEME et la Métropole de Grenoble sur les nomenclatures : qu'estce qu'un VUL, quels sont les seuils, etc.) a également été demandé.

Par ailleurs, il a été proposé que **les concessionnaires soient associés** à un travail leur permettant de disposer de toutes les informations sur le règlement des aides métropolitain et sur les possibilités de cumul avec les aides nationales. Ce travail pourrait également aboutir à ce que ces **aides cumulées** (nationales et métropolitaines) soient **directement intégrées aux tarifications** proposées par les concessionnaires.

Enfin, dans son avis formulé sur la première étape du projet d'amplification de la ZFE, la CMA a demandé que les TPE et les PME puissent également bénéficier d'aides financières pour le renouvellement de véhicules particuliers (actuellement destinées uniquement aux particuliers). Elle a souhaité également que le principe de progressivité de l'aide en fonction du revenu des particuliers puisse-t-être transposé aux entreprises, selon leur taille et leur chiffre d'affaire.

5.4.2 LES DEROGATIONS

Concernant les dérogations existantes :

- Les commerçants non-sédentaires bénéficient actuellement d'une dérogation temporaire spécifique d'un an renouvelable une fois, mais ils souhaiteraient pouvoir bénéficier d'une dérogation permanente adaptée à leur situation dans la mesure où ces professionnels disposent de peu de moyens et ne font qu'un trajet aller-retour par semaine pour entrer et sortir dans la ZFE.
- Les **véhicules de chantier** (camions benne, camions citerne à eau...) utilisés par les entreprises du BTP font l'objet de dérogations, qu'elles souhaitent voir prolonger tant que ces véhicules ne sont pas amortis et que des solutions de rétrofit ne sont pas disponibles à un coût intéressant, ou qu'une offre Crit'Air 1 ou 0 n'est pas disponible.

Les situations pour lesquelles de nouvelles dérogations ont été demandées sont diverses :

- Dérogation temporaire pour les véhicules Crit'Air 2 qui n'ont pas encore été amortis (en particulier les véhicules au châssis ou à l'aménagement spécifiques : véhicules de chantier, véhicules frigorifiques...).
- Dérogation temporaire spécifique pour **les TPE et PME** leur permettant de s'adapter, au même titre que certains particuliers dans le cadre de la ZFE 5+
- Dérogations pour **entrer et sortir du périmètre de la ZFE pour** les véhicules particuliers diesels, utilisés pour des trajets professionnels longue distance
- Dérogation pour les **travailleurs en horaires décalés** en l'absence de solution alternative
- Dérogation temporaire afin de pallier la longueur des délais de livraison, pour les véhicules dont le renouvellement a été engagé dès lors que l'entreprise dispose d'un bon de commande justifiant l'achat d'un nouveau véhicule

Par ailleurs, il a été demandé que les **bénéficiaires d'une dérogation** puissent être informés de l'arrivée à **échéance** de celle-ci au moins 6 à 9 mois avant la fin de validité.

Enfin, la multiplication des démarches pour obtenir ces dérogations apparaît comme dommageables pour les entreprises, en particulier lorsqu'elles sont amenées à intervenir sur plusieurs Métropoles concernées par une ZFE. Ces entreprises regrettent que ces démarches ne soient pas centralisées au niveau national.

5.4.3 LE CONSEIL EN MOBILITE ET L'ACCOMPAGNEMENT A LA TRANSITION

Il a été demandé que le **soutien aux chambres consulaires**, CCI et CMA, dans leur rôle de conseil aux entreprises soit **poursuivi**. Leur expertise vis-à-vis de leurs ressortissants et de leurs problématiques leur permet d'être à même de réaliser des diagnostics personnalisés et d'accompagner au mieux dans les démarches de transition. Les fédérations professionnelles pourraient également être sollicitées dans ces démarches d'accompagnement.

Il est également ressorti du premier atelier qu'il serait souhaitable que **le guichet unique ZFE** de la Métropole (en charge de l'instruction des demandes de subventions et de dérogation) **développe un volet** « **conseil aux entreprises** » et consacre ainsi des ressources spécifiquement à cette activité.

Enfin, plusieurs propositions ont été formulées concernant les ressources susceptibles d'appuyer ce conseil et cet accompagnement. Il a été demandé notamment que les démarches de demandes de subvention et de dérogation soient présentées de façon claires et synthétiques dans un document présentant les différentes étapes de traitement de ces demandes, ainsi que les délais afférents. Afin de guider les entreprises dans leurs choix, il a été proposé également que soit édité, de façon régulière, un catalogue des solutions constructeurs qui puisse être le plus détaillé possible, en présentant des informations relatives à l'offre constructeur en véhicules à faibles émissions (Crit'Air 1 et 0) disponible et adaptée aux différents types d'usages professionnels.

6 Avis et propositions des agents de la Métropole

6.1 Avis sur le projet, ses impacts et les modalités de sa mise en œuvre

6.1.1 OPPORTUNITE DU PROJET A L'AUNE DE SES IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES, ECOLOGIQUES ET SANITAIRES

Il est apparu lors des discussions que très peu d'agents savaient que la mise en place d'une Zone à faibles émissions par la Métropole de Lyon relevait d'une obligation légale pour la collectivité, découlant elle-même d'un contentieux entre l'Etat et l'Union européenne.

Les controverses écologiques liées à la mise en place de la ZFE

L'impact écologique de la mise au rebut prématurée d'un véhicule ainsi que l'impact carbone des voitures électriques questionnent largement les agents. Les participants préconisent ainsi de **tenir compte de l'impact carbone global des véhicules** : depuis leur conception-construction à leur destruction-recyclage. Les agents identifient ainsi la problématique du recyclage des batteries électriques comme un enjeu important.

Les agents s'interrogent aussi sur le **devenir des véhicules qui devront être mis au rebut** et sur le niveau de développement des filières de recyclage automobile.

Pour certains, la classification Crit'Air n'est pas adaptée ou apparaît insuffisante. Le poids des véhicules, leurs émissions de gaz à effet de serre et leur fréquence d'utilisation devraient être pris en compte.

La ZFE et la justice sociale

La première crainte exprimée par les agents est le coût de la ZFE pour les personnes à faible revenu (en l'occurrence les agents de catégorie C au sein de la collectivité), « les travailleurs pauvres » pour qui les aides ne seront pas suffisantes pour pouvoir changer de voiture. Ces difficultés seront d'autant plus difficiles à surmonter pour ceux qui travaillent en horaires décalés car ils ne peuvent disposer d'alternative à l'utilisation de la voiture individuelle (pas de desserte en transports en commun notamment).

Les agents ont exprimé la crainte que la ZFE accentue les inégalités sociales et spatiales. Ils mettent en avant le fait que les communes périphériques sont moins bien desservies par le réseau de transports en commun, construit en étoile, leurs habitants étant dès lors plus dépendants de la voiture. Une autre crainte est que les communes périphériques pourraient également subir les conséquences négatives du report des flux de trafic en dehors de la ZFE.

Les participants indiquent aussi que les agents de catégorie C qui habitent hors de la Métropole ne le font pas nécessairement par choix, mais parce qu'ils n'ont pas les moyens financiers de vivre dans les communes centre, dotées d'un réseau de transports en commun plus dense et efficace. Réduire les temps de trajet domicile-travail à un maximum de 30 minutes est présenté comme un objectif souhaitable par les agents.

6.1.2 MISE EN ŒUVRE OPERATIONNELLE DU PROJET (CONTROLE, SIGNALETIQUE, HORAIRES)

Deux questions posées par les participants ont porté sur les modalités de contrôle et de sanction des mesures d'interdiction et sur la date à laquelle ces modalités seront opérationnelles. La possibilité d'instaurer des péages en entrée de zone, comme à Londres ou à Milan, a également été proposée, sans que cette proposition ne soit toutefois partagée par tous les participants.

Nombre d'entre eux sont en revanche tombés d'accord pour dire que sans mesures de contrôle efficaces pour faire respecter la ZFE, l'efficacité de celle-ci ne serait à l'évidence pas garantie.

6.1.3 PERIMETRE ET LE CALENDRIER DU PROJET

Les participants se sont interrogés sur une éventuelle non-prise en compte de l'axe M6-M7 dans le périmètre du projet étant donné que cet axe concentre une partie importante du trafic au cœur de l'agglomération.

Les agents souhaitent que l'on détende le calendrier d'interdiction pour les citoyens les plus pauvres afin de leur laisser le temps de pouvoir prévoir un changement de véhicule. Certains se demandent pourquoi la Métropole veut aller au-delà de ce qui est prévu par l'Etat en interdisant l'entrée des véhicules Crit'Air 2 dans le périmètre central de la ZFE.

Certains participants estiment que les interdictions sont annoncées avant que ne soient prévues les infrastructures permettant un report modal. Selon eux, le développement des infrastructures de transport, des parkings relais, de l'autopartage et du covoiturage devrait être réalisé avant de mettre en place la ZFE car actuellement, les options de report modal sont jugées insuffisantes et l'intermodalité pas assez développée.

Ils indiquent aussi que les alternatives ne sont pas les mêmes en fonction des périmètres de ZFE proposés : les offres d'alternative sont plus nombreuses sur le petit périmètre central actuel que sur un périmètre élargi.

6.2 Avis sur l'évolution des mobilités et les solutions alternatives

6.2.1 LA VOITURE AUTREMENT : TRAFIC AUTOMOBILE, CONGESTION ET QUALITE DE L'AIR

6.2.1.1 Le covoiturage et l'autopartage

Un agent a partagé son expérience de partage de véhicules entre particuliers auto-organisés pour acheter en commun un véhicule. Les autres agents du groupe ont trouvé l'idée intéressante mais ont souligné la difficulté que représente le montage du projet qui consiste à réunir des personnes afin de constituer une SCI (société civile immobilière) pour pouvoir effectuer cet achat groupé.

Un autre agent a partagé l'idée, bien accueillie, de pouvoir bénéficier d'un système de location d'un véhicule électrique à l'année, qui intègrerait la possibilité d'échanger ce véhicule une ou deux fois dans l'année contre un véhicule thermique, éventuellement plus volumineux, pour partir en vacances ou faire de longs trajets.

L'autopartage est considéré comme une piste de solution intéressante à condition que des parcs dédiés soient développés, y compris en dehors de l'hypercentre. En effet, il est actuellement compliqué de trouver une voiture en autopartage en dehors de Lyon et Villeurbanne. L'autopartage n'est toutefois pas toujours adapté aux contraintes et besoins des utilisateurs (pas de rehausseur pour enfant ou de siège auto dans le véhicule). Des agents se sont également interrogés sur l'existence d'une offre d'autopartage intégrant une tarification « longue durée » pour pouvoir partir en vacances. De façon générale, l'offre semble méconnue des citoyens et il est recommandé par les agents de développer la communication autour de l'autopartage.

La nécessité de soutenir des projets d'entreprises, de start-up qui développent des applications de covoiturage a été soulignée.

Un problème relatif à la flexibilité des horaires a été relevé pour le co-voiturage. Ce mode de transport n'est pas adapté aux personnes dont le métier implique de devoir gérer des urgences, d'une part, et d'autre part, il n'est pas toujours conciliable avec des contraintes personnelles et familiales comme par exemple devoir aller chercher ses enfants le soir.

Dans le cadre des ateliers sur le Plan de mobilité employeur, il a été noté une méconnaissance de l'application https://encovoit-grandlyon.com/. Il est donc nécessaire de communiquer sur l'application inter-entreprises pour le covoiturage. Cette application permet de mettre en lien des personnes travaillant sur un même site et résidant dans un endroit proche.

6.2.1.2 Le déploiement de bornes de recharge électrique sur l'espace public et privé

Pour les agents, il manque des bornes de recharge et ils ne s'imaginent pas faire de longs trajets en véhicule électrique car le réseau interurbain de bornes de recharge n'est pas assez dense. De plus, pour de longs déplacements, le temps de recharge en station du véhicule serait trop important, en particulier pendant les périodes de trafic intense telles que les départs de vacances.

Les participants s'interrogent sur la possibilité pour chacun de pouvoir bénéficier d'une borne de recharge électrique à son domicile, en particulier pour les personnes résidant dans un immeuble en copropriété.

6.2.1.3 Capacités de stationnement à l'intérieur et en entrée de zone

L'augmentation de la capacité et du nombre de P+R est une demande récurrente. Les agents indiquent un manque de place flagrant dans les différents parkings relais avec des saturations de ces parkings très tôt le matin et l'impossibilité de s'y garer en journée ensuite pour prendre les transports en commun.

Les agents indiquent aussi qu'il faut parfois rentrer dans le périmètre actuel de la ZFE pour garer son véhicule dans un parc relais TCL (Mermoz-Pinel, Gerland, Vaise).

6.2.1.4 Partage de la voirie et diminution des voies réservées à la voiture

De façon générale, la généralisation des voies de bus dédiées est considérée comme une bonne chose car elle permet un gain de temps par rapport à la voiture et incite ainsi à prendre les transports en commun pour aller plus vite.

Les participants regrettent que les voies vélo puissent parfois remplacer les voies de bus dans certaines communes (par exemple dans les Monts d'or), estimant que cela rend l'offre de transports en commun non-compétitive en termes de temps de trajet étant donné que les bus sont contraints de circuler sur les mêmes voies que les voitures.

6.2.2 LES MOBILITES ALTERNATIVES

6.2.2.1 Les enjeux transversaux liés aux mobilités alternatives

La possibilité de se déplacer sans voiture nécessite le développement des infrastructures et des services de mobilité alternative, mais aussi de faciliter la compatibilité et les changements entre les modes de déplacement. Par exemple, il a été demandé que les cyclistes puissent entrer à toutes heures dans les métros et tramways avec leurs vélos, comme cela peut se faire dans les trains.

L'intermodalité entre les systèmes de transport des différents réseaux régionaux et départementaux est considérée comme problématique puisqu'il n'y a pas toujours de jonction entre les différents réseaux.

Par ailleurs, les participants rappellent que la population vieillissante a moins de facilité à utiliser les transports en commun et les solutions alternatives à la voiture.

6.2.2.2 Les transports en commun

Les agents soulignent le fait que le réseau TCL en étoile de Lyon fait que les villes de périphéries sont très mal reliées entre elles.

La réduction de fréquence des transports en commun hors heures de pointe, les week-ends et pendant les périodes de vacances scolaires, est jugée trop importante puisque tout le monde ne s'arrête pas de travailler à ces périodes. Il en va de même pour l'amplitude horaire des lignes de bus notamment, qui ne permettent pas aux travailleurs en horaires décalés d'en bénéficier. Enfin, les rames de métro ne sont pas assez nombreuses et sont souvent saturées en heure de pointe.

Certains agents seraient favorables au développement de lignes de transports en commun spéciales lors de manifestations (fêtes des lumières, salons...) et à une meilleure desserte des technopoles comme Limonest via des lignes directes express.

Concernant les trains, les remarques sont assez similaires : un réseau trop restreint avec trop peu de wagons en heure de pointe et des problèmes de retard trop récurrents. La fréquence des trains pour desservir les personnes habitant hors de la ZFE qui viennent travailler sur Lyon est insuffisante, ce qui entraîne une saturation de la capacité des trains.

Le développement de la Gare de Perrache pour désengorger la gare de la Part-dieu est à envisager.

6.2.2.3 Les mobilités actives (vélo et marche)

Lors de l'atelier de concertation interne sur le projet de ZFE et des ateliers réalisés en concertation avec les agents pour l'élaboration du plan d'action du PDME, plusieurs demandes ont été faites pour développer et améliorer l'usage du vélo dans le cadre du report modal. Audelà d'une demande pour développer les pistes cyclables, l'enjeu premier est de sécuriser la circulation des cyclistes et le stationnement des vélos.

Il a été relevé par un agent que le projet des voies lyonnaises risquait de reproduire le schéma de réseau en étoile du réseau TCL.

Le besoin de sécurisation du parcours s'exprime également concernant les piétons. Un agent indique ne pas se sentir en sécurité sur le trottoir.

Globalement, pour les participants il faut apprendre à mieux partager l'espace public. Il a été exprimé le souhait par exemple d'une régulation via des outils tels qu'un code de bonne conduite ou un permis de circuler pour les vélos et les trottinettes.

Ils notent un manque de civisme et de sécurité entre les usagers qui utilisent des modes de transports différents et qui doivent partager l'espace public. Les agents font le constat de conflits d'usages sur des espaces, aussi bien de circulation que de stationnement, qui leur paraissent insuffisamment délimités.

6.2.2.4 La réduction des déplacements

Les participants ont évoqué le télétravail ainsi que l'usage de la visio-conférence (pour les réunions) comme une solution pour limiter les déplacements.

Les agents demandent plus de souplesse dans le recours au télétravail ainsi qu'une extension à 3 jours par semaine (contre 2 actuellement). D'autres demandent plus de flexibilité dans l'exercice du télétravail en permettant qu'il se fasse sur des jours de la semaine non fixes. Ils partagent aussi le ressenti d'une certaine disparité entre territoires et selon le manager. Une harmonisation du fonctionnement du télétravail au sein de la collectivité est demandée.

Les agents expriment le souhait que le développement du télétravail puisse s'accompagner de nouvelles tarifications (TCL et TER notamment) prenant en compte ces évolutions.

Il est toutefois souligné que cela ne répondrait que partiellement au problème puisque les agents de catégorie C concernés par ces difficultés sont souvent des agents de terrain qui ne peuvent télétravailler.

Des participants ont aussi proposé que soit encouragé le développement de lieux de travail hors de la ville et de la ZFE, qui concentrent actuellement une grande majorité des emplois.

6.3 Mesures d'accompagnement et les exceptions

6.3.1 LES AIDES FINANCIERES

Les agents alertent sur la situation des travailleurs aux plus faible revenus. Un éventuel reste à charge de 3000 € pour ces populations est considéré comme encore beaucoup trop important pour des personnes qui ne bénéficient par ailleurs que de peu d'aides sociales.

Les participants estiment que les montants d'aide prévus dans le cadre la ZFE 5+ risquent de ne pas être suffisants pour les populations précaires. A fortiori, si elles doivent déjà faire face à la rénovation énergétique de leur logement par exemple.

6.3.2 LA COMMUNICATION ET LE CONSEIL EN MOBILITE

S'agissant du conseil en mobilité, les agents ont demandé à ce que les conseillers puissent avoir une bonne connaissance de l'offre de véhicules existant afin d'accompagner les personnes dans le choix d'un véhicule à faibles émissions qui corresponde à leurs besoins.

Les participants ont également formulé la proposition que les assistantes sociales des territoires qui accompagnent les populations les plus démunies puissent être formées, car elles pourraient être un relais de proximité important. C'est le cas également des assistantes sociales du personnel de la Métropole. Des éléments synthétiques sur le projet doivent pouvoir être partagés avec l'ensemble des acteurs susceptibles de jouer le rôle de relais de proximité, pour pouvoir accompagner et orienter les habitants.

Les agents souhaitent que les mesures d'accompagnement fassent l'objet d'une communication importante tant sur les mesures que sur les objectifs du projet afin d'encourager les changements de comportement. En effet, l'image de la voiture comme symbole de liberté est considérée comme fortement ancrée dans la société.

Un autre enjeu identifié par les participants consistera à faire connaître les aides existantes, en les présentant de façon claire. Des exemples concrets et réalistes, tenant compte des besoins des familles, et permettant de se figurer les restes à charge devront être présentés.

Une information continue et de la pédagogie sur les différentes mesures apparaissent incontournables aux yeux des agents, qui souhaitent également que la communication interne de la Métropole à leur intention soit renforcée sur ce sujet.

6.3.3 LE PRINCIPE DES DEROGATIONS ET LEUR MISE EN ŒUVRE

Les participants ont évoqué la nécessité de prévoir une harmonisation des dérogations au niveau national car si le régime dérogatoire de chaque ZFE propose des spécificités, il sera difficile de s'y retrouver. Pour certains il ne faut pas qu'il y ait trop de dérogations car cela risquerait d'une part de faire perdre le sens de la règle qui est mise en place, et d'autre part, cela complexifiera les contrôles nécessaires au respect de la ZFE.

Les agents ont souligné la nécessité de prévoir une dérogation pour les personnes titulaires d'une carte mobilité inclusion.

Une dérogation pour les propriétaires de logements déjà engagés dans le projet de rénovation énergétique de leur résidence a également été proposée, au motif que les citoyens ne pourront pas faire face à deux investissements aussi importants en même temps.

La dérogation « petit rouleur » a suscité l'intérêt des participants car le renouvellement imposé de l'entièreté du parc métropolitain, y compris de véhicules en bon état de marche et roulant peu, serait considéré comme allant à contrecourant d'autres enjeux environnementaux et climatiques. Les agents se sont toutefois interrogés sur la mise en place d'une telle dérogation et sur la façon de contrôler le statut « petit rouleur » : « sur quel critère ? via un relevé kilométrique au moment du contrôle technique ? par un système de péage comme à Londres ? ou alors un nombre d'entrées dans la ZFE ? Ou encore via l'assurance de la voiture puisque des assurances proposent des tarifs « petits rouleurs » ? »

6.3.4 ACCOMPAGNEMENTS DE L'EMPLOYEUR

Les agents ont également formulé plusieurs propositions d'accompagnement à mettre en œuvre par la Métropole en tant qu'employeur. Ces propositions ont notamment porté sur des aspects financiers : meilleure prise en charge des abonnements transport ou encore ajout d'une aide complémentaire employeur afin de faciliter le renouvèlement de véhicule des agents dont les revenus sont les plus faibles.

Le cas des agents amenés à réaliser des déplacements professionnels avec leur véhicule personnel a également été soulevé. Il a été proposé que le parc de véhicules mis à disposition des agents en autopartage soit développé afin de limiter la nécessité de recourir à un véhicule personnel ; Le recours au véhicule personnel étant indemnisé selon un barème kilométrique et des conditions de prise en charge pas toujours suffisante aux yeux des agents

Face aux difficultés à trouver un logement dans le centre de la Métropole et aux contraintes de déplacement en voiture que cela génère, il a été proposé que l'employeur élabore une politique logement pour ses agents, soulignant que les agents n'ont pas accès au 1% logement. Un agent a cité en exemple la ville de Paris qui aurait mis en place une telle politique afin de réduire les temps de trajet.

7 Avis et propositions des communes

7.1 Avis sur le projet, ses impacts et les modalités de sa mise en œuvre

7.1.1 CONCERTATION ET INFORMATION SUR LE PROJET

En 2021, les communes de la Métropole ont demandé à **être associées à chaque étape du projet** et à ce que des réunions publiques de concertation soient organisées avec les citoyens dans leurs communes. Elles ont également formulé le souhait que les études réalisées par la Métropole dans le cadre du projet puissent être publiées et consultables par tous.

Dans le cadre des avis des Personnes Publiques Associées de décembre 2021 à février 2022, certaines communes ont regretté **une certaine confusion entre les démarches de concertation** règlementaire sur la première étape du projet (ZFE 5+) – dans le cadre de laquelle leur avis était sollicité – et préalable à la définition de la deuxième étape (ZFE 432) du projet d'amplification.

Suite à la présentation, lors des CTM 2022, des résultats des études d'impact sur la qualité de l'air, il a également été souligné par les maires que la communication sur les enjeux de santé publique liés à la mise en place de la ZFE était insuffisante et que ces enjeux demeuraient insuffisamment connus par la population. Il est ainsi demandé que la protection de la santé des personnes, et en particulier des plus fragiles, via l'amélioration de la qualité de l'air soit un axe de communication fort.

7.1.2 OPPORTUNITE DU PROJET A L'AUNE DE SES IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES, ECOLOGIQUES ET SANITAIRES

Les enjeux de qualité de l'air

La lutte contre la pollution de l'air est apparue comme un objectif largement partagé par l'ensemble des communes. A ce sujet, certaines communes ont demandé à ce que des études qualité de l'air soient réalisées régulièrement à l'échelle de leurs territoires et que des stations de mesure fixes soient installées, les mesures faites par les stations mobiles étant considérées comme trop sujettes aux aléas climatiques.

Lors de la présentation du projet de ZFE en 2021, certaines communes ont demandé que **des mesures importantes soient également prises pour limiter les émissions liées aux activités agricoles** (en particulier à l'Est) **et industrielles** (au Sud du territoire), ceci afin de répondre de façon globale à la problématique de pollution de l'air.

Par ailleurs, la présentation des études de trafic a fait réagir certaines communes sur des **problématiques de congestion** importantes sur leur territoire. Un élu de l'Ouest a également souligné que les applications de navigation routière conduisaient certains usagers à se créer « *leur propre anneau des sciences* » (le projet de bouclage du périphérique en souterrain n'ayant pas abouti) en traversant les communes de l'Ouest via la RD432, et que cette pollution ne lui semblait pas être prise en compte. Par ailleurs, la traversée de nombreuses caravanes dans les centres-villes de ces communes l'été, génère une pollution importante.

Les controverses écologiques liées à la mise en place de la ZFE

Le caractère polluant des véhicules diesel les plus récents avait été interrogé lors de la première tournée des CTM, en mars 2021, certains élus avançant qu'ils n'étaient pas plus polluants que les véhicules essence, voire électrique, qui génèrent d'autres pollutions. Les élus ont saisi l'occasion des avis PPA pour demander une étude détaillée démontrant la pertinence de la sortie des véhicules Crit'Air 2.

Au-delà de cet objectif fixé par le projet, c'est la pertinence écologique du principe visant à accélérer le renouvellement du parc automobile qui a été interrogée. À ce sujet, certaines communes se sont posées la question du devenir des véhicules mis au rebut et du soutien qui serait apporté aux filières de recyclage automobile pour accompagner le renouvellement du parc dans les meilleures conditions.

L'utilisation du certificat qualité de l'air (vignette Crit'Air) comme unique critère permettant de définir les restrictions a aussi été remise en cause. Il a été demandé que la classification Crit'Air puisse évoluer pour prendre en compte les niveaux d'émission réels des véhicules, par exemple, leur niveau de consommation de carburant.

Enfin, le modèle des véhicules électriques est également interrogé par les élus dans la mesure où l'impact écologique lié à la production de ces véhicules et de leurs batteries leur semble problématique. Une inquiétude a aussi été exprimée sur l'autonomie réduite de ces véhicules qui pourrait présenter des problèmes en cas d'embouteillages importants dans un secteur comme M6/M7.

La ZFE et la justice sociale et spatiale

La question de la justice sociale et spatiale a été très présente dans les expressions des communes lors des avis PPA et des CTM 2021.

Ainsi, le second objectif affiché par la Métropole de Lyon, à savoir la transformation des mobilités quotidiennes par la réduction du nombre de véhicules en circulation sur le territoire métropolitain inquiète un certain nombre de communes qui reprochent à la Métropole de mettre en place des mesures visant « la disparition de la voiture », sans prendre en compte « la spécificité des territoires ». D'autres avis ont souligné à l'inverse que ce projet était justement l'occasion de « repenser la place de la voiture individuelle dans les

déplacements » et plus généralement de la conception des espaces publics aujourd'hui encore largement dévolus au stationnement et à la voirie.

Il a été demandé qu'une étude approfondie des impacts sociaux et économiques soit réalisée afin de déterminer précisément les publics impactés (particuliers et entreprises), ainsi que les mesures les plus adaptées.

La vignette Crit'Air est considérée comme socialement injuste dans la mesure où elle est basée sur l'année de construction des véhicules et qu'elle épargne donc des gros véhicules récents, classés Crit'Air, potentiellement plus polluants que des petites citadines plus anciennes.

Lors de la première tournée des CTM, de nombreuses inquiétudes ont été partagées par les communes, et la possibilité d'une « fronde type gilets jaunes » a même été évoquée. Ces inquiétudes concernent aussi bien les ménages les moins aisés que ceux aux revenus moyens, qui pourraient être exclus du territoire métropolitain. Le risque que les inégalités territoriales soient renforcées a ainsi été pointé à plusieurs reprises : « entre habitants du centre et des périphéries, entre plus aisés et plus modestes, entre habitants de la Métropole et visiteurs temporaires ». Le traitement différencié entre habitants disposant d'un espace de stationnement privé (non soumis au contrôle) a également été souligné.

Enfin, les situations des personnes âgées avec des petites retraites ainsi que celles des familles utilisant un véhicule ancien uniquement le weekend ou pour les départs en vacances ont été évoquées. En effet, ces ménages sont susceptibles d'avoir de réelles difficultés pour procéder au renouvellement de leur véhicule.

Les impacts économiques du projet

A plusieurs titres, les potentiels impacts économiques de la ZFE ont soulevé des inquiétudes auprès des communes.

En premier lieu, il a été mentionné lors des premiers CTM, le risque pour les TPE/PME et pour les artisans de ne plus être en capacité d'intervenir sur le territoire de la ZFE du fait des mesures visant directement les poids-lourds et les véhicules utilitaires légers. Cela fait craindre le départ d'entreprises depuis l'intérieur vers l'extérieur du périmètre de la ZFE.

Lors des avis PPA, il a été partagé la crainte d'une perte d'attractivité touristique et commerciale du centre-ville, au profit des grandes surfaces périphériques. Cette perte d'attractivité commerciale pourrait également concerner certaines communes périphériques en cas de trop forte diminution des flux de voitures de salariés s'arrêtant dans les commerces du centre de ces communes pendant leur trajet domicile-travail.

Enfin, lors des CTM de 2022 traitant des études trafics et l'impact sur la mobilité, les élus ont exprimé la crainte que les coûts de déplacements, qui sont déjà une problématique croissante pour les ménages, soient accentués par la ZFE et posent des difficultés de recrutement pour les entreprises. Une commune du Val de Saône considère que ces difficultés

de recrutement pourraient concerner en particulier les emplois peu rémunérés occupés par des personnes venant de l'extérieur de la Métropole. Certaines communes du Val de Saône ont ainsi manifesté leurs craintes d'un report d'une partie de l'activité économique vers Villefranche-sur-Saône.

7.1.3 MISE EN ŒUVRE OPERATIONNELLE DU PROJET

Le rythme de déploiement des mesures de restriction

La question du calendrier du projet a été essentiellement abordée par les communes dans le cadre de leur avis PPA. De nombreuses communes considèrent ainsi que **l'entrée en vigueur des premières mesures de restrictions devrait être conditionnée, notamment, à la mise à disposition des solutions alternatives à la voiture particulière** (cf. 2.2.2) : renforcement de l'offre de transports en commun, de l'offre d'autopartage, développement des parcs-relais...). Elles demandent donc le déploiement et le renforcement immédiat de ces services.

Par ailleurs, elles demandent que les mesures d'accompagnement prévues par le projet puissent-être effectives suffisamment en amont de la date d'entrée en vigueur des mesures de restriction afin que les personnes impactées puissent s'y préparer.

Rappelant qu'elle n'est pas imposée par la loi, l'interdiction des véhicules Crit'Air 2 en 2026 est contestée par certaines communes qui considère que cette échéance est trop prématurée et ne permettra pas de laisser le temps à chacun de s'adapter.

Une application différée a également été demandé en cas d'élargissement du périmètre, de façon à ce que le périmètre élargi bénéficie d'un calendrier plus favorable que celui prévu pour le périmètre central.

La définition des périmètres géographiques d'application des restrictions

Lors des CTM 2021, certaines communes comme Décines-Charpieu et Tassin-la-Demi-Lune se sont déclarées favorables à l'intégration de leurs communes au sein du périmètre de la ZFE, tandis que Caluire-et-Cuire avait annoncé son intention de ne pas rejoindre le périmètre de la ZFE pour les véhicules personnels.

Dans le cadre des avis PPA de la 1^{er} étape d'amplification aux particuliers, **un certain nombre** de communes se sont positionnées contre leur intégration au périmètre de la ZFE. D'autres ont indiqué qu'en cas d'élargissement du périmètre, il sera nécessaire de tenir compte de la diversité des territoires et notamment de leur desserte en transport en commun.

A l'occasion de la consultation des communes sur la première étape du projet, celles-ci ont demandé à ce que les futures évolutions du périmètre fassent l'objet d'un vote de leur part ou bien, a minima, qu'elles soient **décidées en concertation avec elles**. Les conséquences d'un avis négatif sur l'intégration au périmètre décidé par la Métropole ont également été

interrogées dès les CTM de 2021. A la présentation des deux scénarios envisagés, la **lisibilité** et la cohérence de la règlementation entre le périmètre central et le périmètre étendu a été interrogé également.

Certaines communes ont demandé dans les avis PPA que le **périmètre soit étendu à** l'ensemble du territoire métropolitain, de façon à ce que le trafic de véhicules polluants ne soit pas reporté sur certains axes et que tous les métropolitains puissent bénéficier d'un air de qualité.

L'éventuelle intégration au périmètre des axes structurants (M6/M7, boulevard périphérique Laurent Bonnevay, Rocade Est...) a été largement commentée et débattue par les communes du fait de leur place importante dans le trafic et des niveaux de pollution qui y sont observés. Si leur intégration semble essentielle pour certains du fait de la pollution engendrée au cœur l'agglomération, les craintes d'un report massif du trafic de transit vers l'A46 Sud et Nord, vers l'A89, vers l'A432 et vers d'autres axes secondaires ont été soulevées par les communes à de nombreuses reprises. Elles s'inquiètent ainsi de l'impact des rabattements de trafic (en particulier du trafic poids-lourds) sur les communes jouxtant ces axes, aussi bien en termes de pollution de l'air, que de bruit.

Concernant l'A432, les communes limitrophes s'inquiètent de la capacité de l'infrastructure à absorber les flux supplémentaires. Elles constatent déjà des problèmes de fluidité en heure de pointe au niveau de certaines sorties et craignent que les rabattements de trafics induits par la ZFE, conjugués à l'étalement urbain à l'Est et l'accroissement de la population dans le Nord-Isère, ne renforcent les problématiques de congestion sur cet axe.

Suite à la présentation des études trafic et qualité de l'air en CTM 2022 et considérant les impacts des deux scénarios la plupart des communes ont déclaré ne pas voir l'intérêt du scénario comprenant un périmètre élargi (Scénario 2) à l'ensemble du territoire métropolitain du fait d'un gain qualité de l'air très proche entre les deux scénarios.

En outre, le fait qu'il n'existe pas de solution alternative à la voiture pour les déplacements depuis certaines communes périphériques vers le centre de l'agglomération, mais également a fortiori d'une commune périphérique vers une autre, a également été mis en avant pour justifier le refus d'un scénario incluant un périmètre élargi. A ce sujet, une commune a demandé à ce que la réflexion finale sur le périmètre soit également menée « à l'échelle des bassins de vie », s'inquiétant des conséquences que la limite fixée par le périmètre pourrait induire sur les déplacements (vie sociale, activités sportives, commerces, etc.) entre deux communes limitrophes, dont une serait située hors du périmètre, ou même dans certains cas, au sein d'une même commune dont une partie seulement est intégrée au périmètre.

La question du périmètre a également amené les communes à s'exprimer sur le **risque d'un afflux de véhicules vers les gares hors ZFE**, pointant les insuffisances en termes de stationnement. D'autre part certaines communes ont exprimé des inquiétudes, dans les avis PPA, concernant les effets de bord du périmètre et ont demandé **une étude d'impact sur les**

conséquences de la ZFE en termes de report de trafic et de stationnement sur les territoires en bordure de périmètre.

Enfin, le maire de Lyon a fait part lors de la CTM du 20 mai 2022 de sa volonté de voir le Port de Lyon intégrer le périmètre central (Cirt'Air 2 en 2026).

Il a également été rappelé par quelques communes dans leur avis PPA que la loi n'impose pas une ZFE permanente 7j/7, 24h/24 et ne requière des restrictions que pour les véhicules motorisés à 4 roues.

La communication sur les mesures de restriction et d'accompagnement

Le sujet de la communication a été essentiellement traité dans le cadre des avis PPA sur la première étape d'amplification. De nombreux avis se rejoignaient pour dire que le niveau d'information du public était à ce stade insuffisant et qu'il était nécessaire de multiplier les canaux de communication, sans se limiter au numérique. Il a été proposé que le plan de communication inclue une dimension partenariale et s'appuie notamment sur les entreprises, les écoles, les bailleurs sociaux et les communes. La mise en place d'un numéro vert a également été demandée. Une demande a par ailleurs été formulée pour que la population soit davantage sensibilisée aux enjeux de santé publique liés aux problématiques de transport et de mobilité.

Lors des réunions des CTM 2022, des communes ont demandé que la communication sur le projet soit plus précise, en particulier en ce qui concerne les restrictions envisagées sur le périmètre étendu, qui ne serait pas concerné par l'interdiction des véhicules Crit'Air 2.

Enfin, des communes ont relevé le besoin de communiquer davantage sur les mesures à destination des véhicules professionnels, mais aussi pour limiter les émissions liées à l'industrie notamment, afin de convaincre les citoyens qu'ils ne sont pas les seuls à qui des efforts sont demandés.

Le contrôle des mesures de restriction

Deux grands principes ont été demandés par les communes dans les différents échanges :

- Une mise en œuvre progressive des sanctions après une période de sensibilisation et d'information
- Un dispositif de contrôle qui puisse, par la suite, garantir l'effectivité de la ZFE.

Dans le cadre des avis PPA sur la première étape d'amplification, les villes de Vénissieux et Villeurbanne ont par ailleurs soulevé la problématique du manque de moyens financiers et humains pour procéder au contrôle du stationnement au sein du périmètre de la ZFE. Villeurbanne a fait part également de problématiques techniques pour garantir l'effectivité du contrôle (notamment concernant la communication et l'actualisation des données liées aux dérogations).

Des questions ont également été formulées sur les évolutions du système de contrôle et sur son financement. La ville de Lyon a notamment formulé le souhait d'une action rapide de l'Etat pour mettre à disposition les équipements homologués afférents : les radars.

Le suivi et l'évaluation du dispositif

Certaines communes ont demandé sous quelles modalités et à quelle fréquence le suivi d'avancement du projet (déploiement effectif des mesures, nombre de dossiers reçus et traités, montant des aides accordées, nombre de verbalisations...) serait communiqué au public et aux élus. A ce sujet, il a été proposé la mise en place d'un **comité de suivi et d'évaluation** qui pourrait associer les communes, les acteurs économiques, les représentants syndicaux, mais également des citoyens impactés par les mesures engagées.

7.2 Avis sur l'évolution des mobilités et les solutions alternatives

7.2.1 LA VOITURE AUTREMENT : DES VEHICULES PLUS PROPRES, DES USAGES PLUS VERTUEUX ET UN TRAFIC PLUS FLUIDE

7.2.1.1 Le développement du covoiturage et de l'autopartage



© Éric Soudan / Alpaca Productions

Dès la première série de CTM et dans les avis PPA, le développement d'aires de covoiturage et de l'offre d'autopartage ont été demandé par les communes y compris par celles de deuxième couronne. En outre, certaines communes telles que Corbas ou Saint-Fons se sont portées volontaires pour des expérimentations en la matière sur leurs territoires.

7.2.1.2 Le déploiement de bornes de recharge électrique sur l'espace public

L'absence de stations GNV/GNL/GPL a été pointée dès 2021 par les communes, tout comme l'insuffisance du réseau de bornes de recharges électriques. Certaines communes ont par ailleurs avancé que la localisation des bornes n'était pas toujours optimale et nécessiterait davantage de concertation.

Les communes ont également souligné qu'au-delà de la multiplication du nombre de bornes, le développement du réseau d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques doit prévoir des puissances suffisantes pour les recharges rapides sur l'espace public.

7.2.1.3 Les capacités de stationnement à l'intérieur de la ZFE et en entrée de zone

Afin de permettre aux habitants de rejoindre le centre de l'agglomération en transports en commun, les communes ont demandé, lors des trois temps de concertation, que des parcs-relais (P+R) dimensionnés aux besoins des territoires puissent être créés aux abords des stations de métro et des gares.

Il a été souligné lors des CTM 2021 que plusieurs P+R existants, seraient situés à l'intérieur du périmètre central de la ZFE, en particulier ceux de Gorge de Loup et de la Gare de Vaise. Le souhait de nouveaux P+R, aux entrées de zone, mais aussi le plus en amont possible, notamment dans les gares TER, a donc été formulé afin d'augmenter les capacités de stationnement dans ces zones qui feront nécessairement l'objet d'un report.

Sur ce sujet, une politique partenariale avec les EPCI voisines (par exemple la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais) est préconisée.

La nécessité de sécuriser l'ensemble des P+R a également été avancée.

A l'occasion de la deuxième tournée des CTM, en 2022, il a été formulé la demande que des parcs-relais soient créés le long de la future ligne de BHNS entre Lyon et Trévoux.

7.2.1.4 Le partage de la voirie et la diminution des voies réservées à la voiture

Les discussions en CTM, notamment ceux de 2022, ont donné lieu à des débats sur les bienfaits de la création de voies réservées aux bus. Des communes ont avancé qu'à certains endroits cela impliquait davantage d'embouteillages, tandis que d'autres se sont montrées favorables à leur généralisation, considérant qu'il s'agit d'une mesure de long terme dont l'objectif est de changer les comportements et favoriser le report modal de la voiture vers le bus.

7.2.2 SOLUTIONS DE MOBILITE ALTERNATIVES A LA VOITURE INDIVIDUELLE ET AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

La nécessité de développer les solutions alternatives à la voiture individuelle, au plus vite et si possible en amont de l'entrée en vigueur des restrictions, a été soulignée par un grand nombre de communes.

7.2.2.1 Favoriser l'intermodalité, un enjeu transversal

Le développement des compartiments vélo dans les TER ainsi que la possibilité de mettre les vélos dans les bus (en particulier dans les territoires dont la topographie rend l'utilisation du vélo difficile) ont été demandés par les communes.

7.2.2.2 Développer les transports en commun

Les communes ont souligné la nécessité de mettre en cohérence les calendriers de déploiement de l'offre de transports en commun et d'entrée en vigueur des restrictions relatives à la ZFE. Sur certains territoires, de nouvelles lignes fortes de transport en commun leurs apparaissent nécessaires, mais leur éventuel déploiement et mise en service ne pourraient intervenir qu'à un horizon plus lointain que ceux fixés par le projet.

Afin d'avoir une approche globale plusieurs communes ont ainsi proposé, dès les CTM de 2021, qu'une réflexion sur les enjeux de mobilité soit portée par SYTRAL Mobilités, à l'échelle de la Métropole et des territoires voisins, et que soit élaboré un « *grand plan métro* ».



© Métropole de Lyon / Laurence Danière

Des améliorations sensibles de l'offre de service en transport en commun ont été demandées en 2021 en CTM et via les avis PPA :

- Renforcer l'attractivité de l'offre de transports en commun : améliorer la qualité du service, créer une tarification unique TCL/TER, augmenter les capacités et les fréquences (notamment en heure de pointe, mais aussi les weekends), étendre les amplitudes horaires ;
- Améliorer la desserte en transports en commun en seconde couronne et en particulier dans les communes de l'Ouest de la Métropole;
- Prolonger les lignes de métro existantes et réaliser les tramways prévus à l'Est;
- Déployer des flottes de bus électriques ;
- Financer les navettes communales et intercommunales.

7.2.2.3 Les mobilités actives (vélo et marche)



© Métropole de Lyon / Thierry FOURNIER

En 2021 en CTM. des besoins d'aménagements cyclables ont été exprimés par les communes, soulignant la nécessité de faciliter les déplacements entre les communes périphériques et de ne pas répondre uniquement aux déplacements depuis le centre de l'agglomération vers l'extérieur. De la même façon, il a été demandé dans les avis PPA, la poursuite du déploiement du service Vélo'v dans les communes périphériques. Il a par ailleurs été souligné que la réalisation de voies cyclables devait également s'accompagner de la création de stationnements vélos sécurisés.

Enfin les communes ont exprimé le souhait d'un développement du réseau de cheminement piéton.

7.2.2.4 Expérimenter le transport à la demande courte-distance

Il a été proposé de développer une offre de transport de « courte distance », de type vélo-taxi, accessible pour le prix d'un ticket de transport en commun pour les populations les plus vulnérables (personnes âgées, en situation de handicap ou de fragilité ponctuelle ou durable), notamment pour l'accès à des services essentiels. Il est suggéré que cette offre s'inscrive dans le cadre de l'offre SYTRAL et puisse être développée à titre expérimental avec des entreprises d'insertion.

7.2.2.5 Réduire les déplacements

Pour certaines communes, la mise en œuvre d'une politique de développement réellement multipolaire permettrait de réduire considérablement les kilomètres parcourus. C'est le cas également de la généralisation du télétravail dont il a été demandé qu'elle soit prise en compte dans les scénarios prospectifs.

7.2.2.6 La logistique urbaine, ferroviaire et fluviale

Les communes ont rappelé à chaque séquence de concertation, la nécessité de réaliser un plan logistique à l'échelle de la Métropole.

7.3 Accompagnement et exceptions

Concernant les dispositifs d'accompagnement prévus par le projet (aides financières, dérogations et conseil), les communes ont demandé qu'ils soient effectifs suffisamment en amont de l'entrée en vigueur des restrictions, qu'ils fassent l'objet d'une communication spécifique afin de les faire connaître par l'ensemble des personnes concernées, mais également que les publics les plus éloignés du numérique puissent être accompagnés dans les démarches administratives relatives à leur transition.

7.3.1 LES AIDES FINANCIERES ET LE CONSEIL EN MOBILITE

7.3.1.1 Les aides financières

La nécessité d'accompagner financièrement les publics les plus modestes ainsi que, dans une moindre mesure, les ménages aux revenus moyens, a été soulignée à de nombreuses reprises par les communes.

Les publics susceptibles de bénéficier des aides financières

En CTM en 2021, il a été exprimé le souhait d'ouvrir les aides financières aux nonmétropolitains travaillant dans la ZFE. Il a également été demandé par les communes que tous les habitants de la Métropole puissent être éligibles à ces aides. La commune de Villeurbanne a par ailleurs cité dans son avis PPA l'exemple du quartier Saint Jean situé en dehors de la ZFE et dont les habitants seraient non éligibles aux aides, créant une inégalité entre ses administrés.

Il a par ailleurs été demandé que la Métropole continue d'apporter son soutien aux petites entreprises et en particulier aux artisans.

Les communes ont aussi demandé un soutien financier de la Métropole à leur égard pour les accompagner dans le renouvellement de leur parc automobile. L'idée que la Métropole puisse être à l'initiative d'un groupement d'achat a été émise en ce sens.

D'autres critères d'éligibilité aux aides

Une commune a demandé dans son avis PPA que soit précisée la possibilité qu'un même ménage puisse bénéficier des aides pour plusieurs véhicules, notamment si des conditions d'emploi le justifient.

Plusieurs communes ont également proposé la prise en compte d'autres critères pour que l'éligibilité aux aides comprenne également :

- la présence de personnes en situation de handicap dans le ménage,
- l'accessibilité aux transports en commun du ménage,
- les contraintes professionnelles spécifiques des personnes (travail en horaires décalées par exemple),
- l'âge du véhicule (afin de lutter contre l'obsolescence).

Les montants des aides financières et leur versement

Le rehaussement, dans le dispositif Métropolitain, de l'éligibilité de certaines aides financières par rapport aux seuils de revenus fixés par les dispositifs de l'Etat a été salué par plusieurs communes.

En revanche les montants des aides proposés pour la première étape « VP5+ » sont parfois apparus insuffisants par rapport au coût réel des véhicules, certaine communes considérant dans leurs avis PPA que les restes à charge étaient non soutenables..

Plusieurs propositions ont par ailleurs été formulées pour moduler les montants d'aides :

- en fonction de l'offre en transport en commun des communes ;
- de façon à prendre en compte le surcoût des véhicules adaptés aux personnes en situation de handicap ;
- en fonction des niveaux de revenus, comme c'est le cas actuellement, mais avec davantage de progressivité.

Il a aussi été demandé un travail approfondi d'évaluation du marché de l'occasion (qui pourrait selon les communes connaître une forte inflation des prix) et il a été proposé la création d'un groupement d'achat, à l'échelle de la Métropole, « accessible à tous mais ciblant en premier lieu les ménages modestes ayant démontré un besoin d'automobile », afin de faire baisser les prix de ces véhicules de base.

7.3.1.2 Le conseil en mobilité

Les communes ont souligné dans les avis PPA et en CTM la nécessité d'accompagner les ménages en difficulté via un accompagnement individualisé.

Plusieurs d'entre elles ont demandé dans les avis PPA que le conseil en mobilité ne se limite pas à un lieu centralisé, mais que les maisons de la Métropole (au moins une pour chaque CTM) et que les mairies d'arrondissement puissent jouer un rôle de lieux d'accueil, de conseil et d'accompagnement.

Il a été proposé qu'a minima, la Métropole puissent former un certain nombre de relais locaux et certaines communes ont demandé la création par la Métropole de **lieux ressources** dans les communes la Métropole pour accompagner leurs habitants.

7.3.2 DEROGATIONS ET EXCEPTIONS

Des propositions de dérogation ont été exprimées par les communes à la fois en CTM et dans les avis. Ces dérogations peuvent être liées au type de véhicules au type de personne possédant le véhicule ou à l'usage qui en est fait.

A plusieurs reprises, différentes communes ont demandé la mise en place de dérogations selon des critères d'usage afin de permettre la prise en compte :

- de la situation des personnes qui exercent des métiers avec des horaires décalés (la nuit de 22h00 à 06h00).
- des déplacements de loisir et leu cas des petits rouleurs, notamment le weekend où l'offre de transports en commun est moins importante. L'exemple d'une personne retraitée et ayant des difficultés à se déplacer utilisant sa voiture une fois par semaine pour faire les courses a été cité.

Des dérogations ont également été pu être demandées :

- pour effectuer des déplacements à l'extérieur du périmètre pour partir en weekend ou en vacances par exemple (uniquement pour les véhicules Crit'Air 2)
- pour les véhicules ne connaissant pas encore d'équivalent en Crit'Air 1 ou 0 ;
- pour les navettes communales ;
- pour les véhicules de collection.

Concernant les visiteurs occasionnels, une commune a proposé la création d'un « pass ZFE » de 48h.

Enfin, il a été demandé que les dérogations pour les personnes à faibles revenus puissent être renforcées.

8 Synthèse générale et enseignements

La concertation préalable au projet d'amplification de la ZFE de la Métropole de Lyon a permis de recueillir sur les 4 scènes concertation plus de 30 000 expressions²¹. Ces questions, avis et propositions, issues des différentes scènes de dialogue organisées auprès des citoyens, des professionnels, des 59 communes et des agents de la Métropole ont abordé un grand nombre de thématiques : depuis les modalités de mise en œuvre du projet jusqu'aux grands enjeux de transformation et de transition qu'ils impliquent, en passant par les impacts sur les différents publics et leurs capacités d'adaptation.

La Métropole de Lyon n'a pas attendu ce bilan de concertation globale pour prendre en compte les avis exprimés et faire évoluer son projet. Un bilan de la concertation règlementaire portant sur la première étape du projet d'amplification de la ZFE, dite VP5+, a été réalisé en amont du conseil métropolitain de mars 2022. Ce bilan tirait déjà les premiers enseignements des différentes scènes de concertation. Il a conduit à certains ajustements dans le paramétrage de l'étape dite VP5+ de septembre 2022, en particulier en faveur des personnes et familles à faibles ressources (adaptation du dispositif d'aides et de dérogations). De même, la concertation avec les professionnels, démarrée dès décembre 2020, s'est déjà traduite par une révision du règlement des aides de la ZFE VUL/PL actuelle, lors du conseil métropolitain de janvier 2022.

Concernant ce bilan consolidé, la richesse des contributions présentées a permis à la Métropole de Lyon de tirer 5 grands enseignements, qui constituent autant d'orientations à intégrer ou renforcer dans la phase de mise au point et de mise en œuvre du projet. Énoncés selon une posture d'action, ces enseignements sont les suivants :

- Définir un juste niveau de contrainte à l'aune des prévisions de résultats sur la qualité de l'air;
- Accompagner la transition des citoyens et des professionnels pour la rendre soutenable, financièrement et/ou dans le temps;
- Garantir l'efficacité du dispositif, du point de vue du contrôle comme de la simplicité des procédures d'attribution des aides et des dérogations;
- Développer les solutions de mobilité alternatives et les infrastructures permettant d'assurer les déplacements internes et en échange avec la ZFE ;
- Communiquer sur les enjeux du projet et informer sur ses modalités de mise en œuvre.

-

²¹ Une expression correspond à un sujet abordé par un participant, une contribution peut ainsi contenir plusieurs expressions

<u>Définir un juste niveau de contrainte à l'aune des prévisions de résultats sur la qualité de l'air</u>

Le déploiement de la ZFE s'inscrit dans l'application d'une règlementation nationale elle-même adoptée sous la pression d'une directive non-respectée de l'Union Européenne. Toutefois, la Métropole a fait le choix de porter le niveau des restrictions jusqu'au Crit'air 2 sur un périmètre central en 2026, et ainsi d'aller au-delà des restrictions minimales fixées par la loi, car les véhicules diesel sont responsables de près de 50% des émissions de NOx. Si l'objectif de lutter contre la pollution de l'air fait consensus auprès des acteurs du territoire, celui d'un renforcement de la contribution du secteur transports-mobilités rencontre un avis plus partagé. Cette réticence peut provenir de trois sources :

- La crainte d'une inadéquation du périmètre et du calendrier au regard des alternatives de transport disponibles sur les périmètres étudiés,
- La nécessité de devoir changer un véhicule encore fonctionnel ou à minima être dans l'impossibilité de pouvoir utiliser ce véhicule dans la ZFE est parfois perçu comme non acceptable d'un point de vue économique, social et écologique
- Le sentiment que les véhicules interdits, ne contribuent pas fortement à la pollution

Concernant l'articulation du périmètre, du calendrier et des alternatives il a été exprimé la crainte que soit mis « *la charrue avant les bœufs* », notamment en cas d'un large périmètre et d'une interdiction allant jusqu'au Crit'Air 2, les alternatives de transport étant moins denses en s'éloignant du cœur de l'agglomération. De façon générale, les différents publics concertés souhaitent que l'extension du périmètre à d'autres communes et l'évolution des restrictions repose sur la disponibilité de solutions alternatives à la voiture sur l'ensemble du territoire. En outre, sur cette question du périmètre, il apparait qu'il ne serait pas bien compris que certaines voies rapides (périphérique et M6/M7 notamment) ne soient pas inclues dans la ZFE, le trafic de transit et les poids lourds circulants sur ces axes sont ainsi la cible de nombreuses contributions.

Concernant l'insuffisante acceptabilité économique, sociale et écologique du dispositif plusieurs facteurs sont mentionnés : l'interdiction dans la ZFE de véhicules non encore amortis économiquement, la perception de la nécessité de mettre au rebut des véhicules, parfois récents, pour acheter des véhicules neufs électriques, dont la production fait l'objet de critiques, et enfin le fait que la ZFE touchera plus particulièrement les ménages aux revenus moyens et modestes qui ont moins de moyens financiers pour s'adapter.

Ces différentes critiques sont exacerbées dans le cas de l'interdiction des véhicules Crit'Air 2 et en particulier des diesels récents, car ces véhicules Crit'Air concernent une part importante des propriétaires, que les diesels récents (euro 6d pour les VL et VUL) sont vus comme peu polluants, que ces véhicules ne seront pas forcément amortis économiquement en 2026, voire pour certains professionnels que les alternatives techniques côté constructeur sont insuffisamment développées ou accessibles.

Ces contributions montrent que l'amplification de la ZFE tant du point de vue du périmètre que de celui du calendrier doit être définie pour ne pas imposer une contrainte trop forte ou trop rapide, surtout lorsque les alternatives à la voiture sont insuffisantes. Les expressions

montrent aussi que les contraintes du projet sont parfois vues comme plus fortes qu'elles ne sont réellement. Pour exemple, les véhicules dont l'achat est aidé vont bien au-delà du véhicule électrique puisque ces aides peuvent financer des véhicules Crit'Air 0 ou 1 neufs et d'occasion ainsi que les vélos électriques

Accompagner la transition des citoyens et des professionnels pour la rendre soutenable, financièrement et/ou dans le temps

L'accompagnement à la transition sollicité par les citoyens et les professionnels passe par la mise en place d'aides financières, d'un accompagnement humain ainsi que par des dérogations.

L'accompagnement financier de la Métropole pour permettre une adaptation de la population à la ZFE est un thème majeur de la concertation. Les contributions ont pointé la nécessité de créer des aides, et cherché à préciser les montants associés et les conditions d'éligibilité qu'elles soient liées aux revenus, à des critères géographiques, ou à la vocation de ces aides (types de voiture, rétrofit, vélos...). De nombreuses contributions du grand public expriment la crainte d'un ciblage trop restreint des aides (qui écarterait les « classes moyennes »), ou de montants d'aides insuffisants (en particulier pour certains modèles de voiture comme les familiales). À noter, enfin, que l'accompagnement financier souhaité porte sur le renouvellement du véhicule mais également sur des stratégies d'adaptation via un usage renforcé des transports en commun et l'autopartage.

L'accompagnement peut également se traduire par des dérogations pour assouplir les contraintes et donner plus de temps à certains usagers pour s'adapter. Les motifs de dérogation sollicités pour les particuliers sont nombreux : déplacements d'urgence ou pour raison médicale, travailleurs en horaires décalés ou habitants de zones peu desservies en transport en commun, divers déplacements occasionnels (week-end et vacances, déménagements, course, vie sociale et familiale, touristes...), véhicules de collection et VASP, familles nombreuses, personnes âgées et PMR ou encore pour certains types de professionnels circulants en véhicules légers. Ces nombreuses demandes traduisent pour certains une peur, une réticence à devoir changer de véhicules alors que celui-ci sert peu. Il a été proposé, en lien avec le dispositif petit rouleur adopté lors de l'étape 5+, que des usages occasionnels puissent être autorisés mais aussi que la ZFE soit désactivée le soir et le weekend (ZFE horaire). Il est à noter toutefois que l'appréciation du caractère occasionnel est très variable et que le panel citoyen a exprimé dans son avis qu'il n'était pas souhaitable de multiplier les dérogations au risque d'affaiblir le dispositif.

Côté professionnel les sollicitations sur les aides financières traitent les sujets de l'éligibilité, des montants et de la vocation des aides afin de rendre plus accessible les véhicules à faibles émissions encore chers à l'achat, d'élargir le champ des véhicules aidés (dont le rétrofit), et de permettre aux entreprises hors métropole de bénéficier des aides. Les demandes de dérogation visent elles à prendre en compte les contraintes d'amortissement de véhicules achetés récemment, et l'offre limitée des constructeurs pour certains véhicules. Une large partie de ces demandes ont fait l'objet d'arbitrages et ont conduit en janvier 2022 à modifier

les dispositifs d'accompagnement des professionnels pour la ZFE pro en cours (interdiction des véhicules Crit'Air 3 et +).

Enfin, l'accompagnement humain est un sujet d'expression important sur l'ensemble des scènes de concertation. Les demandes pointent le besoin d'information pour expliquer le dispositif, de conseil personnalisé ainsi que la mise à disposition d'outils simples d'aides à la décision comme des simulateurs cumulant les aides pour parvenir à identifier avec précision le reste à charge. Il est en outre souhaité un accompagnement au plus près avec, pour les citoyens, des relais dans les communes et, pour les professionnels, un conseil délivré via les chambres consulaires.

Garantir l'efficacité du dispositif, du point de vue du contrôle comme de la simplicité des procédures d'attribution des aides et des dérogations

Dans les différentes scènes de concertation, les expressions des participants pointent la nécessité de garantir son efficacité en termes d'amélioration de la qualité de l'air.

En premier lieu, cette demande se traduit par le besoin d'une forte communication sur le projet, pour faire connaître les calendriers, les périmètres et ainsi donner de la visibilité aux acteurs du territoire ainsi que par un besoin de temps pour s'adapter et solliciter les accompagnements mis en place.

Le deuxième point d'attention relevé concerne l'efficacité du dispositif d'aides et de dérogations, avec d'une part un besoin d'efficacité opérationnelle pour un versement rapide des aides ou pour l'attribution des dérogations, et d'autre part le souhait d'éviter des dérogations trop nombreuses et complexes qui pourraient affaiblir l'efficacité du dispositif.

Le souci d'efficacité a également été rapproché du dispositif de contrôle et de la mise en place d'un outil d'évaluation et suivi des effets du projet, ceci pour permette la bonne application ou l'éventuel ajustement des mesures.

<u>Développer les solutions de mobilité alternatives et les infrastructures permettant</u> <u>d'assurer les déplacements internes et en échange avec la ZFE ;</u>

La transition des mobilités et des moyens de transport vers des pratiques et technologies à faibles émissions soulève des enjeux de garantie des conditions d'accessibilité au périmètre central et en son sein, et de justice territoriale vis-à-vis du déploiement de l'offre alternative. Cette transition questionne également le besoin d'infrastructures liées à l'accélération de l'adoption de véhicules fonctionnant aux énergies alternatives (électrique en particulier).

Les solutions alternatives de mobilité ont été un élément majeur de discussion de la concertation.

Les contributions les plus nombreuses, et de loin, ont concerné le renforcement de l'offre de transport en commun en termes de dessertes géographique, de qualité de service (fréquence, amplitude horaire mais aussi intermodalité), et dans une moindre mesure d'accessibilité

financière. Faisant écho aux concertations menées en parallèle par le SYTRAL, le renforcement de l'offre de métros, de tramways et de bus a largement été abordé par les participants. L'amélioration de la desserte des communes périphériques, en particulier celles situées à l'Ouest et au Sud, mais aussi la création de lignes transversales connectant ces communes entre elles, apparaissent comme des priorités au regard des enjeux soulevés par la ZFE. Enfin, l'augmentation du cadencement et de la capacité des TER sur le territoire de la Métropole et au-delà est également une demande forte pour assurer l'accessibilité de la ZFE.

Une proportion moindre mais importante des contributions a concerné le développement des modes actifs et particulièrement du vélo, via des infrastructures permettant de sécuriser la pratique. La majorité des contributions ont mis en avant le vélo, notamment électrique et cargo, comme un réel substitut à la voiture, mais dans le même temps, un certain nombre de contributions ont exprimé l'idée que cette solution ne convient pas à tous les publics. Ces rappels sont sans doute à mettre en regard avec la politique volontariste de la Métropole en faveur du vélo (Voies Lyonnaises, stationnements sécurisés, aides à l'acquisition, FreeVélo'v...), largement perçue et créditée par les participants à la concertation.

Dans le même temps, la concertation fait également apparaître le souhait de pouvoir continuer à utiliser la voiture pour se rendre dans la ZFE ou s'y déplacer mais avec des modalités différentes. Ainsi, pour les personnes extérieures à la ZFE, les parcs-relais (en amont et en entrée de zone) donnant facilement accès aux réseaux TER et TCL sont vus comme des outils essentiels pour accéder au cœur de la métropole. La possibilité d'utiliser ponctuellement un véhicule via l'autopartage revient également dans les contributions, démontrant un souhait de massification. La relative faiblesse du nombre d'expressions démontre néanmoins une connaissance faible de l'autopartage et du covoiturage,

Du côté des professionnels utilisateurs de VUL et PL, le développement de pratiques alternatives passe par une évolution de la logistique urbaine en organisant des hub intermédiaires en entrée de zone, en développant la logistique de proximité ou encore, pour certains usages, via l'utilisation de vélos cargo.

Au-delà des modes alternatifs de mobilité et de transport, l'accessibilité à la ZFE passe par le développement de l'utilisation de véhicules à faibles émissions. D'un point de vue technique cela soulève des interrogations tant chez les particuliers que chez les professionnels sur les possibilités de recharge en énergies alternatives (GNV, électrique) à domicile, dans l'entreprise ou dans l'espace public.

Communiquer sur les enjeux du projet et informer sur ses modalités de mise en œuvre

La concertation a fait apparaître une certaine méconnaissance de l'objet « zone à faibles émissions » et des objectifs qui lui sont assignés. En particulier, de nombreuses expressions ont témoigné d'une certaine confusion entre réduction des émissions de gaz à effet de serre, à laquelle les ZFE peuvent contribuer indirectement, et réduction de la quantité de composés polluants dans l'air, dioxyde d'azote et particules fines en tête, qui constitue l'objectif central d'une ZFE. De même, bien que le lien entre pollution atmosphérique et trafic automobile soit

très massivement connu, et appréhendé comme un sujet d'inquiétude, les effets attendus de la règlementation ZFE restent mal perçus. Les contributions et les échanges ont montré qu'une partie du public n'envisage pas d'effets positifs au-delà du périmètre des restrictions, alors que les études d'impacts montrent que c'est très largement le cas. La concertation a également montré, sans surprise, que les différentes catégories de publics n'avaient encore qu'une appréhension partielle des mesures de restriction et d'accompagnement envisagées dans le projet

Ces constats démontrent, d'une part, la nécessité de faire connaître les enjeux liés à la qualité de l'air et à la santé, d'autre part le besoin d'une communication renforcée, aussi bien sur les mesures de restrictions (et leur contrôle), que sur les mesures d'accompagnement prévues par le projet. De ce point de vue, il faut tout de même souligner les effets de la longue séquence de concertation sur la notoriété du projet et la sensibilisation des Grands Lyonnais. Fin juin 2022, une enquête de l'institut de sondage *Ipsos* montre que 67% d'entre eux ont entendu parler de la zone à faibles émissions et de son extension²². Il n'existe malheureusement pas de donnée antérieure à l'échelle de la métropole. Néanmoins, en avril 2021, avant la concertation grand public, une enquête nationale montrait que 60% des Français ignoraient ce qu'était une ZFE et les conséquences de sa mise en place²³.

Le besoin de visibilité des acteurs du territoire pour permettre une anticipation et s'adapter est en outre un point important de la concertation qui a été particulièrement souligné par les acteurs économiques. Les professionnels se sont familiarisés avec un dispositif entré en vigueur il y a plus de deux ans pour les VUL et les PL, et souhaitent disposer d'une vision claire des évolutions à venir.

Conclusion

Cette concertation préalable à la deuxième étape d'amplification du projet aura permis de dresser un panorama riche des attentes et inquiétudes des acteurs du territoire. La définition des modalités de cette deuxième étape devra ainsi prendre en compte les enseignements dressés dans ce bilan de concertation. Les réponses apportées à cette concertation préalable devront s'inscrire en cohérence avec le dispositif existant, elles devront en outre ne pas nuire à la lisibilité du dispositif ni compromettre substantiellement les gains de qualité de l'air et de santé. La prise en compte de ces enseignements sera détaillée dans le dossier règlementaire présentant le projet de la deuxième étape d'amplification de la ZFE.

-

²² Source : *IPSOS* pour la Métropole de Lyon, enquête par sondage auprès de 1003 personnes âgées de 18 ans et plus, constituant un échantillon représentatif des habitants et habitantes de la métropole de Lyon. Échantillon interrogé par téléphone du 21 au 28 juin 2022.

²³ Source: *Harris Interactive* pour le Centre national des professions de l'automobile (CNPA) devenu Mobilians.

9 Annexes

9.1 Présentation de l'expérimentation auprès de 20 foyers métropolitains

L'expérimentation auprès de 20 foyers a été menée en amont de l'amplification de la ZFE afin des tester des changements de pratiques de mobilité, d'identifier les freins et leviers à cette transition et de préciser le conseil en mobilité et ses outils. L'expérimentation a été mise en place en partant des besoins et usages des habitants et non des seules offres de services existantes de la Métropole et de ses partenaires.

Le groupe de « foyers pilotes »

Les foyers qui ont participé à l'expérimentation seront tous concernés à terme par le dispositif de Zone à Faibles Emissions et possèdent ainsi des véhicules Crit'air 2 et plus. La sélection des participants a visé le rassemblement d'une large diversité de profils.

- Des situations socio-professionnelles variées: 4 retraités, 10 familles dont 1 famille monoparentale et 2 familles nombreuses, 2 étudiants, 1 personne en recherche d'emploi.
- 12 foyers résidant dans le périmètre ZFE et 8 dans d'autres communes de la Métropole
- Des foyers aux pratiques et attitudes variées vis à vis de la voiture : des dépendants (7), des détachés (7) et des inconditionnels (6)

Les 20 foyers-pilotes ont été catégorisés en fonction de leurs pratiques objectives de la voiture mais aussi de leurs attitudes Commune de résidence des participants

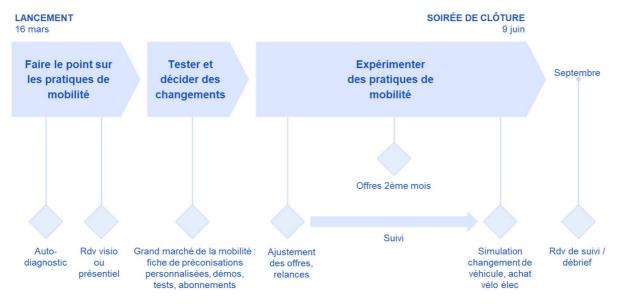


Une typologie de rapport à la voiture a été élaborée à l'occasion des focus-groupes réalisés en juin 2021, en amont du lancement de la concertation :

- "dépendants" = personnes qui ne peuvent pas se passer de leur véhicule faute de moyens de déplacement alternatifs performants.
- "détachés" = personnes qui accordent peu d'importance à leur véhicule et l'utilisent peu, par choix ou par habitude.
- "inconditionnels" = personnes attachées à leur véhicule qui l'utilisent principalement par confort et par habitude.

Calendrier et étapes de l'expérimentation

L'expérimentation s'est déroulée entre mars et juin 2022 en plusieurs étapes résumées dans la frise ci-dessous.



Après une phase de « diagnostic » et de « préconisations » en fonction des besoins, les foyers ont pu tester de nombreuses solutions : TCL, TCL + TER, trottinettes électriques, MyVélov, autopartage (Citiz, Léo&Go) et vélos cargos.

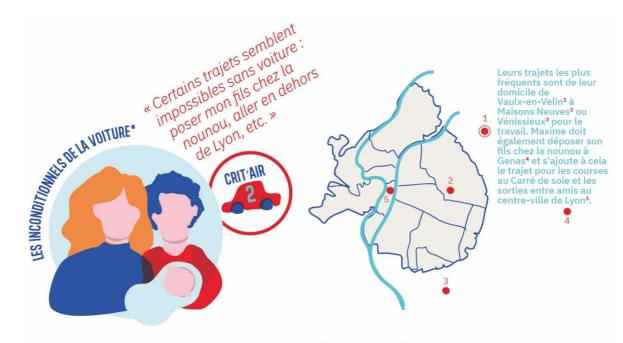
Les premiers enseignements

Les premiers enseignements de l'expérimentation montrent que celle-ci a été un accélérateur de changements de pratique menant à une réduction majeure de l'usage individuel de la voiture, avec une difficulté à réduire cet usage pour quelques foyers « dépendants », pour les déplacements contraints notamment. La séquence a également permis à certains participants de découvrir ou redécouvrir certaines pratiques de mobilité telles que l'utilisation des TCL, des vélos à assistance électrique ou des trottinettes.

L'expérimentation a également conduit à des changements notables de modes de vie au-delà des seules pratiques de mobilité avec une réorganisation de l'emploi du temps familial, une diminution et une optimisation des déplacements, des évolutions des pratiques d'achats, un sentiment d'amélioration de la qualité de vie et des modifications dans la manière de pratiquer ses loisirs.

L'expérimentation aura permis de changer les représentations des modes de déplacement, par la pratique, ainsi qu'une prise conscience de la charge financière représentée par la voiture. Les changements restent toutefois à consolider, notamment pour conforter l'adéquation de certains modes de déplacement aux agendas quotidiens mais aussi car l'attachement à la voiture est toujours très ancré, particulièrement lorsque le coût/avantage lui reste très favorable. La pérennisation de la transition engagée repose en outre sur la qualité actuelle et future des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle.

Illustration de parcours de foyers pilotes



Sophie et Maxime

Maxime et sa femme Sophie sont en couple et parents d'un enfant de 11 mois. Maxime est ingénieur et Sophie est infirmière. Ils habitent à Vaulx-en-Velin.

L'EXPÉRIMENTATION



« C'est plus confortable que la voiture, c'est moins stressant, on n'a pas besoin d'être aussi vigilant. Mais il y a plus de monde, plus de proximité, ce qui est peu rassurant avec le Covid, surtout sans masque. »

MyVélo'v

« Je ne prenais pas le vélo avant parce que je ne voulais pas arriver transpirant au taf et avec la montée ce n'était pas gagné... Le fait d'avoir essayé me confirme que c'est faisable. A voir pour la suite, il me faudra des moyens pour en acheter un éventuellement. »



d'utilisation de la voiture au quotidien durant l'expérimentation. Ils ont continué de l'utiliser pour aller chez la nounou à Genas et pour faire les courses au Carré de soie. Sophie et Maxime envisagent de garder leur abonnement TCL et d'acheter un vélo



A plus long terme, ils pensent à acheter un VAE et changer leur véhicule pour une voiture électrique

ET DEMAIN?

« On m'a ouvert les yeux sur le fait que Lyon devenait impraticable en voiture. Le métro est maintenant une solution que je privilégie, sauf quand je sais que je vais finir très tard. Même avec un enfant en bas-âge ça va. »



Leurs trajets les plus fréquents sont du domicile à Lyon 8e¹ à Vénissieux² au Parc de la tête d'Or³ ou à Vaulx-en-Velin⁴. Yasmine se rend à son travail à Pierre-Bénite⁵ et Farid à Genas⁶.

Yasmine et Farid

Yasmine et Farid sont parents de 5 enfants, dont 2 sont encore au foyer, des jumeaux qui ont 6 ans. Yasmine est auxiliaire de puériculture et Farid est chauffeur Uber. Ils habitent à Lyon 8e.

L'EXPÉRIMENTATION

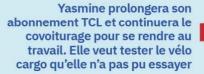


« On met autant de temps en TC qu'en voiture. Par contre on ne perd plus de temps à se garer, c'est super. Et les jumeaux adorent ça, c'est ludique pour eux. Le bus est au pied de l'immeuble et même le métro je peux y aller à pied. »



-90% d'utilisation de la voiture au quotidien durant l'expérimentation. Yasmine a utilisé la voiture pour quelques rendez-vous médicaux et pour aller au travail. Mais elle a trouvé une meilleure solution :

« J'ai demandé à ma cadre d'être en binôme avec l'une de mes collègues pour que l'on puisse avoir les mêmes horaires et qu'on puisse covoiturer et elle a accepté. » Pendant l'expérimentation, Farid a vendu sa voiture Crit'Air 4. Ils comptent remplacer leurs voitures par des hybrides



ET DEMAIN?

« On a une petite supérette pas loin de chez nous, on essaye d'aller là plutôt qu'à Carrefour. Tous les 2ou3jours on va à la supérette. On ne sent pas beaucoup la différence avec Carrefour en termes de prix. On est bien content d'avoir des commerces de proximité, autant les faire vivre aussi. »



André et Michelle

André et sa femme Michelle sont un couple de retraités. André continue de donner des cours en informatique et est aussi batteur dans un groupe de musique. André et Michelle habitent à Villeurbanne.

L'EXPÉRIMENTATION



« Ma compagne n'a pas changé ses habitudes pendant l'expérience mais elle est anti-voiture. Elle est tout le temps en vadrouille en TC, elle connaît par cœur le réseau. »



« C'était super, le vélo était neuf et je l'ai beaucoup utilisé. On peut se faufiler de partout et ça va vite, c'est pratique! Par contre, il faut quand même faire attention sur la route. »



« J'ai réservé 72h en avance mon véhicule, en semaine. J'ai pu prendre une Toyota Yaris et y mettre ma batterie, car j'étais tout seul, ça rentrait. Toutes les autres fois où j'ai voulu réserver, il n'y avait plus de véhicule disponible sur les créneaux que je visais. »



quotidien durant l'expérimentation. La voiture a été utilisée pour les vacances en Auvergne en covoiturage et le week-end pour livrer des courses à la mère de Michelle.

André et Michelle envisagent de changer leur voiture pour une hybride. Ils sont réticents à l'autopartage



ET DEMAIN?

« Ce n'est pas facile de se plonger dans un autre mode de vie. J'ai dû faire des efforts, ça plonge dans une vie différente, utiliser un vélo en ville, utiliser une autre voiture, ce n'est pas facile quand on est senior. »

9.2 Auditions du panel citoyen et avis rendu

1^{er} week-end, 8 et 9 octobre 2021 : introduction, présentation du panel, interventions d'experts youtu.be/GuPEuP1feVE

Comment l'automobile impacte-t-elle notre environnement ?

 Alexandre THOMASSON, responsable de l'unité Actions et Territoire ATMO Auvergne-Rhône-Alpes

Les émissions de polluants et l'impact environnemental global des différentes motorisations

• Yao LIU et Boris VANSEVENANT, chercheurs à l'Université Gustave Eiffel

Pourquoi la pollution de l'air a-t'elle des effets sur notre santé ?

• Lucie ANZIVINO, de l'Observatoire Régional de la Santé (ORS)

Quelles sont les pathologies liées à la pollution de l'air ?

 Pr. Sébastien COURAUD, Chef de service pneumologie aiguë spécialisée et cancérologie thoracique, Hôpital Lyon Sud

Traités, accords, directives et lois : les obligations et les moyens d'actions des pouvoirs publics pour améliorer la pollution de l'air (dont l'obligation de mise en place de ZFE par la loi française)

- Maitre Audrey LEBEAU, Avocate associée Adden avocats Auvergne Rhône-Alpes | Lyon
- Evelyne BERNARD, cheffe de pôle déléguée Climat, Air, Energie DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement)

Qu'est-ce que c'est la ZFE ?

• Virginie BOURDIN, Directrice de projet ZFE Métropole de Lyon

Quelles sont conséquences de la ZFE sur les déplacements des personnes ?

Nicolas LOUVET, Directeur du bureau de recherche 6t

2º week-end, 22 et 23 octobre 2021 : poursuite des interventions d'experts et élus locaux youtu.be/OcrMVy68nRU

Premiers retours sur la concertation en cours. Zoom sur la concertation réglementaire pour la VP5+

 Julien CASALS, Nova 7; Quentin VERNETTE, Métropole de Lyon; Virginie BOURDIN Métropole de Lyon.

La ZFE et ses effets sur l'urbanisme et l'habitat

- Étienne FAUGIER, enseignant chercheur, spécialiste de l'Histoire des transports et de la mobilité, Université Lyon II
- Bertrand JABOULEY, président de l'Union des comités d'intérêts locaux UCIL

La ZFE et ses impacts économiques

Jean-Christophe GAUTHERON, secrétaire général Organisation des PME du transport routier

Qu'est-ce qui peut pousser les gens à changer leur comportement en matière de mobilité ?

• Frédéric MARTINEZ, Chercheur en psychologie sociale et spécialiste de la décision

Dimension et effets sociaux de la ZFE

- Valentin DESFONTAINES, responsable Mobilités durables du Réseau Action Climat
- Georges BOLON, Président de la délégation Rhône du Secours Catholique

Comment fonctionne la ZFE en dehors de la France ?

• Elsa THOMASSON, Direction régionale de l'Agence de la transition écologique ADEME

Quelles perceptions au niveau local?

- Philippe COCHET, Maire de Caluire-et-Cuire
- Stéphane GOMEZ, Adjoint à la Maire de Vaulx-en-Velin, délégué à la Politique de la Ville, au Renouvellement Urbain, au Conseil Citoyen, au Transport et aux Mobilités
- Béatrice DELORME, Maire de Saint-Germain-au-Mont-D'Or

2^e week-end, 22 et 23 octobre 2021 : poursuite des interventions d'experts et élus locaux <u>youtu.be/OcrMVy68nRU</u>

ZFE et dépollution de l'air : jusqu'où la mise en place de la ZFE contribue-t-elle à dépolluer l'air ?

- Ghislaine BAILLEMONT, Directrice générale adjointe d'APRR-AREA
- Jean-Charles KOHLHAAS, Vice-président de la Métropole de Lyon en charge des déplacements, des intermodalités et le la logistique urbaine
- Dr. Gladys MORÉAC-NJEIM, Expert qualité de l'air & transport routier chez Renault Retail Group
- Alexandre THOMASSON, ATMO Auvergne Rhône-Alpes

ZFE et transformation du cadre de vie : en quoi la ZFE transforme-t-elle notre cadre de vie ?

- Laurine COLIN, Directrice du SEPAL, porteur du Schéma de cohérence territoriale (SCOT) de l'agglomération lyonnaise
- Roger JOURNET, Président du Groupement Mi-Plaine
- Olivier MICHEL, Président de l'association My Presqu'île
- Vincent MONOT, conseiller de la Métropole de Lyon, membre de la commission déplacements, représentant au SYTRAL

ZFE et inégalités sociales : Comment accompagner les personnes les plus en difficulté ?

- Fabien BAGNON, Vice-président de la Métropole de Lyon en charge de la voirie et des mobilités actives
- Evelyne BERNARD et Sarah BRIÈRE, Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL)
- Frédéric MARTINEZ, Psychologue social
- Sébastien THOLLOT, Secrétaire général, Secours populaire

14 décembre 2021 : Rendu de l'avis du panel citoyen sur la ZFE aux élus de la Métropole de Lyon <u>youtu.be/MO8G7g2Zm0k</u>

En présence de :

- Bruno BERNARD, Président de la Métropole de Lyon
- Laurence BOFFET, Vice-présidente de la Métropole de Lyon en charge de la participation et des initiatives citoyennes
- Jean-Louis LAURE et Jacques ROUDIER, Garants de la CNDP

Avis du panel citoyen

Zones à Faibles Emissions

Une ZFE écologiquement efficace et socialement juste ?

Pour améliorer la qualité de l'air, comment concilier au mieux la restriction de circulation des véhicules polluants avec la limitation des impacts sur les professionnels et sur les ménages à faibles ressources ?

- Quelles alternatives pour se déplacer ?
- Quelles aides pour accompagner ?
- Quelles dérogations pour ajuster ?

Lyon, samedi 4 décembre 2021

Les membres du panel citoyen

Mohamed ABABSA Moinaecha ADAM IBOUROI Ali EL OUADANI Lucile BARDIN Samia BENYAHIA Dervil ARGYRE Valérie FAIDIX MUSY Angélique GRISARD Messaoud HARZALLAH Faïssal KENZAKHBAR Liliane LEDAN Alain LELIEVRE Frédérique MARTELIN Aurélien METTRAUX Antoinette TONDO Aleyna YAVUZER

Sommaire

Introduction

1 – Une chance pour les citoyens de la Métropole et ses alentours

Une mesure bonne dans son principe

Un impact prévisionnel pas encore très clair

2 - Une mise en œuvre difficile avec des points de friction

Une irruption rapide et récente dans le quotidien de la population

De vraies conséquences à des échéances différentes

Face à ces problématiques, des leviers à mobiliser à différents niveaux

3 – Nos orientations pour favoriser une mise en place efficace et juste : un avenir serein pour nos enfants

L'intérêt général : une priorité dans les investissements

Une adaptation cohérente et ambitieuse entre le périmètre de la ZFE et son échéancier

Aider les personnes à faibles ressources qui ont besoin de circuler en voiture

Accompagner la ZFE par de l'information et du conseil

Conclusion

Introduction

Nous sommes un groupe de 16 citoyens tirés au sort, venant d'horizons différents, sollicités pour réfléchir et rédiger un avis sur l'amplification de la ZFE sur le territoire de la Métropole de Lyon.

Durant trois week-ends, nous avons bénéficié de présentations sur le sujet et tout ce qu'il implique, de la part d'experts, d'élus, de techniciens et d'associations. Nous avons ainsi pu acquérir des connaissances afin de discuter et d'échanger pour mieux comprendre ce dispositif, ses conditions de mise en œuvre, ses impacts. Nous n'avons pas toujours eu de réponses claires et précises à nos questions, mais néanmoins, nous avons pu forger notre réflexion qui est contenue dans le présent document.

Une Zone à Faibles Emissions est un secteur urbain dont l'accès est interdit aux véhicules ne répondant pas à certains critères en lien avec leurs émissions de particules (PM) et/ou les oxydes d'azote (NOx)

Dossier de concertation, Grand Lyon

1 – Une chance pour les citoyens de la Métropole et ses alentours

Une mesure bonne dans son principe

Nous avons pris connaissance des différentes sources de pollution atmosphérique provenant des activités industrielles, agricoles, domestiques (chauffage) et de la pollution automobile. Dans le cadre du panel citoyen de la ZFE, notre action est concentrée notamment sur la réduction de la pollution automobile.

Nous avons été sensibilisés sur l'impact sanitaire du dioxyde d'azote et des particules fines. Les morts prématurées dues à la pollution représentent environ 40 000 personnes en France chaque année.

Nous avons noté qu'à la suite d'une étude sur le 1er confinement en France (Medina et al. 2021) :

- 1200 décès ont été évités avec la diminution du dioxyde d'azote (NO2)
- 2300 décès ont été évités par la diminution des particules PM10 PM2,5

À la suite d'une autre étude, les bénéfices attendus de la mise en œuvre de la ZFE à Paris (Host et al. 2020) sont :

- Jusqu'à 6,4% de baisse pour les naissances de faible poids
- Jusqu'à 4% de baisse des nouveaux cas d'asthme chez les enfants
- Jusqu'à 2,2% de baisse pour les maladies cardiaques chez les 40-74 ans

De nombreuses ZFE ont déjà été mises en place dans différentes villes européennes, adaptées à l'identité culturelle et au mode de vie des habitants (Amsterdam, Lisbonne, Madrid, Bruxelles, Milan...). Suite à des pénalités financières importantes dues au retard de l'application de la directive européenne sur la qualité de l'air, la France est dans l'obligation de diminuer ses émissions de particules et de dioxydes d'azotes dans l'espace urbain,

De ce fait, les grandes métropoles françaises les plus polluées comme Paris, Grenoble, le Grand Lyon et Strasbourg nécessitent l'instauration d'une ZFE. Les ZFE se généralisent en France, 6 autres agglomérations s'apprêtent à en déployer une : Aix-Marseille-Provence, Nice-Côte d'Azur, Toulon-Provence-Méditerranée, Toulouse, Montpellier-Méditerranée, Rouen-Normandie.

Un impact prévisionnel pas encore très clair

Grâce aux progrès technologiques sur les moteurs comme les filtres à particules, une baisse significative de la pollution automobile a été enregistrée. En 25 ans, les émissions de dioxyde d'azote ont été réduites d'un tiers. La ZFE apporterait une baisse d'environ 30% maximum (selon l'ADEME), ce qui permettrait aux habitants d'avoir une amélioration de la qualité de l'air, moins de nuisances sonores et visuelles.

Ayant compris l'impact que peut avoir la pollution, la mise en place de la ZFE va permettre aux habitants de se réapproprier la ville, comme l'éventuelle piétonisation du centre historique...

Nous savons que des études ont été réalisées au niveau européen (ADEME et Rincent Air). Ces études montrent, que l'efficacité des ZFE varie en fonction des décisions prises. En effet, les émissions de particules sont fortement réduites si l'on agit sur les vignettes Crit'Air de manière assez forte, sur la progressivité de la décision, sur la largeur du périmètre ainsi que sur un accompagnement social et sur une communication efficace.

La mise en place de la ZFE va bouleverser les modes de vie. L'acceptabilité sociale de ces mesures doit donc être la plus optimale possible.

Le développement de la ZFE ne doit pas simplement reporter la pollution dans les zones périphériques au bénéfice du seul centre-ville.

Nous devons protéger l'avenir de nos enfants en leur laissant le meilleur cadre de vie possible.

2) Une mise en œuvre difficile avec des points de friction

Une irruption rapide et récente dans le quotidien de la population

Bien que la contrainte soit présente depuis longtemps, l'arrivée de la ZFE dans le débat reste très récente. Les directives sur la qualité de l'air existent depuis 2008, les conférences internationales en reparlent régulièrement, mais l'inscription concrète dans ce type de démarche reste extrêmement nouvelle.

L'information sur ce qu'est une ZFE n'a jamais été réellement faite, En ce qui nous concerne, ce terme était inconnu pour la plupart d'entre nous, avant de participer à cette réflexion. Et actuellement, la communication sur la ZFE demeure limitée et peu efficiente. Du coup, cette préoccupation ne peut pas encore être la priorité des habitants de la Métropole. Cette situation

va créer un poids pour les habitants, bousculant les situations et les projets de chacun, pouvant amener à vivre une « charge mentale » supplémentaire.

Nous sommes conscients qu'il existe une différence entre le temps réel et le temps politique de réalisation des projets. Nous voyons déjà des formes d'incohérence entre les différents échelons européens, nationaux et locaux, sur les projets comme pour les acteurs. Par exemple : difficulté de déploiement des réseaux ferrés sur des territoires peu ou pas desservis, par manque de volonté politique et économique ; exclusion dans certains territoires des autres types de mobilité douce ; manque de synergie entre acteurs sur les questions d'offre, d'abonnement, de tarification ... ; en somme, des réalisations plus limitées que les intentions. Plus généralement, les habitants s'installent davantage en périphérie, pour des raisons de prix et de qualité de vie, sans que l'offre de mobilité suive ces changements. S'agissant de la ZFE, le dispositif s'impose à nous, sans réflexion en amont suffisamment large. Le temps politique a accéléré fortement les choses, en mettant en place des dispositions encore peu explicites.

Il nous apparaît également que l'impact potentiel de la ZFE varie selon les territoires et donne une impression de perceptions divergentes de la part des différents responsables, alors qu'il existe sans doute un intérêt commun sur la finalité globale à poursuivre.

De vraies conséquences à des échéances différentes

Au-delà des contraintes de circulation selon nos véhicules, nous percevons que la ZFE entraînera des conséquences significatives à différents niveaux :

- A terme, comment évoluera notre liberté de déplacement ? nous remarquons que la première perception des individus sur la mise en place de la ZFE est celle d'un frein à la liberté et à l'autonomie de déplacement avec son véhicule, voire, pour certains d'entre nous, d'une punition ; cependant, nous constatons, en en parlant autour de nous, que certains habitants réfléchissent ensuite rapidement à des solutions alternatives de déplacement;
- Ensuite, notre inquiétude porte sur les personnes en difficulté économique et sociale;
 il nous apparaît flagrant que l'accompagnement financier risque de ne pas apporter une réponse suffisante à leurs besoins économiques quotidiens; par extension, une partie de la classe moyenne risque également d'être impactée, sans avoir, à ce jour, de solution réelle;
- Enfin, la ZFE transformera à terme notre cadre de vie avec des effets bénéfiques pour notre santé, notre bien-être et l'avenir de nos enfants, même s'ils impliquent de modifier nos modes de vie ; des effets positifs devraient se produire en dynamisant la vie des communes, l'économie locale et en réinventant nos espaces de vie du quotidien.

Face à ces problématiques, des leviers à mobiliser à différents niveaux

Face à ces problématiques, quatre types de leviers nous paraissent utiles :

- Le premier serait la mise en place d'une communication appropriée et efficace, au niveau territorial adéquat
- Le deuxième serait de se donner de la souplesse pour limiter les tensions, en améliorant et en renforçant l'articulation entre l'échéancier et le périmètre de la ZFE

- En troisième lieu, il conviendrait de favoriser une plus grande harmonisation des différentes offres de transport : transport collectif, transport doux et offres nouvelles des constructeurs (électrique, hydrogène, GPL, ...)
- Enfin, le dernier levier viserait à renforcer la capacité d'aide et d'accompagnement individualisés, et à dégager en conséquence les moyens budgétaires et humains nécessaires

3 – Nos orientations pour favoriser une mise en place efficace et juste : un avenir serein pour nos enfants

L'intérêt général : une priorité dans les investissements

Le maillage des transports en commun actuel n'est pas efficient, des territoires sont oubliés, contraignant les habitants à s'organiser et à ne compter que sur eux-mêmes. L'amélioration des temps de parcours reste insuffisante pour certaines liaisons (parcours mixte site propre et voiries).

Des priorités sont à redéfinir dans la programmation du Plan de Mandat du SYTRAL et des organismes de transports en commun. Il est nécessaire de développer plus de lignes de transports en commun, d'augmenter leur capacité, d'élargir les horaires ainsi que la fréquence des TCL et des trains. Le « RER à la Lyonnaise » doit être développé. Les gares actuelles doivent être développées et celles fermées doivent être réouvertes.

La tarification est un levier économique fondamental pour renforcer l'attractivité des transports en commun. Un titre de transport commun ou un abonnement multimodal facilitera les mobilités de tous (exemple louer le vélo, prendre le train ou les TCL). Il faudrait allonger la durée de validité du titre de transport pour inciter les usagers à les prendre. Par exemple, 1 euro le ticket pour 3 heures. La gratuité pour les TCL paraît compliquée pour le financement de l'entretien et le développement du réseau de transports en commun. Selon certains d'entre nous, les plus démunis pourraient bénéficier de la gratuité (pour l'instant les tarifs sont plafonnés en fonction des ressources)

L'application développée par les TCL pourrait intégrer l'ensemble des modes de déplacements (TCL, vélo, trottinette, location, autopartage, marche à pied...). Il faut un outil intelligent qui permet de calculer le coût, le temps de parcours, la distance et les différentes possibilités de trajet.

Il conviendrait d'augmenter les parkings relais et ceux proches des gares en créant des infrastructures souterraines et à étages. Il serait judicieux de repositionner les parkings relais au-delà des implantations actuelles et de les augmenter. Plus il y a aura de parkings extérieurs bien situés et en connexion avec les TCL ou les trains, moins les gens rentreront dans les limites de la ZFE. Ces parkings doivent augmenter le nombre de bomes de recharges électriques dans les dix années à venir pour s'adapter à l'évolution du parc automobile attendue.

Des parkings privés sont inoccupés en semaine (comme au Groupama Stadium ou à Eurexpo) et pourraient être utilisés par ceux qui arrivent en voiture. La communication doit être

importante pour faire connaître ces parkings. Un échange public-privé sur les parcs de stationnements positionnés stratégiquement (qui bénéficient de la proximité de transports en commun) doit être favorisé.

Certains d'entre nous estiment que les parkings privés doivent être gratuits tandis que d'autres rappellent que l'entretien et la sécurité ont un coût. A l'avenir il faut imposer la gratuité des parkings quand des structures privées bénéficient de l'implantation d'un tramway, d'un mode de transport lourd. Dans le parking de Carré de Soie gratuit, il y a du monde, surtout le weekend. Les salariés et les clients sont obligés de se garer plus loin, il manque de place. Un badge peut être prévu pour ceux qui travaillent avec des zones réservées dans ces parkings. Pour les usagers des commerces à Confluence, « si tu consommes, tu peux utiliser ton ticket de caisse pour réduire le coût du ticket »

Une adaptation cohérente et ambitieuse entre le périmètre de la ZFE et son échéancier

L'échéancier doit être étendu pour l'ensemble des Crit'Air' 2, 3, 4 afin de laisser le temps aux citoyens de s'adapter et trouver des solutions, mais aussi d'avoir des véhicules d'occasion plus accessibles.

Le périmètre doit être agrandi pour intégrer les grands axes (la rocade, le périphérique, la M6 et M7) afin de ne pas déplacer la pollution vers les périphéries. Certains d'entre nous ne souhaitent pas intégrer la rocade et créer des voies de contournement, mais d'autres estiment que créer de nouvelles voies va à l'encontre de l'objectif de la ZFE. Nous proposons en majorité de faire payer une quote-part au trafic de transit via un péage ou une vignette : seuls les automobilistes extérieurs à la Métropole devraient payer, un pass pour les habitants et salariés serait disponible.

Il nous paraît également important d'intensifier les moyens de contrôle des règles de la ZFE (radars, etc.) afin d'assurer l'efficacité du dispositif.

Le ferroutage doit être développé afin de réduire le nombre de camions sur les grands axes. Pour les entreprises nécessitant des livraisons, des horaires peuvent être imposés afin de désengorger le trafic.

Aider les personnes à faibles ressources qui ont besoin de circuler en voiture

Nous trouvons positif le dispositif de l'Etat et de la Métropole mis en place pour accompagner les personnes les plus précaires. Néanmoins, nous sommes circonspects quant à la capacité de ces publics fragiles à pouvoir changer de véhicules, en particulier les Crit'Air 5. La question de la solvabilité de ces ménages nous inquiète : quelle réponse apporter à une personne endettée ou avec un crédit voiture Crit'Air 2 à 4 qui devra changer de véhicule ? Certains ne peuvent pas rajouter un microcrédit alors qu'ils ont déjà un crédit sur un véhicule qui ne pourra plus circuler dans la ZFE. Est-il possible de transférer le crédit en cours du véhicule Crit'Air 2 à 4 sur un Crit'Air 0 et 1 ?

Les familles nombreuses précaires auront un reste à charge trop important après avoir mis au rebut leur voiture. Pour éviter d'exclure ces familles nombreuses du dispositif, il faudrait des dérogations dans un temps à définir. Il faudrait prévoir un accompagnement à l'entretien du véhicule. Une étude a-t-elle été faite sur le marché de l'occasion (à quel prix sont vendues les Crit'Air 0 et Crit'Air 1 en occasion ?) pour financer au plus juste les aides ?

Des aides pour la transformation des véhicules doivent être prévues par l'Etat : uniquement pour les essences Critair'2 et 3 qui peuvent passer à l'éthanol. Le rétrofit est très cher pour changer le véhicule thermique en électrique.

Des dérogations doivent être prévues pour ceux qui en ont besoin pour :

- Ceux qui travaillent sans avoir d'alternatives de transports en commun à cause des horaires ou de temps de parcours, mais aussi ceux qui n'ont pas les moyens de changer de véhicule immédiatement
- Pour les personnes à mobilité réduite et en situation d'handicap

Nous ne sommes pas favorables aux dérogations pour les personnes utilisant leur voiture seulement pour sortir de la ZFE pour les loisirs. Il ne faut pas multiplier les dérogations et rendre ainsi obsolète la ZFE : les dérogations doivent être encadrées et limitées dans le temps.

Les industries automobiles doivent aussi participer au recyclage du parc automobile.

Accompagner la ZFE par de l'information et du conseil

Les maires sont les plus proches de leurs administrés : ce sont donc les meilleurs relais pour faire connaître, expliquer les projets et mettre en œuvre les coopérations.

Il faudrait impliquer davantage les professionnels et les entreprises : des dispositions existent avec un Plan de Mobilité à partir de 100 salariés, mais elles ne sont pas systématiquement appliquées. La Métropole pourrait inciter ces entreprises en mettant en place des compensations. Quels sont les leviers applicables par la Métropole pour inciter à la mise en place des Plans de Mobilités ?

Face à la méconnaissance de la ZFE et à un calendrier contraint, il est nécessaire de multiplier les canaux de communication via :

- La télévision, la radio, la presse nationale et locale (journal Métropole)
- Les réseaux sociaux
- Les flyers et les journaux dans toutes les boites aux lettres de la Métropole et des communes limitrophes
- Des flyers distribués par des bénévoles
- L'affichage publicitaire et municipal
- Des réunions dans tous les arrondissements de Lyon et les communes
- Un kit de sensibilisation au problème de la pollution pour les établissements scolaires, à destination des enfants et des jeunes.
- Un kit de communication pour les bailleurs sociaux, les syndicats de copropriété, pour relayer l'information
- Une signalétique spécifique à l'entrée dans le périmètre de la ZFE.
- Certains d'entre nous proposent que les concessionnaires informent leurs clients de la ZFE.

Pour le conseil en mobilité, un numéro vert peut être mis en place par la Métropole afin de répondre aux demandes de mobilités. Le réseau social des communes doit compléter le dispositif de la métropole, en mettant en avant leur capacité d'accompagnement, Certains d'entre nous aimeraient qu'un agent municipal soit dédié à cette tâche, en permanence dans les communes de la Métropole et aux alentours de la Métropole, mais nous ne sommes pas tous d'accord sur ce point au vu du coût financier,

Repenser l'architecture et la composition de la ville

L'image de la voiture est celle d'une réussite sociale; les mentalités doivent évoluer et les infrastructures routières ne doivent pas se développer. Il faut repenser la ville, la revégétaliser pour réduire les ilots de chaleur, la pollution, mais aussi inciter les citoyens à marcher et faire du vélo.

Conclusion

Même si les initiales ZFE n'ont rien d'écologique, la question de la pollution atmosphérique est cruciale pour la qualité de vie des habitants et leur santé, les chiffres sont inquiétants.

Il s'agit maintenant de faire en sorte de mettre en œuvre cette mesure d'amplification de la ZFE, même si les difficultés sont bien là ! Le cadre de vie n'en sera que meilleur et l'obligation européenne sera respectée.

Il n'y a pas de mystère pour protéger les citoyens les plus exposés à la pollution : il faut améliorer la qualité de l'air ! Il faut donc partir à la conquête d'un air sain et d'une nouvelle qualité de vie, il n'y a plus le choix !

Face à ce projet complexe, il faut à la fois être lucide sur les difficultés et ambitieux sur les objectifs, tout en restant cohérent. Les citoyens doivent être prêts à s'engager dans cette voie, à condition d'être soutenus dans ces transformations.

9.3 Avis conclusif des garants de la CNDP

MISSION D'APPUI METHODOLOGIQUE AVIS AU TERME DE LA CONCERTATION

Amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon

Concertation du 3 septembre 2021 au 5 mars 2022

Jean-Louis LAURE
Jacques ROUDIER
garants désignés par la CNDP

15 avril 2022



Sommaire

A	vant	-pro	pos	5	
1	Syn	thès	se	6	
	1.1				
	1.2		ecommandations des garants à l'issue de la concertation		
2	Intro		etion		
	2.1	Le projet objet de la concertation			
	2.1	•	Les zones à faibles émissions mobilité		
	2.1	.2	L'application par la Métropole de Lyon	10	
	2.2	La mi	ise en place de la concertation	12	
	2.2	.1	Rappel des obligations réglementaires préalables à la mise en œuvre d'une ZFE	12	
	2.2	.2	La saisine volontaire par la Métropole et les décisions de la CNDP	12	
3	Le t	rava	nil préparatoire des garants	.13	
	3.1		ission des garants : garantir le droit à l'information et à la participation		
	3.2		ésultats de l'analyse de contexte		
	3.3	Les n	nodalités d'intervention des garants et leurs productions	14	
	3.4	L'élab	poration du dispositif	14	
	3.5	Les n	nodalités mises en œuvre	17	
	3.5	.1	Les documents d'information	17	
	3.5	.2	Les actions de communication	18	
	3.5	.3	Les modalités de concertation	18	
4	Ce	que	les garants ont observé	22	
	4.1	Quelques données quantitatives		22	
	4.2	2 Les points forts du dispositif de concertation mis en œuvre		23	
	4.3	Les p	oints faibles du dispositif	24	
	4.4	L'effe	ctivité de la participation	25	
5	Les	poir	nts que les garants ont notés et sur lesquels la Métropole de	vra	
		•	osition		
	5.1	L'opp	ortunité et l'efficacité du projet	28	
	5.2		un projet juste et adapté		
	5.3	La co	onsistance de l'amplification : champ, calendrier et périmètre	29	
	5.4	Une a	attente forte sur des solutions alternatives	30	
	5.5	Les d	lérogations aux interdictions	30	
	5.6	Les a	ides au changement de véhicules	31	
	5.7	L'info	rmation et la participation des citoyens	31	

6	Ce	que le	s garants recommandent	32
	6.1	Pour la	poursuite du projet	32
			d'expérience pour améliorer les conditions de l'information et de la participation projets de cette nature	
L	iste d	les an	nexes	35
	Annex	e 1.	Décision de la CNDP	36
	Annex	e 2.	Lettre de mission des garants	37
	Annex	e 3.	Liste des contacts pris par les garants	41
	Annex	e 4.	Recommandations initiales des garants	42
	Annex	e 5.	Glossaire	61

Avant-propos

Le présent avis, établi au terme de la concertation, est rédigé par les garants chargés d'une mission d'appui méthodologique à la concertation préalable sur le projet d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon. Il est communiqué par les garants dans sa version finale le 15 avril 2022 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet.

Cet avis a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

1 Synthèse

1.1 Les caractéristiques de cette concertation

Le présent avis des garants, rendu au terme de la concertation sur le projet d'amplification de la Zone à faibles émissions de la métropole du Grand Lyon, rend compte à la fois d'une procédure de participation et d'une mission inédites. C'est en effet la première fois qu'une concertation aussi large, dans son ambition comme dans son amplitude, est organisée sur un projet de cette nature ; c'est également la première fois que la Commission nationale du débat public (CNDP) est saisie par un maître d'ouvrage pour une mission d'accompagnement méthodologique sur un tel sujet. Cette concertation s'est ainsi développée sans autres repères que l'expérience et le savoir-faire du porteur de projet en matière de participation citoyenne, de même que les garants ont conduit leur mission en définissant à chaque étape les modalités de leur intervention.

La ZFE lyonnaise constitue un projet complexe, encadré dans ses principes par les dispositions législatives et règlementaires, et volontaire dans son application territoriale, notamment en matière de calendrier et de mesures d'accompagnement, objets de la présente concertation. En revanche la collectivité a fait le choix de partager la définition du périmètre avec les communes de la Métropole et n'a pas la main, à ce stade, sur la mise en œuvre des mesures de contrôle et de sanction qui relèvent de prérogatives d'État.

Le projet de ZFE porté par la métropole du Grand Lyon est fondé d'une part sur des obligations nationales et européennes contraignantes, d'autre part sur une délibération déjà prise. À la différence de la concertation préalable (au sens du code de l'environnement) qui doit permettre au public de questionner l'opportunité d'un projet et de débattre de ses alternatives, la concertation voulue par l'exécutif grand lyonnais sur le projet d'amplification de la ZFE écarte clairement cette possibilité. La présente procédure, tout en différant d'un principe fondamental du débat public qui est d'interroger l'opportunité du projet, garde tout son intérêt par le large champ ouvert à la discussion et la volonté déclarée par la Métropole de co-construire, avec les parties prenantes comme avec le grand public, les conditions de mise en œuvre et les mesures d'accompagnement de la ZFE ainsi que le calendrier de son application.

De ce fait, cette procédure de participation du public porte essentiellement *stricto sensu* sur des mesures d'accompagnement ou des dispositions d'exception, mais aussi sur une vision renouvelée de la mobilité urbaine, enjeu majeur porté par la Métropole, qui est mise en débat à l'occasion du projet de ZFE.

La concertation préalable a bénéficié d'une durée inhabituellement longue (initialement prévue sur cinq mois, puis allongée à six). Ce long cours présente un avantage certain mais n'est pas exempt d'inconvénients. Un calendrier long, à l'échelle d'un projet particulièrement structurant, est a priori propice, par le foisonnement qu'il permet, à la mobilisation d'un large public et à la progression du débat public ; cette étendue de la concertation (néanmoins mécaniquement suspendue quelques semaines au moment de la période des fêtes de fin d'année) peut aussi générer une certaine lassitude du public et perdre en intensité, ce qui n'a pas été le cas en l'espèce.

La temporalité de la démarche d'association du public à l'élaboration de la décision a pu être source de confusion ou d'incompréhension, « doublée » d'une part par l'organisation d'une concertation règlementaire en partie superposée à la concertation volontaire, « contournée » d'autre part par un calendrier opérationnel plus court, la délibération du Conseil de la Métropole sur la première étape « VP5+ » étant intervenue dès le 14 mars 2022, avant que les conclusions de la concertation volontaire aient été rendues, même si certains éléments ont pu être pris en compte en étant intégrés au bilan de la consultation réglementaire ...

1.2 Les recommandations des garants à l'issue de la concertation

Les garants formulent plusieurs recommandations pour la poursuite des relations avec les publics pendant les phases d'amplification de la ZFE, recommandations qui sont développées au paragraphe 6.1 :

- Compléter les informations sur la plateforme de la concertation ;
- Rendre accessibles au public les éléments des études sur les impacts du projet, sans attendre leur finalisation et leur publication dans le cadre des consultations réglementaires;
- Mettre en évidence les effets de la concertation dans le processus de décision ;
- Garantir l'effectivité des mesures d'accompagnement au moment de la mise en œuvre des étapes successives d'amplification;
- Communiquer;
- Évaluer l'application de la ZFE en continu.

2 Introduction

2.1 Le projet objet de la concertation

2.1.1 Les zones à faibles émissions mobilité

L'idée de créer, pour lutter contre la pollution atmosphérique créée par la circulation routière, des zones, notamment urbaines, qui soient interdites à la circulation des véhicules les plus polluants, est née dans les pays du nord de l'Europe il y a une vingtaine d'années.

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a établi la possibilité d'instaurer au niveau local des zones à circulation restreinte (ZCR), pour lutter contre la pollution atmosphérique (articles L 2213-4-1 et L 2213-4-2 du code général des collectivités locales).

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a remplacé le dispositif législatif relatif aux zones à circulation restreinte (ZCR) par de nouvelles dispositions consacrant les zones à faibles émissions mobilité (ZFE) (article 86 modifiant les articles du code général des collectivités locales cités au-dessus).

Des ZFE, c'est-à-dire des zones dans lesquelles les véhicules les plus polluants ont interdiction de circuler et de stationner, peuvent être créées dans les agglomérations et dans les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère (PPA) est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision.

L'instauration d'une telle zone est rendue obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l'air ne sont, au regard de critères définis par voie réglementaire, pas respectées de manière régulière sur un territoire¹. Un décret pris en septembre 2020 établit cette obligation pour sept métropoles, dont la Métropole de Lyon.

L'identification des véhicules concernés est faite sur la base de leur classification au regard du certificat qualité de l'air Crit'Air, qui est une vignette sécurisée, à coller sur le pare-brise du véhicule et indique sa classe environnementale.

Ce certificat distingue plusieurs classes de véhicules, selon leur type de motorisation et leur date de première immatriculation, qui détermine la norme européenne d'émissions polluantes, dite « norme Euro » à laquelle ils ont été soumis.

 $^{^1}$ La qualité de l'air fait l'objet de recommandations de la part de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), qui préconise des seuils à ne pas dépasser sur la présence des principaux polluants ayant un impact sur la santé, et notamment le taux, exprimé en masse par mètre cube d'air, d'oxydes d'azote (NOx) ou des particules fines de taille inférieure à 10 μm (PM10) ou à 2,5 μm (PM2,5).

Classification des véhicules en application des articles L. 318-1 et R. 318-2 du code de la route

Classe	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES À MOTEUR	VOITURES	VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS	POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR		
		Véh	icules électriques et hydrogène	électriques et hydrogène		
1		Vér	Véhicules gaz nicules hybrides rechargeables			

	DATE DE PREMIÈRE IMMATRICULATION ou NORME EURO							
Classe	2 ROUES, TRICYCLES	VOITURES		VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS		POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR		
	ET QUADRICYCLES À MOTEUR	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence	
1	EURO 4 A partir du : 1" janvier 2017 pour les motocycles 1" janvier 2018 pour les cyclomoteurs		EURO 5 et 6 À partir du 1" janvier 2011		EURO 5 et 6 À partir du 1" janvier 2011	-	EURO VI Å partir du 1" janvier 2014	
2	EURO 3 du 1" janvier 2007 au : 31 décembre 2016 pour les motrcycles 31 décembre 2017 pour les cyclomoteurs	EURO 5 et 6 Å partir du 1° janvier 2011	EURO 4 du 1" janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 5 et 6 Å pertir du 1" jarwier 2011	EURO 4 du 1" janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO VI Å partir du 1° janvier 2014	EURO V du 1" octobre 2009 au 31 décembre 2013	
3	EURO 2 du 1" juillet 2004 au 31 décembre 2006	EURO 4 du 1" janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1" janvier 1997 au 31 décembre 2005	EURO 4 du 1" janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1" octobre 1997 au 31 décembre 2005	EURO V du 1" octobre 2009 au 31 décembre 2013	EURO III et IV du 1" octobre 2001 au 30 septembre 2009	
4	Pas de norme out type du 1" juin 2000 au 30 juin 2004	EURO 3 du 1" janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO 3 du 1" janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO IV du 1" octobre 2006 au 30 septembre 2009	-	
5	-	EURO 2 du 1" janvier 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO 2 du 1" octobre 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO III du 1" octobre 2001 au 30 septembre 2006	-	
Non classés	Pas de norme tout type Jusqu'au 31 mai 2000	EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996	EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996	EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997	EURO 1 et avant. Jusqu'au 30 septembre 1997	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001	

(source : Tableau classification des véhicules (ecologie.gouv.fr))

La loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets a renforcé ce dispositif (article 119), en apportant des modifications et des compléments significatifs à l'article L 2213-4-1 du code général des collectivités locales, relatif aux ZFE². Elle rend obligatoire la mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE-m) dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici le 31 décembre 2024, soit 33 communes.

Elle fixe également un calendrier obligatoire d'interdiction des véhicules polluants pour les agglomérations qui enregistrent des dépassements réguliers des seuils de qualité de l'air :

- avant le 1er janvier 2023 pour les véhicules Crit'Air 5 ;
- avant le 1er janvier 2024 pour les véhicules Crit'Air 4 ;
- avant le 1er janvier 2025 pour les véhicules Crit'Air 3.

L'amélioration de la qualité de l'air fait aussi l'objet d'une politique communautaire, qui s'exprime dans la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

² Voir Article L2213-4-1 - <u>Code général des collectivités territoriales - Légifrance (legifrance.gouv.fr)</u>

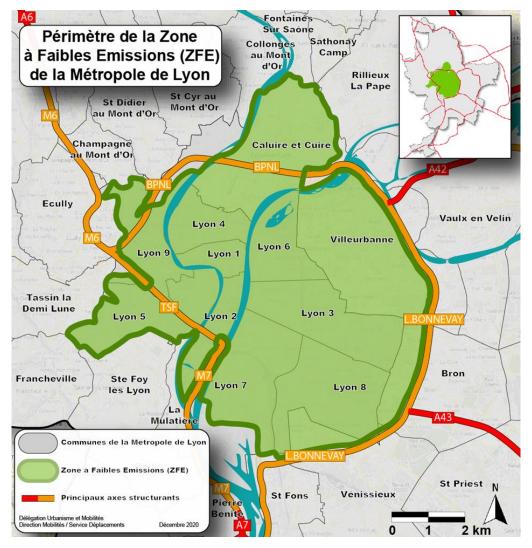
Le renforcement de la politique française d'amélioration de la qualité de l'air, illustrée par les dispositions inscrites dans la loi « climat et résilience », tient aussi aux actions en manquement engagées par la Commission européenne, pour les retards pris par la France pour se mettre en conformité avec la directive européenne mentionnée.

2.1.2 L'application par la Métropole de Lyon

La zone à faibles émissions (ZFE) de la métropole de Lyon est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020 pour une première catégorie de véhicules. Les véhicules concernés par cette interdiction initiale de circuler et de stationner³ sont les **poids lourds (PL)** et les **véhicules utilitaires légers (VUL) destinés au transport de marchandises** (catégorie N sur la carte grise) ayant des vignettes Crit'air 4, 5 ou non classés, qui ne peuvent plus ni circuler ni stationner dans la ZFE.

Cette interdiction a été étendue, 1^{er} janvier 2021, aux **VUL et aux poids lourds classés Crit'air 3**. Ces interdictions s'appliquent 24h/24 et 7j/7.

Le périmètre géographique concerné apparaît dans la carte ci-dessous.



Source : Métropole du Grand Lyon - <u>Périmètre de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) de la Métropole</u> de Lyon (grandlyon.com)

Mission d'appui méthodologique - Amplification de la ZFE de la Métropole de Lyon

10/62

³ Etant rappelé que l'interdiction de circuler est de compétence métropolitaine et celle de stationner de compétence communale

La zone à faibles émissions actuelle s'étend sur :

- la quasi-totalité des arrondissements de Lyon,
- les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l'intérieur du boulevard périphérique Laurent Bonnevay, à l'exception des axes structurants donc A6/A7;
- l'ensemble de la commune de Caluire-et-Cuire.

Des dérogations à cette interdiction pour certains véhicules, en fonction de leur usage, ainsi que des aides au renouvellement existent.

Le Conseil de la Métropole a adopté, le 15 mars 2021⁴, une délibération qui fixe le cadre de **l'amplification de la ZFE** qu'elle prévoit de mettre en œuvre d'ici à 2026.

Cette délibération comporte notamment :

- le principe de l'extension de l'interdiction de circuler aux véhicules particuliers
 Crit'air 5 au cours de l'année 2022⁵;
- la « sortie du diesel » d'ici le 1er janvier 2026, avec l'interdiction progressive de tous les véhicules de catégorie Crit'air 2 et au-delà.

La délibération approuve, par ailleurs, l'organisation d'une « concertation portant sur les périmètres, les échéanciers, le cadre dérogatoire et les mesures d'accompagnement pour maintenir ou améliorer les conditions de mobilité à l'aune des enjeux de santé publique et de transition énergétique ainsi que l'adaptation des modalités de cette concertation à la diversité des publics qu'elle nécessite d'impliquer». Elle acte également la sollicitation de la CNDP.

Le projet, porté par la Métropole de Lyon soumis à concertation, comporte donc, en complément des interdictions déjà en vigueur ou décidées, les éléments suivants :

- sur la zone centrale de la ZFE existante, l'interdiction progressive des véhicules particuliers, en commençant par la catégorie Crit'air 4 dès 2023 et en allant jusqu'à la catégorie Crit'air 2 en 2026;
- sur cette même zone centrale, l'interdiction des véhicules utilitaires et des poids lourds Crit'air 2 d'ici 2026;
- des extensions de ces interdictions sur une zone élargie à discuter, selon un calendrier également à discuter.

Faire préciser par la Métropole les éléments qui avaient l'objet de décision de la collectivité et ceux qui étaient susceptibles d'évolutions à la suite de la concertation, a été un point important de l'intervention méthodologique des garants (voir 3.4).

⁴ Voir <u>SEANCE:Conseil du 15/03/2021 # Amplification de la zone à faibles émissions (ZFE+) - Objectifs et démarche 2021-2026 (grandlyon.com)</u>

⁵ Cette décision a été confirmée par le Conseil métropolitain dans sa délibération 2022-0989 du 14 mars 2022 : https://agora.grandlyon.com/portail/jsp/openfile.jsp?pdf=A9iCZwGvgK5FubNtu322bcS53GS0sK4fqUNzppIlmFcNNkx%2BTqSn6NcCoEvAfojpQXos53usMrnofZUeuR6NXT5Zo%2FxyrMfj8gzqbc2%2B7bTHIm%2FIQKTKEunIPZg%2FICIU

2.2 La mise en place de la concertation

2.2.1 Rappel des obligations réglementaires préalables à la mise en œuvre d'une ZFE

Ces obligations sont fixées par l'article L 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales. Outre la consultation pour avis des autorités organisatrices de mobilité, d'un certaine nombre de collectivités et d'autres représentants de parties prenantes, elles imposent que « le projet d'arrêté, accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, ainsi que les impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine, est mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement ... », c'est-à-dire mis à disposition du public par voie électronique, de façon à recueillir ses observations ou propositions par voie électronique ou postale.

Par ailleurs, il est prévu que la mise en œuvre d'une zone à faibles émissions soit précédée d'une campagne d'information d'une durée minimale de trois mois à destination du public.

2.2.2 La saisine volontaire par la Métropole et les décisions de la CNDP

À la suite de la délibération adoptée par le Conseil de la Métropole le 15 mars 2021, le Président de la Métropole a saisi la Présidente de la CNDP le 27 avril 2021, en demandant à la CNDP « de garantir la concertation relative à l'amplification de la zone à faibles émissions de la Métropole de Lyon portant sur les périmètres, les échéanciers, le cadre dérogatoire et les mesures à mettre en place et les modalités d'adaptation de cette concertation à la diversité des publics.»

A ce jour, les ZFE ne sont pas comprises dans la liste des plans territoriaux soumis à évaluation environnementale et ouvrant la possibilité de demander un garant au titre de l'article L121-17 du code de l'environnement. Pour autant, ce sont des projets qui ont à l'évidence des impacts significatifs sur l'environnement : ce sont donc autant de projets sur lesquels doit s'exercer le droit des citoyens à être informés et à participer à l'élaboration des décisions publiques, en application de l'article 7 de la Charte de l'environnement, qui a valeur constitutionnelle, comme des engagements internationaux (Convention de Aarhus) et européens (Règlement (CE) n° 1367/2006 du 6 septembre 2006 ⁶) de la France.

Compte tenu de ce qui a été rappelé au-dessus sur les obligations réglementaires, la démarche de la Métropole constitue donc une **démarche volontaire pour une concertation préalable sur son projet**.

Lors de leur séance du 5 mai 2021, les membres de la CNDP ont noté l'importance des enjeux locaux environnementaux et d'équité territoriale du projet et ont décidé, compte tenu de l'intérêt des enjeux participatifs de ce dossier, d'une intervention de la CNDP sur le projet en application de l'article L121-1 du Code de l'environnement. Comme l'indique cet article, la CNDP peut se saisir, y compris à la demande d'acteurs extérieurs, de missions visant à « émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la participation du public.»

Par décision lors de la séance plénière du 5 mai 2021⁷, la CNPD, au titre de ses missions de conseils et d'avis et recommandations prévues à l'article L121.1 du Code de l'environnement, a désigné Messieurs Jean-Louis Laure et Jacques Roudier comme **garants pour édicter des recommandations à caractère méthodologique**.

⁶ Voir <u>EUR-Lex - 32006R1367 - EN - EUR-Lex (europa.eu)</u>

⁷ Voir annexe 1

3 Le travail préparatoire des garants

3.1 La mission des garants : garantir le droit à l'information et à la participation

L'objet comme le cadre de la mission d'appui méthodologique confiée aux garants est original par rapport aux missions habituelles des garants et ont impliqué de leur part un effort d'adaptation et de créativité.

Comme l'indique la lettre de mission reçue de la CNDP⁸, la mission des garants est de contribuer, par leurs avis à caractère méthodologique, à ce que la concertation conduite par la métropole de Lyon sur le projet d'amplification de la zone à faibles émissions, « se fonde sur les valeurs et principes de la CNDP, notamment les principes d'indépendance, de neutralité, de transparence, d'égalité de traitement, d'argumentation et d'inclusion. »

Aux regards de ces valeurs et de ces principes, les garants ont souhaité préalablement expliciter et partager avec le maître d'ouvrage divers indicateurs permettant d'apprécier la qualité de la concertation, c'est-à-dire de considérer dans quelle mesure celle-ci aura respecté l'effectivité de la participation du public en application du droit constitutionnel à l'information et à la participation.

D'où les critères suivants, qui portent sur les différents aspects de l'information et des échanges développés dans le cadre de la concertation :

- la qualité et l'accessibilité de l'information mise à la disposition du public
- une *réelle ouverture du débat à des options*, avec un exposé des invariants et des marges de manœuvre posées par la Métropole
- la diversité des formes et des canaux de communication pour promouvoir la participation auprès du plus grand nombre
- la qualité et la diversité des opportunités de participation offertes aux publics
- la compatibilité du *calendrier* avec les contingences politiques et les échéances techniques du projet
- l'évaluation a posteriori de la *participation effective*
- la transparence dans le déroulement durant la concertation et qui devrait perdurer.

3.2 Les résultats de l'analyse de contexte

Dès leur nomination les garants ont procédé à une analyse du contexte pour acquérir la meilleure connaissance possible de l'environnement, approfondir les enjeux du projet et préciser les modalités de la concertation les plus adaptées. Ils ont d'une part examiné l'ensemble de la documentation mise à leur disposition par les services de la Métropole (notamment les enseignements des concertations précédemment engagées avec les acteurs institutionnels et le traitement du projet par les médias), d'autre part pris contact avec divers élus et représentants de parties prenantes (dont la liste est présentée en annexe 4). Ces échanges se sont déroulés de mai à juillet 2021, sur place ou en visioconférence en fonction des conditions sanitaires du moment.

Les garants ont fait le constat que le concept de ZFE était mal connu. Ils ont également fait le constat plus surprenant, en discutant avec les organisations de professionnels, que la ZFE actuelle, qui comporte, depuis le 1^{er} janvier 2021, une interdiction de circuler dans la zone centrale des poids lourds et des véhicules utilitaires légers pour le transport de marchandises classés Crit'air3, 4 ou 5 ou non classés, était non seulement mal connue mais aussi pas ou peu respectée, alors même qu'une information assez abondante est disponible sur le site internet de la Métropole qui lui est consacré⁹.

⁸ Voir annexe 2

⁹ Voir Zone à faibles émissions dans la métropole de Lyon - La Métropole de Lyon (grandlyon.com)

Par ailleurs, comme indiqué dans la lettre de mission des garants, plusieurs concertations sous l'égide de la CNDP avaient lieu en même temps, sur des projets liés à la mobilité sur le territoire de la Métropole¹⁰:

- nouvelle ligne de tramway T9 dans l'agglomération lyonnaise ;
- nouvelle ligne de tramway T10 dans l'agglomération lyonnaise :
- projet de transport par câble entre Lyon et Francheville
- aménagement de l'autoroute A46 Sud à 2x3 voies et du nœud de Manissieux.

Une réunion entre garants a été organisée, durant la période préparatoire, pour échanger sur les connexions possibles entre ces débats, sur les similitudes ou les différents moyens mis en œuvre et sur leurs complémentarités éventuelles. A cette occasion, a été confirmé l'intérêt porté par les habitantes et les habitants de la Métropole aux questions de transports.

3.3 Les modalités d'intervention des garants et leurs productions

Les garants ont établi des relations régulières avec les personnels de la Métropole chargés du projet ZFE, qu'ils appartiennent au cabinet du Président ou aux directions de la mobilité, de la prospective et du dialogue public, de l'information et de la communication.

Au moins vingt-quatre réunions périodiques ont été tenues, essentiellement en visioconférence : avec un rythme quasi hebdomadaire durant la période de préparation du débat ; à une fréquence un peu moins soutenue durant la concertation, mais au moins avant chaque évènement important. Elles ont permis des échanges directs et approfondis sur tous les aspects de la concertation, son organisation, la communication associée ainsi que les documents de concertation ou l'organisation du site internet de la concertation. Pour marquer leurs interventions lors de ces échanges, les garants ont produit plusieurs notes de travail adressées à la Métropole.

Par ailleurs, les garants ont produit, le 30 juillet 2021, avant l'ouverture de la concertation, un document de « Recommandations initiales » qui a été rendu public en étant mis en ligne sur le site de la concertation de la Métropole et sur le site de la CNDP. Cette note de recommandations figure en annexe 3.

Les deux garants ou, au moins, l'un d'entre eux ont assisté à l'ensemble des réunions plénières et ateliers thématiques ainsi qu'aux réunions du panel citoyen. Ils ont également participé à deux rencontres de terrain et à trois réunions territoriales (voir 3.5).

Les garants considèrent que leurs recommandations ont été globalement suivies par le maître d'ouvrage, mais avec des délais, dans un certain nombre de cas, excessifs, notamment pour la mise en ligne de documents, de comptes-rendus ou de réponses aux questions sur la plateforme internet.

3.4 L'élaboration du dispositif

La Métropole avait déjà largement réfléchi sur le dispositif de concertation qu'elle envisageait, avant même la saisine de la CNDP.

A l'occasion des échanges mentionnés au-dessus que les garants ont eus avec leurs interlocuteurs pour finaliser ce dispositif, les garants ont fait porter leur attention sur un certain nombre de points sensibles.

¹⁰ Sans compter d'autres consultations sur des projets liés à la mobilité, conduites par la Métropole ou le Sytral durant la même période : consultation publique sur les prolongements possibles du réseau métro ; concertation règlementaire sur le projet de BHNS Part-Dieu - Sept Chemins ; concertation sur l'aménagement de la rive droite du Rhône le long de la presqu'île.

* Faire préciser le champ de la concertation

Les garants se sont en premier lieu attachés à faire préciser par la Métropole quel était, dans le cadre adopté par le Conseil de la Métropole le 15 mars 2021, le champ de décision objet de la concertation, et quels étaient les éléments susceptibles, du point de vue du maître d'ouvrage, de bouger en fonction des apports de la concertation.

Pour la Métropole, deux éléments sont actés dans la décision du 15 mars :

- un premier jalon de très court terme : l'extension, dès 2022, de l'interdiction de circuler et de stationner dans le périmètre actuel de la ZFE aux véhicules de particuliers classés Crit'air 5 et plus (disposition dite VP5+);
- un second jalon pour un objectif à plus long terme : à partir du 1^{er} janvier 2026, la sortie du diesel sur un périmètre central à définir, c'est-à-dire la réservation de ce périmètre aux véhicules classés Crit'Air 0 et 1.

D'où l'objectif de la concertation affiché par la Métropole¹¹, qui est un objectif de co-construction sur les caractéristiques du projet de ZFE et, encore plus, sur ses mesures d'accompagnement, dans le respect de ces deux impératifs :

Construire ensemble par le dialogue avec les habitants les règles et solutions permettant à la ZFE d'être efficace contre la pollution de l'air tout en préservant

Ce qui est ouvert à la concertation :

- Les solutions de mobilité à développer pour offrir une alternative à la voiture dans un maximum de cas
- Les situations justifiant une dérogation de circulation
- Les aides à l'achat d'un véhicule propre et les conseils au changement de mobilité
- Le rythme de déploiement des interdictions de circulation et les périmètres géographiques associés, dans le respect de l'objectif

Les garants n'ont pas manqué de faire observer qu'il était prévisible qu'un certain nombre d'interventions et de propositions du public durant la concertation s'affranchissent des limites ainsi posées, ce qui n'a pas manqué de se produire.

* Intégrer des démarches déjà engagées ou programmées

Les garants ont également fait le constat que la concertation préalable avait été précédée par un certain nombre d'initiatives prises par la Métropole pour amorcer les échanges avec le public sur le projet d'amplification de la ZFE.

 $^{^{11} \ \} Voir \ par \ exemple \ le \ diaporama \ de \ pr\'esentation \ projet\'e \ lors \ des \ r\'eunions \ territoriales: \\ \underline{https://jeparticipe.grandlyon.com/media/default/0001/01/e25b51a2931ac56c519719792ac1dc80b305554f.pd} \ f$

Trois ateliers de concertation avec les professionnels, les 5 mars, 9 avril et 3 juin 2021, ont été organisés sur les thèmes suivants, liés à l'évidence à la fois à la ZFE déjà en vigueur pour les professionnels mais aussi au projet d'amplification :

- « co-produire la communication avec vous » ;
- « faire évoluer le règlement des aides aux entreprises » ;
- « motorisations et offre de véhicules à faibles émissions ».

Cinq « tables rondes » ou « focus groups » regroupant chacun un petit nombre de personnes choisies pour représenter des catégories différentes de citoyennes et de citoyens ont été tenues entre le 7 et le 14 juin. Elles ont réuni au total 25 participantes et participants regroupés selon la grille suivante :

- un groupe réunissant des habitants de Lyon Villeurbanne ;
- un groupe réunissant des habitants de l'Ouest lyonnais ;
- un groupe réunissant des habitants de la Métropole ayant des revenus faibles ;
- un groupe réunissant des habitants de la Métropole ayant des horaires de travail décalés ;
- un groupe réunissant des habitants hors Métropole.

Les garants ont noté, dès l'origine, l'enjeu de faire rentrer les apports de ces évènements dans le processus global de concertation et les rendre accessibles à tous et ont incité la Métropole à prendre des dispositions dans ce but.

* Elargir les publics touchés

Le projet d'amplification de la ZFE est susceptible de toucher de très nombreux publics¹², dont certains sont plus éloignés que d'autres de la concertation publique, voire des outils numériques. Par ailleurs ils ne sont pas tous habitantes ou habitants de la Métropole.

Les garants ont donc insisté sur la nécessité que la Métropole mette en œuvre des moyens très diversifiés pour informer mais aussi pour recueillir avis, contributions et questions sur le projet et instaurer un véritable dialogue.

Ils ont également exprimé la nécessité d'articuler de façon équilibrée outils numériques et rencontres effectives. A cet égard, plus encore que les rencontres de terrain sur l'espace public faites en début de période, l'introduction de réunions territoriales en co-initiative avec les collectivités, mises en place sur les deux derniers mois de la concertation leur a paru une initiative positive.

* Communiquer sur le projet et la concertation

Prenant acte de la méconnaissance même du concept de ZFE, les garants ont été attentifs aux initiatives prévues par la Métropole pour communiquer sur le projet et sur le dispositif de concertation associé. Cette communication doit viser tous ceux susceptibles de s'intéresser au projet et d'abord ceux susceptibles d'être impactés. A ce titre, elle ne saurait se cantonner aux résidents de l'aire métropolitaine.

Les garants ont insisté sur l'impact que pouvait avoir la communication via la presse et les radios locales.

Par ailleurs, pour assurer un accès direct, les garants ont mis en place une adresse dédiée sur le site de la CNDP¹³ qui a été utilisée par un certain nombre d'interlocuteurs. La quasi-totalité des messages reçus concernaient le projet lui-même, les intervenants ayant apparemment des difficultés avec la plateforme de la Métropole : ces messages ont été retransmis au maître d'ouvrage pour être joints aux autres questions ou contributions mis en ligne sur la plateforme.

-

¹² Les simulations conduites par la Métropole et citées dans le dossier de concertation aboutissent à des estimations de plus de 400 000 véhicules particuliers Crit'air 2 ou plus et 80 000 véhicules professionnels dans la Métropole à l'horizon 2026.

¹³ concertation.zfe@garant-cndp.fr

* Arrêter un calendrier adapté pour la concertation

La Métropole avait initialement prévu de commencer la concertation au début du mois de juillet 2021. Le fait que le document du maître d'ouvrage ne soit pas terminé, alors que les garants avaient souligné que sa disponibilité pour le public constituait un préalable incontournable, a conduit à fixer le début de la concertation au 3 septembre 2021.

Le terme de la concertation avait initialement été arrêté au 5 février 2022, ce qui conduisait à une durée de cinq mois.

Après discussion avec les garants, la Métropole a décidé de prolonger la concertation jusqu'au 5 mars 2022, notamment pour permettre aux différentes municipalités qui le souhaiteraient, d'organiser les rencontres territoriales qui n'avaient été introduites dans le dispositif que à la fin de l'année 2021.

D'où le calendrier mis en œuvre in fine : une concertation de plus de six mois, du 3 septembre 2021 au 5 mars 2022.

Les garants ont également fait observer qu'une durée aussi longue impliquait de rythmer les actions de communication ou d'organiser des évènements intermédiaires pour entretenir l'attention et l'intérêt des publics.

Gérer la coexistence de la concertation avec une consultation réglementaire

Des échanges avec les représentants de la Métropole, il est apparu que l'extension dans cette même zone centrale de l'interdiction de circuler aux véhicules de particuliers Crit'air 5 (dite VP5+) était une décision acquise dans son principe, du fait de la délibération du Conseil de la Métropole du 15 mars 2021, avec un objectif de mise en œuvre en 2022

Dès lors, la collectivité avait prévu de conduire la consultation réglementaire (voir 2.2.1) à l'automne 2021, en même temps que la concertation citoyenne. Elle a finalement débuté le 3 novembre 2021 et a été prolongée, comme la concertation principale, jusqu'au 5 mars 2022, sur un site distinct de la plateforme de concertation¹⁴.

Les garants ont souligné les risques de confusion, pour le public, de cette superposition.

3.5 Les modalités mises en œuvre

3.5.1 Les documents d'information

Deux documents d'information ont été produits par la métropole : le dossier de concertation, document d'un peu plus de cent pages, et un dépliant, qui décrit sur une de ses faces les caractéristiques du projet et, sur l'autre, le dispositif de concertation mis en place.

Les deux documents étaient accessibles en ligne sur la plateforme de la concertation décrite plus loin et ont donné lieu à un tirage papier, avec un nombre d'exemplaires significativement plus élevé pour le dépliant.

Les garants ont été attentifs à la clarté et la complétude du dossier de concertation. La diffusion de la version papier a été réduite, l'essentiel des exemplaires distribués l'ayant été lors des débats mobiles ou des rencontres territoriales qui n'ont touché que de petits effectifs.

https://www.grandlyon.com/actions/participation-du-public.html : le dossier soumis à consultation et les avis exprimés ne sont plus accessibles après la date de clôture de la consultation

3.5.2 Les actions de communication

La Métropole a largement utilisé ses divers moyens de communication pour informer les habitants sur le projet d'amplification comme sur le dispositif de concertation. Elle a diffusé des appels à participer avant chaque séance publique ou atelier thématique.

La presse locale a également publié régulièrement des articles sur le sujet, sans que les garants aient pu en avoir une vue exhaustive.

3.5.3 Les modalités de concertation

Comme indiqué, la palette de moyens de concertation mis en œuvre par la Métropole a été variée, tout en prenant en compte les contraintes sanitaires en vigueur.

* La plateforme numérique et sa structure

La plateforme internet a constitué le pivot de la concertation, d'autant plus que les contraintes sanitaires sont restées fortes tout au long de la période. Les garants ont, dès le mois de juin 2021, formulé un certain nombre de recommandations sur le sujet, constituant une sorte de cahier des charges pour une plateforme de concertation publique. Ils ont insisté sur les fonctions attendues de cette plateforme : le public doit pouvoir facilement accéder à l'information sur le projet, poser des questions, recevoir des réponses, formuler des avis, faire des suggestions et propositions, être informé des évènements intervenant dans le cadre de la concertation et y trouver leur restitution.

La métropole de Lyon a fait le choix d'utiliser, pour la concertation ZFE, la plateforme numérique (https://jeparticipe.grandlyon.com/) qu'elle utilise habituellement pour la concertation et la participation citoyennes sur ses autres projets, grands ou petits, localisés ou généraux sur tout le territoire.

Ont donc cohabité sur cette même plateforme numérique, mais dans deux rubriques distinctes :

- la concertation ZFE pour le grand public (<u>Plateforme de participation citoyenne de la Métropole de Lyon Pour une ZFE efficace et solidaire Réfléchissons ensemble pour mieux respirer et bien circuler (grandlyon.com)</u>);
- la concertation sur la ZFE ciblée vers les acteurs économiques (https://jeparticipe.grandlyon.com/consultation/zfe-concertation-des-entreprises-et-professionnels/presentation/comment-co-construire-la-zfe-avec-les-acteurs-economiques).

Les garants ont demandé, sans succès, qu'un lien soit établi entre ces deux volets du site, notamment de la concertation avec les professionnels vers la concertation grand public qui comporte plus d'informations et de rubriques permettant aux internautes de s'exprimer.

Par ailleurs, cette plateforme n'a pas eu le monopole de l'information sur la ZFE, puisque le site <u>Accueil - La Métropole de Lyon (grandlyon.com)</u> comporte, dans sa rubrique « la Métropole en action », des pages sur la ZFE, avec un renvoi à la concertation publique qui existe mais n'est pas très direct à trouver

La plateforme de concertation, outre sa page d'ouverture, comporte les onglets suivants, correspondants aux fonctionnalités attendues :

- je m'informe ;
- synthèse et rendus ;
- panel citoyen
- je pose une question ;
- je propose une solution ;
- je participe à une réunion publique;
- je réponds aux questionnaires.

La plateforme a reçu, dans des délais variables, les présentations, les enregistrements et les comptes rendus établis lors des différents évènements de la concertation.

Il faut enfin signaler que l'usage de plateforme en écriture, pour remplir le questionnaire, poser une question et formuler une proposition suppose de s'inscrire au préalable en fournissant une adresse email, en créant un mot de passe et en acceptant la charte et la politique de confidentialité de la plateforme. A la connaissance des garants, il n'y a pas eu de message déposé sur la plateforme qui ait dû être modéré.

* Questionnaire

Un questionnaire a été mis en ligne, dès le début de la concertation. Ce questionnaire comportait six questions, demandant de classer différentes options proposées sur les divers aspects du projet ainsi qu'une rubrique d'expression libre. Le profil de la répondante ou du répondant était caractérisé par l'âge et la commune de résidence.

Le questionnaire a majoritairement été rempli en ligne mais a également été proposé lors des rencontres de terrain.

Du point de vue des garants, le questionnaire, qui avait été établi sans qu'ils soient consultés, permettait d'apprécier les centres d'intérêt et les priorités de ceux qui y répondaient, mais ne constituait pas, compte tenu de sa formulation et des options offertes, un élément de débat dans le cadre de la concertation.

La Métropole, qui partageait la même appréciation sur les finalités du questionnaire comme outil initial de connaissance et d'approfondissement des attentes, a décidé de le clore à mi-parcours, c'est-à-dire le 3 décembre 2021.

La partie quantitative du questionnaire a été exploitée par la Métropole et a conduit à la production d'un document mis en ligne sur le site¹⁵.

* Réunions publiques

Cinq réunions publiques ou ateliers ont été tenus au cours des six mois de concertation, soit complètement en visioconférence ou, pour une d'entre elles, avec une participation présentielle très réduite :

- le 20 septembre 2021 : première réunion d'information et d'échanges
- le 19 octobre 2021 : atelier sur le thème «et demain, je me déplace comment? » ;
- le 19 novembre 2021 : atelier sur le thème « quelles aides pour me déplacer autrement ? » ;
- le 15 décembre 2021 : atelier sur le thème « quels territoires et quelles exceptions ?» ;
- le 1 mars 2021 : « la synthèse de la grande concertation le Président répond à vos questions ! »

On peut noter que la première réunion s'est tenue un peu plus de deux semaines après l'ouverture de la concertation et la réunion finale quatre jours avant la fin de la concertation. Chacune de ces réunions a attiré une centaine d'internautes ; les participants aux ateliers étaient autour de soixante-dix

Ces réunions ont suivi des déroulés que la Métropole a cherché à adapter à l'objectif de l'évènement et qui ont été, au préalable, discutés avec les garants.

Durant la réunion initiale, les participants pouvaient intervenir sur le « chat » de la visioconférence qui a été abondamment utilisé et dont la transcription intégrale figure au compte rendu. Les représentants de la Métropole y ont sélectionné quelques questions qui ont été partagées et auxquelles il a été répondu en direct.

_

 $\underline{\text{https://jeparticipe.grandlyon.com/media/default/0001/01/889c753e7a0d48e2064de0651945eefd78816443.pdf}$

¹⁵ Voir

Chaque atelier a comporté un temps de travail en sous-groupes de quatre ou cinq participants avec un animateur de la Métropole, avec utilisation de l'outil Klaxoon, suivi d'échanges partagés par tous au moment de la restitution. La totalité des propositions formulées par les sous-groupes figurent au compte rendu.

Enfin, pour la réunion finale, la Métropole avait fait un large appel¹⁶ à volontaires pour poser des questions aux élus présents - le Président et ses deux vice-présidents les plus impliqués - sur les divers aspects du projet. Une trentaine de personnes seulement se sont présentées qui ont toutes été retenues et ont pu intervenir en présentiel après la présentation initiale. Ce faible effectif n'a pas permis le tirage au sort envisagé et a conduit à une typologie d'intervenants très homogène, avec une majorité d'hommes, retraités et affichant leur formation scientifique et technique. Sous cette réserve, les questions posées ont été variées, approfondies et ont bien permis d'aborder les principaux enjeux du projet.

* Débats mobiles

Durant les mois de septembre et octobre, les équipes de la Métropole ont été présentes sur une vingtaine de lieux de vie du territoire pour y distribuer de l'information sur le projet de ZFE et sur le dispositif de concertation, pour discuter avec les personnes rencontrées et pour les solliciter pour répondre au questionnaire.

* Panel citoyen

La constitution d'un panel citoyen a constitué un aspect innovant du dispositif de concertation pour le maître d'ouvrage qui utilisait cet outil pour la première fois Au terme de la campagne de recrutement, 37 personnes avaient été sélectionnées, qui avaient accepté de participer à trois cycles de réunions sur un vendredi soir et un samedi toute la journée¹⁷, mais seules 16 d'entre elles y ont été finalement présentes, assidues et très impliquées.

La taille du groupe était trop réduite pour qu'il puisse prétendre à la représentativité de la population du territoire mais les choix faits ont permis une diversité significative au sein du groupe, comme l'illustre les éléments suivants :

- 9 femmes et 7 hommes ;
- 8 de moins de 44 ans et 8 de plus de 45 ans ;
- 2 habitants de Lyon-Villeurbanne, 11 habitants le reste de la Métropole et 3 hors Métropole.

Au cours de ces trois rencontres qui étaient à la fois d'information et de formation sur un sujet complexe, une trentaine d'intervenants ont fait des présentations sur différents aspects du projet ZFE et ses enjeux¹⁸ et ont eu des échanges avec le panel.

Au terme de ces réunions, le panel a produit un avis collectif¹⁹ qui a été rendu public le 8 décembre 2021, dans le cadre d'une conférence de presse organisée par la Métropole, et mis en ligne sur la plateforme.

https://jeparticipe.grandlyon.com/media/default/0001/01/b3f8fa589feea1763605f51102f8a4a6d7facf83.pdf

¹⁶ Plus de mille personnes sollicitées par mail ou via les réseaux sociaux

¹⁷ Les 8 et9 octobre, 22 et 23 octobre, 3 et 4 décembre

¹⁸ Voir https://jeparticipe.grandlyon.com/project/une-zfe-ecologiquement-efficace-et-socialement-juste/step/avis-citoyen-et-bilan-de-la-concertation

¹⁹ Voi

* Rencontres territoriales

En cours de concertation et au vu des demandes précédemment exprimées par certaines communes, la Métropole a décidé de démultiplier les débats sur le projet et, pour ce faire, a engagé une démarche générale en proposant à toutes les communes de la Métropole et à un certain nombre d'associations que des réunions soient co-organisées de façon décentralisée. Elle a produit un kit²⁰ mis à dispositions de celles s'engageant dans cette démarche.

Ce sont finalement 20 rencontres territoriales, dont certaines associant plusieurs communes, qui se sont tenues entre décembre 2021 et début mars 2022, dont la moitié en présentiel.

Les garants ont encouragé cette démarche, tout en attirant l'attention sur la nécessité que ces manifestations aboutissent à un compte rendu, dont la production a été finalement prise en charge par la Métropole et confiée à un de ses conseils.

Concertation avec les professionnels

Après le 3 septembre 2021, trois évènements ont été organisés par la Métropole spécifiquement à destination des professionnels :

- une séance de questions-réponses, le 18 octobre 2021 avec deux vice-présidents de la Métropole, Emeline Baume, en charge de l'économie, de l'emploi, du commerce et du numérique, et Jean-Charles Kohlhaas, en charge des déplacements, des intermodalités et de la logistique urbaine;
- un atelier sur «Mobilité des salariés », le 29 octobre 2021 ;
- un atelier sur «Solutions de recharge électrique et d'avitaillement GNV, le 26 novembre 2021.

* Expérimentations

En fin de concertation, la Métropole a confirmé qu'elle lançait une première vague d'expérimentations, sous la forme du suivi d'un petit groupe de familles qui ont accepté de vivre durant un mois sans utiliser leur voiture. Compte tenu du calendrier, cette action doit, pour les garants, être considérée comme postérieure à la concertation.

²⁰ Voir https://jeparticipe.grandlyon.com/blog/kit-de-concertation

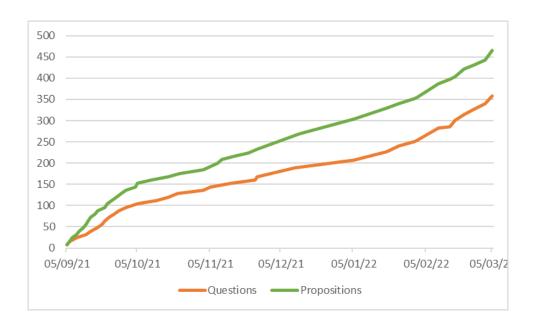
4 Ce que les garants ont observé

4.1 Quelques données quantitatives

Avant de porter une appréciation sur l'effectivité de la participation du public à la concertation, il convient de rappeler quelques données plus quantitatives sur le niveau de la participation.

- Cinq réunions publiques et ateliers thématiques : plus de 400 participants à distance
- 20 rencontres mobiles
- Questionnaire : 4402 réponses dont 3944 recueillies en ligne et 458 recueillies lors des rencontres mobiles
- 358 questions et 465 propositions déposées sur la plateforme
- Plateforme numérique : 4236 abonnés
- 20 réunions territoriales : environ 500 participants en séance et 250 à distance
- Panel citoyen : 16 membres ; trois rencontres de deux jours ; un avis rendu et publié

Même si la concertation s'est étalée sur une longue période, l'attention du public n'a pas connu de fléchissement significatif et a été soutenue dans le temps, comme le montre le diagramme suivant qui fait apparaître la progression du nombre de questions posées et de contributions déposées sur la plateforme :



4.2 Les points forts du dispositif de concertation mis en œuvre

Des objectifs ambitieux

Les objectifs initialement assignés à la concertation²¹ par l'exécutif grand-lyonnais étaient ambitieux. Ils visaient à « éclairer la Métropole sur plusieurs questions vives liées à la mise en œuvre de la délibération-cadre du 15 mars », telles que les mesures d'accompagnement (aides au changement de véhicule) ou encore les dérogations, mais aussi les périmètres concernés et le calendrier intermédiaire d'application.

La Métropole considérait la concertation comme une méthode de co-construction avec les habitants des mesures d'accompagnement du projet d'amplification de la ZFE autant qu'un levier d'appropriation et d'acceptation du projet par les habitants et les usagers. La concertation peut viser à identifier les conditions de faisabilité du projet alors que la co-construction est susceptible de favoriser son acceptabilité.

Une sollicitation volontaire de la CNDP

La Métropole a souhaité saisir volontairement la CNDP pour l'accompagner dans la définition des modalités de la concertation et veiller à la sincérité de la procédure. Cette saisine - pour laquelle la CNDP a désigné deux garants pour émettre un avis à caractère méthodologique - revêt un caractère inédit, tant pour le maître d'ouvrage que pour la Commission, sur un projet de ZFE.

* Une mobilisation importante de moyens

La Métropole a dégagé des moyens importants, à la hauteur des enjeux et des objectifs. Elle a mobilisé de nombreuses ressources humaines au sein de ses différents services (urbanisme et mobilités, prospective et dialogue public, communication, cabinet...), assistées par des cabinets et bureaux d'études spécialisés ; elle a déployé des moyens matériels significatifs et affectés les budgets correspondants au sein d'un dispositif sophistiqué.

* Un foisonnement de canaux multipliant les opportunités de participation

Les modalités retenues par la Métropole ont offert une large palette d'opportunités d'information et de participation, permettant à la fois au public de se saisir de ces possibilités et d'aller vers lui : supports numériques (le principal étant la <u>Plateforme de participation citoyenne de la Métropole de Lyon (grandlyon.com)</u> et évènements dématérialisés, rencontres de terrain, ateliers avec les professionnels, expérimentations...

Toutes ces dispositions ne peuvent être néanmoins considérées de la même façon du point de vue méthodologique, sur le plan quantitatif comme sur le plan qualitatif: certaines - comme le questionnaire en ligne ou le vote pour telle ou telle contribution - sont intéressantes pour mesurer ou vérifier la perception du public, son intérêt ou encore son adhésion, d'autre relèvent de manière plus effective d'un exercice de participation, notamment lorsqu'elles permettent le développement d'une argumentation; enfin l'avis citoyen, par la diversité du groupe qui l'a produit, l'animation spécifique dont il a bénéficié et la réflexion collective qui a été développée, renseigne la fois sur l'état d'esprit de l'opinion et donne crédit aux suggestions et recommandations collectivement formulées.

²¹ Les objectifs et modalités de la concertation avaient été validés dans leurs principes en comité de pilotage métropolitain le 13 avril 2021, avant la saisine de la CNDP et la désignation des garants.

* Une adaptation régulière permettant une montée en charge du dispositif

La Métropole a su adapter le dispositif initial au cours de la procédure, pour tenir compte de certains besoins émergents ou corriger certaines carences observées. Elle a ainsi successivement aménagé le plan de communication pour renforcer la mobilisation du public, mis au point un kit de concertation permettant l'organisation de réunions territoriales déconcentrées (ou décentralisées²²), allongé le calendrier pour tenir compte des contraintes sanitaires restrictives ayant pu ralentir la participation.

Une sollicitation efficace des médias

Les médias, notamment la presse locale, ont été invités à différentes reprises pour annoncer, témoigner et rendre compte des objectifs, des modalités et du déroulement de la concertation. Plusieurs publications ont contribué au débat en donnant la parole au public et relayant ses points de vue.

Une couverture assez complète de tous les aspects du projet

Le projet d'amplification de la ZFE, en mettant en cause les modes de vie ou de travail d'un grand nombre de personnes, peut être discuté sous beaucoup d'aspects : la consistance, l'efficacité, l'étendue géographique, le calendrier de mise en œuvre, les mesures de communication et d'accompagnement, les impacts socio-économiques ... Les garants font le constat positif que tous ces aspects ont été abordés, même si leur approfondissement a été inégalement réparti, et qu'ils n'ont identifié aucun enjeu significatif qui ait été passé sous silence.

4.3 Les points faibles du dispositif

Une mise à disposition tardive du dossier de la concertation

Le dossier de présentation du projet, de ses fondements, de ses objectifs, de ses principes et de ses alternatives n'a pu être mis à la disposition du public qu'au dernier moment, au format numérique comme sur papier (brochure de 116 pages). Cet agenda (heureusement compensé par la longue durée de la concertation) est dommageable à l'accessibilité du public à une information par nature importante et complexe.

* Une insuffisante réactivité pour répondre aux sollicitations du public sur le site de la concertation

Malgré l'organisation mise en place et les moyens mobilisés, force est de constater que le dialogue entre le public et le maître d'ouvrage, notamment au travers de la plate-forme numérique de la concertation, principal outil de la participation, s'est réalisé dans des conditions peu satisfaisantes, principalement du fait de délais de réponse excessivement longs, ne permettant pas l'instauration d'un véritable dialogue territorial entre la Métropole et les participants²³.

Par ailleurs certaines réponses ont pu apparaître trop formatées ou trop rigides, ne prenant pas en compte de façon congruente - à ce stade de la publication - les attentes des participants, souvent formulées à partir d'une expérience d'usage et d'un vécu sensibles. Par exemple,

²² Certaines réunions, souvent organisées en visioconférence, ont été conduites à la seule instigation des collectivités organisatrices pressenties.

 $^{^{23}}$ Le 5/1/2022, seules 81 questions avaient une réponse sur les 207 déposées ; le 1/2/2022, il y avait 146 questions répondues sur 254 et le 5/3/2022, à la clôture de la concertation, il restait 102 questions sans réponses sur 358 ; il en restait cinq à la date de publication du présent avis.

L'imbrication peu claire de deux procédures de participation

L'imbrication dans un même calendrier de deux démarches de participation portant sur des objets différents, la concertation volontaire sur l'ensemble du dispositif de la ZFE (3 septembre 2021 - 5 mars 2022) d'une part, la concertation règlementaire portant sur la mesure dite «VP5+» en 2022 d'autre part, a pu être génératrice de confusion, même si celle-ci a été enrichie par celle-là.

Il faut également noter que l'extension « VP5+ » d'interdiction aux véhicules particuliers Crit'air 5 a été prise dans un très court délai, par la délibération du 14 mars 2022²⁴. Cette délibération acte une application à compter du 1er septembre 2022, mais avec une période d'adaptation « pédagogique » de quatre mois et des sanctions qui ne s'appliqueront qu'en janvier 2023, ainsi que diverses améliorations des mesures d'accompagnement ; elle acte également une application de l'interdiction aux véhicules mais aussi aux deux roues motorisés. Elle comporte par ailleurs un certain nombre d'aménagements en matière d'aides et de dérogations.

De la même façon le public a pu découvrir l'existence de la ZFE actuellement en vigueur simultanément à l'annonce de son «amplification».

* Une plateforme numérique peu « agile », ni suffisamment adaptée

L'utilisation de la plate-forme générique de la participation de la Métropole s'est avérée peu adaptée, à l'usage, à une procédure de ce type.

Outre la possible confusion entre les données sur la ZFE en vigueur et les informations sur la ZFE en débat, la navigation ne permettait pas un accès facile et fluide aux documents de la concertation disponibles et rendait le suivi de l'actualité difficile. L'accès aux documents (études, comptes-rendus, actualités...) était peu aisé et la mise à jour du site approximative.

* Une faible valorisation des évolutions du débat

Le temps long imparti à la concertation a peu bénéficié au débat par exemple par l'enrichissement des documents du débat, au fur et à mesure, la publication de synthèses intermédiaires, la mise à disposition d'études...

De la même façon la concertation grand public n'a pas été systématiquement croisée avec les enseignements d'autres concertations ciblées (focus groups initiaux, agents métropolitains, acteurs économiques, expérimentations diverses...) menées simultanément par la Métropole.

Le poids prépondérant du distanciel

Les mesures sanitaires de restriction des réunions publiques ont pesé sur la concertation tout au long de la procédure, conférant un poids important aux échanges dématérialisés et une place contenue à la parole du public, à tout le moins un temps de parole réduit.

4.4 L'effectivité de la participation

Au regard des critères préalablement partagés avec la Métropole et des observations précédentes - et nonobstant certaines réserves formulées - les garants considèrent que la concertation sur le projet d'amplification de la ZFE lyonnaise a été effective.

Le public a pu, notamment grâce à un calendrier étendu, à la complétude du dossier de la concertation et à la disponibilité de l'exécutif au cours des rencontres, accéder à une information précise et sincère ; il en est de même en ce qui concerne la participation grâce à une large variété de médias et de canaux disponibles.

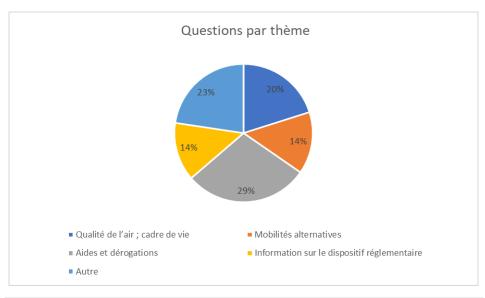
²⁴ Voir note de bas de page n°5

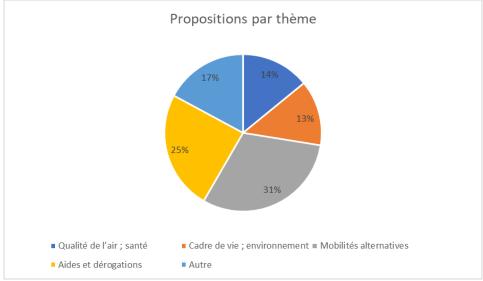
Les apports spécifiques des deux concertations emboitées (volontaire puis règlementaire) n'ont toutefois pas été identifiés ni valorisés comme tels.

En outre, malgré le nombre significatif de personnes mobilisées par la concertation, (notamment au travers des réunions territoriales organisées au cours des dernières semaines) il apparait qu'une frange importante de public n'a pas été touchée - ou ne s'est pas sentie concernée -, notamment les publics les plus sensibles aux premières mesures d'amplification de la ZFE, publics qui devront être nécessairement et étroitement associés aux phases d'information et de concertation à venir. Les publics « passagers » (touristes notamment) ont semble-t-il peu contribuer à la concertation.

5 Les points que les garants ont notés et sur lesquels la Métropole devra prendre position

Les questions et les propositions déposées sur la plateforme ont été classées selon le thème qu'elles abordent, à partir d'une catégorisation établie par la Métropole. Leur répartition entre les thèmes retenus, objet des deux graphiques ci-dessous, donne une première idée des préoccupations des intervenants :





Autant que sur les principes, ce sont sur les modalités opérationnelles du projet qu'ont portées les questions ou les propositions exprimées par le public, beaucoup de participantes et de participants partant de leur situation personnelle et de leurs besoins de déplacements.

Il importera donc que tout au long du processus d'amplification de la ZFE qui devrait s'étaler jusqu'en 2026 et même au-delà, la Métropole explicite ses choix sur les différents aspects mentionnés et les motive, comme elle a commencé à le faire au cours de la concertation

5.1 L'opportunité et l'efficacité du projet

Le débat sur l'opportunité de l'amplification de la ZFE est contraint par les obligations résultant de la loi et les décisions déjà prises par la Métropole. Cette situation n'a pas empêché, comme il était prévisible, que le public s'exprime sur le sujet.

Personne ne conteste la nécessité et l'intérêt de lutter contre la pollution atmosphérique et d'améliorer la qualité de l'air sur l'agglomération lyonnaise.

Cependant, un certain nombre d'intervenants font remarquer que le trafic routier n'est pas la seule source de pollution : il y a aussi les activités industrielles, le chauffage ... Ils se demandent donc si les mêmes efforts sont demandés aux autres sources, à proportion de leur contribution à la pollution. L'amplification de la ZFE est ressentie comme une priorité donnée à la restriction de la circulation routière.

Sur un plan général, des interrogations s'expriment sur la cohérence du projet d'amplification de la ZFE avec d'autres objectifs environnementaux. La mise au rebut qu'il induit d'un certain nombre de véhicules et leur remplacement par des véhicules neufs paraît antinomique avec l'objectif d'économie des ressources naturelles et le devenir des véhicules retirés de la circulation suscite des inquiétudes. Dans les incohérences relevées, figurent les incitations partagées entre pouvoirs publics et constructeurs automobiles à acheter des véhicules diesel, incitations qui ne sont pas si anciennes et ont conduit à la structure actuelle du parc automobile français.

Pour d'autres participants à la concertation, l'objectif de réduire la circulation routière devrait pouvoir être obtenu avec d'autres mesures que les interdictions de circuler liées à la ZFE. Le refus de la Métropole de développer les infrastructures routières voire sa volonté de réduire la part de la voierie publique affectée au trafic routier est aussi considéré comme contribuant à la congestion du réseau routier et à la pollution de l'air qui y est associée.

Par ailleurs, le référentiel de classement des véhicules, le certificat Crit'air, assimilé à l'âge du véhicule, est largement mis en question, en particulier par les propriétaires de véhicules certes anciens mais entretenus avec soin et qui satisfont sans problème à leurs contrôles techniques périodiques.

Enfin, une demande forte s'exprime pour que soit mis en place un dispositif de suivi permettant de mesurer, dans le temps, les effets réels sur la qualité de l'air des mesures prises dans le cadre de la ZFE. La Métropole a indiqué qu'elle faisait effectuer des modélisations pour évaluer l'effet à attendre des mesures envisagées sur le niveau de pollution de l'air mais les résultats n'en ont pas été présentés ni discutés.

5.2 Pour un projet juste et adapté

Beaucoup d'intervenantes et d'intervenants, à partir de leur situation individuelle, ont insisté sur la diversité des situations dans lesquelles ils étaient amenés à de déplacer et qui seront donc impactées par les interdictions imposées du fait de la ZFE. Ils ont noté que ce sont à la fois les accès aux activités professionnelles, à la santé, à l'éducation, aux loisirs ou aux commerces qui sont concernés. Le droit à la mobilité individuelle est exprimé comme un droit fondamental et la Métropole a clairement indiqué l'attachement qu'elle y porte, tout en soulignant la nécessité qu'il reste compatible avec des objectifs généraux, par exemple d'environnement, de santé publique ou d'équité sociale.

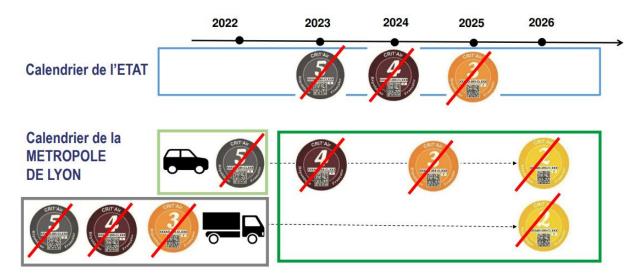
Par ailleurs, la concertation a bien mis en évidence que les habitants de la Métropole ne sont pas les seuls affectés : il y a aussi tous ceux qui y viennent pour divers motifs, tout en étant des résidents extérieurs. Les besoins sont multiples et les réponses attendues doivent être adaptées à cette diversité. Il n'y a donc pas de solution unique et c'est une panoplie d'outils qui est attendue pour permettre les évolutions.

Celles et ceux qui se sont exprimées au cours de la concertation ont également souligné les risques de pénalisation que pouvait représenter le projet de ZFE pour les catégories les plus modestes de la population et le souci que ce projet ne soit pas générateur de nouvelles inégalités sociales et spatiales. La volonté de construire un projet « juste », porté par le maître d'ouvrage, répond à une attente forte des populations.

Il a également été mentionné que l'efficacité de mesures restrictives passait aussi par un dispositif de contrôle, sur lequel beaucoup d'incertitudes subsistent.

5.3 La consistance de l'amplification : champ, calendrier et périmètre

Il n'a pas échappé au public que le champ des véhicules qui seraient interdits de circuler dans le projet de la Métropole de Lyon et le calendrier de mise en œuvre envisagé sont plus volontaristes que ceux inscrits dans la loi « Climat et résilience », comme l'illustre le schéma suivant présenté par la Métropole notamment dans les réunions territoriales :



Ces deux points ont fait l'objet de nombreuses observations.

Il y a une demande forte pour que le calendrier soit aménagé et plus étalé, pour permettre aux personnes concernées de disposer d'un temps d'adaptation plus long.

Il y a également une demande forte pour que les véhicules Crit'air 2, c'est-à-dire, les véhicules diesels immatriculés pour la première fois après le 1^{er} janvier 2011 et les véhicules à essence immatriculés entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2011, puissent circuler après 2026. De même, l'application des interdictions aux deux roues motorisées a posé question.

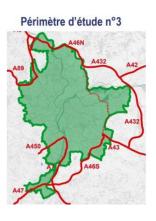
Les débats sur les périmètres géographiques d'interdiction ont porté sur deux zonages distincts :

- la « zone centrale », périmètre d'application de la ZFE actuelle : certains ont argumenté pour qu'elle soit réduite ; d'autres ont, au contraire, souhaité son extension pour qu'elle inclut les voies rapides et que les interdictions soient aussi applicables aux trafics de transit et de contournement, notamment de poids lourds, qui les empruntent ;
- une extension géographique à un périmètre plus large.

Sur ce dernier point, la Métropole a juste présenté deux périmètres d'études pour une extension audelà du périmètre central :







Elle a également indiqué que les extensions ne se feraient pas sans l'accord des communes concernées et que le calendrier de mise en œuvre restait à discuter. D'aucuns ont considéré que l'extension de la ZFE ne pouvait pas se faire indépendamment des améliorations des réseaux de transport et de la disponibilité pour les usagers de solutions alternatives à la voiture. Du point de vue des garants, la concertation n'a pas véritablement donné lieu à un débat substantiel sur ce deuxième volet de l'amplification de la ZFE.

5.4 Une attente forte sur des solutions alternatives

La nécessité que l'amélioration de la qualité de l'air implique des modifications des moyens de mobilité pratiqués, tant pour les déplacements de personnes que pour les déplacements des biens, est assez largement admise.

Dans ce domaine, les participantes et les participants à la concertation insistent prioritairement sur leur besoin de disposer de solutions alternatives à celles qu'ils utilisent aujourd'hui. La demande porte en particulier sur l'offre de transports en commun : extension des réseaux d'autobus ou de transports plus lourds (métro, tram) ; amélioration des fréquences ; extension des plages de desserte ; amélioration de la sécurité ; mise en place de tarifications plus attractives allant jusqu'à la gratuité.

Une attention particulière a été également portée sur la multiplication, la localisation, la tarification et les modalités d'exploitation des parkings relais, permettant les changements de mode entre voiture individuelle et transports collectifs.

Les besoins d'adaptation de la voierie pour les circulations douces sont également mentionnés. Le covoiturage ou l'autopartage le sont de façon moins fréquente.

5.5 Les dérogations aux interdictions

Le principe de dérogations, y compris des dérogations allant au-delà des catégories explicitement mentionnées dans la loi, est largement approuvé. Si une attention particulière est demandée pour les urgences médicales, pour les véhicules de sécurité et ceux des personnes handicapées, le champ des dérogations est pour le reste, largement débattu : dérogations abondantes ou dérogations plutôt sélectives, afin d'assurer l'efficacité de la ZFE pour réduire la pollution ? dérogations temporaires, pour donner un temps d'adaptation, ou dérogations permanentes ?

Un thème revient dans beaucoup de contributions ou de questions : faire bénéficier d'un régime dérogatoire les véhicules des habitants de la zone d'application de la ZFE qui circulent peu dans l'année, qui sont utilisés essentiellement pour rentrer ou sortir de la zone ainsi que les véhicules des visiteurs occasionnels de la zone. L'idée, également émise, d'une suspension des interdictions le week-end relève de la même logique. Au cours de la concertation, les représentants de la Métropole ont indiqué qu'ils réfléchissaient à un moyen juridiquement solide de donner suite à cette dérogation « petits rouleurs »²⁵.

5.6 Les aides au changement de véhicules

Le principe d'une aide financière de la Métropole pour accompagner notamment le renouvellement de leurs véhicules, qui existe déjà pour les véhicules professionnels, est assez peu contesté, même si certains considèrent qu'il conduit à une dépense d'argent public injustifié ; il paraît cohérent pour beaucoup avec le souci exprimé que la mise en œuvre du projet facilite les évolutions pour les catégories sociales en difficulté.

Pour autant, l'inquiétude est largement exprimée que ces aides soient insuffisantes, tant sur le reste à charge pour ceux qui pourraient en bénéficier que sur l'étendue de ceux qui pourraient en bénéficier. Sur ce dernier point, la Métropole a indiqué, au cours de la concertation, qu'elle prévoyait de faire évoluer son dispositif d'aide, qui intervient en complément de celles de l'Etat : alors que les aides de l'Etat sont ciblées sur les 50% des ménages les moins riches de la population, la Métropole envisage de porter la proportion des bénéficiaires de ses aides de 50% à 70% des ménages les moins riches.

Des intervenants soulignent l'absence d'offres compétitives, notamment pour des véhicules utilitaires ou spécialisés, ainsi que les risques de déstabilisation du marché des véhicules d'occasion, qui restent les seuls financièrement accessibles pour beaucoup. Aussi, un certain nombre d'interventions portent aussi sur les actions éligibles aux aides, dont il est demandé qu'elles soient suffisamment larges et diversifiées : changement de véhicule mais aussi changement de motorisation de véhicules existants, vélos assistés non polluants, vélos-cargos

5.7 L'information et la participation des citoyens

La concertation a suscité à la fois une prise de conscience de l'existence et de l'ampleur du projet ainsi que des attentes complémentaires pour plus d'information et de participation.

Beaucoup de celles et ceux qui se sont exprimés au cours de la concertation ont insisté sur la nécessité d'actions de communication fortes de la part de la Métropole pour faire connaître et comprendre les décisions qu'elle prendra pour l'amplification de la ZFE. Ils ont également fait part de leur attente que, aux différentes, ces décisions soient précédées d'un dispositif de participation des citoyennes et des citoyens à leur élaboration.

Enfin, la concertation a clairement fait apparaître un besoin d'accompagnement de beaucoup de celles et de ceux que le projet inciterait ou obligerait à changer leurs pratiques de mobilité. La Métropole a indiqué qu'elle prévoyait de déployer, dès 2022, un dispositif de conseil en mobilité. Le public a montré qu'il attendait un dispositif multi support, y compris avec une part présentielle, et apte à aborder tous les aspects, depuis la construction de solutions alternatives de déplacement jusqu'aux aides financières, en passant par les dérogations.

²⁵ Le dispositif figure parmi les mesures en matière de dérogations, adoptées dans la délibération du 14 mars 2022 sur l'amplification « VP5+ ».

6 Ce que les garants recommandent

6.1 Pour la poursuite du projet

Les garants formulent plusieurs recommandations pour la poursuite des relations avec les publics pendant les phases d'amplification de la ZFE.

* Compléter les informations sur la plateforme de la concertation

Sans attendre la publication du bilan de la concertation sur la plate-forme, il convient que soit mis à disposition les éléments à partager avec le public encore manquants :

- réponses aux quelques questions non encore traitées ;
- exploitation du questionnaire, sur ses éléments non quantitatifs.
- Rendre publiques les études sur les impacts du projet

La Métropole conduit un certain nombre d'études pour simuler l'effet des décisions envisagées au titre de l'amplification de la ZFE à la fois en termes en termes d'impacts sur la qualité de l'air dans le territoire métropolitain et d'impacts socio-économiques. Il convient que ces études soient partagées avec le public, au titre de son droit à l'information et à la participation, sans attendre leur finalisation et leur publication dans le cadre des consultations réglementaires.

* Mettre en évidence les effets de la concertation dans le processus de décision

Les moyens mobilisés pour la concertation comme le nombre et la diversité des points de vue exprimés auront été inutiles, les attentes et les interrogations suscitées seront déçues si le public ne peut pas apprécier l'influence de la concertation sur les décisions prises par la Métropole.

Il est donc essentiel que cette dernière publie un bilan détaillé de ce qui a été dit ou écrit au cours de la concertation, bilan dans lequel elle explicite, en les justifiant, les positions qu'elle prévoit d'adopter sur les différents points abordés et, après seulement, qu'elle conduise le processus décisionnel aboutissant finalement à l'adoption d'une délibération par le Conseil métropolitain.

* Garantir l'effectivité des mesures d'accompagnement au moment de la mise en œuvre des étapes successives d'amplification

Compte tenu des réserves émises par le public il convient, quel que soit le calendrier retenu, de ne rien engager tant que le dispositif d'accompagnement, hors investissements structurants, n'est pas décliné (et rodé) de façon complète et opérationnelle : procédures et critères d'aides ou de dérogations, agence des mobilités, outils informatiques, formation des agents...

Communiquer

Concevoir et mettre en œuvre un plan de communication, large et permanent, à destination de l'ensemble des publics concernés, métropolitain (grand public et professionnels) comme passager (visiteurs et touristes), dans et hors périmètre métropolitain.

Cela justifierait un support numérique spécifique qui assure à la fois la mémoire de la phase de concertation et l'accès aux informations et actualités relatives à la mise en œuvre de la ZFE.

* Évaluer l'application de la ZFE en continu

Les effets de la ZFE (sur l'environnement et sur les populations) devront être mesurés et rendus publics régulièrement, à partir de critères d'évaluation préalablement partagés.

6.2 Retour d'expérience pour améliorer les conditions de l'information et de la participation du public sur les projets de cette nature

La concertation citoyenne engagée par la Métropole de Lyon a porté sur un projet inédit, tant par son objet et que par son ampleur. Le dispositif de concertation a dû être en conséquence, à partir de méthodologies et d'outils éprouvés ou expérimentaux, configuré au regard de cette situation.

Sur un plan général, les projets de ZFE ont à l'évidence des impacts forts sur l'environnement mais aussi sur l'organisation des mobilités et donc les modes de vie de tous ceux qui habitent ou fréquentent les territoires concernés. De ce fait, toute concertation sur un projet de ZFE implique un débat plus large sur l'organisation des mobilités sur le territoire concerné, qui est beaucoup plus large que la zone d'applications des interdictions s la ZFE.

En sollicitant la CNDP, la Métropole de Lyon a pris une initiative volontariste. Les garants ont le sentiment de n'avoir pas été inutiles, dans la mission d'appui méthodologique qui leur avait été confiée, et d'avoir influencé le dispositif de concertation mis en œuvre par la collectivité. Pour autant, le support fourni par l'article L 121.1 du code de l'environnement pour leur intervention ne leur paraît pas optimal et il serait cohérent que les **projets de ZFE fassent l'objet**, au regard des enjeux qui leur sont attachés, **d'une évaluation environnementale**, ce qui aurait notamment pour effet de placer l'information et la participation du public dans un cadre plus organisé et mieux établi.

En complément, le retour d'expérience qui suit, effectué par les garants et partagé avec les porteurs du projet peut être utile à de futures procédures de participation du public, sur des projets de ZFE ou des projets apparentés, en direction des Grand Lyonnais ou d'autres publics. Les différentes observations doivent considérées comme des contributions à l'élaboration d'un cahier des charges et non comme des jugements de valeur.

* La plateforme numérique

La plateforme dématérialisée collaborative constitue – et constituera de plus en plus à l'avenir – un support majeur de tout dispositif d'information et de participation. Qu'elle soit hébergée par le maître d'ouvrage (dans le cas de la ZFE lyonnaise sur le site internet jeparticipe.grandlyon.com) ou opérée par un prestataire de service spécialisé cette plateforme doit présenter toutes garanties de robustesse tout en étant attractive et fluide, adaptée et adaptable, c'est-à-dire alerte.

* Le calendrier

Un calendrier au long cours de la concertation (six mois pour la ZFE lyonnaise), justifié par l'ampleur et la complexité du sujet, est nécessairement suspendu par des évènements extérieurs (vacances...). Cette caractéristique nécessite, pour maintenir l'intérêt, de scander le processus en autant d'étapes intermédiaires, avec un lancement et une conclusion. Il s'agit de conduire une procédure dynamique, susceptible d'adapter ses modalités à l'évolution de la concertation elle-même. Le calendrier doit distinguer explicitement, si tel est le cas, la concertation volontaire élargie de la concertation règlementaire.

La préparation préalable

Il convient de n'engager la concertation qu'après avoir achevé sa préparation, c'est-à-dire principalement, hormis ses modalités pratiques, la rédaction et la mise à disposition (sous forme numérique et sous forme imprimée) du dossier du maître d'ouvrage, document essentiel porteur du projet mis en débat. Dans la même intention l'intervention des garants (donc la saisine de la CNDP) doit intervenir dans des délais suffisants pour leur permettre de contribuer utilement et efficacement à l'élaboration de ce dossier.

* Le dialogue territorial

Le dialogue territorial ne peut être véritablement établi entre le public et le maître d'ouvrage (et les différents contributeurs entre eux) qu'au prix de la plus grande réactivité dans les réponses apportées aux observations, questions et suggestions. Le délai maximum de d'une dizaine de jours calendaires (sauf complexité particulière) semble un objectif souhaitable et atteignable (objectif qui nécessite un protocole ajusté de suivi, de rédaction et de validation adapté).

* Un fonctionnement en mode projet

Le projet de concertation, notamment dans les grandes collectivités qui disposent de multiples expertises, gagnerait à être assuré en mode projet pour une meilleure efficacité et réactivité par un pilote unique assurant la coordination des services associés (technique, communication, participation...).

Liste des annexes

Annexe 1. : Décision de la CNDP

Annexe 2. : Lettre de mission des garants

Annexe 3. : Liste des contacts pris par les garants Annexe 4. : Recommandations initiales des garants

Annexe 5. : Glossaire

Annexe 1. Décision de la CNDP



SÉANCE DU 5 MAI 2021

DÉCISION N° 2021 / 68 / ZFE+ LYON / 1

PROJET D'AMPLIFICATION DE LA ZONE A FAIBLES EMISSIONS (ZFE+) LYON (69)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en son article L.121-1, conférant à la Commission nationale du débat public une mission d'avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et à développer la participation du public,
- vu le courrier et le dossier annexé en date du 27 avril 2021 de Monsieur Bruno BERNARD, Président de la métropole de LYON, demandant à la CNDP de garantir la concertation relative à l'amplification de la zone à faibles émissions de la métropole de LYON, portant sur les périmètres, les échéanciers, le cadre dérogatoire et les mesures d'accompagnement à mettre en place et l'adaptation des modalités de cette concertation à la diversité des publics,
- vu la décision 2021 / 66 / MISSIONS CONSEILS ET AVIS / 1 du 5 mai 2021, précisant les conditions d'exercice des missions de conseils et d'avis et recommandations, prévues à l'article L.121-1,

Après en avoir délibéré,

DÉCIDE:

Article 1:

Messieurs Jean-Louis LAURE et Jacques ROUDIER sont désignés garants pour édicter des recommandations à caractère méthodologique relatives à l'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE+) de la métropole de LYON.

Article 2:

Messieurs Jean-Louis LAURE et Jacques ROUDIER remettront leurs recommandations à caractère méthodologique à la CNDP à l'échéance de cette mission.

La Présidente

Olaleo

Chantal JOUANNO

Annexe 2. Lettre de mission des garants



LA PRÉSIDENTE

Paris, le 4 juin 2021

Messieurs.

Lors de sa séance plénière du 5 mai 2021, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désignés pour émettre un avis à caractère méthodologique sur la procédure participative envisagée par la Métropole du Grand Lyon dans le cadre de son projet d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE+) de la Métropole de Lyon.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général emportant des enjeux locaux environnementaux et d'équité territoriale fondamentaux et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

L'intervention de la CNDP sur ce projet a été décidée **en application de l'article L.121-1** du Code de l'environnement. Comme l'indique cet article, la CNDP peut se saisir, y compris à la demande d'acteurs extérieurs, de missions visant à « **émettre tous avis et recommandations** à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la participation du public ». Compte tenu de l'intérêt des enjeux participatifs de ce dossier, les Commissaires ont décidé que la CNDP pouvait émettre un avis méthodologique. Dans ce cadre et par cette lettre, la CNDP vous mandate, précise le périmètre de votre mission, ses fondements légaux, afin de vous aider dans l'exercice de vos fonctions.

L'élaboration de votre avis méthodologique se fonde sur les valeurs et principes de la CNDP, notamment les principes d'indépendance, de neutralité, de transparence, d'égalité de traitement, d'argumentation et d'inclusion.

Rappel du contexte et demande de la Métropole de Lyon

La Métropole du Grand Lyon souhaite amplifier la Zone à Faible Emission mise en place au 1er janvier 2020 en étendant la réglementation aux véhicules particuliers, en limitant l'accès aux véhicules les moins polluants et en mettant en place des mesures d'accompagnement et dérogatoires pour lesquelles 10 propositions ont d'ores et déjà été articulées par la Métropole.

L'évolution de cette ZFE a déjà fait l'objet de différents échanges avec les parties prenantes, et principalement les élus locaux et les organisations professionnelles. Aujourd'hui, la Métropole souhaite poursuivre et élargir le débat avec le grand public, notamment sur les périmètres de cette ZFE, les échéanciers de transition et les mesures d'accompagnement et de dérogation.

Jean-Louis LAURE et Jacques ROUDIER Avis méthodologique amplification ZFE Métropole de Lyon

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France T +33 (0)1 44 49 85 55 – garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Considérant ces éléments, les Commissaires ont décidé de répondre favorablement à la demande d'expertise tierce en matière de qualité de l'information et des modalités de participation, notamment sur la restitution de la démarche. C'est pourquoi votre mission visera la production d'un avis à caractère méthodologique sur le(s) dispositif(s) envisagé(s) par la Métropole.

Au regard du dossier de saisine et de son instruction, votre avis doit permettre de répondre principalement aux questions suivantes :

- Quelle **inclusion** des publics les plus éloignés de la décision, potentiellement les plus concernés par des mesures de limitation des déplacements en zone centre pour les véhicules polluants?;
- Comment clarifier les **invariants du projet** d'une part, augmenter les marges de manœuvre d'autre part? En effet, contrairement à une concertation préalable cadrée par l'article L121-15-1 CE, l'amplification de la ZFE est déjà décidée par la Métropole dans ses principes, ce qui constitue un risque pour la mobilisation et l'intérêt des publics à ne pas négliger;
- Quels **sujets pertinents à aborder dans le cadre des débats,** notamment au regard du contenu des mesures et des différentes échéances d'application? Comment s'assurer que les discussions sont libres et que les participants ne sont pas nécessairement limités à se prononcer sur les 10 mesures dérogatoires proposées?
- Comment s'assurer que les informations transmises sont parfaitement transparentes, suffisamment complètes et neutres dans leur présentation, afin que la concertation ne soit pas une démarche visant seulement à convaincre le public ? Je vous invite pour cela à vous reporter aux outils à votre disposition sur l'extranet des garants, notamment le tableau d'analyse des dossiers, utilement créé pour vous faciliter le décryptage des documents soumis au public par les responsables des projets ou des plans ;
- Quelles passerelles pertinentes entres les 3 démarches imaginées par la Métropole et jusqu'ici trop cloisonnées (acteurs économiques, grand public et agents) pour en faire une concertation unique des citoyennes et des citoyens? Vos recommandations ne porteront pas uniquement sur la

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France T +33 (0)1 44 49 85 55 – chantal.jouanno@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

- démarche imaginée par la Métropole pour le grand public, car la CNDP est garante d'un droit individuel ;
- Quels débouchés « politiques » à cette concertation, comment contribution à l'élaboration de la décision, et, en premier lieu, comment garantir la rigueur des restitutions?

Garantir le droit à l'information et à la participation de chaque individu

Pour construire cet avis, il vous faudra, en toute indépendance, **analyser le contexte local**, les questions qui font débat, les positions des différents acteurs locaux. Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés, afin d'**identifier avec précision ce qui peut faire débat**, sachant que ce sujet est particulièrement prégnant en ce moment. En effet, plusieurs concertations portant sur des projets de mobilité sont en cours sur le territoire de l'agglomération lyonnaise. Je vous invite donc à suivre de près les échanges sur les projets de transports en commun de la Métropole portés par le Syndicat mixte des transports de l'agglomération (Sytral), ainsi que ceux sur le passage à 2x3 voies de l'A46 Sud porté Autoroutes Sud de France (ASF) et la Direction des Infrastructures de Transports (DIT). Vous pouvez vous rapprocher des garants déjà désignés par la Commission nationale : Jean-Luc Campagne, David Chevalier, Valérie Dejour, Jacques Finetti et Claire Morand.

Seule cette compréhension fine des enjeux vous permettra de fonder vos conseils au MO sur les informations à diffuser, les études à approfondir, les sujets à soumettre au débat, les outils à mettre en place afin de recréer les conditions de la confiance autour de la participation aux décisions relatives à ce projet. Vous pouvez être présents dans autant d'instances et de contextes que vous le jugerez opportun, car votre mission vise la production d'un avis méthodologique, pour lequel il vous faut atteindre cette compréhension globale. Vous pouvez également demander la production de tout document d'information complémentaire ou la mise à disposition de données, si cela vous semble nécessaire. Dans tous les cas, la production d'un document de base résumant le projet et rendant accessible les modalités de participation est à produire par le MO est à diffuser de façon adaptée au contexte. Vous devez veiller en particulier à ce que le public puisse pleinement émettre ses observations, avoir accès à de la formation, en tant que de besoin.

Il s'agit par votre étude de vous prononcer sur le respect du droit à l'information et à la participation des citoyens. Dans ce contexte, vous pouvez intervenir à tout moment pour **rappeler aux organisateurs les principes de la CNDP**, notamment concernant la qualité de l'information, l'exigence en termes de modalités de participation des citoyens et le respect de votre indépendance dans votre mission de conseil. Je vous invite en outre à prêter attention aux messages qui sont délivrés publiquement à propos de votre mission particulière : il vous revient d'en assurer l'honnêteté et la véracité autant que possible.

Enfin, compte tenu des enjeux majeurs soulevés par ces questions, il est nécessaire que vous puissiez analyser dans quelle mesure le calendrier de travail peut être détendu pour réaliser une participation de meilleure qualité. En

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France T +33 (0)1 44 49 85 55 – chantal.jouanno@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

effet, il parait indispensable qu'un premier avis puisse être publié avant l'engagement des principales actions sur cette concertation.

Vous aurez enfin à scruter le dispositif de concertation tout au long de sa mise en œuvre pour en assurer *in fine* l'évaluation, ce qui peut conduire à ce que votre contribution donne lieu à des productions successives ayant vocation à être rendues publiques.

Vous remerciant pour votre engagement, je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de ma considération distinguée.

Chantal JOUANNO

Jaiduo.

Annexe 3. Liste des contacts pris par les garants

(dans l'ordre chronologique)

Pierre-Alain Millet, adjoint au maire de Vénissieux, conseiller métropolitain

Laurence Boffet, vice-présidente de la métropole de Lyon en charge de la participation et des initiatives citoyennes

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président de la métropole de Lyon en charge des déplacements, des intermodalités et de la logistique urbaine

Luc Pelen, vice-président CCI Lyon

Jérémy Thillet, délégué territorial CCI Lyon

Josianne Guinand, conseiller technique CCI Lyon

Clément Chevalier, directeur de My Presqu'ile

Salima Nikaa-Bouret, responsable territoriale AURA HLM

Luc Voiturier, chargé de projet AURA HLM

Jean-Marc Lange, vice-président relations institutionnelles Renault Trucks

Marc Lejeune, directeur électromobilité Renault Trucks

Frédéric Cohen, directeur grands comptes Renault Trucks

Nathalie Gay, directeur développement des entreprises et territoires, Chambre des métiers et de l'artisanat du Rhône

Camille Pajot, conseillère mobilité, Chambre des métiers et de l'artisanat du Rhône

Annexe 4. Recommandations initiales des garants

On peut trouver le document sur le site de la CNDP (https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2021-08/Avis%20des%20garants%201_ZFE%20Lyon.pdf)

ou sur le site de la concertation de la Métropole (https://jeparticipe.grandlyon.com/media/default/0001/01/415220133cd69136ef2b7c43edfa0794ccfaf4f8.pdf)



Projet d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole du Grand Lyon

Mission d'avis méthodologique

Recommandations initiales

Jean-Louis LAURE et Jacques ROUDIER, garants

30/07/2021

Sommaire

Sommaire			
Introduction3			
I. Le contexte	4		
I.1 Le contexte général	4		
I.2 Le contexte lyonnais	4		
II. La démarche des garants	7		
II.1 Le dialogue avec le porteur de projet	7		
II.2 Le dialogue avec les parties prenantes	7		
III. Les critères d'appréciation de la concertation	9		
IV. L'information du public sur le projet et le dispositif de concertation. En	reur!		
Signet non défini.			
IV.1 Présenter les objectifs du projet	11		
IV.2 Ouvrir le débat sur toutes les implications du projet	12		
IV.3 Afficher les éléments du projet sur lesquels la Métropole attend d propositions			
IV.4 Expliciter le calendrier et le processus de décisions	14		
V. Assurer l'unité de la concertation au regard de la multiplicité des publics et des moyens mobilisés			
VI. Le cahier des charges du site internet de la concertation	17		

ZFE Grand Lyon – Concertation – Recommandations des garants

Introduction

Par lettre du 27 avril 2021, le Président de la métropole de Lyon a sollicité la Commission nationale du débat (CNDP), lui demandant de « garantir la qualité et l'ampleur de la concertation préalable » relative l'amplification de la zone à faibles émissions de la métropole de Lyon; la Métropole souhaitant faire porter la concertation sur les périmètres, les échéanciers de transition, le cadre dérogatoire et les mesures d'accompagnement à mettre en place. Cette démarche vise également à adapter les modalités de cette concertation à la diversité des publics.

L'article L121-1 du Code de l'environnement confère à la CNDP «la mission d'émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la participation du public.» Sur ce fondement, la CNDP, dans sa décision du 5 mai 2021¹, a désigné Jean-Louis LAURE et Jacques ROUDIER comme garants pour édicter des recommandations à caractère méthodologique sur ce projet. Cette intervention a été précisée dans une lettre de mission aux garants².

L'objet du présent document est de formuler les premières recommandations méthodologiques émises par les garants au moment où la Métropole s'apprête à finaliser les modalités de la concertation qu'elle se propose de mener dans les mois qui viennent, à destination notamment du grand public. Les présentes recommandations ont vocation à être rendues publiques, notamment sur les sites internet respectifs de la Métropole et de la CNDP.

06/LETTRE%20DE%20MISSION ZFE%20Grand%20Lyon Roudier-Laure L121-1.pdf

ZFE Grand Lyon – Concertation – Recommandations des garants

Voir <u>Decision_2021_68_ZFE_LYON_1.pdf</u> (debatpublic.fr)

² Voir http://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2021-

Le contexte

I.1 Le contexte général

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a établi la possibilité d'instaurer au niveau local des zones à circulation restreinte (ZCR), pour lutter contre la pollution atmosphérique (article L 2213-4-1 du code général des collectivités locales).

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a remplacé le dispositif législatif relatif aux zones à circulation restreinte (ZCR) par de nouvelles dispositions consacrant les zones à faibles émissions mobilité (ZFE).

Des ZFE peuvent être créées dans les agglomérations et dans les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère (PPA) est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision.

L'instauration d'une telle zone est rendue obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l'air ne sont, au regard de critères définis par voie réglementaire, pas respectées de manière régulière sur un territoire. Un décret pris en septembre 2020 établit cette obligation pour sept métropoles françaises, dont la Métropole de Lyon.

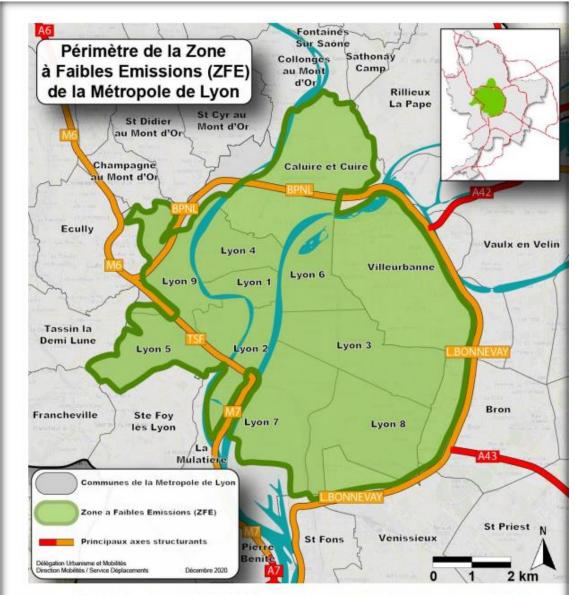
Ces dispositions concourent notamment au respect, par la France, des obligations européennes résultant de la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

<u>Nota</u>: Le projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, qui devrait être définitivement adopté par le Parlement avant la fin du mois de juillet, apporte des modifications et des compléments significatifs à l'article L 2213-4-1 du code général des collectivités locales, relatif aux ZFE. Le projet de la Métropole devra en tenir compte, une fois la loi promulguée.

I.2 Le contexte lyonnais

La zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020. Les véhicules concernés par cette interdiction initiale sont les poids lourds (PL) et les véhicules utilitaires légers (VUL) destinés au transport de marchandises (catégorie N sur la carte grise) qui ne peuvent plus ni circuler ni stationner dans la ZFE.

ZFE Grand Lyon – Concertation – Recommandations des garants



Source: Métropole du Grand Lyon (Zone à faibles émissions dans la métropole de Lyon, mode d'emploi a Métropole de Lyon (grandlyon.com))

La zone à faibles émissions s'étend sur :

- la quasi-totalité des arrondissements de Lyon,
- les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l'intérieur du boulevard périphérique Laurent Bonnevay
- l'ensemble de la commune de Caluire-et-Cuire.

Des dérogations à cette interdiction pour certains véhicules, en fonction de leur sage, ainsi que des aides au renouvellement existent.

ZFE Grand Lyon – Concertation – Recommandations des garants

Le Conseil de la Métropole a adopté, le 15 mars 2021³, une délibération qui fixe la cadre de l'amplification de la ZFE qu'elle prévoit de mettre en œuvre d'ici à 2026. Cette délibération comporte notamment :

- l'extension aux véhicules de particulier de l'interdiction de circuler pour les véhicules Crit'air 5 au cours de l'année 2022;
- la « sortie du diesel » d'ici le 1^{er} janvier 2026, avec l'interdiction progressive de tous les véhicules de catégorie Crit'air 2 et au-delà.

La délibération approuve, par ailleurs, l'organisation d'une « concertation portant sur les périmètres, les échéanciers, le cadre dérogatoire et les mesures d'accompagnement pour maintenir ou améliorer les conditions de mobilité à l'aune des enjeux de santé publique et de transition énergétique ainsi que l'adaptation des modalités de cette concertation à la diversité des publics qu'elle nécessite d'impliquer ». Elle acte également la sollicitation de la CNDP.

ZFE Grand Lyon – Concertation – Recommandations des garants

³ Voir <u>SEANCE:Conseil du 15/03/2021 # Amplification de la zone à faibles émissions (ZFE+) - Objectifs et démarche 2021-2026 (grandlyon.com)</u>

La démarche des garants

II.1 Le dialogue avec le porteur de projet

Le dispositif de zone à faibles émissions mobilité a, à l'évidence, des impacts sur l'environnement. Dès lors le droit établi par l'article 7 de la Charte de l'environnement, à valeur constitutionnelle, pour « toute personne ... de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » est applicable à une décision de création ou d'évolution d'une ZFE.

Pour autant, les projets de ZFE, du fait notamment de leur caractère récent, ne sont pas dans la liste des projets relevant de la CNDP.

D'où la situation originale à plusieurs égards dans laquelle les garants se trouvent placés : c'est le premier projet de ZFE sur lequel une intervention de la CNDP est sollicitée, sur une base volontaire, par la collectivité territoriale porteur du projet ; c'est de ce fait un cas particulier où la contribution de la CNDP prend la forme d'un appui méthodologique.

Les garants, dès leur nomination, se sont informés sur le dispositif de ZFE en général et sur le projet envisagé par la Métropole pour le territoire lyonnais. Ils ont ainsi tenu, depuis le milieu du mois de mai, une réunion hebdomadaire avec l'équipe projet (cheffe de projet ZFE, concertation, communication, cabinet), qui a donné l'occasion d'échanges approfondis tant sur les caractéristiques du projet que sur l'évaluation et l'évolution du dispositif de concertation.

Les garants ont rencontré, lors d'un premier déplacement à Lyon, les deux viceprésidents de la Métropole plus spécifiquement en charge du projet, ainsi qu'un conseiller métropolitain

II.2 Le dialogue avec les parties prenantes

Les garants se sont également attachés à apprécier les enjeux du projet de ZFE du point de vue du public et des acteurs et à recueillir leurs préoccupations et leurs suggestions sur les modalités du dispositif de concertation. Ils ont ainsi sollicité et rencontré - en présentiel ou par visioconférence - des représentants de la CCI du Rhône, de la Chambre de métiers de l'artisanat, d'une association de commerçants, d'une association régionale d'organismes d'HLM, d'un constructeur de véhicules industriels... D'autres sollicitations n'ont pas abouti à ce jour.

Ils ont assisté comme observateurs à une réunion publique sur le projet de ZFE organisée par la ville de Vénissieux et à un « focus groupe » constitué à l'initiative de la Métropole.

ZFE Grand Lyon - Concertation - Recommandations des garants

Les garants ont enfin organisé un échange avec les autres garants désignés par CNDP pour d'autres projets de concertation connexes concernant le même terriset programmés au même moment, afin d'assurer la meilleure coordination pos entre ces différentes sollicitations du public.	toire
Les recommandations formulées ici constituent une première contribution garants au regard des dispositions que la Métropole a conçues et mises en place la concertation qu'elle prévoit de mener. Cet avis sera mis à jour et renouvelé au que nécessaire pendant toute la durée de leur mission.	pour
ZFE Grand Lyon – Concertation – Recommandations des garants	8/18

III. Les critères d'appréciation de la concertation

Comme l'indique la lettre de mission reçue de la CNDP, la mission des garants est de contribuer, par leurs avis à caractère méthodologique, à ce que la concertation conduite par la métropole de Lyon sur le projet d'amplification de la zone à faibles émissions, « se fonde sur les valeurs et principes de la CNDP, notamment les principes d'indépendance, de neutralité, de transparence, d'égalité de traitement, d'argumentation et d'inclusion. »

Aux regards de ces valeurs et de ces principes, les garants ont souhaité préalablement expliciter et partager avec le maître d'ouvrage les indicateurs selon lesquels la qualité de la concertation pourra être appréciée, c'est-à-dire considérer dans quelle mesure celle-ci aura respecté l'effectivité de la participation du public en application du droit constitutionnel à l'information et à la participation.

D'où les critères suivants, qui portent sur les différents aspects de l'information et des échanges développés dans le cadre de la concertation :

- * La qualité et l'accessibilité de l'information mise à la disposition du public
- Réalisation d'un « dossier » donnant une information complète, sincère, transparente et accessible;
- Actualisation et enrichissement des éléments disponibles pendant toute la durée de la concertation;
- Présentation des sources, études et expertises sur lesquelles se fondent la réflexion et la stratégie publiques.
- * Une réelle ouverture du débat à des options, avec un exposé des invariants et des marges de manœuvre posées par la Métropole : calendrier d'application, élargissement du périmètre, mesures d'accompagnement, étendue des dérogations, autres...
- La diversité des formes et des canaux de communication pour promouvoir la participation auprès du plus grand nombre
- Attention portée aux publics, leur typologie, leur articulation... y compris les publics les plus éloignés;
- Mobilisation de moyens et de supports diversifiés adaptés à ces publics ;
- Réactivité durant le déroulement de la concertation, en fonction des positions exprimées ou des attitudes adoptées par les participants : réactivation et adaptation du dispositif si nécessaire en cours de route ;
- Association de la presse et des médias.

ZFE Grand Lyon – Concertation – Recommandations des garants

- La qualité et la diversité des opportunités de participation offertes aux publics
- Site internet;
- Réunions publiques et ateliers thématiques ;
- Actions de terrain ;
- Panels citoyens ou focus groups ;
- Expérimentations...
- * Un calendrier, compatible avec les contingences politiques et les échéances techniques du projet, qui tienne compte des nécessités de la mobilisation du public. A cet égard, la Métropole a reporté de quelques semaines le calendrier de la concertation volontaire (septembre 2021 février 2022) pour permettre une meilleure préparation.
- L'évaluation a posteriori de la participation effective
- Nombre et la diversité des participations ;
- Nombre des avis, questions et contributions recueillies ;
- Diversité des thématiques abordées et leur exhaustivité.
- * La transparence dans le déroulement et la suite de la concertation
- Restitution publique fidèle et rapide des évènements ;
- Prise en considération argumentée des contributions ;
- Justification le moment venu de la décision.

ZFE Grand Lyon – Concertation – Recommandations des garants

IV. L'information du public sur le projet et le dispositif de concertation

La première exigence de la concertation est de mettre à la disposition du public une information aussi complète que possible, claire et compréhensible qui lui permette de comprendre quels sont les objectifs du projet porté par la Métropole, quelles en sont les justifications et les modalités, quels impacts en sont attendus et, sur ces bases, de construire son opinion et d'exprimer ses interrogations et de formuler ses propositions.

Il convient également de faire clairement connaître les dispositions mises en place pour la concertation, les formes de participation ouvertes au public, ainsi que les suites qui lui seront données.

C'est donc un document consistant qui est nécessaire, document qui sera évidemment mis en ligne sur le site de la concertation mais qui devra également pouvoir être accessible dans d'autres formes pour ceux qui le souhaiteraient.

Une synthèse très accessible à tous les publics (4 à 8 pages) et largement diffusée doit également être prévue.

Pour les garants, il n'est pas concevable que ces deux documents ne soient pas finalisés et rendus disponibles pour le public, le jour même où débutera la concertation.

IV.1 Présenter les objectifs du projet

Le dispositif de ZFE, tel que le définissent les dispositions législatives qui l'a établi, en une mesure administrative d'interdiction de circulation et de stationnement de certains véhicules sur un périmètre géographique donné, avec un objectif d'amélioration de la qualité de l'air.

Dans la délibération du 15 mars 2021, le Conseil de la Métropole met en avant les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air, dont les polluants liés à la circulation automobile sont du reste multiples (oxydes d'azote NO_x, particules fines et ozone troposphérique O₃). Elle fait également état de « l'objectif concomitant d'une transition énergétique des motorisations dans le cadre de la stratégie nationale bas carbone » ainsi que de « l'amélioration des conditions des mobilités à l'aune des enjeux de santé publique et de transition énergétique ».

ZFE Grand Lyon – Concertation – Recommandations des garants

Il paraît important que le dossier de concertation explique ce que recouvrent ces différents objectifs et comment les moyens mis en œuvre dans le cadre du projet de ZFE contribueraient à leur réalisation. La complémentarité entre réduction des émissions de polluants atmosphériques et réduction des émissions de gaz à effet de serre mérite particulièrement attention, la grille de classification Crit'air ne portant que sur le premier point.

IV.2 Ouvrir le débat sur toutes les implications du projet

Les objectifs énoncés plus haut ont une dimension globale et collective, à l'échelle de la Métropole lyonnaise dans son ensemble ou de chacun de ses sous-ensembles. Pour les personnes touchées par les mesures d'interdiction résultant de la ZFE, le projet conduit à une remise en cause de leur équipement de motorisation mais aussi, plus largement, de leurs habitudes de mobilités. C'est du reste bien cette question de l'organisation de mobilités durables qui se dessine dans les attendus que la Métropole développe pour son projet de ZFE.

Cette interrogation sur l'organisation des mobilités, pour les personnes comme pour les marchandises, est d'autant plus profonde que les critères d'autorisation sont plus exigeants et donc le nombre de véhicules exclus plus élevé.

Les garants recommandent donc que le dossier de concertation pose bien la question dans toutes ses dimensions multimodales et pas seulement en référence au seul transport en voiture, avec le degré de généralité et de complexité nécessaire et qu'il fournisse le maximum d'éléments permettant aux citoyennes et au citoyens de prendre position sur ces bases. A ce titre, les solutions de transport alternatives qui s'offrent ou seront offertes à tous ceux qui habitent ou veulent venir dans la Métropole lyonnaise, dans les différentes étapes d'ampliation de la ZFE, doivent être présentées.

Les dispositions législatives applicables à la mise en place d'une ZFE demandent que la collectivité maître d'ouvrage établisse une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique⁴.

Il est normal que cette étude ne soit pas disponible, sur un projet de ZFE qui est soumis à concertation et n'est pas complètement arrêté.

ZFE Grand Lyon - Concertation - Recommandations des garants

⁴ en complément, la loi climat et résilience devrait conduire à ce que l'étude porte aussi sur « les impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine »

Cependant, il est important que la Métropole communique dans les documents de présentation du projet rendu public les éléments dont elle dispose déjà et qui sont surement abondants : notamment l'image du parc automobile concerné et de sa répartition géographique sur la Métropole, l'indication sur les flux de véhicules circulant dans la métropole, y compris ceux n'appartenant pas à des résidents, les études et les données sur les origines et destinations ainsi que sur les motifs de déplacement des occupants des véhicules circulant dans la zone sont autant d'éléments intéressants à mettre à la disposition du public, dans une forme accessible et parlante. Une attention particulière mérite d'être portée aux véhicules utilitaires et aux activités de logistique qui leur sont liées.

IV.3 Afficher les éléments du projet sur lesquels la Métropole attend des propositions

La Métropole, maître d'ouvrage du projet de ZFE, est liée par la délibérationcadre adoptée le Conseil métropolitain le 15 mars 2021. Cette délibération-cadre fixe des objectifs généraux mais laisse aussi ouverte la fixation d'un certain nombre de caractéristiques de la future ZFE

Il est important que le public ait une claire indication des éléments « ajustables » qui pourraient constituer le cœur de la concertation, même s'il ne faut pas exclure qu'il souhaite s'exprimer sur le principe du projet et l'opportunité générale des interdictions envisagées.

Des discussions tenues avec la Métropole et des contacts pris avec différents interlocuteurs, les garants identifient les éléments suivants, sur lesquels une « coconstruction » du projet est attendue par la Métropole :

- les dispositifs d'aides au changement de véhicules
- les mesures d'accompagnement dans la réorganisation des mobilités des personnes ou des transports des marchandises concernés par le projet;
- les dérogations, permanentes ou temporaires, aux interdictions envisagées;
- le périmètre géographique de ces interdictions ;
- le calendrier de mise en application des différentes mesures.

Les garants recommandent donc que l'organisation de la concertation accorde une attention suffisante à chacun de ces points pour qu'ils puissent être débattus et des propositions recueillies. Ils ont fait le constat que la temporalité de mise en œuvre du dispositif est un point particulièrement sensible.

Pour autant, la Métropole devra rester attentive à ce qui pourrait être dit ou écrit durant la concertation qui dépasserait le cadre de décision énoncé et faire savoir comment elle tiendra compte de ces contributions.

ZFE Grand Lyon – Concertation – Recommandations des garants 13/18

Par ailleurs, s'agissant de paramètres restant encore à déterminer, les garants observent que la production par la Métropole, en ouverture de la concertation, de plusieurs scénarios accompagnés de l'explicitation de leurs implications et de leurs différences d'impacts, peut constituer un apport très intéressant aux échanges avec le public.

IV.4 Expliciter le calendrier et le processus de décisions

Enfin la concertation est le préalable à une décision qu'aura à prendre le Conseil de la Métropole. Il est donc important d'afficher le calendrier prévisionnel de cette prise de décision, qui déterminera, de fait, la date de la fin de la concertation.

Il est également important que la Métropole indique dans quel état d'esprit elle aborde la concertation et comment elle prévoit de prendre en compte ce que les participants auront dit pour arrêter ses décisions.

Il conviendra, par ailleurs, que la Métropole clarifie, pour le public, l'articulation entre la concertation globale qu'elle conduit et la consultation règlementaire qu'implique la mise en place de l'extension de l'interdiction des véhicules Crit'air 5 aux véhicules de particuliers, si ces deux démarches à destination du public devaient se superposer dans le temps : il y a là une source de confusions qui, pour les garants, doivent absolument être évitées.

Si l'hypothèse, évoquée par la Métropole, d'une nouvelle délibération du Conseil communautaire en avril prochain, est confirmée, la concertation préalable objet de la mission des garants pourrait s'étaler sur quatre à six mois. Pour maintenir l'attention du public sur une période aussi longue, il paraît aux garants indispensable que des évènements marquants, des temps forts de la concertation soient disposés à intervalle régulier, pour marquer une sorte de cadencement dans le dispositif; ces jalons devraient être identifiés et annoncés dès le début de la concertation, ce qui ne signifie pas, pour autant, que le dispositif ne devrait pas rester flexible et dynamique, afin de s'adapter aux réactions et demandes du public.

ZFE Grand Lyon – Concertation – Recommandations des garants

V. Assurer l'unité de la concertation au regard de la multiplicité des publics et des moyens mobilisés

La Métropole partage avec les garants le diagnostic que le projet est susceptible de toucher un grand nombre de citoyennes et de citoyens, dont toutes et tous ne sont pas résidents sur le territoire de la Métropole. Elle partage aussi l'appréciation que les personnes les premières concernées (celles ayant les véhicules les plus anciens) peuvent être aussi les plus éloignées des pratiques de concertation et les moins familières des outils numériques.

Dans la lettre de mission aux garants, la CNDP insiste sur la nécessité que l'organisation du débat réponde à la question suivante : « Quelle inclusion des publics les plus éloignés de la décision, potentiellement les plus concernés par des mesures de limitation des déplacements en zone centre pour les véhicules polluants ? »

Il est donc nécessaire que soit mise en place une diversité d'outils d'échange pour rendre possible la participation des différentes catégories de publics.

Les garants ont pris acte des éléments relevant de la concertation et d'ores et déjà engagés, voire terminés :

- groupes de travail avec les professionnels
- débats avec les agents de la Métropole
- plusieurs focus groups avec un nombre restreint de citoyens.

Les garants ont également noté que la Métropole prévoit de mettre en place un panel citoyen appelé à se réunir sur plusieurs séances : ils attirent l'attention sur la taille à donner à ce groupe pour avoir une représentativité suffisante des différentes catégories concernées par le projet, y compris les non-résidents dans la Métropole.

Cependant, les différents moyens mentionnés au-dessus ne suffisent à l'évidence pas à répondre à l'objectif d'inclusion de tous les publics qui est poursuivi. Les garants recommandent donc que soient également conduites des actions de proximité et encouragent des initiatives décentralisées, dès lors qu'elles respectent les problématiques et un cadre documentaire posé par la Métropole et qu'elles établissent une restitution des échanges intégrable dans les outils de la concertation.

Ils recommandent également qu'une restitution systématique des différents évènements intervenants dans le cadre de la concertation soit mise en place, dans des délais rapides suivants le moment de l'évènement, pour permettre à tous ceux qui le souhaitent de prendre connaissance des positions exprimées et des arguments échangés : de telles dispositions contribuent à la fois à la transparence de la concertation, qui est une des valeurs de référence de la CNDP, et à la progression du débat.

ZFE Grand Lyon – Concertation – Recommandations des garants

Les garants attirent par ailleurs l'attention sur deux aspects du projet de ZFE qui leur paraissent sensibles :

- la prise en compte des véhicules qui n'appartiennent pas à des habitants de la Métropole mais qui y circulent cependant, régulièrement et occasionnellement;
- les trafics de marchandises, la logistique ou les livraisons utilisant des véhicules qui seraient concernés par les prescriptions de la ZFE.

Les garants insistent enfin sur l'effort que doit faire la Métropole pour médiatiser la concertation; des moyens de communication importants devront être mobilisés pour faire connaître cette concertation et avoir une participation nombreuse, la concertation n'ayant de sens que si elle touche le plus grand nombre, et en particulier ceux qui sont potentiellement les plus touchés.

ZFE Grand Lyon – Concertation – Recommandations des garants

VI. Le cahier des charges du site internet de la concertation

Le site internet) qui sera mis à disposition des citoyens dans le cadre de la concertation sur le projet constitue un élément essentiel du dispositif. La Métropole a fait le choix de recourir à la plateforme de participation métropolitaine générique https://jeparticipe.grandlyon.com.

Les garants formulent, à cet égard, différentes recommandations relatives au cahier des charges auquel devrait répondre ce site.

Le site devrait s'organiser avec une page d'accueil unique qui soit facile à atteindre et à partir de laquelle les internautes peuvent accéder aux différentes fonctions offertes par le site :

- S'informer sur le projet à partir du document de présentation du projet, sa synthèse en quatre pages ainsi que les études et autres éléments d'information sur les zones à faible émission en général et le projet de la Métropole en particulier;
- * S'informer sur le dispositif de concertation avec l'indication des différentes manifestations prévues dans le cadre de la concertation, le moyen d'y accéder ainsi que toutes les formes d'échange mises à la disposition du public
- * Poser des questions et recevoir des réponses : dans le principe, toute question doit recevoir une réponse dans un délai rapide ; le dispositif de réponse devra être adapté en fonction du nombre de questions posées, les questions voisines pouvant être regroupées ; il peut être également pertinent d'enrichir les thématiques abordées dans les différents évènements de la concertation en fonction des questions posées ;
- * Déposer des commentaires, des avis et des propositions
- * Prendre connaissance des débats au fur et à mesure de l'avancement de la concertation à partir des enregistrements, des comptes rendus et toutes autres formes de restitution des échanges mis en œuvre par la Métropole.

Les fonctionnalités de questions-réponses ou d'avis et commentaires doivent :

 comporter une modération assurée, dans des délais très courts (moins de 48h entre le dépôt sur le site et la mise en ligne publique) par le maître d'ouvrage sous la supervision des garants;

ZFE Grand Lyon – Concertation – Recommandations des garants

-	permettre l'ajout de commentaires, qui en fassent des lieux de dialogues
	entre intervenants ;
_	permettre, pour faciliter la consultation et l'exploitation, l'usage de mots-
	clefs qui sont déterminés au moment de la mise en ligne par le maître
	d'ouvrage à partir d'une liste affichée à l'ouverture du site (une question
	ou avis pouvant correspondre à plusieurs mots-clefs).
	ou avis pouvant correspondre a plusieurs mots-ciers).
	ZFE Grand Lyon – Concertation – Recommandations des garants 18/18

Annexe 5. Glossaire

Acronyme	Signification
μm	Micromètre ou millième de millimètre
BHNS	Bus à haut niveau de service
CNDP	Commission nationale du débat public
GES	Gaz à effet de serre
NO ₂	Dioxyde d'azote
NO _x	Oxyde d'azote
PL	Poids lourd (poids total en charge supérieur à 3,5 tonnes)
PM	Particules fines (Particule Matter)
PPA	Plan de protection de l'atmosphère
VUL	Véhicule utilitaire léger
ZCR	Zone à circulation restreinte
ZFE	Zone à faibles émissions











GRANDLYON GRANDLYON