

Août 2023

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

DOSSIER DE CONSULTATION DU PUBLIC SUR LE PROJET
D'AMPLIFICATION DE LA ZFE

**Des lendemains
qui respirent**

MÉTROPOLE

GRAND LYON

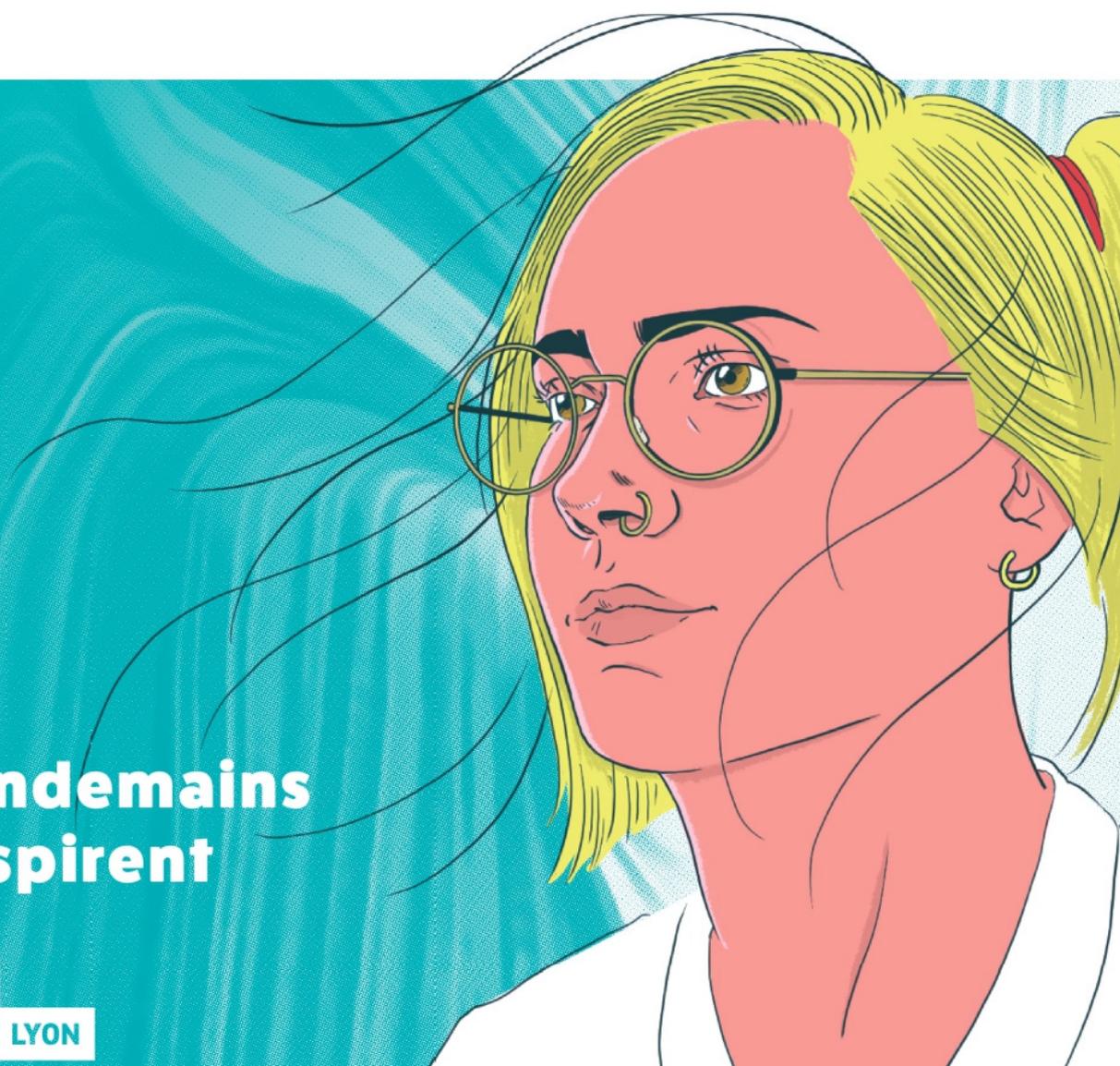


Table des matières

TABLE DES MATIÈRES	2
1 RAPPEL DU PROJET	5
1.1 Contexte et objectifs de la ZFE	5
1.1.1 La pollution de l'air et ses impacts sanitaires	5
1.1.2 Objectifs de l'amplification de la ZFE	6
1.1.3 Processus d'élaboration du projet d'amplification de la ZFE.....	7
1.2 Objet de la consultation et contenu du dossier	9
1.3 Périmètre et calendrier	11
1.4 Dérogations	14
1.4.1 Dérogations pour les particuliers	14
1.4.2 Dérogations pour les professionnels	15
1.5 Dispositif de contrôle et de sanction	17
2 LES EFFETS DE L'AMPLIFICATION DE LA ZFE SUR LA MOBILITÉ	19
2.1 Les méthodes d'évaluation de l'impact sur le trafic routier et le renouvellement du parc	19
2.1.1 Définir une situation de référence.....	19
2.1.2 Construire un outil d'évaluation de l'impact trafic	29
2.2 La ZFE comme accélérateur du renouvellement du parc de véhicules	31
2.2.1 Les effets de la ZFE sur le parc de véhicules particuliers	31
2.2.2 L'impact de la ZFE sur la motorisation des professionnels	35
2.3 Les effets du projet sur la mobilité et le trafic routier	36
2.3.1 Les effets du projet sur les comportements de mobilité	36
2.3.2 Les effets en termes de répartition modale	39
2.3.3 Les effets en termes de volume de trafic routier	41
3 LES BÉNÉFICES ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES ATTENDUS	45
3.1 Méthodologie employée	45
3.2 Impacts sur les émissions de polluants	46
3.2.1 Effet sur les émissions d'oxydes d'azote (NOx)	46

3.2.2	Effet sur les émissions de particules fines PM ₁₀ et PM _{2,5}	48
3.3	Impact sur les concentrations et l'exposition des populations	49
3.3.1	Effet sur les concentrations et l'exposition des populations au dioxyde d'azote NO ₂	50
3.3.2	Effet sur les concentrations et l'exposition des populations aux particules	57
3.4	Impacts sanitaires	60
3.5	Impacts sur les émissions de Gaz à Effets de Serre (GES)	61
3.5.1	Les principaux effets de la ZFE sur les émissions de GES	61
3.5.2	Exemple d'évaluation des émissions sur l'ensemble du cycle de vie d'un véhicule	63
3.5.3	Évolution des émissions liées aux kilomètres parcourus dans la métropole	65
3.6	Conclusions	66
4	LES EFFETS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX DU PROJET D'AMPLIFICATION	68
4.1	Principes de l'analyse économique et sociale	68
4.1.1	Objectifs de l'analyse économique et sociale	68
4.1.2	Les multiples acteurs concernés	68
4.2	Les effets du projet sur les particuliers	70
4.2.1	Les conducteurs de voitures résidant dans la ZFE	70
4.2.2	Les Actifs résidant ou travaillant dans la ZFE	72
4.2.3	Les autres automobilistes affectés par la mesure	74
4.3	Impact sur les professionnels (de la ZFE, métropolitains et voisins de la métropole)	81
4.3.1	Des impacts importants sur le parc des professionnels	82
4.3.2	Des impacts différenciés en fonction de la taille des entreprises	83
4.3.3	Des impacts spécifiques sur certains secteurs d'activité	85
4.3.4	Le point de vue des professionnels	88
4.4	Les impacts de la ZFE sur les autres usagers des transports	90
4.4.1	De meilleures conditions pour les déplacements des usagers des modes actifs	90
4.4.2	Un gain de temps et de confort pour les usagers des transports en commun	90
4.5	Les autres acteurs de la collectivité	91
4.5.1	Les acteurs publics locaux très concernés par la mesure	91
4.5.2	Les impacts sur le reste de la collectivité	92
5	LES PROJETS D'ARRÊTÉS	93

1 Rappel du projet

1.1 Contexte et objectifs de la ZFE

1.1.1 LA POLLUTION DE L'AIR ET SES IMPACTS SANITAIRES

De nombreuses études scientifiques ont démontré l'impact de la pollution de l'air sur la santé. Cet impact se traduit par des effets à court terme lors de pics de pollution et des effets à long terme à cause d'une exposition continue à une pollution de fond. Ces effets de long terme entraînent le développement de maladies chroniques graves (maladies cardiovasculaires, respiratoires, neurologiques, cancers, etc.). Ils représentent la majeure partie de l'impact sanitaire de la pollution. Ainsi, Santé publique France estimait en 2021 que la pollution atmosphérique est responsable en France de 40 000 décès prématurés par an et d'une réduction de l'espérance de vie de près de 8 mois pour les personnes âgées de plus de 30 ans. Les coûts socioéconomiques induits sont très importants. Une étude de l'Alliance européenne pour la santé publique, publiée en 2020, a évalué le coût de pollution de l'air dans les grandes villes d'Europe : pour Lyon, ce coût est estimé à 600 M€ par an soit 1 100 € par an et par habitant.

Dans la Métropole, la qualité de l'air, malgré une amélioration, reste préoccupante en ce qui concerne les 2 principaux polluants liés au trafic routier : les particules fines et les oxydes d'azotes. Les oxydes d'azotes sont, très majoritairement, émis par les motorisations du transport routier, en particulier les véhicules diesels. Les particules fines (*Particulate Matter* PM_{2,5} et PM₁₀) proviennent quant à elles, principalement du chauffage résidentiel et dans une moindre mesure, du transport routier.

La mauvaise qualité de l'air à Lyon est l'un des motifs des différents contentieux visant l'État pour dépassement régulier des valeurs limites réglementaires en vigueur depuis 2010 pour le dioxyde d'azote (NO₂) et les PM₁₀. Un contentieux à l'échelle nationale a déjà débouché sur 2 condamnations par le Conseil d'État (août 2021 et octobre 2022). À l'échelle européenne, la procédure lancée par la Cour de justice de l'Union européenne pourrait déboucher sur des amendes plus lourdes encore. Alors que ces dépassements existent toujours dans la Métropole pour le NO₂, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a mis à jour ses recommandations en 2021. Le seuil de concentration a été divisé par 4 pour le NO₂, passant de 40 µg/m³ (valeur 2005) à 10 µg/m³ (valeur 2021). Ces nouvelles recommandations ont conduit la Commission européenne à engager une actualisation de sa directive sur la qualité de l'air afin d'établir de nouvelles valeurs réglementaires. La nouvelle directive, qui devrait être adoptée d'ici à fin 2023, définira les valeurs à respecter en 2030.

1.1.2 OBJECTIFS DE L'AMPLIFICATION DE LA ZFE

Depuis plusieurs années, la Métropole a renforcé son action en faveur de la qualité de l'air, en particulier dans le domaine des transports et mobilités. Le 1^{er} janvier 2020, une ZFE est entrée en vigueur pour les poids lourds et véhicules utilitaires légers non classés et classés Crit'Air 5, 4, puis a été étendue aux véhicules classés Crit'Air 3 depuis le 1^{er} janvier 2021. Depuis le 1^{er} septembre 2022, les restrictions ont également été étendues aux véhicules particuliers et aux deux-roues motorisés Crit'Air 5 et non classés (étape dite ZFE 5+). L'atteinte des objectifs de qualité de l'air et la réduction de la pollution de fond nécessitent aujourd'hui une nouvelle étape d'amplification en réponse à plusieurs enjeux :

- **un enjeu sanitaire en priorité**, avec l'objectif de se rapprocher au maximum des nouvelles valeurs publiées par l'OMS en 2021 et d'anticiper l'évolution à la baisse des seuils réglementaires à venir,
- **un enjeu juridique également**, avec l'objectif de sortir Lyon de la liste des agglomérations ciblées par le contentieux relatif au non-respect de la directive européenne de 2008 sur la qualité de l'air (2008/50/CE), en raison du dépassement des normes de qualité de l'air en PM₁₀ et en NO₂.

Pour ce faire, le législateur a rendu obligatoire, *via* la loi d'orientation des mobilités (LOM) n° 2019-1428 du 24 décembre 2019, la mise en œuvre d'une ZFE dans la Métropole et a précisé, *via* la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (climat et résilience), le calendrier de sortie des véhicules les plus polluants à appliquer, à savoir :

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

- **un enjeu de cohérence de l'action publique** enfin, la Métropole devant s'inscrire dans les trajectoires de réduction des émissions de polluants tracées par les plans nationaux (plan de réduction des émissions de polluants) et locaux (plan de protection de l'atmosphère, plan climat air énergie territorial) dans l'optique d'atteindre, au plus tôt, les seuils de qualité de l'air recommandés par l'OMS en 2005.

Au vu de ces enjeux, l'amplification de la ZFE doit viser les objectifs suivants en matière de qualité de l'air :

- assurer, dès que possible et au plus tard en 2025, le respect en tout point du territoire de la valeur limite réglementaire de 2010 (valeur OMS 2005) pour la concentration annuelle en NO₂, soit 40 µg/m³. Il s'agit d'enfin obtenir, 15 ans après l'échéance, que nul habitant de la Métropole ne soit exposé à des dépassements de cette valeur limite. Il s'agit également de contribuer à la sortie de la France du contentieux européen,

- se rapprocher, en 2028, autant que possible des seuils recommandés par l'OMS pour le NO₂ (valeur OMS 2021), soit 10 µg/m³. Ceci doit permettre de protéger la santé des populations et d'éviter que certaines zones du territoire soient à nouveau en dépassement des valeurs limites réglementaires en cours de révision par la Commission européenne.

Pour retrouver un air de qualité, la Métropole identifie 2 orientations stratégiques complémentaires : **dépolluer le parc de véhicules** qui sera amené à continuer de circuler et **transformer les mobilités des personnes, des professionnels et des marchandises**.

1.1.3 PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PROJET D'AMPLIFICATION DE LA ZFE

Guidée par l'objectif d'une amélioration de la qualité de l'air et une stratégie de dépollution / transformation des mobilités quotidiennes, l'amplification de la ZFE est le résultat d'une démarche concertée en plusieurs étapes.

Dès l'automne 2020, la Métropole a ainsi souhaité dialoguer avec les Maires (Conférences territoriales des Maires -CTM- de janvier à mars 2021), les Conseillers métropolitains (groupes de travail des 16 décembre 2020 et 22 février 2021) et des élus des territoires voisins (Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise -SEPAL- du 8 janvier 2021) ainsi que les acteurs économiques (8 décembre 2020) autour des objectifs et principes d'une amplification de la ZFE.

Par délibération du Conseil n° 2021-0470 du 15 mars 2021, la Métropole s'est prononcée en faveur :

- **du principe d'une amplification de la ZFE,**
- **de l'objectif d'une interdiction des véhicules** des particuliers classés Crit'Air 5 et non classés en 2022, dite 1^{ère} étape d'amplification ZFE5+,
- **du principe d'une sortie du diesel à partir du 1er janvier 2026** (accès limité aux véhicules classés Crit'Air 0 et 1), sur un périmètre central à définir, assorti d'un ensemble de dérogations et de mesures d'accompagnement, correspondant à la 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE, dite ZFE 4-3-2,
- **de l'organisation d'une grande concertation citoyenne** pour enrichir le dialogue déjà engagé avec les collectivités et les acteurs économiques.

Ainsi, la concertation préalable et volontaire sur la 2^{ème} étape du projet d'amplification de la ZFE 4-3-2 a été organisée par la Métropole pour définir plus précisément sa trajectoire (étapes successives, calendrier, périmètres, etc.) et ses mesures d'accompagnement (développement de solutions de mobilité alternatives, aides financières, dérogations, etc.). Elle a comporté 4 volets : le volet acteurs économiques du 8 décembre 2020 à novembre 2021, le volet grand public du 3 septembre 2021 au 5 mars 2021, sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), le volet Communes du 14 janvier au 12 juillet 2021 et le volet agents en avril 2022. De multiples études d'évaluation des impacts (sur la qualité de l'air, sur le trafic routier,

sur les différentes catégories de publics concernées) ont également été réalisées sur la base de différents scénarios.

Le bilan de cette concertation préalable a permis de tirer 5 grands enseignements auxquels le projet devra répondre, tout au long de sa mise en œuvre, à savoir :

- **prévoir un dispositif ZFE acceptable** en définissant la juste contrainte,
- **rendre soutenable** la transition des citoyens et des professionnels via le dispositif d'accompagnement,
- **garantir l'atteinte des objectifs du projet** par la mise en place d'un dispositif de contrôle efficace et d'un outil d'évaluation des effets du projet,
- **développer les modes de transport alternatifs** et les infrastructures permettant d'assurer les déplacements internes à la ZFE et garantir son accessibilité,
- **communiquer sur les enjeux du projet et informer** sur ses modalités de mise en œuvre.

Les enseignements de cette concertation préalable ainsi que les études réalisées dans ce cadre ont conduit à préciser le projet initial de 2^{ème} étape d'amplification comme suit :

- **sur le périmètre actuel dit central de la ZFE**, l'interdiction des véhicules Crit'Air 4 au 1er janvier 2024, aux véhicules Crit'Air 3 au 1er janvier 2025, et la sortie du diesel par l'interdiction des véhicules Crit'Air 2 au 1er janvier 2026, assortie d'une dérogation sous conditions de revenus jusqu'au 1er janvier 2028 pour les particuliers détenant un Crit'Air 2,
- **la création d'un périmètre étendu** s'appliquant aux véhicules Crit'Air 5 et non classés à partir du 1er janvier 2024, aux véhicules Crit'Air 4 au 1er janvier 2025 et aux véhicules Crit'Air 3 au 1er janvier 2026,
- **la mise en application des restrictions ZFE** sur les grandes infrastructures routières métropolitaines (M6, M7, RD383et boulevard périphérique nord de Lyon -BPNL-) sur la base du même calendrier que le périmètre étendu,
- **la pérennisation de la dérogation "petit rouleur"** pour les particuliers,
- **la création d'une dérogation temporaire** pour amortissement pour les véhicules VUL et PL Crit'Air 2.

Pour rappel, qu'en parallèle de cette concertation préalable et volontaire sur la 2^{ème} étape d'amplification dite 4-3-2, une concertation réglementaire sur la 1^{ère} étape ZFE 5+ a été menée du 3 novembre 2021 au 22 février 2022. À l'issue, la ZFE 5+ a été actée par délibération du Conseil métropolitain n° 2022-0989 du 14 mars 2022. Ainsi, à compter du 1^{er} septembre 2022, l'interdiction de circulation permanente des VUL et PL Crit'Air 5 et non classés dans le périmètre de la ZFE en place depuis le 1^{er} janvier 2022, a été élargi aux véhicules particuliers et aux deux-roues motorisés classés Crit'Air 5 et non classés.

Le projet initial de 2^{ème} étape d'amplification précisé à l'issue du bilan de concertation préalable et volontaire, ainsi que ses mesures d'accompagnement, ses effets attendus et les projets d'arrêtés correspondant, a pour sa part fait l'objet d'une concertation réglementaire dont le

lancement a été approuvé par délibération du Conseil métropolitain n° 2022-1230 du 26 septembre 2022. Quatre grandes conclusions se dégagent des avis et contributions émis dans ce cadre :

- **une attente de simplification du projet**, pour concilier au mieux recherche de la juste contrainte et lisibilité du dispositif,
- **un périmètre étendu jugé déséquilibré et moins desservi** à court terme par les solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle,
- **une attente de renforcement** de l'accompagnement financier des propriétaires de véhicules impactés,
- **une attente d'évaluation** associant les parties prenantes, permettant de piloter au fil de l'eau le dispositif à l'aune de ses impacts socioéconomiques et environnementaux.

1.2 Objet de la consultation et contenu du dossier

Ce bilan et ces enseignements ont été approuvés par délibération du conseil métropolitain du 26 juin 2023 qui a décidé également, d'une part d'adopter le renforcement du dispositif d'aides qui entrera en vigueur à compter du 1^{er} septembre 2023 et, d'autre part de poursuivre du processus d'amplification du dispositif de ZFE sur la base d'un nouveau projet objet de la présente consultation.

Ce projet ajusté d'amplification de la ZFE demeure en respect des prescriptions imposées par la loi climat et résilience en ce qu'il tient le calendrier de sortie des véhicules les plus polluants, fixé pour les 10 agglomérations ciblées par le contentieux européen "qualité de l'air". Les ajustements apportés au projet d'amplification 4-3-2 qui a été soumis à concertation réglementaire entre octobre et décembre 2022 visent à le simplifier pour en renforcer l'efficacité, tout en maintenant les ambitions initiales rappelées ci-avant en matière de santé publique et d'atteinte des valeurs limites de polluants de l'air. Ces objectifs ne seront en effet atteints que *via* une ZFE jugée lisible et équitable, qui trouve sa place au sein d'une dynamique de changement des pratiques de mobilité systémique et pérenne, et qui puisse être efficacement contrôlée. Sur ce dernier point, le retard pris par l'État dans la mise à disposition du système de contrôle automatisé de la ZFE (annoncée pour 2025 contre 2020 initialement) abonde en effet dans le sens d'un report des restrictions non imposées par la loi, le dispositif n'étant efficace que s'il est appuyé d'un contrôle effectif de son respect par les usagers.

Ce projet de ZFE amplifié ajusté, objet de la présente consultation, se traduit par 4 arrêtés qui détaillent le périmètre et le calendrier de restriction ainsi que les dérogations associées. Ces 4 arrêtés concernent :

- **L'interdiction de circulation et de stationnement** des véhicules particuliers et des deux roues Crit'Air 5, 4, 3 et Non Classés ;
- **L'interdiction de circulation et de stationnement** des véhicules particuliers et des deux roues Crit'Air 2 ;

- **L'interdiction de circulation et de stationnement** VUL et PL Crit'Air 5, 4, 3 et Non Classés ;
- **L'interdiction de circulation et de stationnement** des VUL et PL Crit'Air 2.

Le dossier de consultation détaille en premier lieu le périmètre, le calendrier, les dérogations et le dispositif de contrôle puis présente les résultats des études sur les effets de l'amplification sur la mobilité, la qualité de l'air et ainsi que les effets économiques et sociaux de la ZFE. Les 4 arrêtés sont présentés à la suite de ces études.

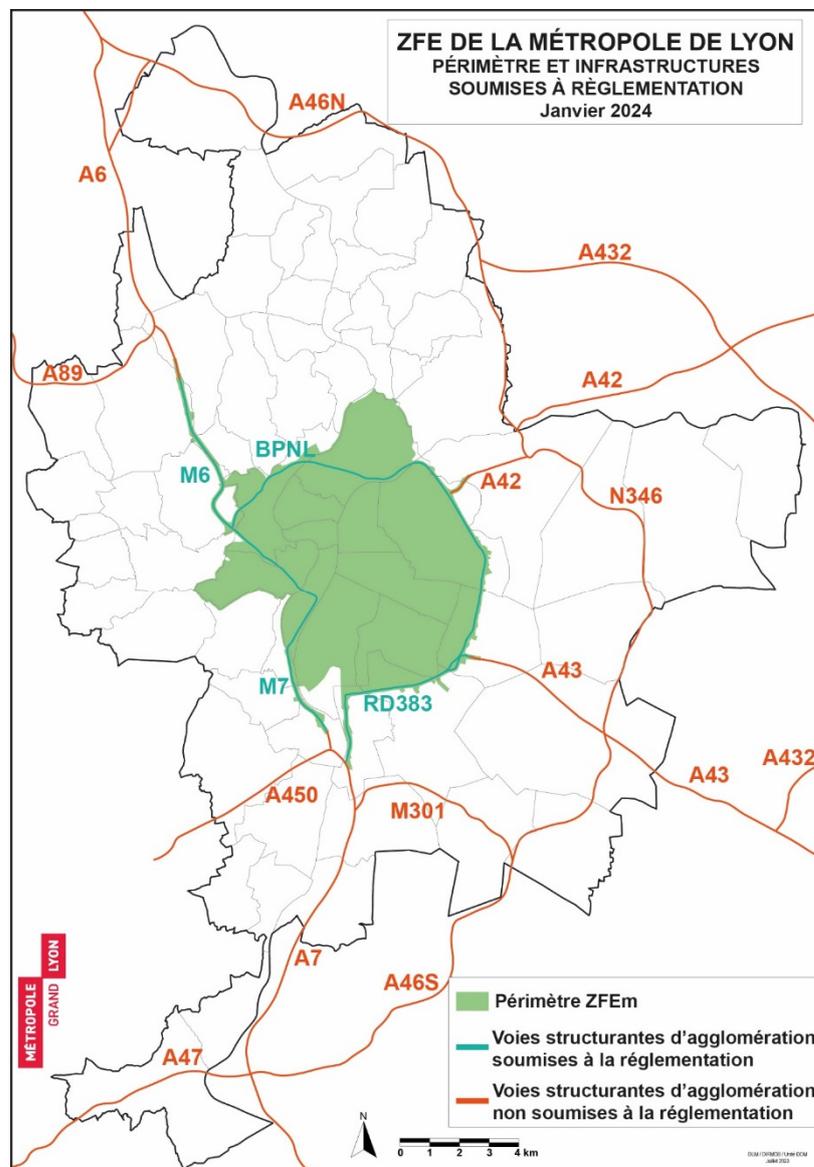
Dans le cadre cette consultation, le public est invité à déposer ces observations et propositions à partir de ce dossier.

Nota : Le renforcement du dispositif d'aides et d'accompagnement dans la mesure été approuvé par délibération du conseil métropolitaine du 26 juin 2023 et ne fait donc pas parti de cette consultation.

1.3 Périmètre et calendrier

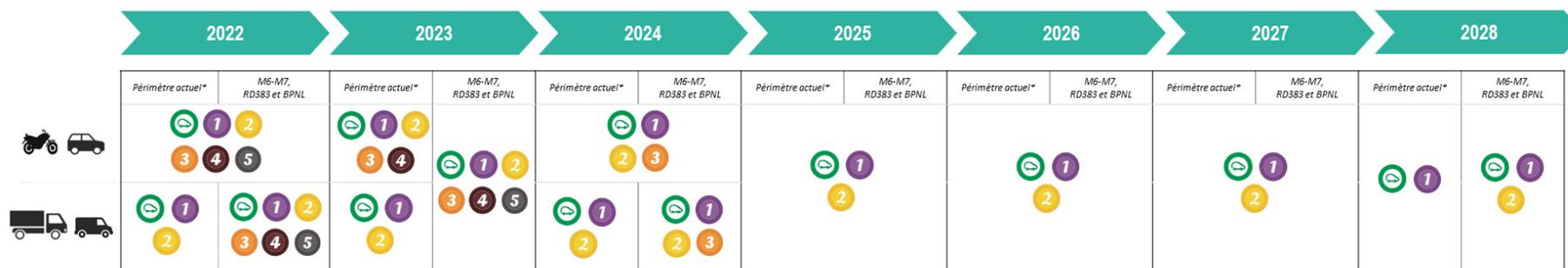
Le périmètre du nouveau projet de 2ème étape d'amplification de la ZFE correspond au périmètre de la ZFE actuellement en vigueur avec l'intégration, au 1er janvier 2024, de l'ensemble du linéaire des voies structurantes d'agglomération métropolitaines que sont M6, M7, la RD383 et le BPNL. Pour mémoire, le périmètre de la ZFE actuelle comprend la quasi-intégralité de la surface des arrondissements de Lyon, et des villes de Caluire-et-Cuire et Villeurbanne, ainsi que des secteurs de Bron et Vénissieux situés à l'intérieur de la RD383et du BPNL.

Figure 1 - Cartographie des périmètres de la Zone à faibles émissions dans le cadre de l'amplification



Concernant le calendrier, la loi climat et résilience définit les échéances comme suit :

- au 1^{er} janvier 2024, interdiction de circulation des véhicules Crit’Air 4, s’ajoutant aux véhicules Crit’Air 5 et non-classés,
- au 1^{er} janvier 2025, interdiction de circulation des véhicules Crit’Air 3, s’ajoutant aux véhicules Crit’Air 4, 5 et non-classés.



*Lyon, Caluire-et-Cuire, Villeurbanne, Bron, Vénissieux et les secteurs situés à l'intérieur du boulevard périphérique D383

Le calendrier de la ZFE lyonnaise sera mis en œuvre conformément à la loi, avec une étape supplémentaire compte tenu des objectifs de réduction des concentrations de polluant à obtenir : au 1^{er} janvier 2028, interdiction des véhicules Crit’Air 2 hors des voies structurantes d’agglomération. Ces dernières en resteront à l’interdiction des véhicules Crit’Air 3. Autrement dit, à partir du 1^{er} janvier 2028, seuls les véhicules classés Crit’Air 0 ou 1 pourront circuler dans la ZFE, à l’exception des grandes infrastructures routières métropolitaines qui resteront accessibles aux véhicules classés Crit’Air 2.

Les restrictions de la ZFE s'appliquent, sauf dérogations, en circulation et en stationnement 7 jours sur 7 et 24h sur 24h.

1.4 Dérogations

La mise en place de la ZFE s'accompagne d'un cadre dérogatoire permettant de prendre en compte des catégories de véhicules spécifiques ou des usages particuliers. Il est composé de dérogations permanentes ou temporaires, dans tous les cas individualisés.

1.4.1 DÉROGATIONS POUR LES PARTICULIERS

Le cadre dérogatoire proposé par la Métropole pour les véhicules particuliers intègre les dérogations nationales ainsi qu'un régime local permettant une prise en considération des besoins occasionnels de déplacement dans le périmètre de la ZFE.

Les exemptions nationales et dérogations permanentes de la Métropole

Les exemptions nationales sont listées à l'article R 2213-1-0-1 du CGCT et s'adressent :

- aux véhicules d'intérêt général au sens de l'article R 311-1 du code de la route,
- aux véhicules du ministère de la Défense,
- aux véhicules affichant une carte mobilité inclusion comportant la mention "stationnement pour les personnes handicapées" délivrée sur le fondement de l'article L 241-3 du code de l'action sociale et des familles (CASF) ou une carte de stationnement pour personnes handicapées délivrée sur le fondement de l'article L 241-3-2 du même code dans sa rédaction antérieure au 1^{er} janvier 2017,
- aux véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L 224-8 du code de l'environnement.

À ces exemptions nationales, la Métropole a proposé d'octroyer, sur demande, des dérogations permanentes pour les véhicules disposant de vignettes Crit'Air non autorisées au sein de la ZFE et :

- utilisés par les associations agréées de sécurité civile et par les associations reconnues d'intérêt général, dans le cadre de leurs missions,
- présentant un intérêt historique (véhicules dits de collection) au sens du paragraphe 6.3 de l'article R 311-1 du code de la route.

Les dérogations individuelles

Par ailleurs, il est proposé de pérenniser, à partir du 1^{er} janvier 2024, 2 dérogations existantes :

- une dérogation non renouvelable de 6 mois lors de l'achat d'un véhicule propre (CQA 0 ou 1) présentant des délais de livraison importants,
- une dérogation dite "petit rouleur" pour les personnes qui utilisent occasionnellement leur voiture ou moto dans la ZFE.

La dérogation individuelle "petit rouleur" ouvre le droit, sur une année, à 52 jours de circulation au sein du périmètre. Elle répond aux usages occasionnels de la voiture des résidents du périmètre ZFE (motifs loisirs, déménagement, vacances, week-ends, etc.) mais aussi aux déplacements ponctuels de résidents hors ZFE, y compris les visiteurs et touristes ne résidant pas dans la Métropole, quel qu'en soit le motif (vie sociale, tourisme, visites familiales, etc.). La dérogation "petit rouleur" répond à toute une série de besoins exprimés lors de la concertation préalable, sans nuire trop significativement aux objectifs d'amélioration de la qualité de l'air.

Ces différentes dérogations sont disponibles *via* la plateforme métropolitaine Toodego ; elles font l'objet d'une instruction puis de l'envoi d'un courrier officiel ainsi que d'une vignette dérogatoire.

1.4.2 DÉROGATIONS POUR LES PROFESSIONNELS

En vigueur depuis le 1^{er} janvier 2020, le cadre dérogatoire de la ZFE professionnelle a pour objectif d'accompagner de manière progressive les acteurs rencontrant le plus de difficultés dans leur transition. Il a jusqu'ici permis d'habituer les entreprises du territoire au fonctionnement et à la réglementation de la ZFE tout en leur offrant les délais d'adaptation nécessaires pour procéder au renouvellement de leurs véhicules polluants. Les entreprises ont ainsi pu bénéficier d'aides pour l'acquisition de véhicules électriques (Crit'Air 0), (bio-)GNV (Crit'Air 1) et de vélo-cargos, ou faire le choix de la temporisation en optant pour l'acquisition d'un véhicule Crit'Air 2.

Avec l'amplification de la ZFE comprenant les véhicules Crit'Air 2, le cadre dérogatoire évolue pour prendre en compte les spécificités liées à cette étape. Ainsi, les dérogations permanentes et les dérogations catégorielles temporaires de 3 ans pour les Crit'Air 3 et plus anciens sont conservées dans le cadre défini précédemment. En revanche, les dérogations individuelles font l'objet de nouvelles dispositions.

Les dérogations permanentes

Celles-ci recouvrent :

- les véhicules d'intérêt général prioritaires ou bénéficiant de facilités de passage au sens des paragraphes 6.4, 6.5 et 6.6 de l'article R 311-1 du code de la route,
- les véhicules du ministère de la Défense,

- les véhicules affichant une carte mobilité inclusion comportant la mention "stationnement pour les personnes handicapées" ou une carte de stationnement pour personnes handicapées,
- les véhicules automoteur spécialisés de catégorie N1, N2 et N3 non affectés au transport de marchandises, tels que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules, portant la désignation de carrosserie nationale VASP sur le certificat d'immatriculation,
- les véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions, munis d'un document fourni par l'association prouvant leur qualité.
- les véhicules utilisés par les associations reconnues d'utilité publique, dans le cadre de leurs activités, munis d'un document fourni par l'association prouvant leur qualité.
- les véhicules de convois exceptionnels munis d'une autorisation préalable ou d'un récépissé de déclaration préalable, au sens de l'article R 433-1 du code de la route.

Les dérogations temporaires de 3 ans

En vigueur depuis le 1^{er} janvier 2020 et reconduites depuis le 1^{er} janvier 2023 pour 3 ans (jusqu'au 31 décembre 2025), ces dérogations visent des modèles de véhicules pour lesquels l'offre Crit'Air 0 ou 1 reste très limitée dans les gammes des constructeurs. Une offre en équivalent Crit'Air 2 existe néanmoins depuis longtemps pour ces véhicules et permet une mise en conformité avec la ZFE.

Pour rappel, ces dérogations temporaires de 3 ans concernent :

- les véhicules de catégories camionnette et N1 portant les désignations de carrosseries nationales BEN AMO, BENNE, CIT EAU, FG TD et BETON sur le certificat d'immatriculation,
- les véhicules de catégories N2 et N3 portant les désignations de carrosseries nationales BEN AMO, BENNE, CIT EAU, FG TD, BETON et PTE ENG sur le certificat d'immatriculation.

Les dérogations individuelles à caractère ponctuel ou temporaire

Afin de permettre l'accès à la ZFE pour les professionnels (VUL et PL) qui s'y rendent de manière ponctuelle, la **dérogation "petit rouleur"** existante pour les particuliers sera étendue aux professionnels. Cette dérogation sera ouverte à tous et offrira comme aux particuliers un quota de 52 jours de circulation valable un an. Cette dérogation permet de simplifier la réponse à des situations variées mais occasionnelles d'accès à la ZFE.

La dérogation de 12 mois délivrée lors de l'achat en cours d'un véhicule Crit'Air 0 ou 1 mais dont le **délai de livraison** est important est pérennisée. Cette dérogation, non renouvelable, sera accordée pour l'ancien véhicule sur présentation du bon de commande du nouveau véhicule autorisé au sein de la ZFE.

Pour permettre l'**approvisionnement des marchés** sur le territoire de la métropole de Lyon, une dérogation d'une durée de 2 ans, non renouvelable, sera accordée à compter du 1^{er} janvier 2024. Elle concernera les propriétaires d'un véhicule Crit'Air 3, munis d'une autorisation délivrée par une commune ou d'une carte de commerçant non sédentaire en cours de validité.

Pour permettre l'approvisionnement de **denrées alimentaires de proximité**, une dérogation d'une durée de 2 ans, non renouvelable, sera accordée à compter du 1^{er} janvier 2024. Elle concernera les propriétaires d'un véhicule Crit'Air 3 effectuant de manière régulière des opérations de livraison à l'intérieur du périmètre de la zone à faibles émissions mobilité de la métropole de Lyon

Ces différentes dérogations sont disponibles *via* la plateforme métropolitaine Toodego ; elles font l'objet d'une instruction puis de l'envoi d'un courrier officiel ainsi que d'une vignette dérogatoire.

Enfin, et à compter du 1^{er} janvier 2028 uniquement, une dérogation **d'amortissement** sera mise en place pour les véhicules professionnels classés Crit'Air 2, achetés avant le 31 décembre 2023. Cette dérogation sera accordée pour une durée de 7 ans à compter de la date d'acquisition desdits véhicules.

1.5 Dispositif de contrôle et de sanction

Le contrôle du respect de la ZFE est une nécessité afin de garantir l'efficacité du dispositif et l'atteinte de ses objectifs. Sa mise en place suivra 2 phases.

Une phase transitoire de contrôle de terrain jusqu'à 2025

En absence d'un système de contrôle automatisé dont l'homologation est prévue par l'État à partir de 2025, la Métropole et les communes incluses dans le périmètre de la ZFE doivent s'organiser pour assurer un contrôle effectif de la mesure d'ici cette date. Cette période est qualifiée ici de phase transitoire.

Ainsi, des sessions de formation sont organisées par la Métropole de Lyon, à destination des policiers municipaux et des agents de surveillance de la voie publique. Concernant la mobilisation des forces de sécurité intérieure sur le contrôle de la ZFE, les échanges se poursuivent avec la direction départementale de la sécurité publique (DDSP).

Après 2025 : la mise en place du contrôle automatisé

Depuis 2019, l'État travaille à la mise en place d'un système de contrôle automatisé des ZFE, selon les modalités prévues à l'article L2213-4-2 du CGCT. Sa mise en place est notamment soumise à plusieurs critères :

- les modalités de contrôle ne peuvent pas conduire à contrôler chaque jour plus de 15 % du nombre moyen journalier de véhicules circulant au sein de la zone,
- sur une ZFE, il ne peut pas y avoir en service au cours d'une même journée plus d'un dispositif pour 40 km de voirie publique au sein de la ZFE,
- les lieux de déploiement retenus ne peuvent pas avoir pour effet de permettre un contrôle de l'ensemble des véhicules entrant dans la ZFE ou dans un espace continu au sein de cette zone.

Annoncée initialement pour 2020, la mise à disposition des radars sur lesquels repose ce dispositif est désormais prévue pour le début de l'année 2025. L'État travaille à la construction du système informatique nécessaire à son bon fonctionnement, ainsi qu'au développement du matériel et des prestations associées et dont les collectivités devront s'équiper. La Métropole se portera candidate à une expérimentation du système prévue pour 10 sites en France à partir de mi-2024, afin de permettre un contrôle effectif de la ZFE *via* ce dispositif le plus rapidement possible.

Il est rappelé que la circulation et le stationnement interdits dans une ZFE sont des infractions au code de la route, prévues à l'article R411-19-1 :

- Contravention de quatrième classe pour les poids lourds
- Contravention de troisième classe pour les véhicules particuliers, les deux roues motorisées et les véhicules utilitaires légers

Le fait de circuler sans vignette Crit'Air dans une ZFE est également une infraction au code de la route, soumise aux mêmes contraventions.

2 Les effets de l'amplification de la ZFE sur la mobilité

2.1 Les méthodes d'évaluation de l'impact sur le trafic routier et le renouvellement du parc

2.1.1 DÉFINIR UNE SITUATION DE RÉFÉRENCE

2.1.1.1 Approche méthodologique

Dans le cadre de la modélisation du projet ZFE deux chemins d'évolution des transports sur la Métropole de Lyon ont été définis : le scénario de référence et le scénario d'amplification de la ZFE. Cette approche permet d'isoler strictement les effets de la ZFE sur le parc de véhicules et le trafic, chaque étape de la mise en œuvre du projet de ZFE peut ainsi être comparée à la situation de référence.

La situation de référence est la situation la plus probable en cas d'absence du projet d'amplification de la ZFE 4/3/2. Elle inclut l'évolution socio-économique du territoire, l'évolution tendancielle du parc de véhicules, les évolutions de comportement de mobilités pressenties aux horizons d'étude, mais aussi tous les projets de transports prévus à ces horizons. Les éléments intégrés dans ce scénario de référence sont détaillés ci-dessous :

- Le parc de véhicules évolue sans ZFE et chaque année, une part non négligeable du parc de véhicules est renouvelée. La modélisation intègre les tendances récentes observées au niveau national sur la baisse des ventes de véhicules diesel et la hausse des ventes de véhicules électriques
- **Les mesures actuelles de la ZFE** (interdiction sur le périmètre actuel des VUL et PL Crit'Air 3, 4, 5 et non classés, ainsi que l'interdiction des VL Crit'Air 5 et non classés entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2022), sont incluses dans la référence. En d'autres termes, on mesure bien les effets du projet d'amplification de la ZFE, et non les effets de toutes les mesures ZFE engagées depuis 2020 sur le territoire de la Métropole.
- Pour chaque « marche » du projet d'amplification, des **hypothèses d'évolution socio-économique (population et emploi)** sont prises en compte, à partir des tendances d'évolution sur la période 2015-2030. La situation 2030 est basée sur un important travail de localisation et de caractérisation des projets urbains planifiés à cet horizon, réalisé par l'Agence d'urbanisme A'Urba.
- Par ailleurs, au cours des 4 années à venir, un certain nombre de projets de transport sont planifiés. Certains verront le jour dès 2023 (prolongement du métro B aux Hôpitaux Sud), d'autres aux horizons 2025 et 2026 (extension ou création des lignes de tram T6, T9 et T10, requalification de la rive droite du Rhône et piétonisation de la Presqu'île

notamment, corridors bus, Voies Lyonnaises ...). La carte présentée ci-après (figure 2) localise ces projets.

- Enfin, depuis 2015, on observe une évolution très nette de l'usage du vélo, avec une croissance de 10% à 12% par an relevée sur le réseau de compteurs de l'agglomération. Cette tendance est la combinaison de la politique de développement du réseau d'équipements cyclables menée à l'échelle métropolitaine et d'une propension plus importante des résidents à utiliser le vélo pour leurs trajets quotidiens, notamment pour se rendre au travail ou aux lieux d'enseignement. Cette tendance est bien prise en compte dans les prévisions de trafic, avec l'application des hypothèses liées à l'évolution du comportement en faveur de la mobilité cyclable et la prise en compte du développement des Voies Lyonnaises.
- La ZFE s'accompagne d'un dispositif de contrôle qui reposera dans un premier temps sur les forces de polices et les ASVP (Agents de Surveillance de la Voie Publique) puis sur un dispositif de contrôle automatisé, reposant sur des radars et un système informatique dédié. Le renforcement du contrôle avec la mise en œuvre opérationnelle du contrôle automatisé en 2025 est pris en compte dans les hypothèses retenues sur le taux de respect des mesures existantes et des mesures d'amplification de la ZFE.

Figure 2 - Projets de transport pris en compte dans la modélisation de trafic

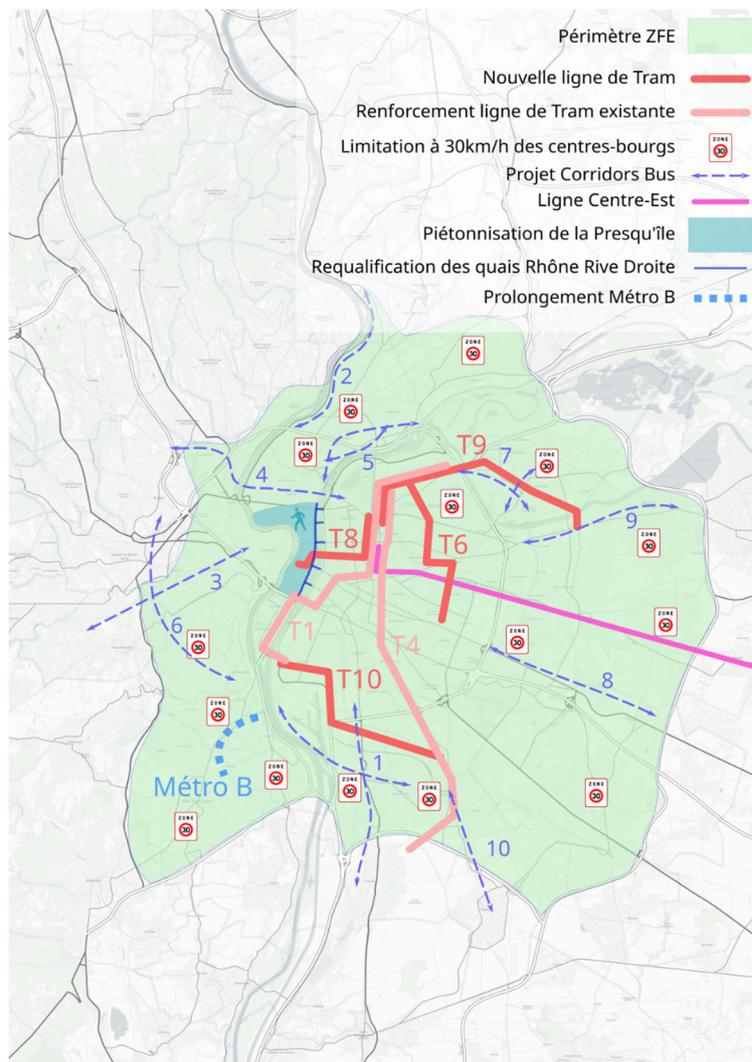
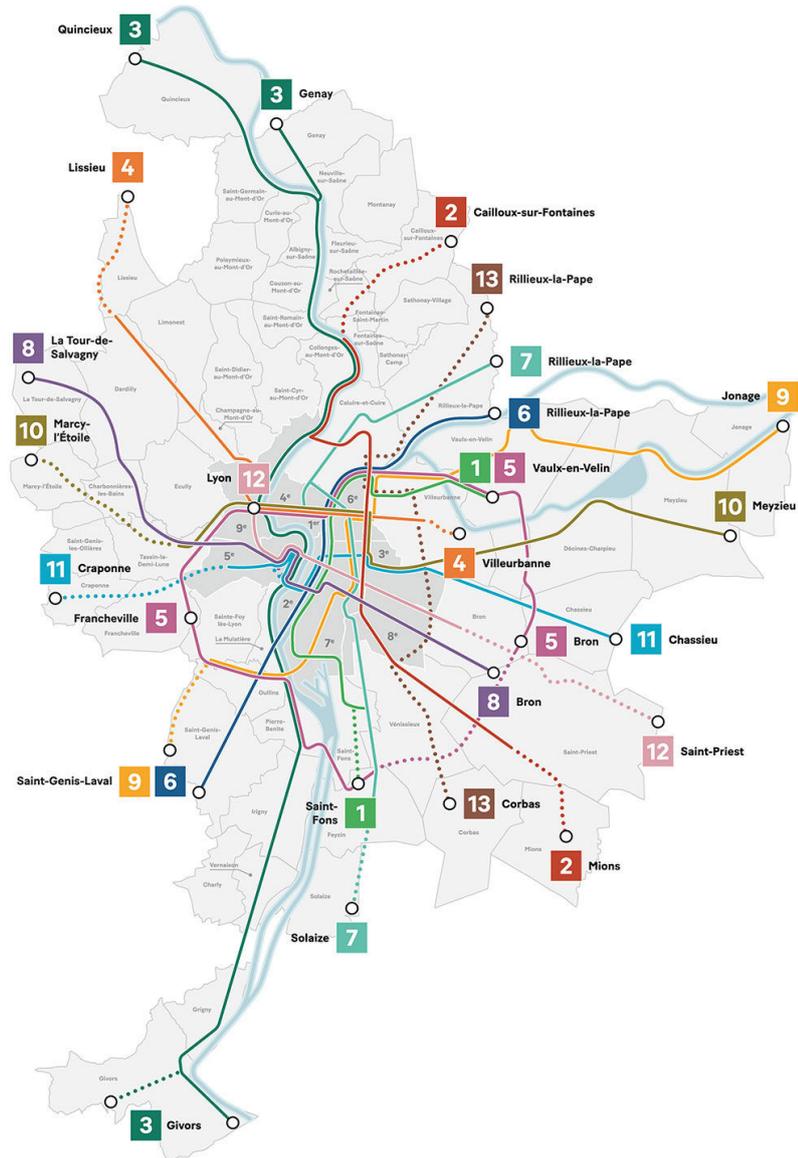


Figure 3 - Carte de présentation des voies lyonnaises à l'horizon 2030

Légende :

- Réseau 2026
- ... Réseau 2030

1	Vaulx-en-Velin Saint-Fons	21 km
2	Cailloux Mions	32 km
3	Quincieux Givors	57 km
4	Lissieu Villeurbanne	22 km
5	Saint-Fons par Francheville, Bron	46 km
6	Rillieux la Pape Saint-Genis-Laval	20 km
7	Rillieux Solaize	34 km
8	La Tour-de-Salvagny Bron	28 km
9	Jonage Saint-Genis-Laval	37 km
10	Marcy-l'Étoile Meysieu	31 km
11	Craponne Chassieu	25 km
12	Lyon Saint-Priest	20 km
13	Rillieux Corbas	24 km



2.1.1.2 Quelques indicateurs clés de la mobilité dans la situation de référence

En 2024, les flux en échange avec le périmètre de la ZFE représentent un peu moins de 1 million de déplacements par jour, dont 60% sont effectués en tant que conducteur de véhicule particulier (et 6% en tant que passager), 26% en transport collectif et 3% en vélo.

La répartition modale des flux internes à la ZFE est sensiblement différente : la part modale de la voiture (conducteur) est seulement de 17%, de 30% pour les TC et plus de 6% pour le vélo.

En 2028, avec la croissance démographique, les déplacements d'échange avec la ZFE augmentent pour approcher les 1,05 millions de déplacements. 55% seront effectués en tant que conducteur de véhicule particulier (et 5% seulement en tant que passager) : la légère

baisse de la part modale VP est due à la montée en puissance du recours au vélo pour les usages quotidiens (part modale de 7%). La part modale des transports collectifs stagne à 27%.

Concernant les flux dans la ZFE, la part modale de la voiture est réduite à 14%, contre 28% pour les TC et 13% pour le vélo. La forte hausse de la part modale vélo par rapport à 2024 traduit la montée en puissance de la politique métropolitaine en faveur de ce mode actif.

2.1.1.3 Le parc de véhicules de la métropole lyonnaise

Les véhicules légers (VL)

Le parc de véhicules légers est estimé à environ 670 000 véhicules en 2020, Ce parc métropolitain comporte quelques particularités, par comparaison avec le parc national :

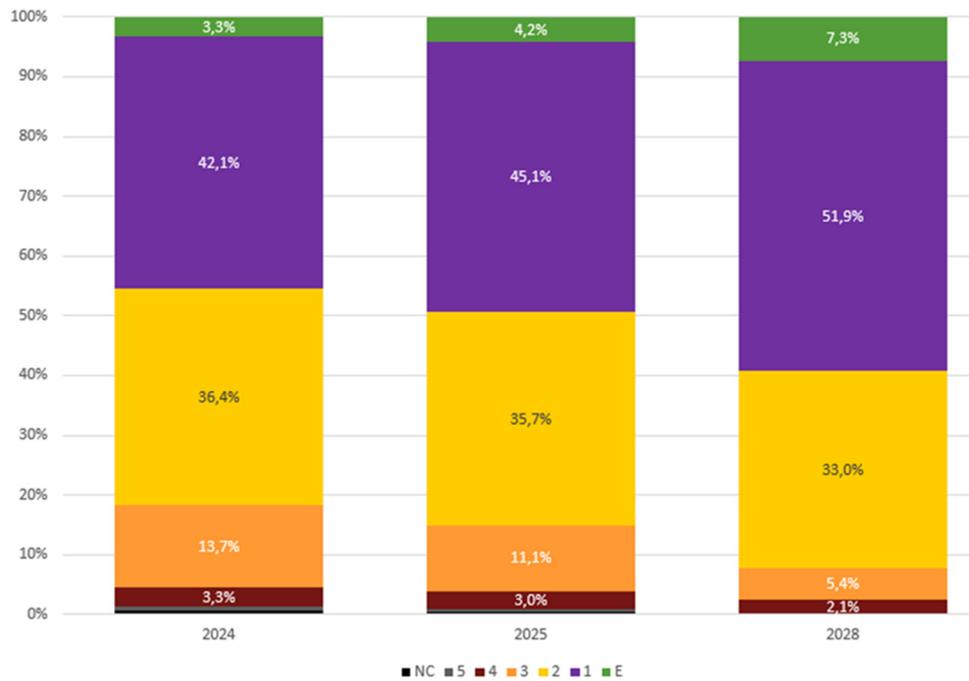
- La part des véhicules thermiques y est plus importante qu’au niveau national, avec comme corolaire une plus faible part de véhicules circulant avec des énergies alternatives (électricité, biogaz...);
- La part des véhicules diesel est moins importante qu’au niveau national ;
- La proportion de véhicules particuliers récents (Crit’Air 1 ou 2) est plus importante qu’à l’échelle nationale

Le taux de motorisation des ménages (part des ménages disposant au moins d’une voiture) est de 74% à l’échelle de la Métropole (selon l’INSEE, en 2018). Cet indicateur est très variable d’une commune à l’autre : il est de 61% pour la ville de Lyon, mais dépasse les 95% dans de nombreuses communes périphériques peu denses de la Métropole. Dans la ville de Paris par exemple, le taux de motorisation est de 33%, un chiffre très largement inférieur à celui de la ville de Lyon (qui connaît toutefois une baisse ces dernières années).

Ce parc évolue de manière naturelle, historiquement au rythme de 7% par an pour les véhicules des particuliers. Dans le cas du scénario de référence une évolution du parc a été établie sur la base des projections tendanciennes du CITEPA et d’ATMO en y intégrant l’effet de la première étape d’amplification de la ZFE aux véhicules particuliers (qui concerne les véhicules Crit’Air 5 et non classés) et l’effet de la ZFE professionnelle pour les Crit’Air 3 et plus.

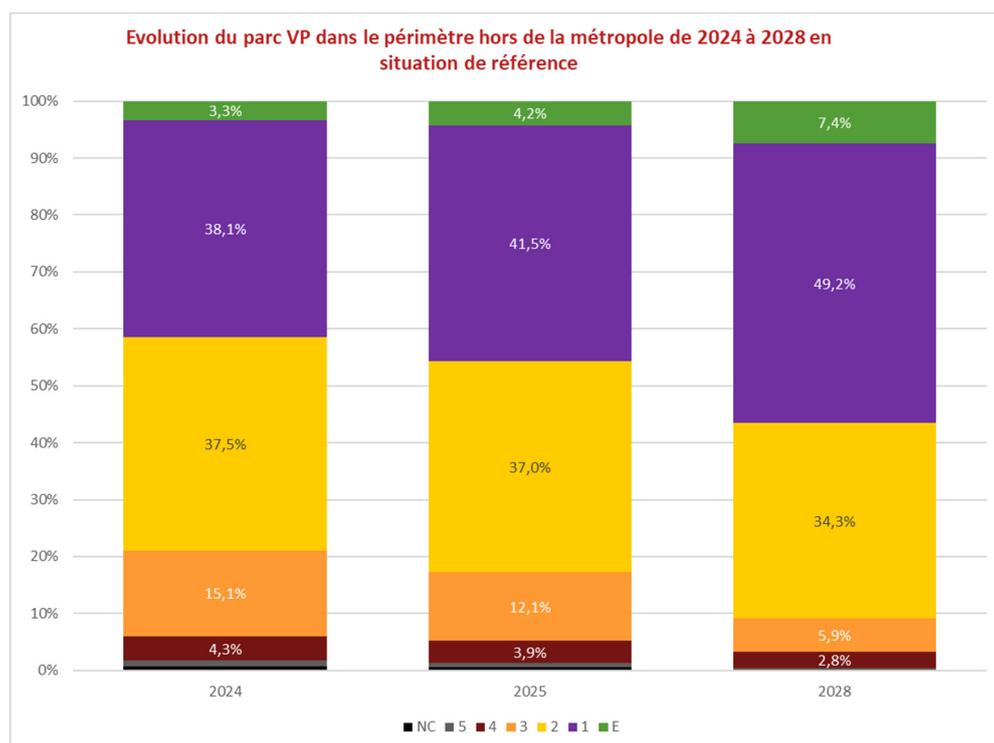
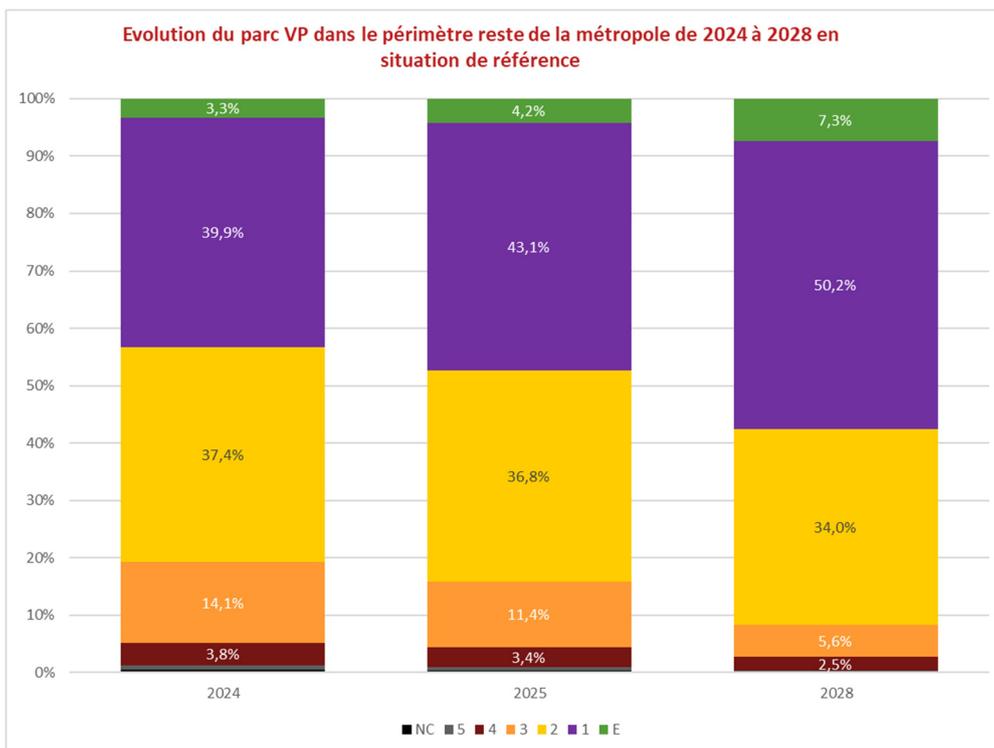
Le parc de véhicules concerné par la ZFE 5+ étant réduit, le parc est très similaire à celui de l’évolution tendancielle. Dans ce scénario de référence la part des véhicules à faibles émissions (Crit’Air 1 et E) du périmètre ZFE passe de 45% à 59%.

Figure 4 - Évolution du parc VL de 2024 à 2028 du périmètre de la ZFE dans le scénario de référence



Le parc de véhicules légers diffère légèrement entre le périmètre ZFE et en dehors de la ZFE. Hors ZFE, le parc est un peu moins récent avec une part des véhicules Crit’Air 1 étant 2 à 3 points de pourcentage inférieure que celle du périmètre ZFE.

Figure 5 - Évolution du parc VL de 2024 à 2028 dans le reste de la Métropole et hors Métropole

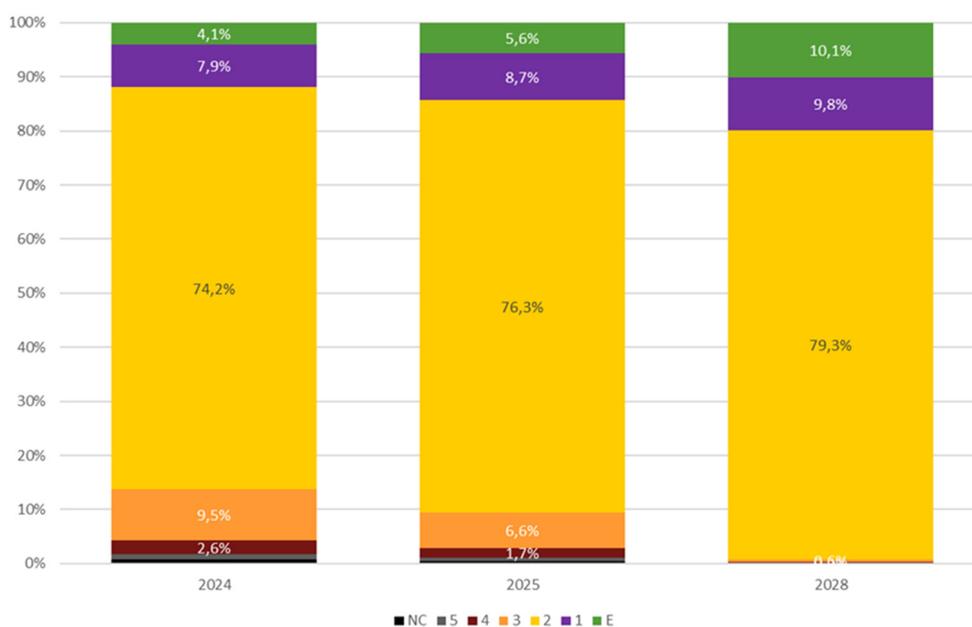


Les véhicules utilitaires légers (VUL)

Le parc de VUL détenus en 2021 par les professionnels basés sur le territoire de la Métropole de Lyon est estimé à environ 103 000 véhicules.

Le parc VUL est constitué pour près des ¾ par des véhicules classés Crit’Air 2. En 2028, avec le renouvellement naturel des flottes de VUL et la ZFE Crit’Air 3 +, près de 80% du parc serait constitué de ce type de véhicule. La baisse tendancielle de la proportion des véhicules Crit’Air 3 et + progresse sensiblement à partir de 2025 du fait de la fin de certaines dérogations accordées à ces véhicules et de l’arrivée du contrôle automatisé.

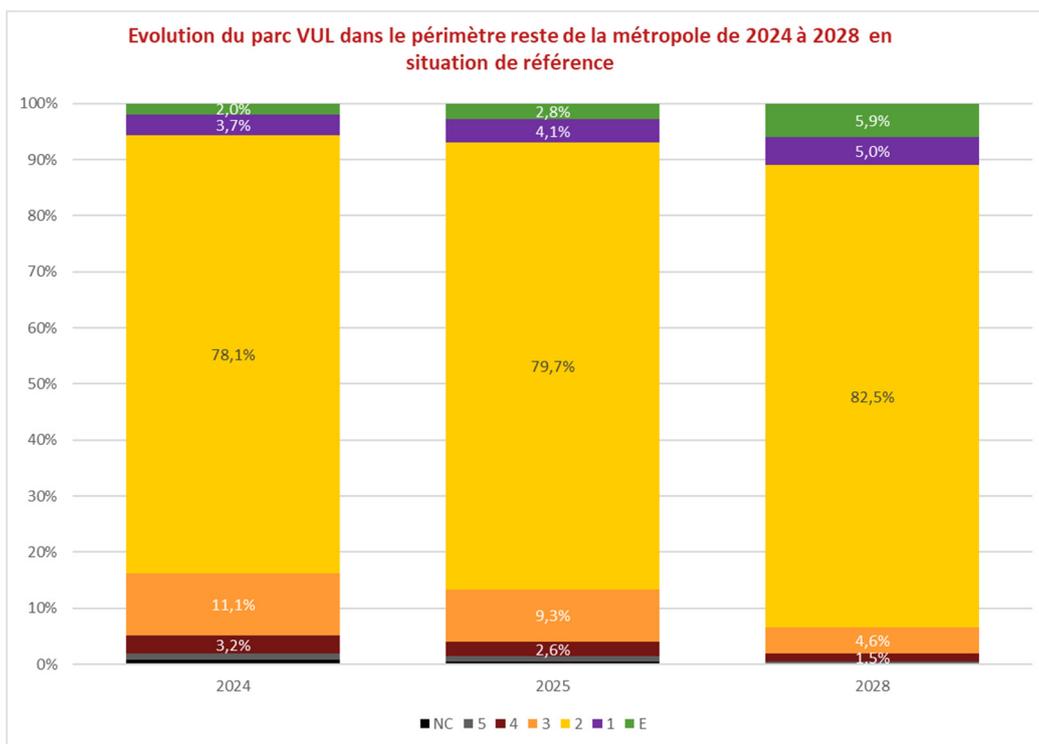
Figure 6 - Évolution du parc VUL de 2024 à 2028 du périmètre de la ZFE dans le scénario de référence



Entre 2024 et 2028, la proportion de véhicules à faibles émissions de type Crit’Air 1 ou électrique augmente de 12% à 20%.

Dans le reste de la Métropole, la part de véhicules Crit’Air 3+ reste plus importante en 2028, la ZFE Crit’Air 3+ se s’appliquant pas sur ce périmètre.

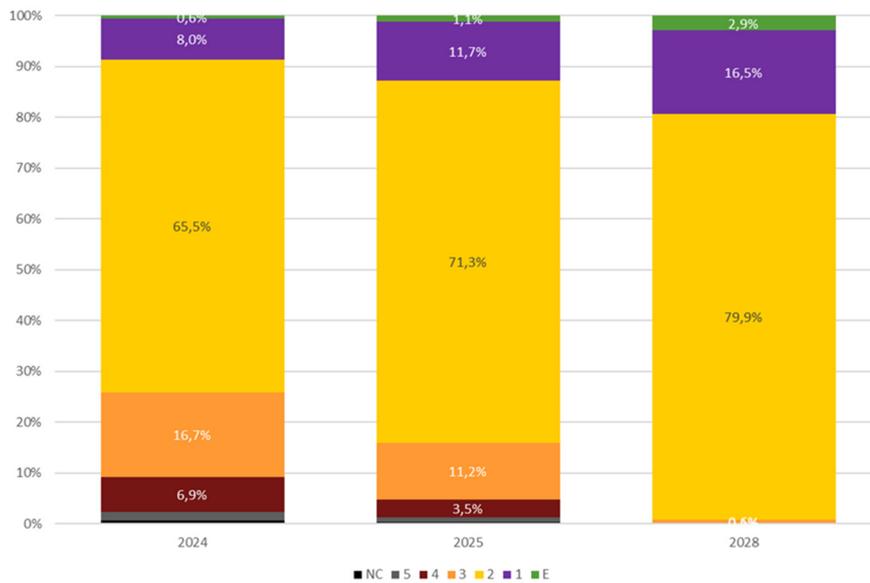
Figure 7 - Évolution du parc VUL de 2024 à 2028 dans le reste de la Métropole



Les poids lourds (PL)

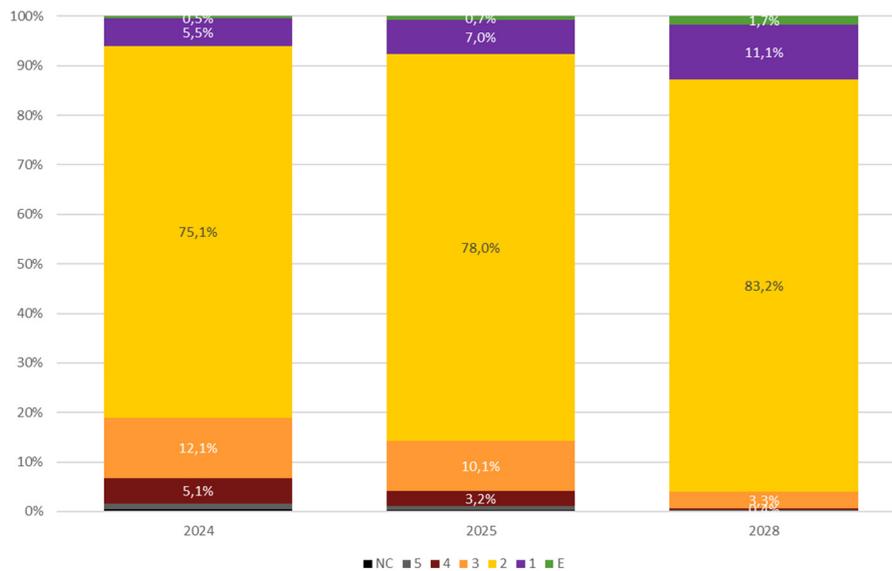
Le parc de PL détenus en 2021 par les professionnels basés sur le territoire de la Métropole de Lyon est estimé à environ 10 000 véhicules. Le parc PL est constitué à 65% de véhicules classés Crit'Air 2 en 2024. En 2028, avec le renouvellement naturel des flottes de PL, le parc Crit'Air 2 serait constitué à 80% de ce type de véhicules. La baisse tendancielle de la proportion des véhicules Crit'Air 3 et + est renforcée par la ZFE pro sur le périmètre ZFE à partir de 2025 du fait de la fin de certaines dérogations accordées à ces véhicules et de l'arrivée du contrôle automatisé.

Figure 8 - Évolution du parc de PL de 2024 à 2028 du périmètre de la ZFE dans le scénario de référence



Dans le reste de la Métropole la part de véhicules Crit'Air 3+ reste plus importante en 2028, la ZFE Crit'Air 3+ ne s'appliquant pas sur ce périmètre.

Figure 9 - Évolution en référence du parc PL de 2024 à 2028 dans le reste de la Métropole



En synthèse, quel que soit le type de véhicule, **le renouvellement constant du parc et l'effet des premières étapes de la ZFE contribuent à réduire très fortement les véhicules les plus anciens et les plus polluants (Crit'Air 3 et plus)**. Dans le même temps le volume du parc de véhicules demeure relativement stable. Le changement de véhicule se fait au profit des véhicules à faibles émissions 0 et 1 mais aussi pour les véhicules de type Crit'Air 2, particulièrement pour les professionnels. Le marché de l'occasion combiné à l'achat encore effectif de véhicules neuf diesel freine ainsi la croissance du parc de véhicules de catégories 0 ou 1.

2.1.2 CONSTRUIRE UN OUTIL D'ÉVALUATION DE L'IMPACT TRAFIC

2.1.2.1 Une méthodologie de prévisions de trafic à la hauteur des ambitions du projet

Le principe de la ZFE – une restriction de circulation en fonction de la classification environnementale du véhicule - met les résidents et les professionnels face à une situation nouvelle, nécessitant de déployer une méthodologie robuste pour appréhender les comportements d'adaptation. Le processus progressif d'études exploratoires et d'approfondissement a montré qu'un grand nombre de paramètres pouvaient faire varier les effets de la ZFE sur les comportements de mobilités et de transport.

Face à cette complexité, des hypothèses globales et « à dire d'expert » auraient pu être retenues. Cette approche, souvent choisie par défaut pour évaluer les projets de ZFE, n'a pas paru à la hauteur de l'enjeu. Ainsi **la Métropole a fait le choix d'une méthodologie ambitieuse d'évaluation des comportements pressentis avec la mise en place du projet, et de traduction de ces comportements en termes de mobilités et de trafic.**

2.1.2.2 La méthode retenue : combiner enquêtes de comportements et modèle multimodal de déplacements

Plusieurs enquêtes ont été menées en 2021 afin d'anticiper les comportements des acteurs du territoire : deux enquêtes auprès des particuliers et une enquête auprès des professionnels. La première enquête « d'opinion express » réalisée auprès d'un échantillon représentatif de 500 métropolitains a permis de mieux appréhender les comportements face à divers scénarios de mise en œuvre de la ZFE.

Une seconde enquête, approfondie, auprès de 1500 métropolitains représentatifs, a été spécialement développée pour pouvoir définir les hypothèses de modélisation. Ainsi cette enquête ne donne pas une vision des comportements globaux à l'échelle de la Métropole mais permet d'identifier les facteurs qui influencent les choix d'adaptation : parmi ces facteurs intervient en particulier les paramètres socio-professionnels des populations. Les enquêtes ont permis d'estimer que 10 à 13 % des ménages du périmètre se démotoriseraient, 38% à 48% achèteraient un nouveau véhicule et le reste changerait de comportement de mobilité pour leurs trajets du quotidien. Le choix de se remotoriser dépend du lieu de résidence (et donc de la qualité de l'offre alternative disponible), mais aussi de l'âge et des revenus du conducteur, autant de paramètres qui ont été intégrés à l'outil de modélisation. De la même manière, le type de mobilité alternative est défini via le modèle multimodal en fonction de l'offre disponible dans chaque territoire et de la pertinence des alternatives pour le trajet effectué.

Pour les professionnels, l'enquête menée a permis de préciser les stratégies d'adaptation à la ZFE : remotorisation, réorganisation du parc de véhicules, changement d'itinéraire, conversion vers un autre mode de transport (PL vers VUL ou VUL vers vélo-cargo) mais aussi abandon du déplacement dans la ZFE ou fraude. L'enquête a en outre montré que les stratégies d'adaptation n'étaient pas binaires et combinaient souvent plusieurs options.

Les **mesures d'accompagnement prévues** et principalement le cadre dérogatoire qui va faciliter l'acceptation du dispositif à chaque marche de l'amplification, ont été pris en compte pour moduler les effets « bruts » basés sur le profil Crit'Air du véhicule possédé.

Le modèle multimodal de déplacement MODEL Y, a ainsi été mobilisé pour réaliser des simulations de choix modal et déterminer l'impact sur le trafic de la mise en place du projet d'amplification de la ZFE.

Qu'est-ce qu'un modèle ?

Un modèle est une représentation mathématique simplifiée de la réalité. Il a pour but de proposer une représentation interprétable, reproductible et simulable d'un phénomène.

Appliqué au domaine des transports, un modèle multimodal permet de traduire les comportements de mobilité selon la méthode classique des « 4 étapes » :

- *Pourquoi je me déplace et combien de déplacements j'effectue dans la journée (étape de génération) ?*
- *Quelle destination je choisis pour mon déplacement (étape de distribution) ?*
- *Quel mode de transport je choisis pour mon déplacement (étape de choix modal) ?*
- *Quel itinéraire j'emprunte pour effectuer mon déplacement (étape d'affectation) ?*

La plupart des grandes agglomérations françaises font appel à ce type de modèles pour tester des scénarios de projets de transport et évaluer leur politique de mobilité (Ile de France, agglomérations de Toulouse, Bordeaux, Nantes, Nice Côte d'Azur, etc.). La Métropole de Lyon dispose de son propre modèle à 4 étapes, appelé MODEL Y. Le modèle est basé sur les comportements de mobilité enseignés par l'enquête ménages déplacements menée par le SYTRAL en 2015¹ et est régulièrement mis à jour pour tenir compte des évolutions socioéconomiques et des projets de transport mis en œuvre. Ce modèle est partenarial et est géré conjointement par la Métropole de Lyon, le Sytral, l'État (DREAL) et la Région.

Dans cadre de la construction du dispositif ZFE, MODEL Y a ainsi été augmenté d'un module « ZFE » spécifiquement construit pour évaluer le projet et ainsi objectiver les effets mobilité et trafic du projet. Cet outil est par ailleurs utilisé pour alimenter les études connexes : qualité de l'air et évaluation socio-économique.

2.2 La ZFE comme accélérateur du renouvellement du parc de véhicules

Les effets de la ZFE sur le parc de véhicule sont alimentés via plusieurs outils mobilisés au cours des études :

- Les statistiques nationales et locales décrivant le parc de véhicules,
- Les résultats des enquêtes auprès des particuliers et des professionnels,
- Les hypothèses de dérogations élaborées pour accompagner la mise en place du dispositif.

2.2.1 LES EFFETS DE LA ZFE SUR LE PARC DE VÉHICULES PARTICULIERS

Effet sur le parc VL et 2RM du périmètre de la ZFE

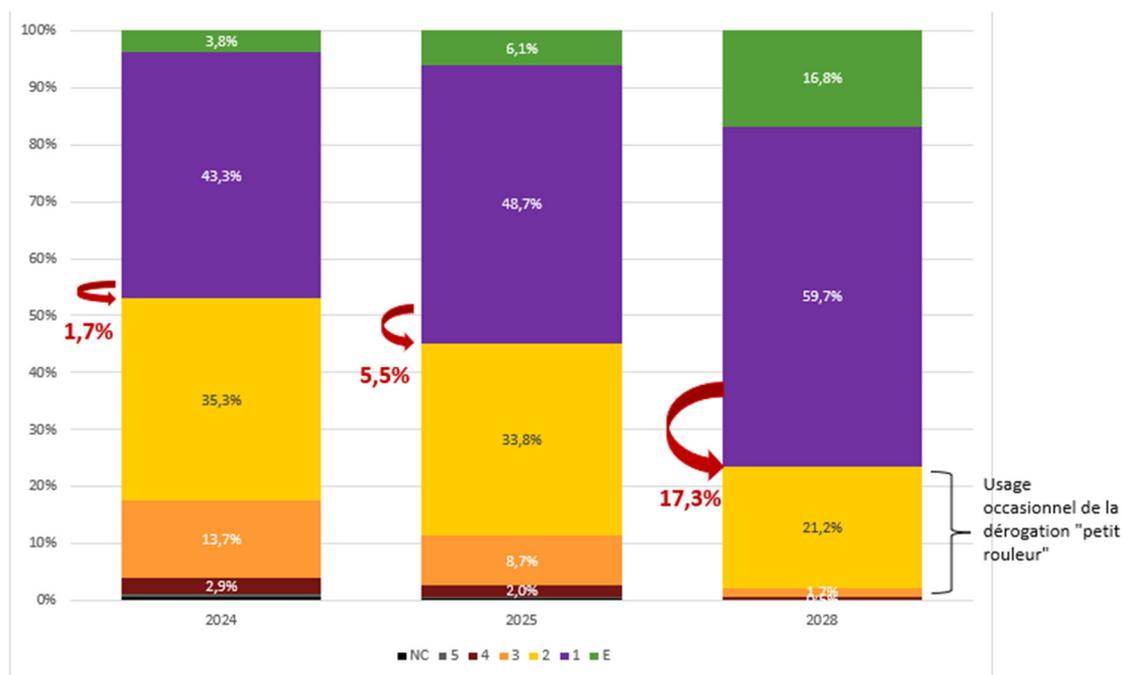
La mise en place de l'amplification de la ZFE a un impact graduel sur l'évolution du parc dans le périmètre de la ZFE : la proportion de véhicules de catégorie Crit'Air 2 ou plus est réduite de 1,7% en 2024, puis de 5,5% en 2025 et à terme, en 2028, de 17,3% ;

La proportion de véhicules à faibles émissions (Véhicules électriques et Crit'Air 1) atteint ainsi 76% en 2028 ; **la proportion de véhicules électriques au sein du parc VP de la ZFE serait**

¹ <https://www.sytral.fr/360-l-enquete-deplacements-2014-2015.htm>

en outre multipliée par 2,5 grâce au dispositif d'amplification de la ZFE, ce qui contribue à la décarbonation des véhicules.

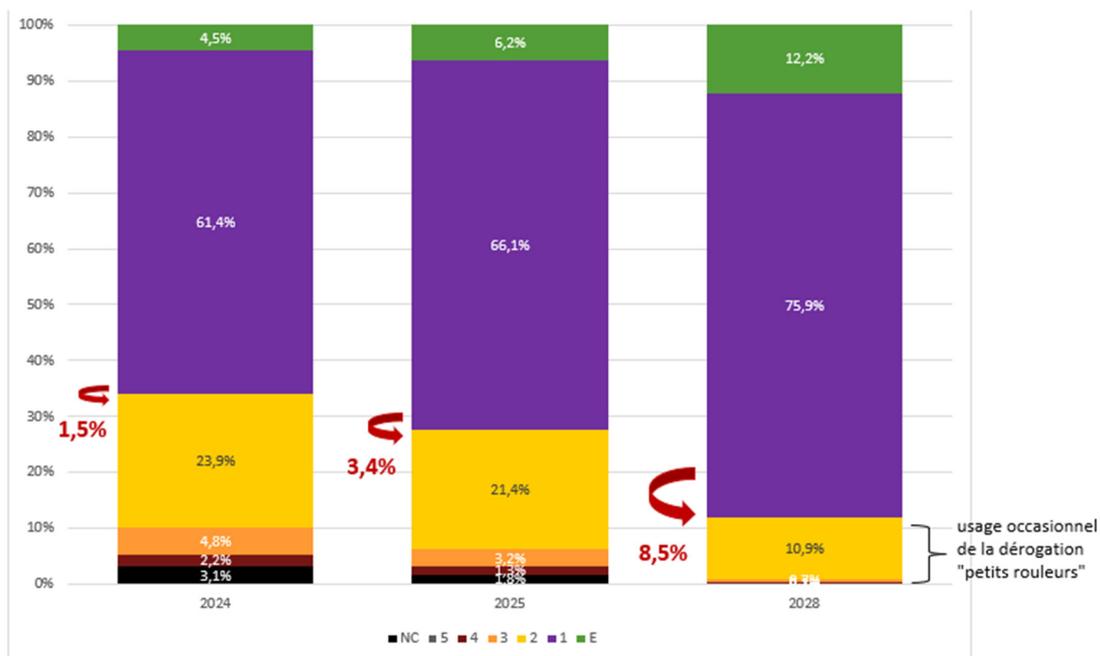
Figure 10 - Effet de l'amplification de la ZFE sur le parc VL du périmètre de la ZFE



On remarquera pour chaque étape qu'une part non négligeable du parc visé est toujours présente dans le parc automobile. Ainsi, à terme, un peu moins de 25% du parc statique demeurera avec une vignette Crit'Air 2 ou plus. Ce résultat est une traduction des comportements anticipés via les études et enquêtes, une **partie de la population gardera son véhicule pour l'utiliser de manière occasionnelle dans le cadre de la dérogation petit rouleur** ou dans des cas moins fréquents, du fait d'une dérogation spécifique (PMR par ex). En pratique, ces véhicules possédés par de petits rouleurs, pourront être utilisés pour des déplacements ponctuels (achat, visite, weekend, etc.) : ce sont des véhicules qui circuleront peu souvent et feront peu de kilomètres dans la ZFE.

La réalisation de l'enquête par relevé de plaques minéralogiques a permis de mieux connaître le parc local. Ce dernier sera aussi concerné par les effets de la ZFE, dans une proportion moindre que les VL, sachant qu'en 2028, le parc sera dominé par les profils Crit'Air 1.

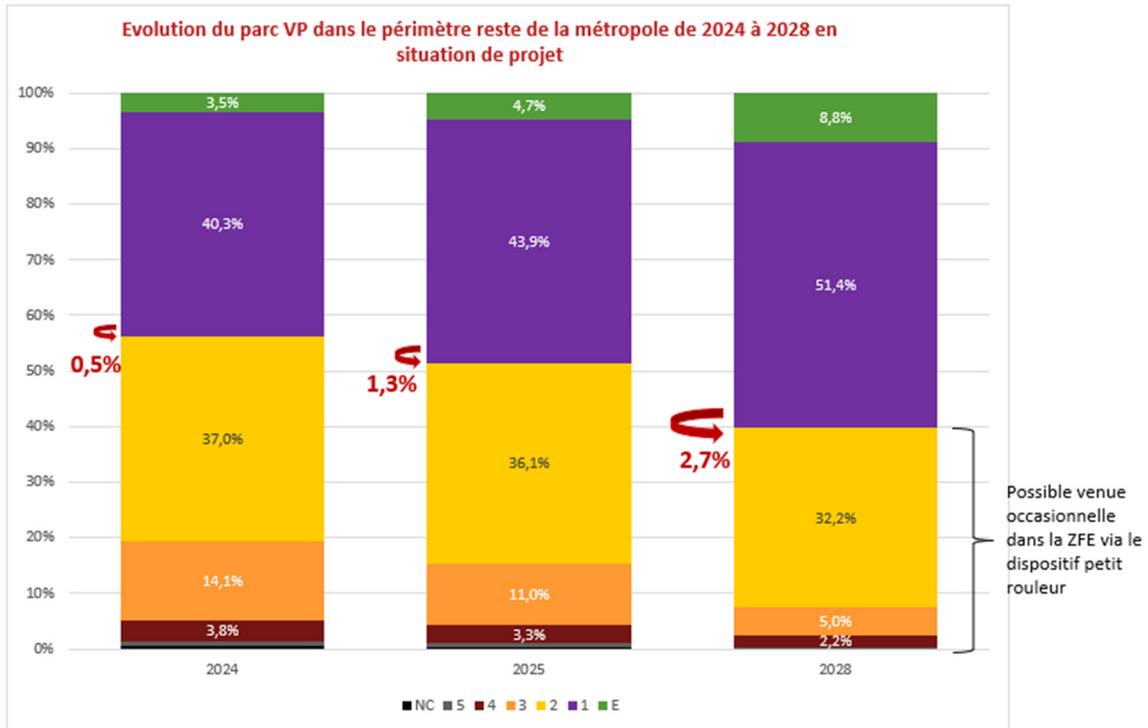
Figure 11 - Effet de l'amplification de la ZFE sur le parc de deux roues motorisés du périmètre de la ZFE



Effet sur le parc VL du reste de la Métropole

Sur le périmètre de la ZFE, l'impact est moins important mais l'effet est également croissant : la proportion de véhicules de catégorie Crit'Air 2 ou plus est réduite par rapport au scénario de référence de 0,5% en 2024, puis de 1,3% en 2025, et de 2,7% en 2028. L'effet progresse peu par rapport au parc du périmètre de la ZFE car ce sont principalement les personnes qui se rendent en voiture quotidiennement dans la ZFE qui devront être amenées à renouveler leur véhicule. En outre, entre 2026 et 2028, le renouvellement naturel dans le scénario de référence se poursuit.

Figure 12 - Effet de l'amplification de la ZFE sur le parc VL sur le reste de la Métropole



Au global, en 2028, sur le territoire de la Métropole de Lyon, l'amplification de la ZFE induirait le renouvellement de **76 000 véhicules supplémentaires au renouvellement naturel, pour les remplacer par des véhicules à motorisation plus propre**, soit un renouvellement d'environ 11% du parc. En parallèle, une partie de la population se séparera de son véhicule sans le renouveler, les propriétaires considérant que les modes alternatifs disponibles sont suffisants pour répondre à leurs besoins de déplacement : le parc automobile serait ainsi réduit d'environ 3%, soit 18 000 véhicules en 2028.

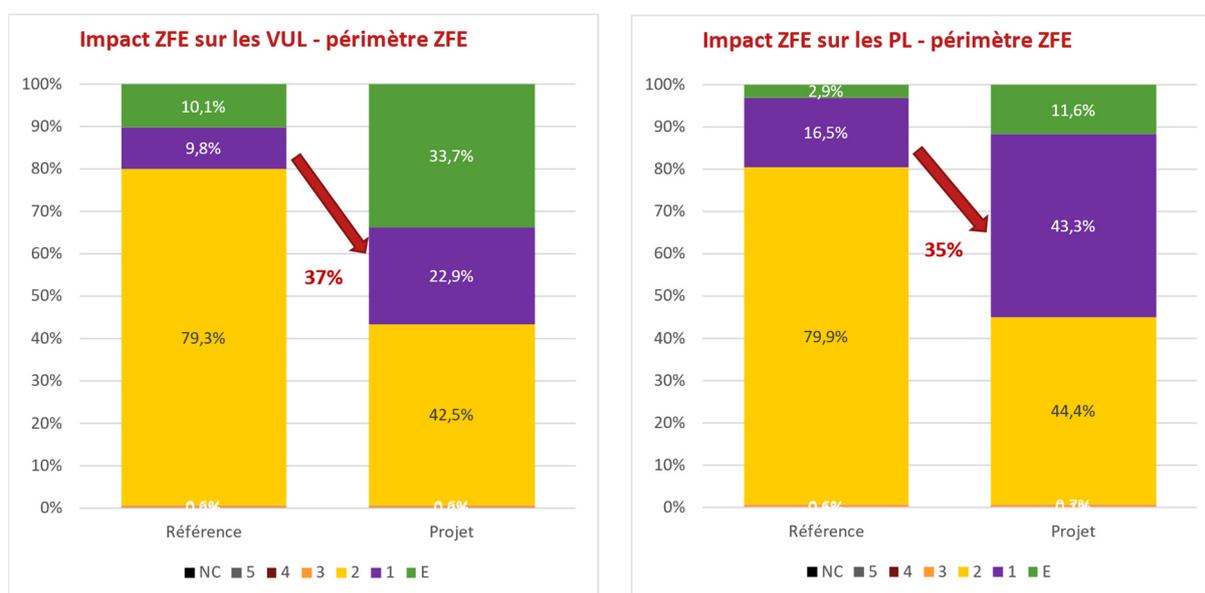
Effet sur le parc VL hors Métropole

Hors Métropole, l'effet est très modéré mais perceptible, en lien avec l'impact sur les actifs travaillant dans la ZFE. En 2028, la proportion de véhicules Crit'Air E ou 1 augmente de 0,8 points, pour atteindre 57,3%. Ceci représente de l'ordre de 4500 véhicules.

2.2.2 L'IMPACT DE LA ZFE SUR LA MOTORISATION DES PROFESSIONNELS

L'évolution projetée du parc de véhicule VUL et PL dans le scénario de référence intègre l'effet de la ZFE pro jusqu'au Crit'Air 3 mais n'intègre pas la contrainte sur le Crit'Air 2. L'amplification de la ZFE produit ainsi son effet à l'horizon 2028. **En 2028, la ZFE permet de réduire la proportion de VUL Crit'Air 2 dans le périmètre de plus de 80% à 43%. 13 000 VUL immatriculés dans la ZFE seront ainsi convertis au profit d'une motorisation plus propre. Sur le reste de la Métropole, environ 2000 VUL seront convertis pour assurer les livraisons dans la ZFE.** L'impact sur le parc PL est similaire : la proportion de PL Crit'Air 2 et plus évolue de 80% à 45%, impliquant le renouvellement de quelques 800 PL.

Figure 13 - Effet de l'amplification de la ZFE sur le profil du parc VUL et PL à l'échelle du périmètre de la ZFE



À l'horizon 2028, la part de véhicules à faibles émissions (Crit'Air 1 et E) passerait entre le scénario de référence et l'amplification de la ZFE de 20% à 57% pour les VUL et de 19% à 55% pour les PL. L'offre constructeur en Crit'Air 1 et E est parfois limitée pour certains véhicules, mais est toutefois en développement. Depuis une modification récente du cadre réglementaire par le gouvernement, il est par ailleurs possible de convertir un véhicule Crit'Air 2 diesel en véhicule Crit'Air 1 via une modification relativement simple pour rouler en intégralité avec du biodiesel (carburant B100). Un dernier point à noter est que les zones logistiques sont situées en dehors du périmètre de la ZFE et ne sont pas soumises à la réglementation, ce qui induit que de nombreux professionnels ne seront pas concernés par les mesures de la ZFE. Enfin, la dérogation petit rouleur a été ouverte aux professionnels qui se rendent occasionnellement dans la ZFE.

2.3 Les effets du projet sur la mobilité et le trafic routier

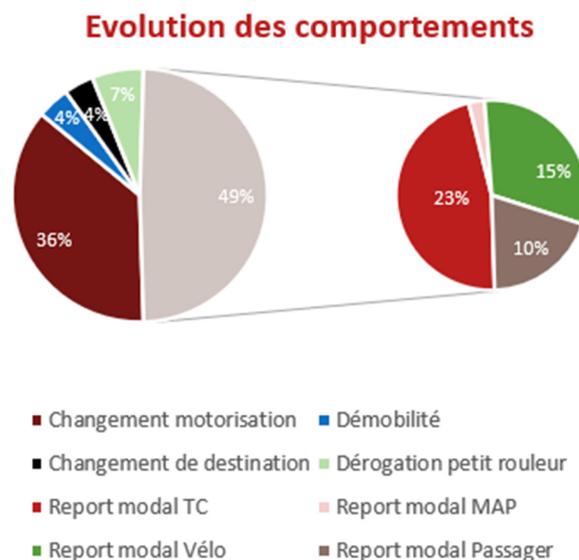
2.3.1 LES EFFETS DU PROJET SUR LES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ

Le premier effet quantifié dans le cadre des études de trafic est l'évolution des comportements. Il s'agit d'une traduction des différents choix d'adaptation effectués par les ménages sur le territoire métropolitain dans toute sa complexité, c'est-à-dire en tenant compte du contexte local de transport, des trajets effectués et des catégories socio-professionnelles.

Lorsque le véhicule de l'utilisateur est renouvelé, cela implique que l'utilisateur ne modifie pas son usage de la voiture du fait de la ZFE. De manière inversée, en l'absence de renouvellement, l'utilisateur adapte son trajet initialement effectué en voiture en fonction de la pertinence des possibilités de transport alternatif.

Le bilan de l'évolution des comportements présentés ci-dessous est ainsi présenté à l'échelle des déplacements affectés par la ZFE.

Figure 14 - Les effets du projet en termes de comportements de mobilité en 2028



En 2028, les flux de déplacements journaliers en interne et en échange avec le périmètre de la ZFE sont estimés à 3,6 millions tous modes confondus. 0,9 million (soit un quart), seraient effectués en voiture particulière, en qualité de conducteur.

Avec la mise en place de la ZFE complète, près de 360 000 déplacements en tant que conducteurs de voiture particulière seront concernés par les interdictions, c'est-à-dire que le véhicule utilisé sera non conforme pour réaliser son déplacement. Cela représente 39% des

déplacements effectués en véhicules légers au sein de la ZFE ou en échange avec celle-ci. Ce qui correspond également à près de 10% des déplacements tous modes confondus.

Ainsi les comportements traduits dans les études de trafic font ressortir que :

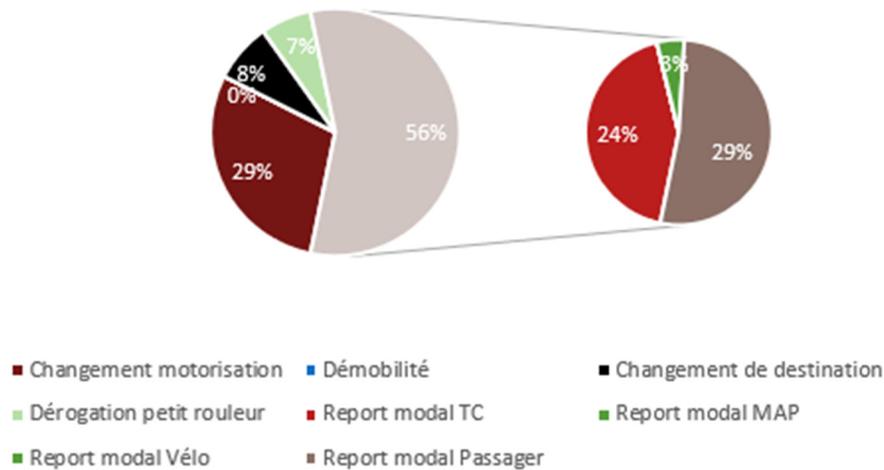
- 36% des conducteurs de véhicules particuliers choisiraient de changer de véhicule au profit d'une motorisation compatible avec la ZFE. On retrouve bien ici les enseignements des enquêtes qui misent sur une petite moitié des conducteurs qui se remotoriseraient. **En volume, cela représente quelques 140 000 déplacements effectués en VP en 2028 avec une voiture plus propre,**
- 23% des conducteurs opteraient pour l'usage des transports collectifs, ce qui représente **près de 87 000 nouveaux déplacements pris en charge par le réseau de transport collectif urbain et interurbain.** Ce chiffre est cohérent avec le périmètre choisi : la ZFE est appliquée sur les secteurs de l'agglomération disposant d'une desserte TC globalement très performante, en cours de développement. Il est également cohérent avec les enquêtes qui ont démontré que le choix des TC est le plus naturel dès lors que l'offre existe et est performante,
- 15% choisiraient le vélo, soit **près de 37 000 déplacements supplémentaires en vélo chaque jour,** ce qui est pleinement compatible avec la politique de développement du réseau cyclable au travers notamment du déploiement des Voies Lyonnaises,
- 10% opteraient pour un usage partagé de la voiture en covoiturant (report modal passager). Cette augmentation du nombre de passagers dans les voitures est aussi une bonne nouvelle pour l'optimisation de ce mode de transport, qui par un usage très individuel ne permet pas de tirer toute la capacité d'emport disponible : ainsi **le taux d'occupation des voitures effectuant un trajet en échange avec la ZFE, estimé à 1,13 en situation de référence, passerait à 1,23 avec la mise en place de la ZFE amplifiée,**
- **La démobilité resterait très limitée (5%),** ce qui traduit le fait que de nombreuses alternatives à l'usage de la voiture sont disponibles sur le territoire. La démobilité peut s'exprimer par un renoncement au déplacement mais aussi par une adaptation des comportements pour réduire les déplacements (par exemple via le télétravail ou la téléconsultation),
- De même le **changement de destination est très restreint (4% en moyenne) :** la ZFE n'est pas de nature à modifier en profondeur l'attractivité économique et commerciale des secteurs soumis à la nouvelle réglementation.

La dérogation petit rouleur vient se substituer à une partie du renouvellement du parc. Elle va concerner les déplacements non contraints. Celle-ci pouvant être actionnée 52 jours dans l'année, soit un jour par semaine, son usage représenterait environ **7% des déplacements concernés,** soit quelques 25 000 déplacements, qui continueraient à circuler dans la ZFE avec un véhicule Crit'Air 2+.

Hors Métropole

Figure 15 - Les effets du projet en termes de comportements de mobilité en 2028 hors Métropole

Evolution des comportements



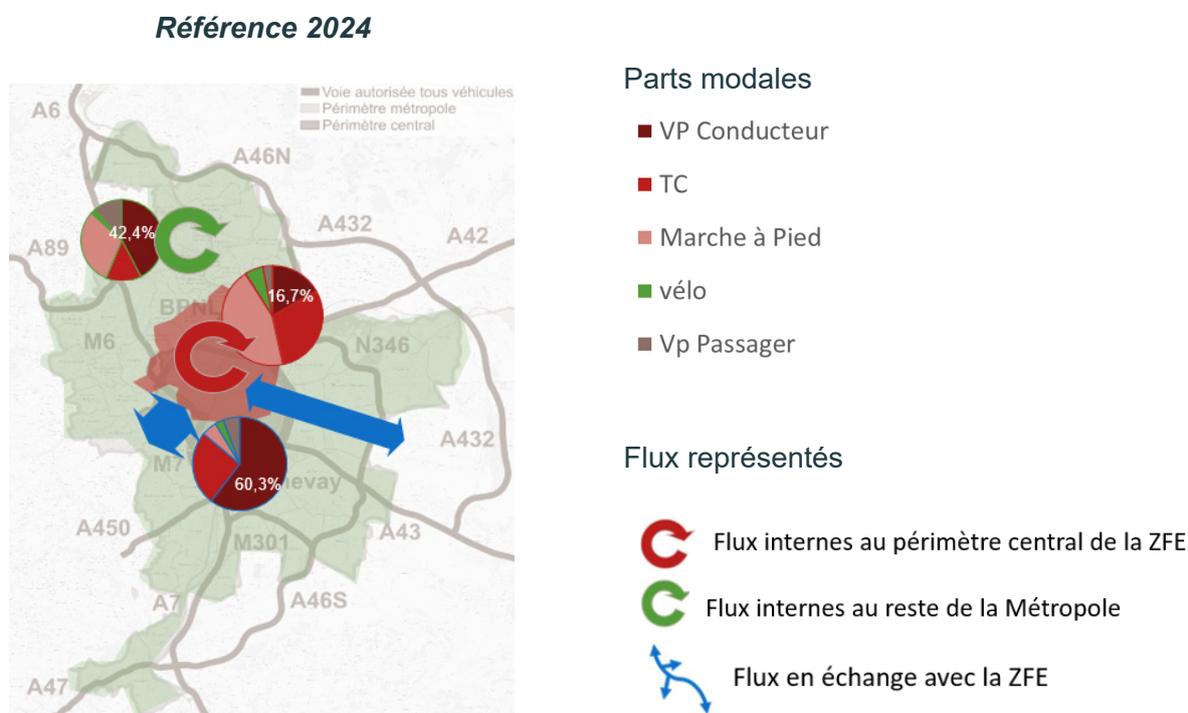
Hors Métropole les effets de la ZFE concernent environ 60 000 déplacements par jour. Environ 1/3 des conducteurs impactés opteront pour un véhicule plus propre. Une proportion équivalente optera pour le covoiturage, en se déplaçant en qualité de passager. Le report modal au profit des TC représentera ¼ des choix. Pour les usagers se rendant occasionnellement en ZFE, ils conserveront leur véhicule et utiliseront la dérogation petit rouleur. Au total cela représenterait 7% des déplacements des territoires voisins impactés par la ZFE.

2.3.2 LES EFFETS EN TERMES DE RÉPARTITION MODALE

Au regard des volumes de déplacement concernés, le projet d'amplification de la ZFE aura un impact sur la répartition modale à une échelle élargie, c'est-à-dire pour les déplacements interne au périmètre ZFE (flèche rouge), mais également pour les déplacements en échange avec le périmètre ZFE (flèche bleue).

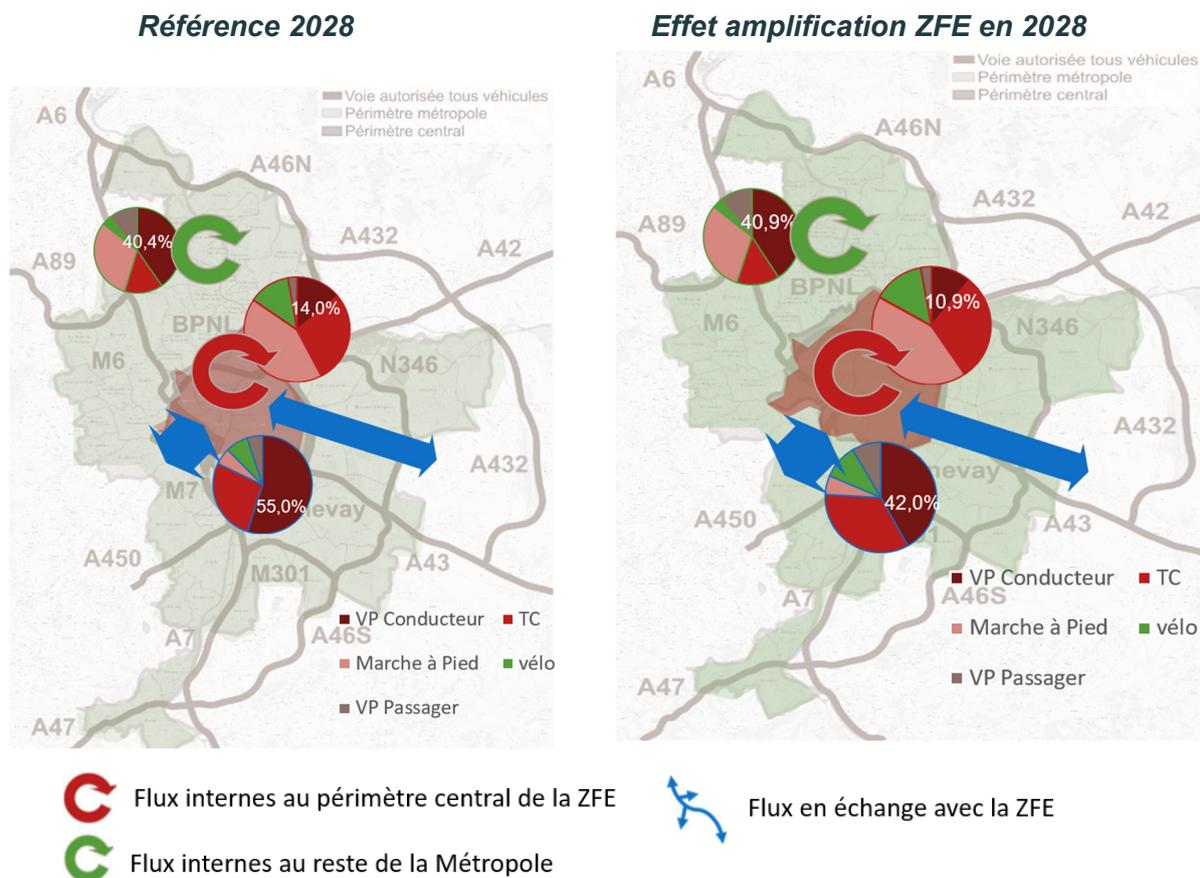
En 2024, dans le scénario de référence, le mode « VP conducteur » est minoritaire pour les déplacements de courte distance (16,7% des déplacements en interne à la zone règlementée et 42,4% des déplacements internes au reste de la Métropole). Il est en revanche très majoritaire, pour tous les flux en échange avec la ZFE : 60,3% des déplacements.

Figure 16 - Parts modales sur les principaux flux concernés en référence 2024



En 2028, avec la mise en œuvre d'un certain nombre de projets de transport collectifs et la montée en puissance de l'usage du vélo, la part modale VP Conducteur globale va régresser de quelques points, mais rester majoritaire pour les flux d'échange (55%).

Figure 17 - Effets du projet sur les parts modales sur les principaux flux concernés en 2028



Avec le projet d'amplification de la ZFE, la répartition modale est fortement impactée sur ces flux d'échange : la part des déplacements assurés en qualité de VP Conducteur est réduite de 55% à 42%. La part modale VP Conducteur passe sous les 11% pour les flux internes au périmètre central réglementé. La part modale VP Conducteur reste stable pour les flux internes au territoire de la Métropole hors-ZFE.

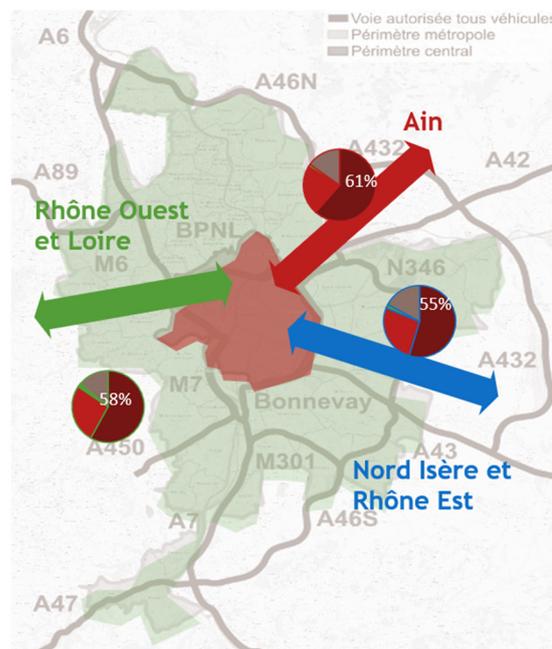
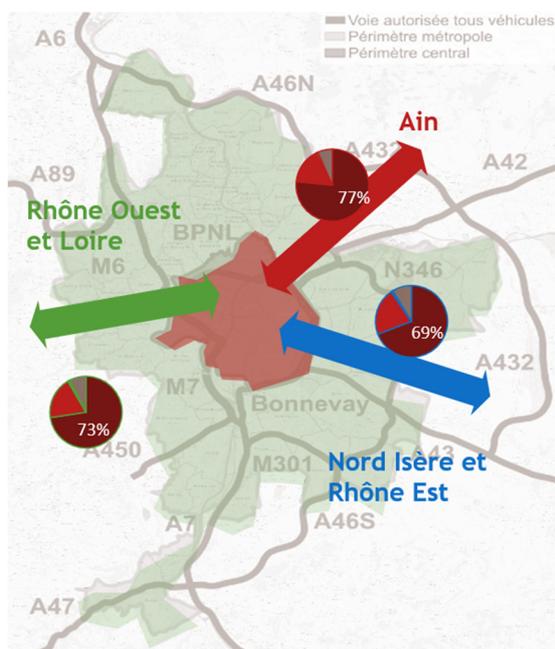
Hors Métropole

Les flux en échange avec la ZFE et provenant ou se dirigeant vers des secteurs hors-Métropole sont réalisés en grande majorité en VP Conducteur : de 69% à 77% selon les quadrants. Avec la ZFE, la part modale VP Conducteur sera sensiblement réduite, tout en restant majoritaire, avec une baisse de 14 à 16 points de pourcentage selon les quadrants.

Figure 18 - Effets du projet sur les parts modales des flux en lien avec l'extérieur de la Métropole

Référence 2028

Effet amplification ZFE en 2028



2.3.3 LES EFFETS EN TERMES DE VOLUME DE TRAFIC ROUTIER

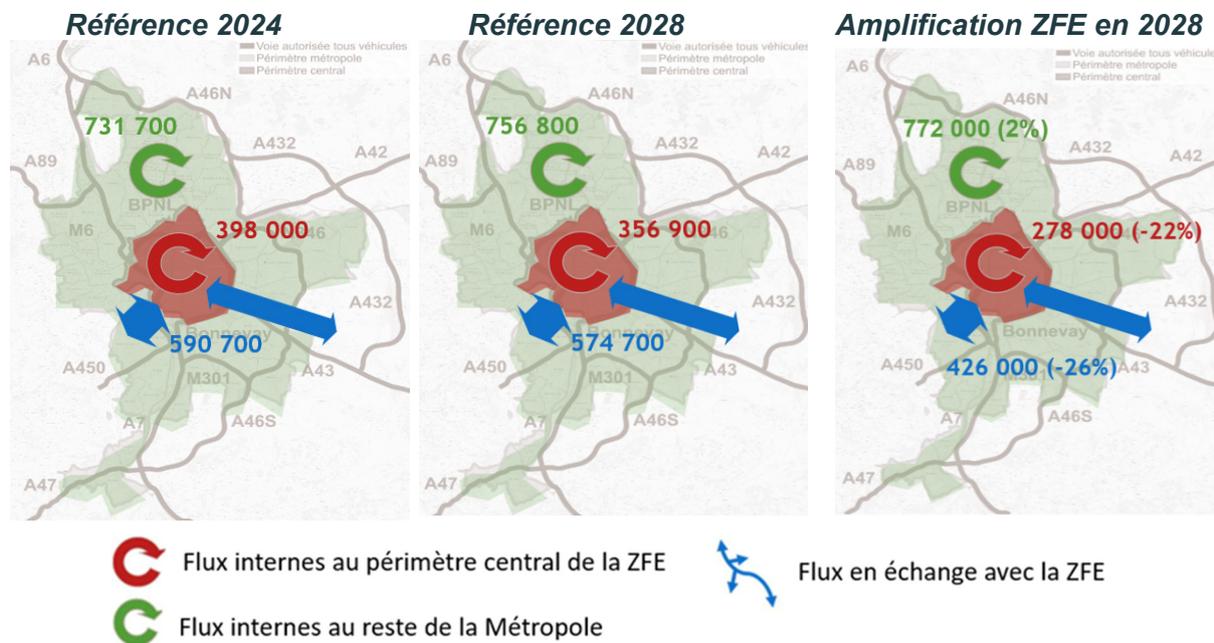
Ce report modal se traduit en baisse de trafic routier tant sur les flux internes au centre que pour les flux en échange.

2.3.3.1 Effets de la ZFE sur les flux des véhicules particuliers

Les flux de véhicules légers vont rester en valeur absolue sensiblement équivalents entre 2024 et 2028 dans le scénario de référence : le report modal vers le vélo et les transports collectifs permet juste de compenser l'augmentation des déplacements liés à la croissance socio-économique du territoire. À noter malgré tout une baisse des flux VL internes au centre, tendance déjà observée ces dernières années du fait du développement du vélo et des transports en commun.

Avec l'amplification de la ZFE, une baisse de 22% des flux VP internes au périmètre ZFE est anticipée, et de 26% des flux VP en échange entre périmètre ZFE et reste de la Métropole : **le projet participe ainsi aux ambitions d'apaisement du trafic sur ces secteurs et facilitera la réduction des phénomènes de congestion aux heures de pointe.**

Figure 19 - Effets du projet sur le trafic VP



Comme présenté dans la partie sur « les effets du projet sur les comportements », les baisses des flux de véhicules résultent très majoritairement des choix de reports modaux faits par les usagers impactés par la ZFE.

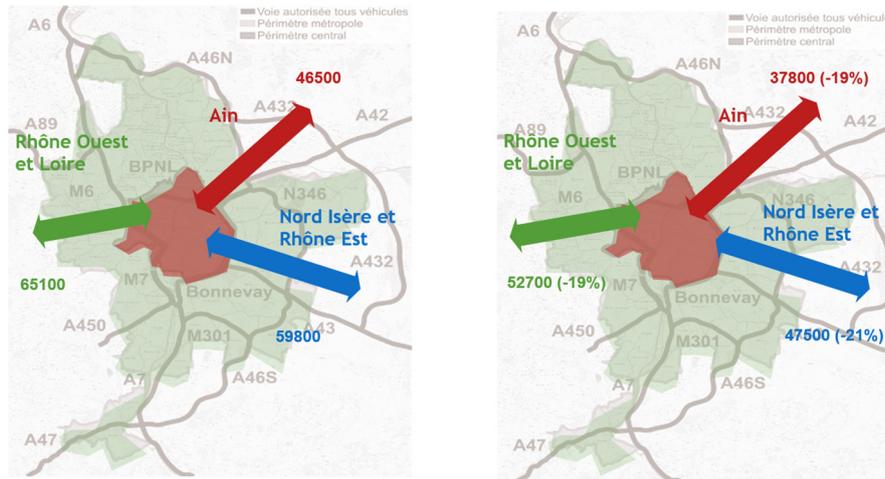
Hors Métropole

En 2028, environ 171 000 déplacements seront réalisés en VP conducteur entre le périmètre de la ZFE et l'extérieur de la Métropole (deux sens confondus). Avec la mise en place de la ZFE, on observera une réduction de quelques 20% de ce trafic, à hauteur de 138 000 déplacements par jour.

Figure 20 - Effets du projet sur le trafic VP en lien avec l'extérieur de la Métropole

Référence 2028

Effet amplification ZFE en 2028



2.3.3.2 Effets de la ZFE sur le trafic routier

Les baisses de trafic sur le réseau interne à la ZFE sont les plus importantes, en moyenne supérieures à 20%.

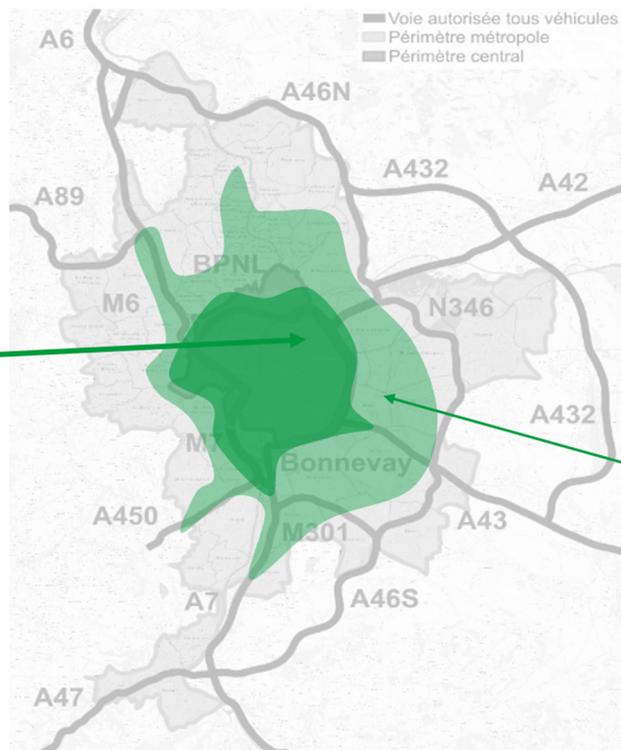
Les voies structurantes comme la M7 ou la RD383, autour desquelles de nombreuses populations sont exposées aux nuisances liées à la circulation routière, **verront leur trafic baisser très nettement, de plus de 10% en moyenne**. Cette baisse reste toutefois inférieure à la baisse des flux internes et en échange avec la ZFE, car ce réseau structurant supporte beaucoup de flux dont l'origine ou la destination n'est pas sur le périmètre réglementé.

Hors ZFE, l'ensemble des secteurs denses de l'agglomération bénéficiera d'une réduction du trafic (entre 5 et 10%) sur le réseau primaire et secondaire : **l'importance des baisses de déplacement automobile prévues évite le risque de shunt de courte distance à l'extérieur immédiat de la ZFE.**

Enfin, de légères baisses de trafic sont anticipées sur les grands contournements de l'agglomération : A432, A46 Nord, A6 et A89 (moins de 5%), avec ponctuellement une légère hausse du trafic VUL et PL.

Figure 21 - Impact du projet d'amplification de la zone à faible émission sur les conditions de circulation

Une baisse massive des niveaux de trafic sur la zone centrale, y compris les VRU



Une baisse modérée mais généralisée sur le reste du périmètre métropolitain (trafic stable sur rocade et axes de contournement)

3 Les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus

3.1 Méthodologie employée

L'évaluation des effets du projet de ZFE en termes de qualité de l'air, a été réalisée par ATMO-Auvergne- Rhône-Alpes dans le cadre de ses activités d'accompagnement des collectivités. Cette évaluation repose sur les modélisations trafic présentées précédemment et intègre un scénario de référence et un scénario amplification de la ZFE.

Les grandes étapes de la méthodologie utilisées sont résumées ci-dessous.

L'évaluation utilise un lot de données à chaque étape du projet d'amplification : en 2024, 2025 et 2028. Les informations utilisées sont :

- Les véhicules.km circulant sur le réseau viaire selon le type véhicule (poids lourds, véhicules utilitaires légers, véhicules particuliers et 2 roues motorisés). Ces données sont issues des modélisations trafic citées plus haut. A ces données sont également associées des informations sur la vitesse des véhicules circulant sur le réseau (vitesses qui influent sur les émissions)
- Les véhicules circulant sur les différents axes respectent ou non les interdictions de circulation de la ZFE sur chacun des périmètres.
- Les hypothèses de renouvellement du parc de véhicule à chaque étape, croisées avec le renouvellement tendanciel du parc (évalué à l'échelle communale). Le parc de véhicules circulant tient compte des observations sur le terrain les plus récentes et des évolutions nationales prévues.

Ces données permettent de calculer les kilomètres parcourus par les différents types de véhicules, sur les différentes voiries, et donc les émissions de polluants de ces véhicules en chaque endroit du territoire étudié. La consolidation de ces résultats permet de produire une évaluation de l'impact de la ZFE sur les émissions des véhicules.

Dans un deuxième temps, ces émissions spatialisées de polluants sont intégrées à une modélisation avec les autres émissions générées par les différentes activités du territoire, qui ne sont pas modifiées par la ZFE. Le modèle permet d'évaluer le devenir des polluants suite à leur dispersion et aux transformations chimiques dans l'atmosphère. La météorologie retenue pour l'évaluation prospective dans les scénarios de référence et avec amplification de la ZFE est celle de 2017. Cette année météorologique est celle retenue dans le cadre des études du plan de protection de l'Atmosphère et est la plus représentative en termes d'influence sur la qualité de l'air, l'hiver 2019 ayant été particulièrement doux.

La concentration dans l'air ainsi obtenue pour chaque point du territoire permet de réaliser des cartographies qui sont présentées dans la suite de ce document. Ces cartographies, croisées avec les lieux de résidence des populations, permettent d'estimer l'exposition des populations vis-à-vis des valeurs limites réglementaires en vigueur depuis 2010 et des recommandations de l'OMS.

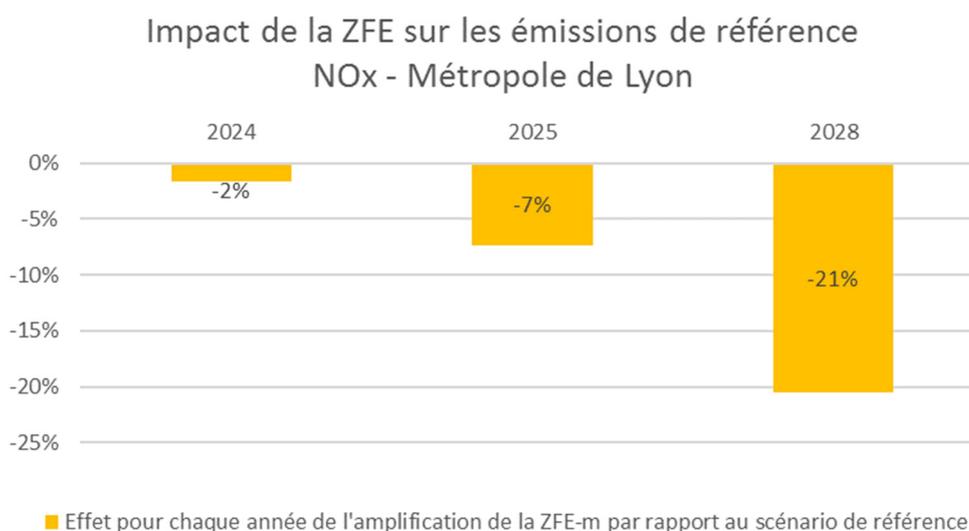
3.2 Impacts sur les émissions de polluants

Ce chapitre présente les effets de chaque étape de la ZFE en termes de quantité de polluants émis, pour les 3 polluants principaux : oxyde d'azote (NOx) et particules fines (PM10 et PM2.5). La baisse des émissions dans le cadre de l'amplification de la ZFE est présentée de manière relative aux émissions qui auraient eu lieu sans cette amplification, c'est-à-dire comparée à un scénario de référence qui comprend les effets de la baisse des émissions liée à l'évolution tendancielle du parc, les volets précédents de la ZFE, les projets de transport et l'augmentation tendancielle de la pratique du vélo.

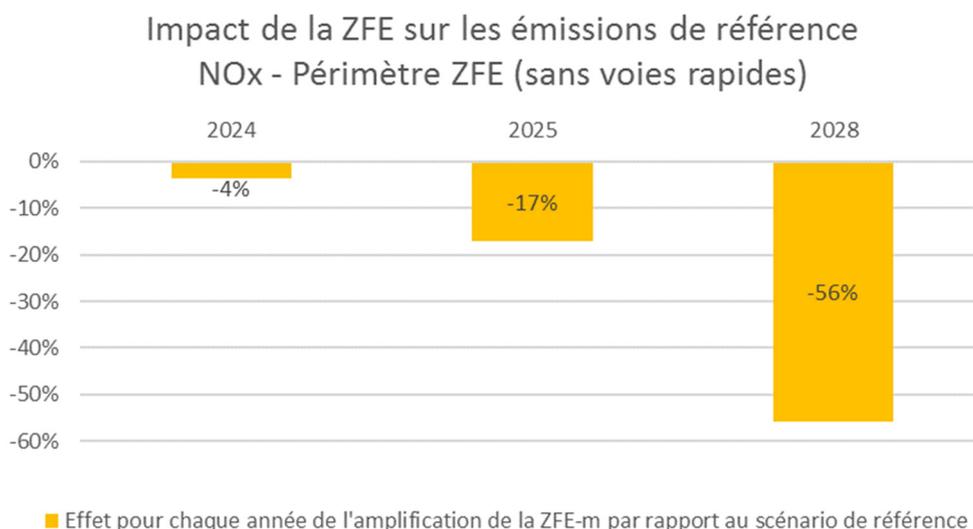
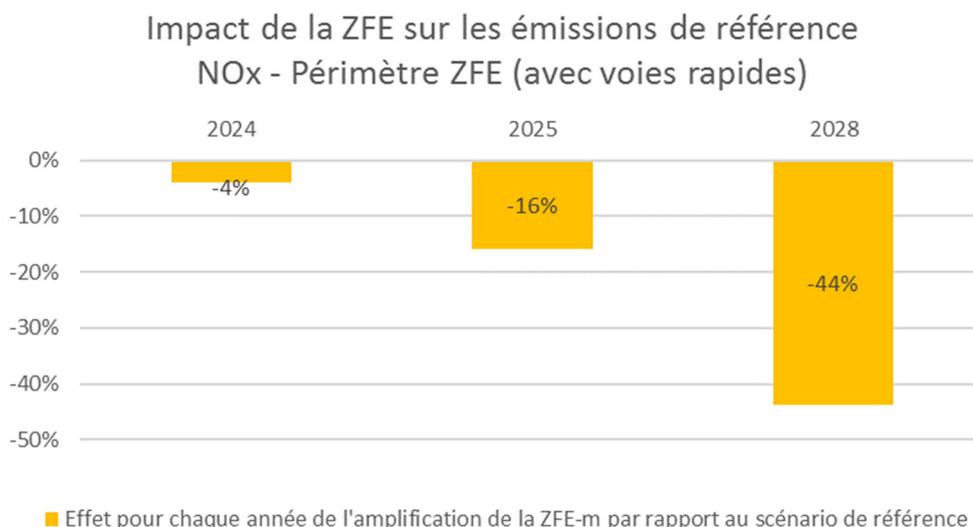
3.2.1 EFFET SUR LES ÉMISSIONS D'OXYDES D'AZOTE (NOX)

La deuxième étape d'amplification de la ZFE entraîne une baisse importante des émissions d'oxydes d'azote en comparaison du scénario de référence.

Cet impact est représenté dans le graphique ci-dessous à l'échelle du territoire métropolitain aux différentes étapes de mise en œuvre du projet. Ainsi, sur la métropole, la deuxième étape d'amplification de la ZFE permet **une baisse progressive, jusqu'à 21% en 2028**, des émissions de NOx vis-à-vis du scénario de référence. L'effet est maximal avec la mise en œuvre de l'interdiction des véhicules Crit'Air 2.



Les baisses d'émissions liées à l'amplification existent sur l'ensemble de la Métropole mais sont particulièrement marquées sur le périmètre de la ZFE du fait de la sortie du diesel sur le cœur de la métropole et de l'interdiction de circulation des Crit'Air 3 et + sur les axes M6, M7 et Périphérique. **Sur le périmètre ZFE (avec voies rapides) cette baisse atteint 44% en 2028** par rapport au scénario de référence (voir graphique ci-dessous). **Sur le périmètre ZFE (sans voies rapides) cette baisse atteint 56% en 2028** par rapport au scénario de référence (voir graphique ci-dessous).

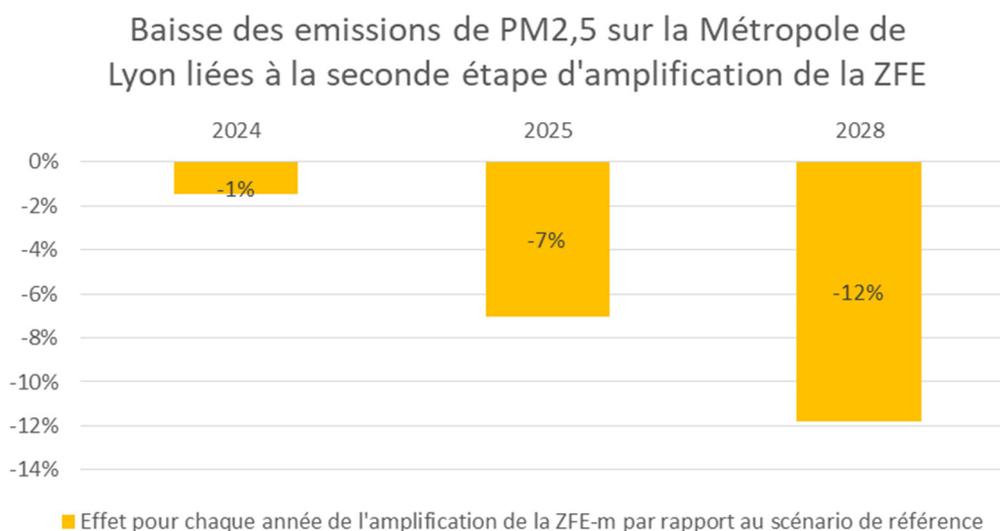


Les baisses présentées ci-dessus se cumulent en outre avec celles qui ont lieu dans le scénario de référence du fait des mesures ZFE existantes (ZFE Professionnelle en vigueur

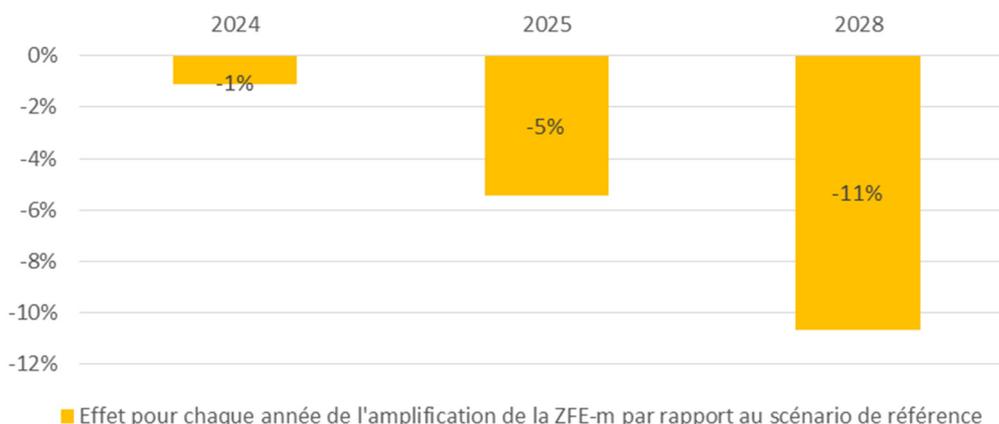
depuis 2020 et première étape d'amplification de la ZFE), du renouvellement naturel du parc, de l'augmentation (anticipée) de l'usage du vélo et de la hausse programmée de l'offre de transports. Ainsi, si on cumule les baisses d'émissions de NOx sur la période 2024 et 2028 en lien avec l'ensemble des évolutions retenues (référence + projet), la réduction des émissions de NOx sur le périmètre de la ZFE (avec voies rapides) est de 66% en 2028 par rapport au niveau de ce polluant dans l'état qualité de l'air de 2024.

3.2.2 EFFET SUR LES ÉMISSIONS DE PARTICULES FINES PM₁₀ ET PM_{2,5}

Les émissions de particules du trafic routier proviennent de différentes sources : la combustion du carburant, l'usure des freins lors du freinage, des pneumatiques et de la chaussée. Les émissions de particules PM₁₀ et PM_{2,5} du trafic routier, notamment celles liées à la combustion, sont fortement dépendantes, aussi, les évolutions de ces deux polluants sont similaires. Ces évolutions sont représentées dans les graphiques ci-dessous. On constate une baisse importante des émissions du fait de l'amplification de la ZFE, cette baisse est proche de 12% par rapport au scénario de référence à l'échéance 2028.



Baisse des émissions de PM10 sur la Métropole de Lyon liées à la seconde étape d'amplification de la ZFE



L'évolution des émissions de particules relève ainsi de deux facteurs principaux : l'évolution des motorisations et la diminution du nombre de kilomètres parcourus. Cette baisse des distances parcourues (des véhicules légers) est à l'origine d'environ deux tiers des baisses d'émissions de particules sur la métropole par rapport au scénario de référence, l'autre tiers étant lié au renouvellement du parc routier.

3.3 Impact sur les concentrations et l'exposition des populations

Les polluants qui se retrouvent dans l'atmosphère de la Métropole proviennent d'émissions de sources internes à la métropole (transport, chauffage, industrie, agriculture...) et de sources externes qui sont transportées parfois sur des distances importantes. Les polluants émis subissent dans l'atmosphère à la fois des phénomènes de dispersion, de transformation chimique (qui aboutissent parfois à des polluants dit « secondaires ») et d'élimination (lessivage par la pluie par exemple). Chaque polluant connaît des dynamiques propres et certains polluants sont plus locaux (NO₂ par exemple) quand d'autres peuvent être déplacés sur de plus longues distances (particules fines). La concentration annuelle moyenne des polluants dans le territoire est l'indicateur le plus pertinent car c'est celui qui indique à quel niveau moyen de pollution les individus sont exposés : c'est cette exposition moyenne qui engendre les principaux effets sur la santé des individus.

Il est à noter que les modélisations prospectives qui sont détaillées ci-après se basent sur l'année météorologique 2017 contrairement à l'année de référence 2019, année de référence du projet. Les données de concentration et d'exposition de la population sont influencées par les conditions météorologiques : par exemple dans le cas d'un hiver froid, les émissions du chauffage seront fortement augmentées, cette variabilité météorologique peut ainsi induire des différences notables entre deux années. Pour cette raison, les données d'exposition des

modélisations ne sont pas directement comparables avec l'année 2019. La modélisation permet en revanche la comparaison entre les différents horizons de modélisation qui se basent tous sur la même année météorologie.

3.3.1 EFFET SUR LES CONCENTRATIONS ET L'EXPOSITION DES POPULATIONS AU DIOXYDE D'AZOTE NO₂

Les modélisations de la qualité de l'air aux horizons 2025 et 2028 permettent de traduire sous forme de carte de concentration l'impact de l'évolution des émissions pour chacune de ces années. À chaque étape sont représentés les gains qualité de l'air cumulés sur la durée du projet depuis l'année 2025².

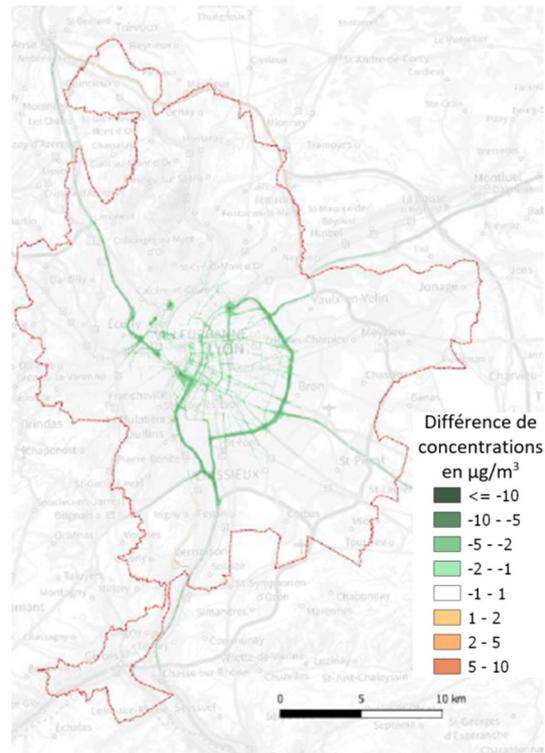
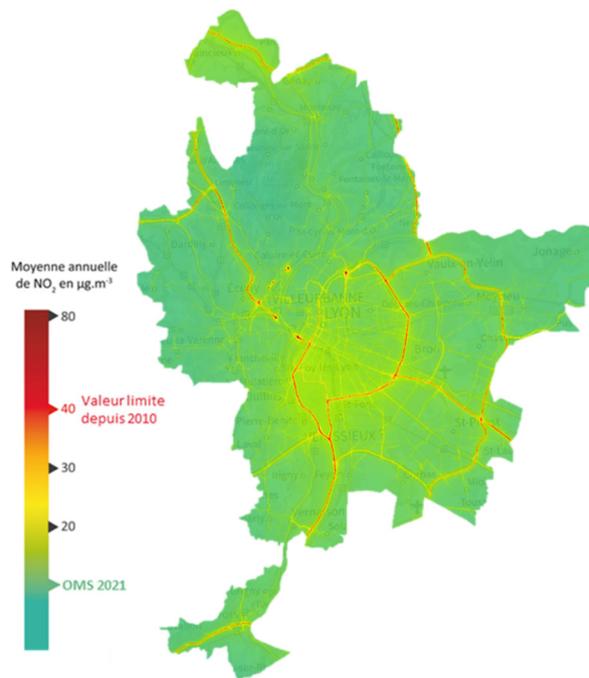
Concentration moyenne en NO₂ en 2025 et gains pour la qualité de l'air

En 2025, les gains en concentration sont compris entre 1 et 2 µg.m⁻³ au sein de la ZFE le long des axes routiers, tandis que l'on observe une baisse maximale de 5 µg.m⁻³ le long du périphérique et de M6 / M7. Les gains en termes d'exposition des populations au NO₂ sont ainsi centrés sur le cœur de la métropole et à proximité des grands axes routiers.

Concentration en NO₂ modélisée en 2025 avec amplification ZFE

Gain d'exposition en NO₂ par rapport à 2025 sans amplification ZFE

² Au vu des gains en émission qui restent modestes en 2024 cette année n'a pas été modélisée en termes de concentration. Les gains cumulés de qualité de l'air sont la résultante du cumul des gains de l'amplification de la ZFE et des évolutions du scénario de référence depuis 2025.



L'évolution de l'exposition de la population par rapport aux valeurs limites réglementaires et aux recommandations de l'OMS sont les suivants :

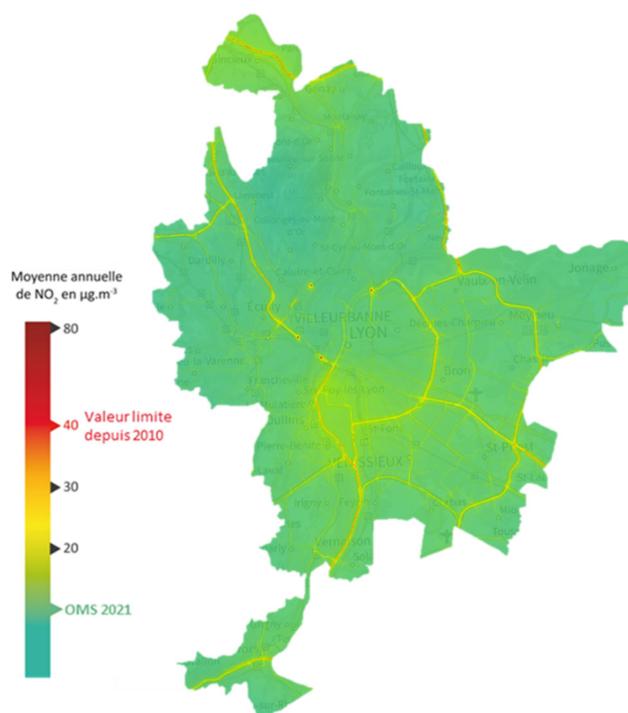
- Population exposée à des valeurs supérieures aux seuils réglementaires en vigueur depuis de 2010 ($>40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) : aucun habitant
- Population exposée au-delà valeur intermédiaire de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (valeur réglementaire probable à atteindre en 2030 : 12 300 habitants (0,9%))
- Population exposée à des valeurs supérieures aux recommandations de l'OMS 2021 ($10 \mu\text{g}/\text{m}^3$) : 1 385 000 habitants (99,9%)

Concentration moyenne en NO_2 en 2028 et gains pour la qualité de l'air

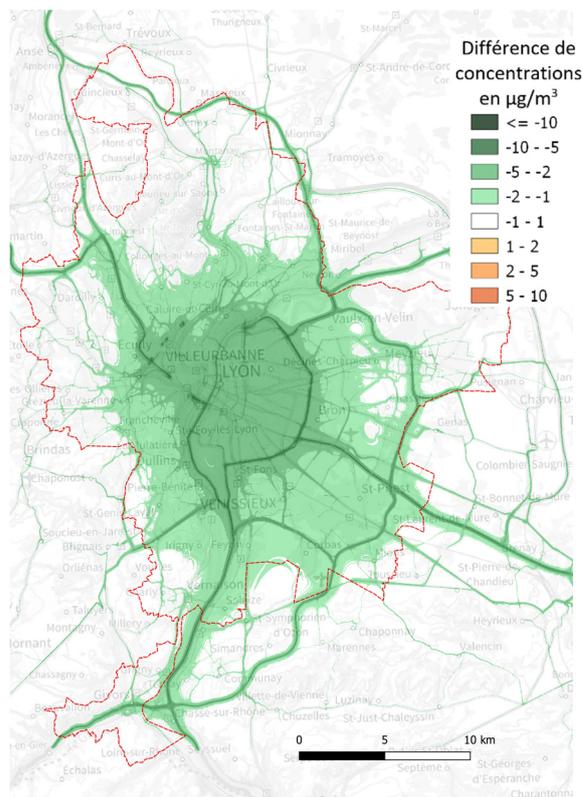
En 2028, sous l'effet combiné de l'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 2 dans le périmètre central et des véhicules Crit'Air 3 sur le périphérique et M6/M7, les voies urbaines rapides qui traversent la Métropole présentent une baisse significative des concentrations (entre 5 et $10 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$). Les concentrations en oxydes d'azote baissent en cœur d'agglomération et le long des grands axes. De ce fait, en 2028 les populations du périmètre de la ZFE sont exposées à des niveaux moyens de concentration en NO_2 similaires au reste de la population de la métropole. Ce niveau est en outre proche de celui des valeurs OMS 2021, bien que légèrement supérieur.

Entre 2025 et 2028 les gains en termes d'exposition des populations au NO_2 sont les plus importants sur le cœur de la métropole mais sont également présents au-delà de celui-ci : ainsi la qualité de l'air s'améliore sur l'ensemble de la métropole.

Concentration en NO₂ modélisée en 2028 avec amplification ZFE



Gain d'exposition en NO₂ par rapport à 2025 sans ZFE



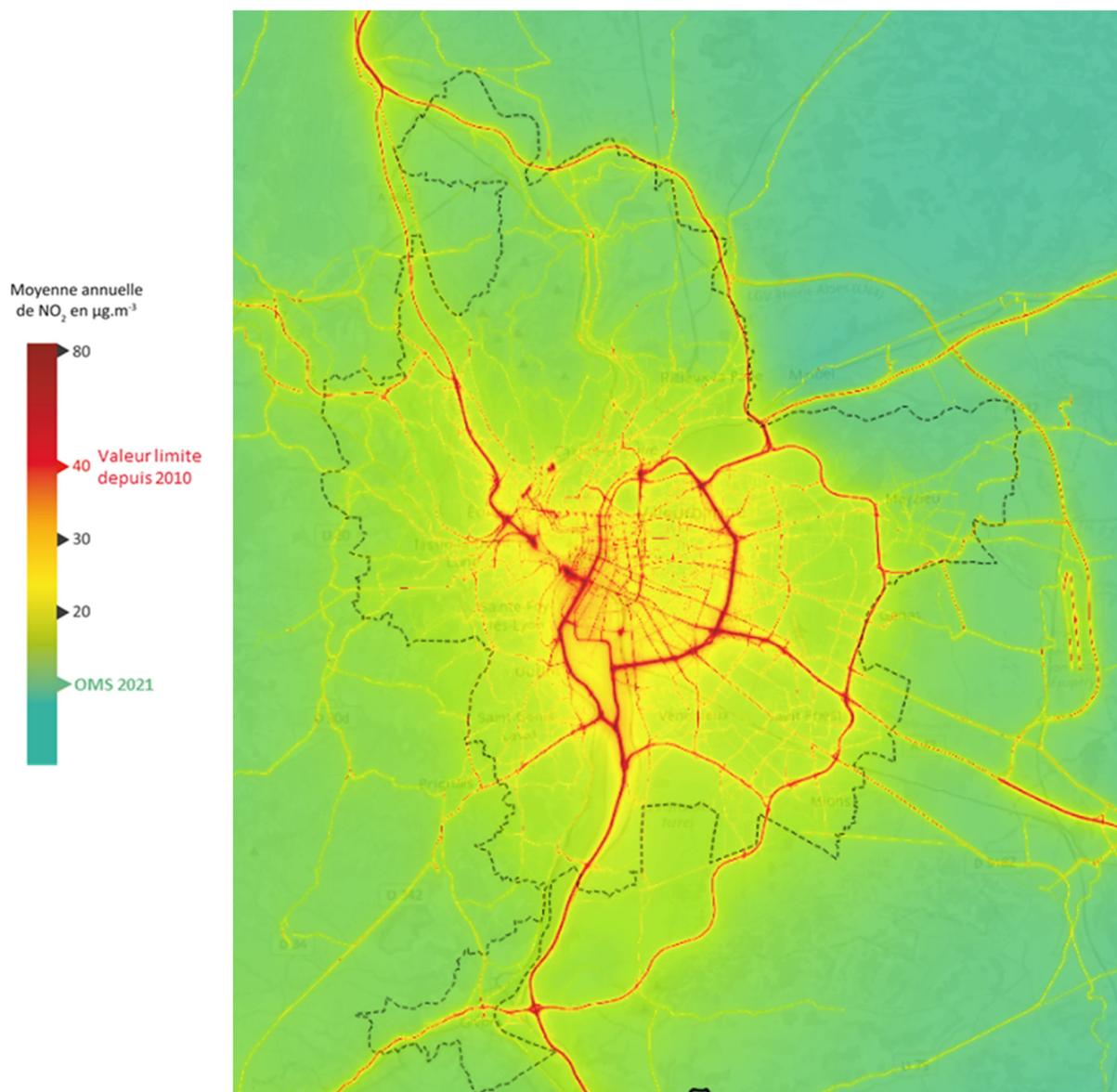
L'évolution de l'exposition de la population par rapport aux valeurs limites réglementaires et aux recommandations de l'OMS est la suivante :

- Population exposée à des valeurs supérieures aux seuils réglementaires en vigueur depuis de 2010 ($>40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) : aucun habitant
- Population exposée au-delà valeur intermédiaire de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (valeur réglementaire probable, à atteindre en 2030) : 400 habitants
- Population exposée à des supérieures aux valeurs limites réglementaires de 2010 et les recommandations de l'OMS 2021 ($10 \mu\text{g}/\text{m}^3$) : 1 355 300 habitants (97,8%)

Zoom sur les concentrations en NO₂ au-delà de la métropole et leurs évolutions

En 2019, année de référence, la pollution de l'air en NO₂ est très présente dans le cœur de la métropole, lieu de convergence de tous les flux automobiles, mais aussi au-delà du périmètre de la Métropole, concentrée sur les infrastructures menant au centre ou le contournant et de manière plus diluée, dans les territoires voisins.

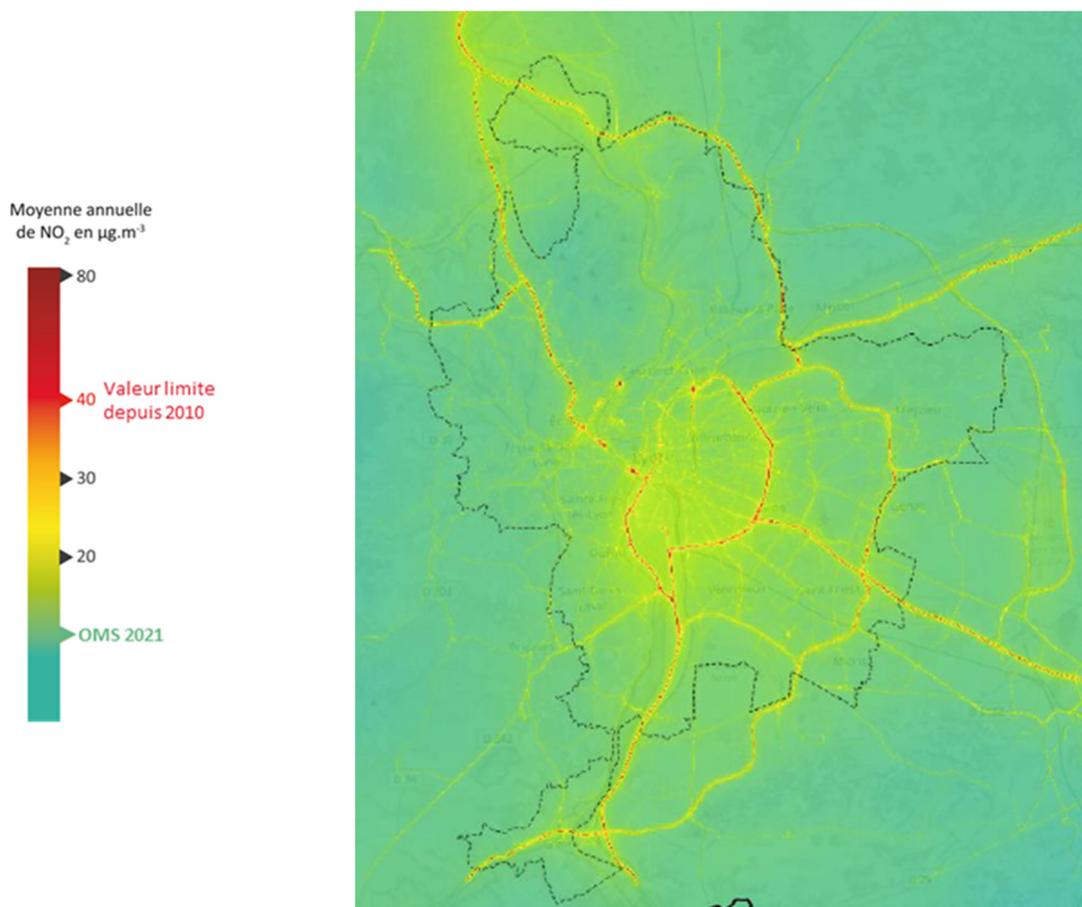
Concentration en NO₂ en 2019



Les cartographies, ci-après, illustrent les gains d'exposition en NO₂ en 2025 et 2028.

En 2025, la qualité de l'air s'améliore au-delà du périmètre de la ZFE, sous l'effet conjugué de l'évolution tendancielle du parc de véhicules, des effets de la ZFE mise en place en 2020 à destination des véhicules de transport de marchandises, de la première étape d'amplification de la ZFE à destination des particuliers en vigueur depuis le 1er septembre 2022 (Crit'Air 5 et non classés) et enfin de l'évolution attendue des mobilités en lien avec les projets de transport en commun programmés dans le plan de mandat du Sytral (2,5 Milliards d'euros investis entre 2021 et 2026).

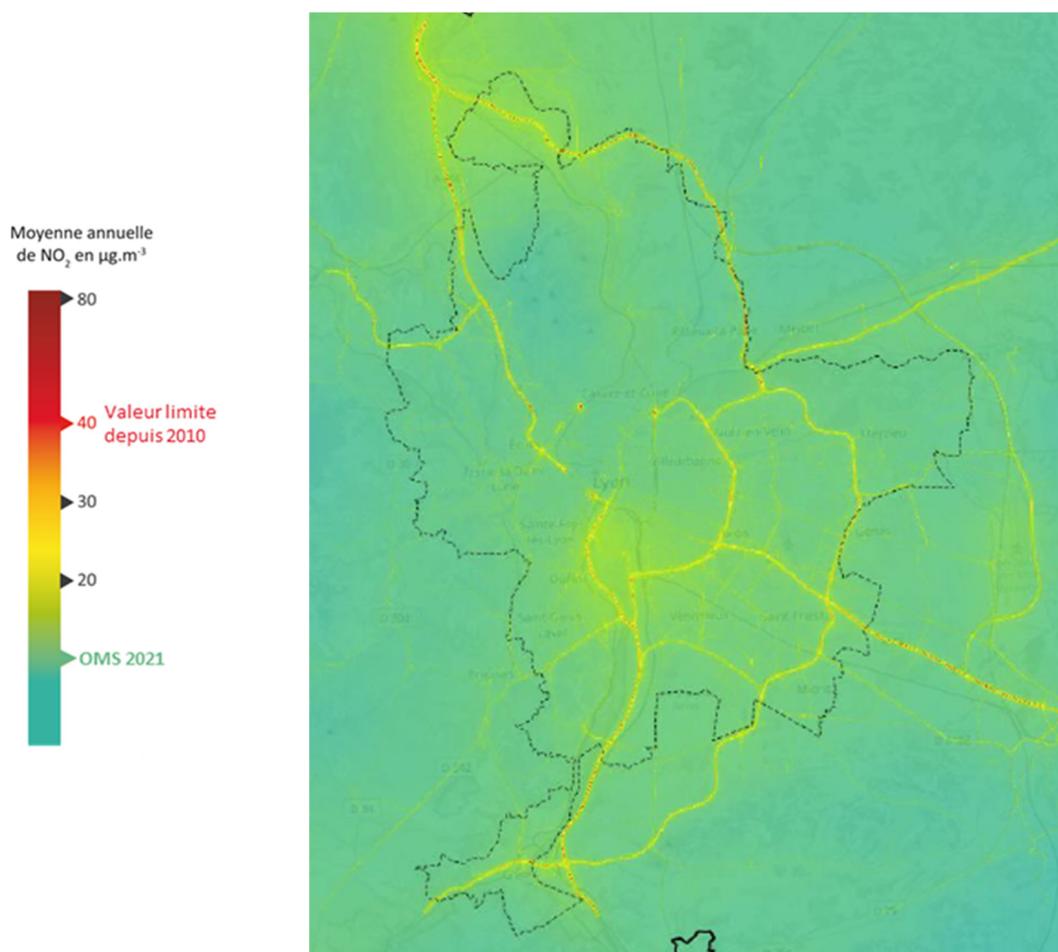
Concentration modélisée en 2025 - scénario de référence ³



³ Les projets et effets pris en compte dans le scénario de référence sont détaillés dans la partie 2.1

En 2028, date à laquelle le projet de 2^{ème} étape d'amplification de la ZFE sera à sa pleine maturité, la qualité de l'air au sein de la Métropole sera non seulement bien en-deçà des valeurs réglementaires actuelles issues des recommandations OMS de 2005, mais également proche du respect de la nouvelle valeur réglementaire à atteindre en 2030, dans le cœur de l'agglomération comme en périphérie et dans les territoires voisins.

Concentration modélisée en 2028 - avec amplification de la ZFE

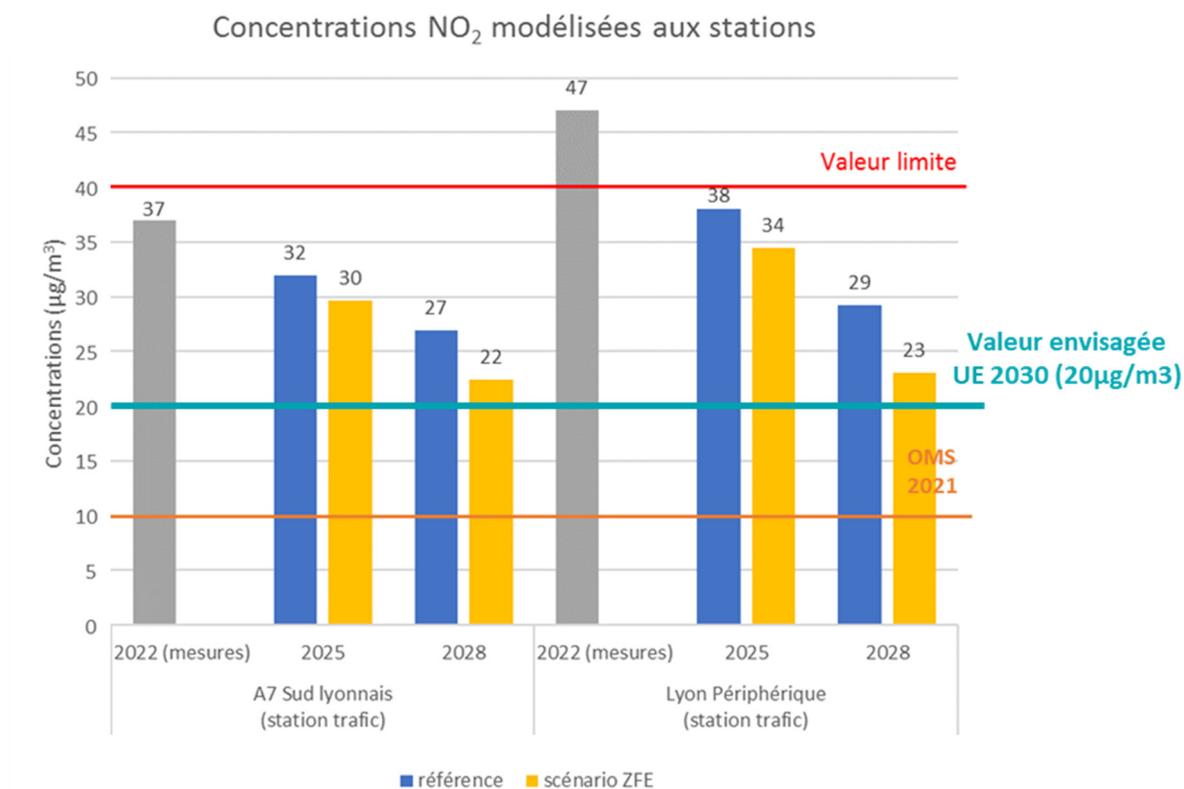


Évolution des concentrations en bordure de trafic

Afin de sortir des situations de contentieux, l'agglomération de Lyon doit respecter les valeurs limites réglementaires de 2010 sur l'ensemble des stations de mesure. Deux stations étaient particulièrement problématiques : la station située en bordure de M7 et celle en bordure du boulevard périphérique. La station M7 respecte la valeur limite depuis 2021, en revanche la station Lyon périphérique est encore en dépassement en 2022.

La baisse des concentrations de NO₂ au niveau des stations permettrait de sortir du contentieux en 2025 de façon assurée avec la ZFE. En 2024, la valeur au niveau de la station boulevard périphérique serait à priori au-dessus des valeurs limites réglementaires

sans l'amplification de la ZFE, le passage en 2024 en dessous de cette valeur dépendra du taux de respect de la ZFE par les particuliers et les professionnels.



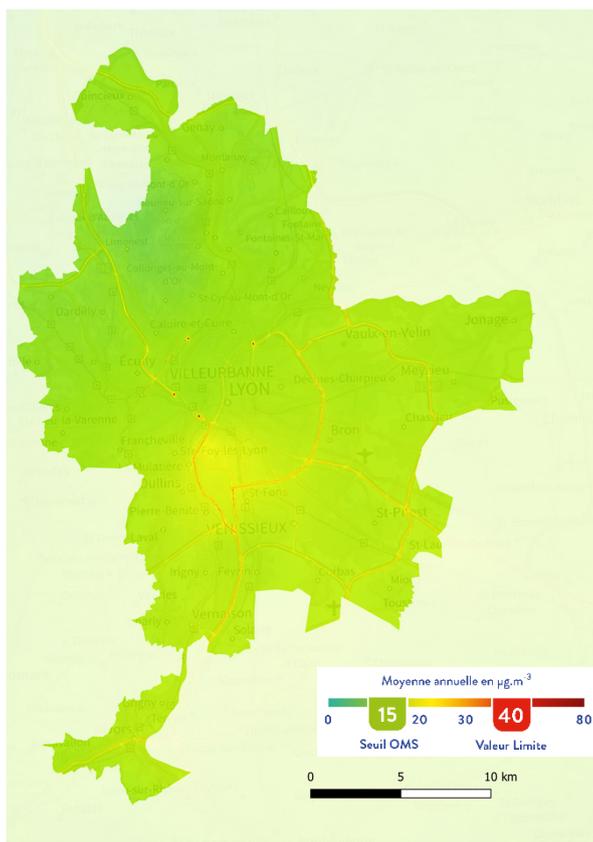
En 2028, au niveau des stations proches de M7 et du boulevard périphérique, les concentrations moyennes annuelles en NO₂ seraient de 22 µg/m³ et 23 µg/m³ soit juste au-dessus de la future valeur réglementaire à venir, ce qui faciliterait le respect de la réglementation en 2030.

3.3.2 EFFET SUR LES CONCENTRATIONS ET L'EXPOSITION DES POPULATIONS AUX PARTICULES

Les concentrations en particules sur le territoire de la métropole résultent d'une part des émissions locales (chauffage, trafic et industrie en particulier), des émissions extérieures au territoire et de la formation de particules dites secondaires par transformation d'autres polluants (oxydes d'azote et de soufre, ammoniac...). De manière inversée, par ses émissions, la métropole contribue à l'élévation des concentrations en particules au-delà de son territoire. Dans le cadre de l'amplification de la ZFE, la baisse des émissions de particules en provenance du trafic (de l'ordre de 20% par rapport à la référence) fait peu varier les concentrations moyennes du territoire mais des effets plus marqués apparaissent sur les axes à forte circulation. Au vu des faibles modifications de concentration, seules les cartes de concentration pour les PM10 et PM2,5 à 2028 avec amplification de la ZFE sont présentées.

Concentration moyenne en particules PM10

Concentration en PM10 modélisée en 2028 avec amplification ZFE

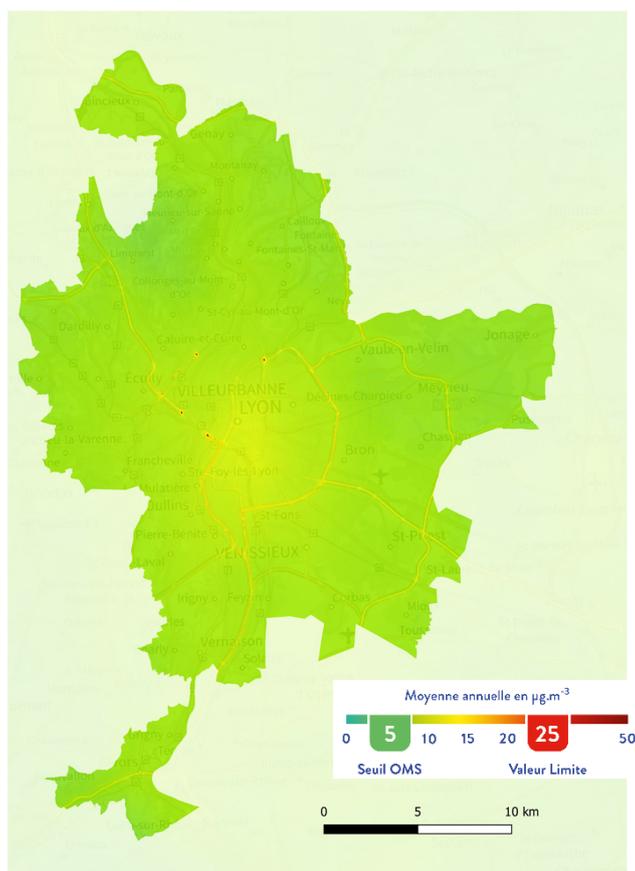


- Population exposée à des valeurs supérieures aux seuils réglementaires en vigueur depuis de 2010 (>40 µg/m³) : inférieur à 50 habitants en référence 2025 et scénario amplification 2028
- Population exposée à des valeurs supérieures à 20 µg/m³, qui correspond à la recommandation de l'OMS en 2005 et à la nouvelle valeur réglementaire pressentie à

atteindre en 2030) : 143 000 habitants (10%) en 2028 avec l'amplification de la ZFE, contre 174 200 (12%) en 2025 dans le scénario de référence.

Concentration moyenne en particules PM_{2,5}

Concentration en PM_{2,5} modélisée en 2028 avec amplification ZFE



- Population exposée à des valeurs supérieures aux seuils réglementaires en vigueur depuis de 2010 ($>40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) : aucun habitant en référence 2025 et scénario amplification 2028
- Population exposée à des valeurs supérieures à celles recommandées par l'OMS en 2005 ($>20 \mu\text{g}/\text{m}^3$) : environ 1 011 100 habitants en 2028 avec l'amplification de la ZFE, contre 1 042 400 (75%) en 2025 dans le scénario de référence
- Population dont l'exposition respecte les recommandations de l'OMS 2021 ($<10 \mu\text{g}/\text{m}^3$) : 0% de la population à toutes les échéances avec ou sans amplification de la ZFE

Ces résultats montrent l'importance d'une part d'agir sur les autres sources de particules, ce que fait la métropole en soutenant la rénovation énergétique et le remplacement des appareils de chauffage au bois non performants et d'autre part d'agir à une échelle plus

large, via le Plan de Protection de l'Atmosphère mais également au niveau de la région Auvergne-Rhône Alpes.

3.4 Impacts sanitaires

Les impacts sanitaires de la ZFE sont multiples. Ils sont, d'une part, directement liés à l'objectif de réduction de la pollution de l'air et proviennent d'autre part de la baisse de la circulation et du bruit associé ainsi que de l'augmentation de la pratique des mobilités actives.

La baisse de la pollution de l'air

La baisse de la pollution de l'air améliore la santé à court terme par une **baisse de la fréquence et de l'intensité des pics de pollution** et surtout via les effets à long terme en **réduisant l'exposition de la population à la pollution de fond**. Cette baisse d'exposition permet de réduire la survenue de maladies, notamment respiratoires et cardio-vasculaires et de diminuer la mortalité liée à ces maladies.

En termes de contribution à l'amélioration de la santé, les principaux effets attendus proviennent des baisses importantes des émissions et des concentrations en oxydes d'azote. La baisse des niveaux de particules est plus réduite mais l'Anses (Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail) a montré dans une étude publiée en 2019⁴, que les particules émises par le trafic via des phénomènes d'abrasion (freins, pneu, chaussée) et de combustion (carburant) sont parmi les plus nocives.

La diminution du bruit

Le bruit impacte également la santé des habitants par une perturbation du sommeil, maladies cardio-vasculaires, de la santé mentale, du système endocrinien et du système immunitaire⁵. La réduction du trafic et le renouvellement des motorisations (vers l'électrique en particulier) permettra de réduire l'exposition au bruit et participera à l'amélioration de la santé de la population.

La hausse de la mobilité active

Le report modal vers des modes actifs a pour conséquence une activité physique plus régulière et une baisse de la sédentarité. Cette activité au quotidien est bénéfique pour la santé, comme le rappelle le guide d'action pratique - Mobilités actives au quotidien : le rôle des collectivités publié par le Réseau français des Villes-Santé de l'OMS. L'activité physique

⁴ <https://www.anses.fr/fr/content/pollution-de-l%E2%80%99air-nouvelles-connaissances-sur-les-particules-de-l%E2%80%99air-ambient-et-l%E2%80%99impact>

⁵ <https://www.anses.fr/fr/system/files/AP2009sa0333Ra.pdf>

contribue ainsi à prévenir la survenue de maladies chroniques notamment les maladies cardiovasculaires, pathologies à l'incidence la plus élevée sur le territoire.

Cet effet bénéfique a par ailleurs été étudié par le projet Mobil'air mené à Grenoble dans le cadre d'une démarche d'évaluation de politiques publiques de qualité de l'air, cette étude mettant en évidence des effets importants (voir encadré).

Retour d'expérience du projet Mobil'air

Le projet Mobil'air est un projet de recherche mené à Grenoble sur plusieurs années qui visait à proposer des scénarios de politiques publiques permettant de réduire l'impact sanitaire de la pollution de l'air dans des proportions décidées avec les élus.

Les deux leviers activés étaient d'agir sur la pollution en provenance de la mobilité et du chauffage. Afin d'atteindre les objectifs sanitaires fixés initialement, chaque scénario comprenait une part importante (et identique) de report modal.

Dans le scénario pour lequel le report modal se fait le plus vers la mobilité active - notamment avec l'usage du VAE - (32% contre 9% initialement) les gains de santé liés à la qualité de l'air étaient triplés du fait de la hausse de l'activité physique de la population.

En conclusion, les impacts sanitaires attendus de la ZFE du fait de l'action directe de la ZFE sur la qualité de l'air ou indirecte sur le bruit et les mobilités actives devraient être importants. De plus, pour maximiser ces gains de santé pour la population, il apparaît nécessaire de favoriser une adaptation de la population à la ZFE via un report modal vers les mobilités actives.

3.5 Impacts sur les émissions de Gaz à Effets de Serre (GES)

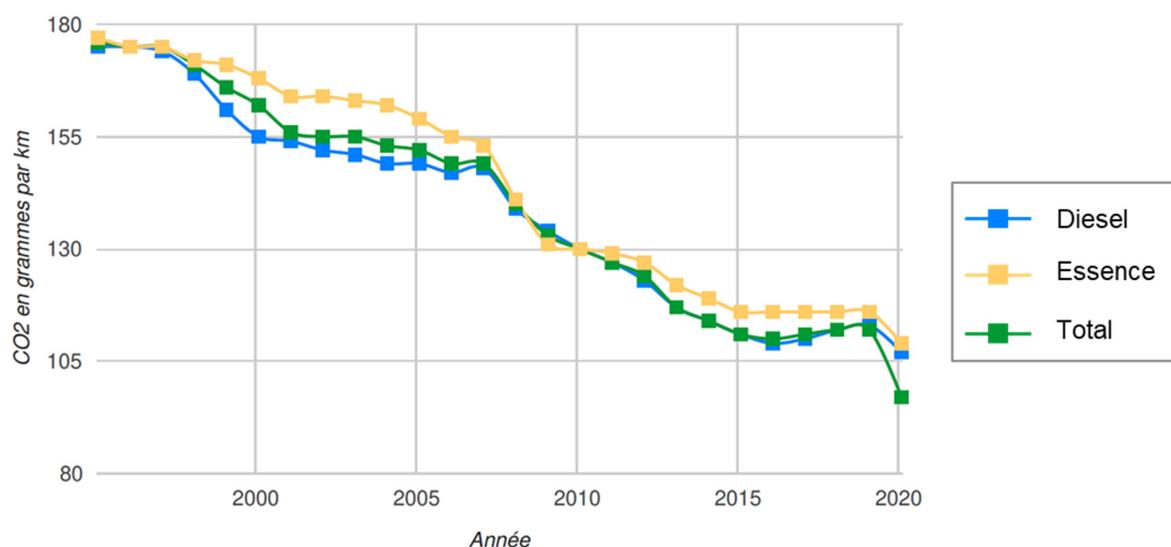
3.5.1 LES PRINCIPAUX EFFETS DE LA ZFE SUR LES ÉMISSIONS DE GES

La ZFE vise à améliorer la qualité de l'air et la santé des habitants de la métropole, pour autant son effet sur l'environnement va au-delà des aspects qualité de l'air. La ZFE agit aussi de manière conséquente sur les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport routier. Plusieurs effets, n'allant pas tous dans le même sens, peuvent être considérés dans l'évaluation de l'impact de la ZFE sur les émissions de GES. Les 3 principaux effets sont présentés ci-dessous.

La baisse des émissions par kilomètre du parc de véhicules

La ZFE conduit au renouvellement du parc de véhicules vers des motorisations thermiques plus performantes et des motorisations électriques. Pour les véhicules thermiques, les baisses des normes d'émissions de CO₂ tendent globalement à faire baisser les émissions des véhicules récents. Pour les véhicules électriques, les émissions liées aux kilomètres parcourus sont indirectes et proviennent de la production d'électricité utilisée, l'électricité en France étant largement décarbonée les émissions associées sont faibles.

Le graphique, ci-dessous, présente l'évolution des émissions des véhicules neufs en France.⁶



Il est à noter que la motorisation et l'efficacité du véhicule ne sont pas les seuls paramètres influant les émissions de CO₂ des véhicules thermiques. La tendance à l'augmentation de la taille des véhicules influe défavorablement sur ces émissions.

La production de nouveaux véhicules pour remplacer les véhicules interdits de circulation

En incitant fortement au renouvellement anticipé des véhicules, la ZFE peut conduire à une hausse de la production de nouveaux véhicules pour venir remplacer les anciens véhicules qui ne sont plus autorisés à circuler. Afin de limiter cette tendance, il est possible de procéder au rétrofit de son véhicule pour le transformer en véhicule électrique. Par ailleurs, le dispositif petit rouleur, ouvrant droit à une dérogation ponctuelle de circulation pour les particuliers, permet de réduire la nécessité de remplacer un véhicule pour des utilisateurs occasionnels de leur véhicule.

La diminution des kilomètres parcourus sur le territoire de la métropole

⁶ Source : chiffres clefs Ademe, *Évolution du marché, caractéristiques environnementales et techniques Véhicules particuliers neufs vendus en France*

L'évolution des comportements de déplacement induit par la ZFE entraîne une diminution du nombre de kilomètres parcourus par les particuliers en véhicule motorisé. Ce phénomène est directement lié à la réduction des déplacements, au report modal vers des moyens de transport alternatifs, moins émetteurs de CO₂, et à un meilleur remplissage des véhicules.

D'autres effets indirects peuvent également moduler l'effet de la ZFE sur les GES comme les émissions liées à la fin de vie des véhicules mis au rebut, toutefois en termes d'ordre de grandeur, ces effets sont moins significatifs.

3.5.2 EXEMPLE D'ÉVALUATION DES ÉMISSIONS SUR L'ENSEMBLE DU CYCLE DE VIE D'UN VÉHICULE

Une évaluation complète des émissions des véhicules suppose d'adopter une approche évaluative sur l'ensemble du cycle de vie du véhicule afin d'obtenir des émissions de GES d'un véhicule rapporté aux km parcourus.

Une étude du cabinet de conseil Carbone 4 publiée en 2020 a ainsi évalué les émissions par km des véhicules selon leur motorisation. Deux exemples sont présentés ci-dessous : pour une voiture de type citadine et une voiture de type berline. Pour chaque analyse, les émissions considérées tiennent compte des différentes phases de vie d'un véhicule :

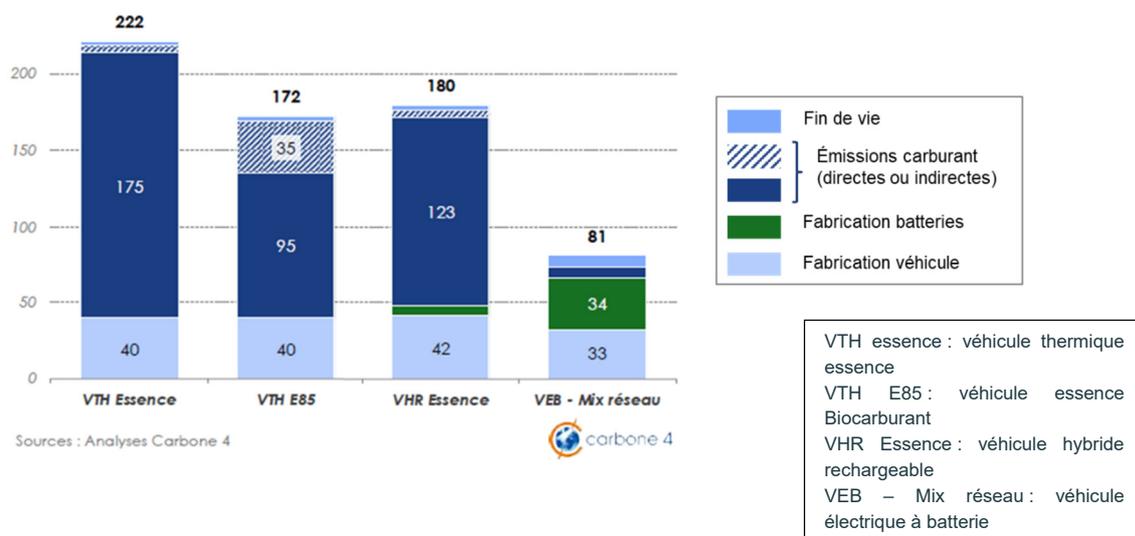
- Fabrication du véhicule et le cas échéant des batteries ;
- Émissions liées à la consommation d'électricité ou de carburant (dont émissions liées au changement d'affectation des sols pour les biocarburants) ;
- Fin de vie du véhicule.

Ces émissions sont ramenées à une unité fonctionnelle, le km parcouru par véhicule, celui-ci est exprimé en gCO₂/km.

Émission par km d'un véhicule de type citadine

Dans le cas de la citadine, il est considéré que les véhicules ont une durée de vie de 12 ans et qu'ils parcourent 150 000 km. Sont évalués ici un véhicule électrique à batterie (VEB) et 3 types de véhicules thermiques : véhicule thermique 100% essence, véhicule essence fonctionnant avec 85% de biocarburant (EB85) et véhicule essence hybride rechargeable (VHR).

Empreinte carbone moyenne (gCO₂e/km) sur la durée de vie d'une citadine vendue en 2020



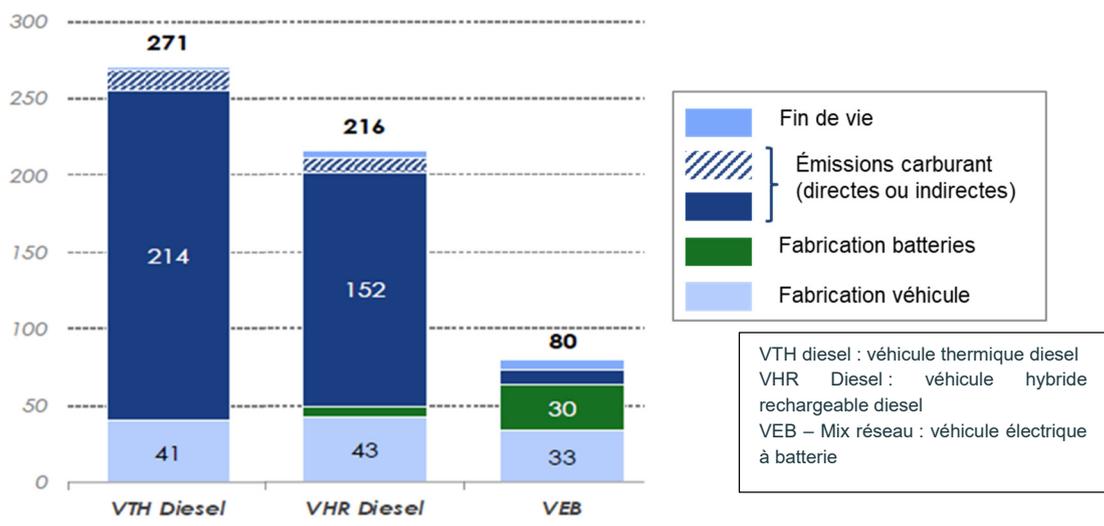
La fabrication du véhicule émet une quantité de CO₂ proche pour les 4 types de véhicules, les paramètres variants significativement sont les émissions de CO₂ liées à l'usage du véhicule (carburant ou électricité) et à la fabrication de la batterie. **Cette évaluation montre qu'un véhicule électrique émet entre 2 et 3 fois moins de CO₂ sur sa durée de vie.** Un véhicule hybride rechargeable émet moins de CO₂ qu'un véhicule thermique classique, toutefois celui-ci ne circulant que pour 30% à 50% des km en mode électrique, son empreinte carbone est grevée par sa consommation d'essence.

L'évaluation a considéré que la distance totale parcourue était de 150 000 km sur la durée de vie du véhicule ; il est à noter que si le nombre de kilomètres parcourus retenu était supérieur, cela n'aurait pas modifié la contribution du carburant aux émissions par kilomètre mais aurait diminué la contribution des phases de fabrication et de fin de vie, renforçant ainsi le bilan en faveur du véhicule électrique.

Émission par km d'un véhicule de type berline

La même évaluation a été menée pour une citadine en considérant que le véhicule de type berline parcourait 200 000 km sur 12 ans. Dans ce cas, les carburations comparées étaient le diesel, le diesel hybride rechargeable et l'électrique.

Empreinte carbone moyenne (gCO₂e/km) sur la durée de vie d'une berline vendue en 2020



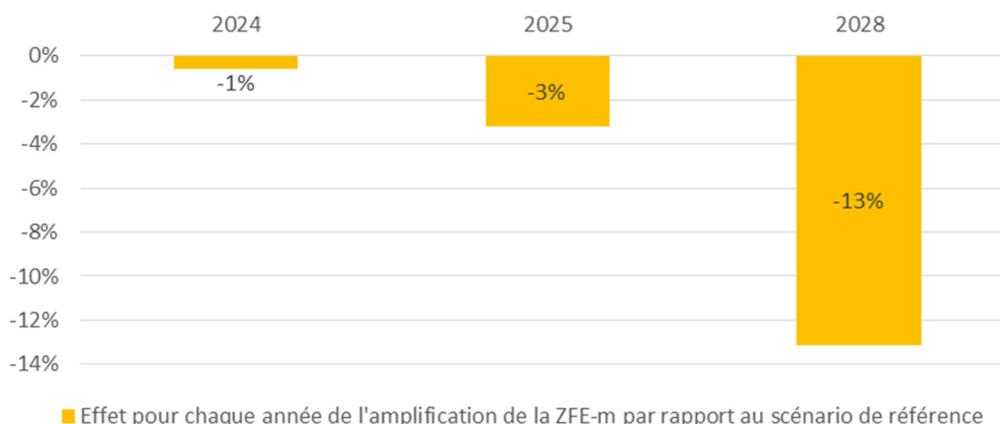
Les observations sont les mêmes que pour l'évaluation de la citadine, le véhicule électrique présente un bilan environ 3 fois meilleur que le véhicule thermique. L'utilisation du diesel plutôt que de l'essence ne modifiant pas les ordres de grandeur.

En conclusion le bilan est très nettement favorable au véhicule électrique d'un point de vue des émissions carbone, malgré les émissions liées à la fabrication des batteries. Dans le cas où un véhicule parcourt peu de kilomètres chaque année, ce bilan serait moins favorable au véhicule électrique (ou après une période de temps plus longue). Enfin, au vu des émissions liées à la consommation de carburant, il apparaît que le meilleur levier pour diminuer les émissions de GES est de réduire le nombre de kilomètres parcourus.

3.5.3 ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS LIÉES AUX KILOMÈTRES PARCOURUS DANS LA MÉTROPOLE

Les modélisations trafic ont permis d'évaluer les kilomètres parcourus par type de véhicule au sein du périmètre de la métropole. À partir de ces informations, ATMO a pu estimer l'évolution des émissions de GES, celle-ci est représentée dans le graphique ci-dessous.

Baisse des émissions de CO₂ sur la Métropole de Lyon liées à la seconde étape d'amplification de la ZFE



Chaque étape de l'amplification de la ZFE permet d'augmenter les gains d'émissions de GES pour les kilomètres parcourus sur la métropole par rapport au scénario de référence. Ces gains résultent d'une part de la baisse des kilomètres parcourus sur la métropole (environ 2/3 de l'effet en 2028) et d'autre part de l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules et du passage vers des motorisations électriques d'une partie du parc de véhicules. L'influence de la baisse des km parcourus montre l'importance de l'accélération du changement des pratiques de mobilité sur les gains d'émission de CO₂. **Sur la période 2024-2028 les émissions évitées par l'amplification de la ZFE, à l'échelle des km parcourus par les véhicules sur le territoire, seraient de l'ordre de 450 000 t de CO₂.**

3.6 Conclusions

L'amplification de la ZFE permet des baisses importantes d'émissions d'oxydes d'azote ainsi que des baisses conséquentes d'émissions de particules fines. Ces baisses permettront de respecter les objectifs de réduction prévus par le PREPA pour les oxydes d'azote, pour les particules fines, d'autres actions, notamment sur le chauffage devront être menées en complément.

En termes de concentration et d'exposition, les effets sont marqués pour les oxydes d'azote et plus réduits pour les particules du fait de la contribution plus faible du transport à l'ensemble des émissions. La baisse des concentrations en NO₂ aux abords des axes routiers est importante, assurant ainsi le respect des valeurs limites réglementaires de 2010 dès 2025 et permettant de se préparer aux valeurs limites à venir pour 2030. De plus les disparités d'exposition au NO₂ se réduisent fortement. Le nombre de personnes exposées au-delà du seuil pressenti comme future valeur limite réglementaire à atteindre en 2030 est évaluée à 400 en 2028 avec le scénario d'amplification de la ZFE.

Cette baisse de l'exposition permettra des gains de santé importants pour la population qui se traduiront par une diminution de la survenue de maladies, notamment respiratoires et cardiovasculaires et une baisse de la mortalité. Les gains de santé seront également amplifiés du fait de la diminution du bruit et de l'augmentation de l'activité physique accompagnant la hausse des mobilités actives.

Enfin, concernant les émissions de GES, le bilan apparaît nettement favorable grâce à la baisse des kilomètres parcourus par les véhicules, et au bilan GES sur l'ensemble du cycle de vie bien inférieur des véhicules électriques par rapport aux véhicules thermiques.

4 Les effets économiques et sociaux du projet d'amplification

4.1 Principes de l'analyse économique et sociale

4.1.1 OBJECTIFS DE L'ANALYSE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE

L'analyse économique et sociale du projet vise à anticiper les impacts économiques et sociaux de la ZFE sur la diversité d'acteurs concernés, en vue d'éviter ou de limiter les éventuelles externalités négatives du dispositif, à la fois pour les ménages, pour les entreprises et pour la collectivité. Elle permet également d'identifier les opportunités offertes par la ZFE pour améliorer les conditions socio-économiques des acteurs concernés. La mobilité automobile est en effet un sujet particulièrement sensible pour les ménages, puisqu'elle structure le quotidien de nombre d'entre eux, qui plus est dans un contexte de hausse du prix du carburant et d'inflation. Il s'agit donc, pour chaque catégorie d'acteur :

- D'estimer le nombre de personnes, entreprises ou de structures concernées ;
- D'identifier les effets négatifs et positifs de la ZFE pour les acteurs en question en termes de qualité de vie, de coût de la mobilité, de temps de transport, de santé.

4.1.2 LES MULTIPLES ACTEURS CONCERNÉS

Plusieurs familles d'acteurs sont ou seront concernées par les effets économiques et sociaux du projet de ZFE du Grand Lyon. Les impacts de la ZFE par groupe d'acteur dépendront de leurs caractéristiques socio-démographiques, de leurs activités et besoins de déplacements et de leurs contraintes, ce qui nécessite de les étudier séparément pour proposer des mesures d'accompagnement adaptées à chaque profil.

On distingue ainsi les particuliers appartenant à des ménages motorisés, les particuliers non motorisés, les professionnels et les acteurs publics. Au sein de chacune de ces catégories, il est possible de distinguer les personnes, professionnels ou collectivités se situant à l'intérieur ou en dehors de la ZFE.

Il est également important de prendre en compte les effets de la ZFE pour les pouvoirs publics, dans la mesure où ceux-ci engagent des moyens dans la mise en œuvre du dispositif.

Les différents acteurs concernés par les effets de la ZFE sont résumés dans le schéma ci-après.

Figure 22 - Schéma des acteurs concernés par la ZFE

CONDUCTEURS DE VÉHICULES MOTORISÉS

PARTICULIERS

RÉSIDENTS ZFE

PERSONNES
TRAVAILLANT
DANS LA ZFE

RÉSIDENTS
HORS ZFE

MÉNAGES DÉFAVORISÉS

VISITEURS

ÉTUDIANTS

SCOLAIRES

RETRAITÉS

PROFESSIONNELS

TRÈS PETITES ENTREPRISES
(TPE <10 salariés)

PETITES ET MOYENNES
ENTREPRISES
(PME10 à 250 salariés)

TRÈS GRANDES
ENTREPRISES
(TGE >250 salariés)

AUTOENTREPRENEURS

INDUSTRIE
ET ZONES
D'ACTIVITÉS

COMMERCE

TOURISME

ARTISANAT

TRANSPORT
ET
LOGISTIQUE

USAGERS DES AUTRES MODES

USAGERS DES
TRANSPORTS COLLECTIFS

CYCLISTES

PIÉTONS ET RIVERAINS

AUTRES ACTEURS

ACTEURS PUBLICS LOCAUX

METROPOLE DE
LYON

SYTRAL MOBILITÉS

EPCI VOISINS

POUVOIRS PUBLICS ET RIVERAINS

QUALITÉ DE L'AIR ET SANTÉ

ACCIDENTOLOGIE

NUISANCES SONORES

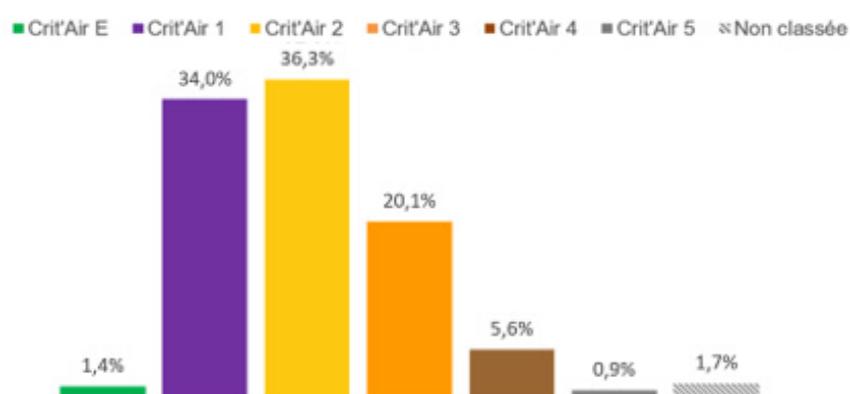
CLIMAT

4.2 Les effets du projet sur les particuliers

4.2.1 LES CONDUCTEURS DE VOITURES RÉSIDANT DANS LA ZFE

Environ 660 000 véhicules particuliers étaient immatriculés dans la Métropole au 1^{er} janvier 2022. À l'échelle de la Métropole, la vignette Crit'Air 2 est la plus représentée : elle concerne 36% des véhicules. Les véhicules électriques ou à hydrogène représentent quant à eux à peine 1.5% du parc automobile métropolitain.

Figure 23 - Vignettes Crit'Air des voitures de la Métropole de Lyon (source : SDES, 2022)



L'évolution tendancielle du parc de véhicule devrait conduire à un renouvellement des véhicules qui amènera au début de la deuxième étape d'amplification à une composition déjà modifiée du parc, ainsi les véhicules à faibles émissions (Crit'Air 0 et 1) représenteront près de 40% des véhicules métropolitains contre 35% en 2022.

Des résidents de la ZFE moins motorisés que la moyenne mais une part importante du parc des résidents concernés par la ZFE

Le périmètre de la ZFE, rassemble 288 000 véhicules en 2021 et 710 000 habitants, soit 51% de l'ensemble des résidents de l'ensemble du territoire du Grand Lyon. Ce périmètre est principalement constitué des villes de Lyon, Villeurbanne, Caluire-et-Cuire ; selon l'INSEE, en 2018, 74% des habitants de ces villes appartenaient à un ménage motorisé. Ainsi les habitants du périmètre ZFE détiennent environ 0,77 voitures par ménage, contre 1 voiture par ménage en moyenne dans l'ensemble de la Métropole. De plus, la part des ménages possédant une voiture a connu une diminution progressive au cours des dernières années : entre 2008 et 2018, elle est passée de 64,9% à 60,8% à Lyon, et de 67,6% à 63,0% à Villeurbanne. Les habitants du centre sont donc moins motorisés que la moyenne et ont tendance à posséder de moins en moins de voitures.

Compte tenu du renouvellement naturel du parc automobile (de l'ordre de 7% par an), en 2028 sans amplification de la ZFE, 40% des véhicules particuliers immatriculés dans le périmètre de la ZFE seraient concernés par les restrictions car ces véhicules seront Crit'Air 2 ou plus.

Une large variété de solutions de mobilité pour les résidents de la ZFE qui bénéficieront d'un trafic réduit

Les détenteurs de véhicules non adaptés aux nouvelles réglementations et qui résident au sein de la ZFE disposeront de plusieurs options pour continuer à se déplacer. Ils pourront soit renouveler leur véhicule, en achetant un véhicule conforme à la ZFE pour pouvoir continuer à y circuler en voiture, soit se reporter vers un mode de déplacement alternatif, tel que les transports collectifs, la marche à pied, ou le vélo. Ils pourront également se tourner vers des services automobiles alternatifs tels que l'autopartage, le taxi, ou le VTC, ou encore pratiquer le covoiturage de manière facilitée.

Les personnes qui changeront de mode de transport dans la zone (soit environ 50% des conducteurs touchés d'après les études de trafic détaillées au chapitre 5) pourront bénéficier d'un renforcement de l'offre de transports en commun et de vélo (infrastructures cyclables, incitation et accompagnement à l'utilisation du vélo). Le temps effectif moyen de transport (hors durée de stationnement) devrait être légèrement allongé en utilisant les modes alternatifs plutôt qu'un véhicule motorisé mais ce report modal permettrait au résident de réaliser des économies financières sur leur mobilité. En effet, selon le SDES, les ménages ont dépensé 161,1 milliards d'euros pour les transports en 2021 et le budget dédié à la voiture représente 83% de ces coûts (achats, carburants, entretien, réparation, péages, ... mais hors assurance), rapporté au nombre de véhicule en circulation, le coût annuel de possession d'une voiture reviendrait à plus de 3 500 € (hors assurance). L'abonnement mensuel 26 – 64 ans tous public est de 69,4 €/mois, soit 832,8 € pour une année, ce qui est plus de 4 fois inférieur au coût de possession d'une voiture. Les résidents seront par ailleurs les personnes qui bénéficieront des gains sanitaires les plus importants (les résidents partent en moyenne d'une situation plus mauvaise que les non-résidents).

Le dispositif prévoit également une dérogation pour les personnes qui utilisent leur véhicule ponctuellement : les dérogations « petits rouleurs » permettront aux conducteurs qui en font la demande de pouvoir conserver leur véhicule non conforme à la nouvelle réglementation pour l'utiliser pour des déplacements ponctuels, dans une limite de 52 jours par an. Cette mesure apporte une solution simple et bien adaptée aux nombreux ménages qui utilisent leur voiture pour des déplacements de loisir, d'achat, visite, etc. L'impact de ce dispositif de l'ordre de 7% sur le nombre de déplacements VP concernés, reste modéré et ne compromet pas l'efficacité du dispositif sur la qualité de l'air.

Les personnes qui continueront à utiliser un véhicule devraient bénéficier de meilleures conditions de circulation. En effet, d'après les études de trafic, en 2028, le périmètre ZFE verrait une baisse de 22% des flux de voitures particulières pour les déplacements internes à ce périmètre et une baisse de 26% des flux d'échange. De plus, une réduction générale du

trafic sur les zones densément peuplées ainsi que sur les voies autoroutières hors agglomération peut être attendue.

Il pourrait exister un effet d'aubaine lié à la réduction de la congestion, qui entraînerait une augmentation du volume de poids-lourds sur le réseau mais des opérations d'adaptation du réseau viaire en centre-ville, au profit des modes doux, pourront néanmoins permettre d'éviter ces phénomènes. En effet, la réalisation de 250 km de pistes cyclables sécurisées (Voies Lyonnaises), de dix corridors bus à haut niveau de service, la mise à 30km/h des vitesses limite de circulation dans une grande partie de la Métropole, ou encore l'élargissement des trottoirs et la sécurisation des cheminements piétons d'ici 2026, sont toutes de nature à rééquilibrer la répartition de l'espace public entre modes de déplacement.

4.2.2 LES ACTIFS RÉSIDANT OU TRAVAILLANT DANS LA ZFE

Une meilleure desserte des emplois pour les actifs résidant et travaillant dans la ZFE

Les actifs sont davantage motorisés par rapport à l'ensemble des habitants de la Métropole : 84% d'entre eux appartiennent à des ménages motorisés et, en 2018, ils avaient en moyenne 1,1 voiture par ménage d'après l'INSEE. Cependant, ils n'utilisent pas tous la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail : dans les zones les plus denses, la voiture est moins utilisée du fait des nombreuses alternatives disponibles, souvent plus adaptées à un contexte de centre-ville.

On compte 219 000 actifs qui résident et travaillent dans la ZFE, dont 52 000 qui s'y rendent généralement en voiture pour leur trajet domicile-travail, soit une proportion modérée de 24%.

Ces flux concernent le centre métropolitain, qui dispose d'un réseau de transports collectifs dense et performant et qui sera encore renforcé dans les années à venir. Les transports en commun constitueront une solution d'autant plus efficace qu'ils desservent déjà les principaux pôles d'emploi (Part Dieu, Gerland, Presqu'île, Carré de Soie, Vaise / Industrie, etc.) et que l'extension de lignes fortes à des zones extra-périphériques (Vénissieux, Vaulx-en-Velin) sera menée d'ici 2026. En parallèle, les possibilités de rabattement tous modes sur les réseaux de transport collectif (voiture individuelle mais également piéton, vélo et covoiturage) seront améliorées et optimisées pour servir au plus grand nombre possible d'utilisateurs des transports en commun.

Le recours aux transports collectifs peut parfois nécessiter une ou plusieurs correspondances notamment pour les relations périphérie – périphérie. Afin d'améliorer la performance des TC pour ces relations, SYTRAL Mobilités déploie de nouvelles lignes fortes en rocade, évitant l'hypercentre, à l'image du prolongement du T6 ou encore du futur T9.

Une partie des actifs qui résident dans la ZFE sera amenée toutefois à renouveler son véhicule. Pour cela, ces actifs métropolitains détenteurs de vieux véhicules travaillant dans la

ZFE pourront, en plus des aides nationales au renouvellement ou à la transformation de véhicule, disposer d'aides financières de la Métropole.

Une forte dépendance à la voiture pour les actifs qui résident dans la ZFE mais travaillent en dehors du périmètre

Sur les 317 000 actifs qui résident dans la ZFE, 31% travaillent en dehors du territoire, soit 98 000 actifs. Ces actifs dépendent fortement de leur voiture personnelle pour se rendre sur leur lieu de travail (63% des actifs utilisent ce mode pour aller travailler). Ils sont bien plus motorisés que les autres actifs travaillant et habitant dans la ZFE.

En fonction de leur lieu de résidence, tous ne seront pas touchés par la ZFE de la même manière. 67 000 actifs résident à l'intérieur du périmètre de la ZFE travaillent dans le reste de la Métropole et bénéficient de liaisons radiales fortes depuis les pôles multimodaux (Part Dieu, Vaise, Perrache, etc.) vers le reste de la Métropole, en TC urbains ou en TER. Le recours aux transports collectifs pourrait être une solution (modulo certaines spécificités de l'emploi comme les horaires décalés, la nécessité d'utiliser son véhicule pendant la journée, etc.). Pour ceux dont l'alternative TC n'est pas crédible, si leur véhicule n'est pas adapté, ils seront certainement contraints d'investir dans un véhicule propre. En effet, la part des déplacements domicile-travail réalisés entre la ZFE et l'extérieur de la Métropole en voiture est de 66% (INSEE 2018). Ces résidents pourront alors bénéficier des aides de l'État et de la Métropole pour faciliter le renouvellement de leur véhicule.

Les conducteurs résidant hors de la ZFE mais qui travaillent dans la ZFE pourront s'orienter vers les transports en commun, et le covoiturage, ou à défaut, renouveler leur véhicule

Parmi les 270 000 actifs qui résident dans la Métropole en dehors de la ZFE, 86 000 travaillent dans cette dernière (32%). Pour ces actifs, l'usage de la voiture pour se rendre au travail est prépondérant, à 57%, ce qui représente 49 000 actifs. Pour les conducteurs résidant en périphérie de la Métropole dont les déplacements traversent ou atteignent le périmètre ZFE, plusieurs solutions existent. À l'instar des résidents de la ZFE, le changement de véhicule et le report modal peuvent être envisagés, notamment pour ces actifs travaillant dans les communes centrales. Le covoiturage peut aussi être une solution pour ce type de déplacements.

Selon l'INSEE, la Métropole de Lyon compte 719 000 emplois en 2018, dont 201 000 sont occupés par des non-résidents, soit 28% des emplois du territoire. **Parmi ces emplois occupés par des non-résidents, 96 000 sont localisés au sein du périmètre de la ZFE et 60 000 de ces travailleurs se rendent en voiture sur leur lieu de travail (63%).**

Ces actifs auront à leur disposition le réseau des transports collectifs interurbains, tels que le TER, lorsqu'ils souhaitent se rendre dans le centre de la Métropole. L'aire métropolitaine lyonnaise bénéficie en effet d'un réseau ferroviaire maillé donnant un accès rapide et régulier aux gares du cœur de la Métropole, ces dernières étant très bien desservies par le réseau

TCL. En complément du réseau ferroviaire, le réseau des Cars du Rhône permet d'élargir la desserte aux territoires non desservis par le train. L'usage de ce mode en remplacement de la voiture, avec un rabattement en gare motorisé ou non, pourrait ainsi se généraliser afin d'éviter le rachat de véhicule.

Le covoiturage constitue également une solution pertinente pour les résidents hors Métropole qui travaillent dans la ZFE. Les incitations financières à la pratique du covoiturage mise en place par l'État et la Métropole permettent aux conducteurs de gagner de l'argent et assurent aux passagers une quasi-gratuité. Cette option peut s'avérer particulièrement utile pour les itinéraires périphérie - centre d'agglomération non couverts par les transports en commun, ou pour se rabattre sur une porte d'entrée de la Métropole et ensuite utiliser les transports en commun. Des lignes de covoiturage sur ces axes sont à l'étude pour assurer une prise en charge rapide des passagers, adossé à une plateforme de mise en relation performante. Le covoiturage permet notamment, en l'absence de solution alternative, de réduire le coût de déplacement automobile et d'ainsi limiter la précarité économique liée au déplacement voiture, plus importante dans les territoires péri-urbains et semi-ruraux.

Si les actifs décident de renouveler leur véhicule, ils pourront bénéficier des aides octroyées par la Métropole de Lyon s'ils sont métropolitains. S'ils résident en dehors de la Métropole de Lyon ils ne pourront obtenir que les aides de l'État mais seront éligibles, en tant qu'actif travaillant dans une ZFE, à la surprime ZFE de 1000€. Les EPCI voisins du Grand Lyon peuvent aussi mettre en place leurs propres dispositifs d'aides et ainsi bonifier cette surprime. Enfin, comme pour les habitants de la ZFE-m, les automobilistes devraient bénéficier de temps de circulation réduits.

4.2.3 LES AUTRES AUTOMOBILISTES AFFECTÉS PAR LA MESURE

Les conducteurs résidant hors de la ZFE qui s'y rendent ponctuellement

Les résidents de la Métropole vivant en dehors de la ZFE, représentent un peu moins de 50% des habitants de la Métropole, soit 698 000 habitants en 2019. Ils sont davantage motorisés que l'ensemble de la population du Grand Lyon : 86% d'entre eux résident dans un ménage possédant au moins une voiture (INSEE, 2018). Ils détiennent ainsi 1,21 voiture par ménage, contre 1 voiture dans l'ensemble de la Métropole.

En 2022, 378 000 véhicules sont immatriculés en dehors du périmètre de la ZFE. Les deux tiers de ces véhicules sont dotés d'une vignette Crit'Air 2 ou plus et sont donc concernés par l'interdiction de circuler au sein du périmètre à terme.

Dans le cas de déplacements ponctuels pour se rendre dans la ZFE ces habitants de la métropole pourront utiliser les transports en commun, les parkings relais, l'autopartage, mais aussi la dérogation petit rouleur à raison de 52 jours par an.

Certains métropolitains habitant et travaillant hors de la ZFE pourront également être concernés par la mesure pour leurs déplacements quotidiens. En effet, si ceux-ci ont des trajets qui passent par les voies rapides incluses au périmètre et que leur véhicule est Crit'Air 3 ou + (moins de 8% du parc en référence 2028) ils ne pourront circuler. S'ils n'ont pas d'alternative de transport ils pourront renouveler leur véhicule vers un Crit'Air 1 ou 0 en sollicitant les aides de l'État ou se tourner vers un Crit'Air 2.

D'autres comportements d'adaptation sont également possibles pour les personnes ne résidant pas dans la ZFE :

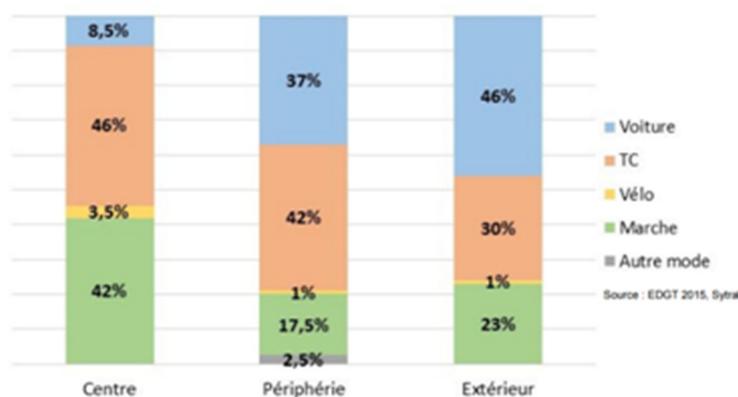
- Un contournement de la zone : pour les particuliers en transit dans la ZFE, c'est-à-dire lorsque le lieu d'origine et de destination du déplacement se situent en dehors de la ZFE, mais que l'itinéraire traverse la zone, il est possible de conserver son véhicule et de changer son itinéraire. Un contournement de la zone provoque cependant un allongement du temps de trajet et une augmentation du coût du déplacement.
- Une diminution des déplacements ou un changement de destination : pour pouvoir conserver un véhicule généralement peu utilisé dans la ZFE-m, les activités peuvent être relocalisées ou réorganisées, occasionnant une réduction de la mobilité et donc du trafic dans la zone.

Des effets limités pour les étudiants

En 2020, on recense plus de 175 000 étudiants sur le territoire métropolitain. La population étudiante métropolitaine a très fortement augmenté ces dix dernières années. Les étudiants réalisent environ 405 000 déplacements, représentant près de 10% des déplacements réalisés par l'ensemble des habitants de la Métropole de Lyon (4,6 millions). Seuls 18% des déplacements des étudiants ont été réalisés en voiture, ce qui représente 73 000 déplacements motorisés en lien avec la Métropole.

De plus, leur usage de la voiture a diminué ces dernières années, notamment parmi les étudiants résidant dans le périmètre de la ZFE (d'après les deux dernières enquêtes déplacements). Entre 2006 et 2015, la part des étudiants résidant à Lyon ou Villeurbanne et utilisant la voiture pour des déplacements quotidiens est passée de 16% à 8,5%.

Figure 24 - Répartition modale des déplacements des étudiants selon le territoire de résidence (Source : enquête déplacements de l'aire métropolitaine lyonnaise en 2015)



Les étudiants du centre de l'agglomération ne sont donc pas les individus qui seront les plus touchés par la ZFE, dans la mesure où ils disposent d'alternatives, utilisent peu et de moins en moins la voiture. Ils bénéficieront en revanche du renforcement de l'offre de transports en commun, et ce à tarifs réduits, puisque le coût de l'abonnement pour les 18-25 ans a été réduit à 25€/mois et les étudiants boursiers ne payent que 10€/mois. En parallèle, la location longue durée gratuite de vélo « Free Vélo'v » offerte par la Métropole a été élargie à l'ensemble des étudiants résidant dans la collectivité, ce qui leur permet de tester et pérenniser la pratique du vélo sans coût financier.

La ZFE aura davantage de conséquences pour les étudiants habitant dans le reste de la Métropole, qui représentaient 33% des étudiants, d'après l'enquête de 2015. Les étudiants qui vivent chez leurs parents sont généralement ceux qui font les trajets les plus longs, le plus souvent en voiture⁷ et qui ont les dépenses de transport les plus élevées.

De plus, les étudiants font partie des catégories à bas revenus et, lorsqu'ils sont motorisés, ils disposent plus souvent de véhicules anciens, achetés sur le marché de l'occasion dans la mesure où il leur est difficile d'accéder au marché des véhicules neufs, ainsi que de l'électrique.

Dans les cas de figure où les étudiants appartiennent à des ménages modestes, ils auront à disposition les aides nationales et locales au renouvellement de véhicule (bonus écologique, prime à la conversion, micro-crédit « véhicule propre » et prêt à taux zéro pour l'achat d'un véhicule électrique). Pour les étudiants qui résident dans le périmètre de la ZFE et qui souhaiteraient quand même renouveler leur véhicule, la Métropole propose des aides à l'achat de véhicules neufs ou d'occasion.

Des impacts sur les scolaires reflétant ceux des adultes actifs ou non actifs

⁷ D'après une enquête sur les conditions de vie des étudiants en 2010 réalisée par l'Observatoire de la Vie Étudiante.

D'après l'INSEE, en 2018, les jeunes de moins de 19 ans représentent 25% de la population de la Métropole, soit 355 000 individus. Une grande partie d'entre eux est scolarisée au sein de la Métropole ou des communes voisines.

Leurs déplacements domicile-études, structurants à l'échelle de leur mobilité individuelle, représentent une part non négligeable de la mobilité de la population française : en 2010, 12% de l'ensemble des déplacements effectués par les Français⁸ le sont entre le domicile et le lieu d'études. Ce public a pour spécificité d'avoir une autonomie limitée et d'être dépendant des parents pour les déplacements en voiture. Ainsi, au sein des ménages, la mobilité domicile-études des enfants est influencée par la mobilité domicile-travail des parents et inversement.

Qu'ils soient accompagnés par leurs parents (ou par d'autres adultes) ou qu'ils se déplacent en autonomie, les élèves peuvent se rendre de leur domicile à leur établissement scolaire à pied, à vélo, en transports collectifs ou en voiture. Alors que les déplacements domicile-études réalisés en voiture font toujours l'objet d'un accompagnement par un adulte, les transports collectifs sont quant à eux plus souvent utilisés par les élèves en autonomie, qu'il s'agisse de lignes scolaires spécifiques ou de lignes régulières.

Ainsi, l'impact de la ZFE sur les publics scolaires de la Métropole reflétera, pour une partie d'entre eux, l'impact subi par les adultes actifs ou non-actifs qui les accompagnent généralement en voiture. Les trajets domicile-études réalisés en voiture le sont plus souvent dans un contexte de faible densité urbaine, où l'offre d'établissements disponibles à proximité du domicile est moins importante, et dans des zones hors ZFE.

Dans les zones plus denses concernées par la ZFE, le recours à des modes alternatifs à la voiture est déjà très fréquent. En effet, d'après l'enquête déplacements sur l'aire métropolitaine lyonnaise, en 2015, seulement 10% des déplacements des scolaires dans et à destination de Lyon-Villeurbanne ont été réalisés en voiture. Dans 56% des cas, ils sont réalisés à pied et dans 32% des cas en transports en commun. Les scolaires concernés bénéficieront d'une offre de transports en commun renforcée et d'un trafic routier moindre, ce qui facilitera leurs conditions de déplacement, qu'ils se rendent dans leurs établissements accompagnés en voiture, à pied ou à vélo. Le réaménagement de plusieurs « rue-école », et notamment les rues desservant des collèges de la Métropole, vise également à sécuriser les cheminements à pied ou à vélo des élèves vis-à-vis des voitures, et ainsi les pratiques de mobilité durable des scolaires.

On peut donc anticiper un impact modéré, en termes de nombre d'élèves concernés, sur les déplacements domicile-études des élèves de la Métropole.

⁸ *Enquête Nationale Transports et Déplacements 2008, CGDD, (2010), La mobilité des Français, URL: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2018-11/La_mobilite_des_Francais_ENTD_2008_revue_cle7b7471.pdf*

Les retraités, moins mobiles, pourront bénéficier d'un accompagnement

La population retraitée de la Métropole représente 243 000 personnes en 2019 selon l'INSEE, dont 111 000 habitent dans le périmètre de la ZFE. Les retraités possèdent 0,7 voiture dans leur ménage lorsqu'ils habitent dans la zone réglementée et 1 lorsqu'ils habitent sur le reste du territoire. L'enquête par relevé de plaques d'immatriculation montre que la répartition par Crit'Air des véhicules des plus de 64 ans est plus "propre" que celle des 18-64 ans. En effet, la répartition des véhicules Crit'Air 1 est de 41% pour les plus de 64 ans, contre 28% pour les 18-64 ans. Les retraités ont un usage de la voiture moins fréquent que le reste de la population : seuls 28% d'entre eux utilisent leur voiture personnelle pour leurs déplacements quotidiens, contre 47% pour l'ensemble des habitants⁹. L'usage relativement peu fréquent de la voiture leur permet d'envisager plus facilement le recours à des alternatives, particulièrement pour les habitants de la zone à faible émission. La dérogation « petit rouleur » sera également particulièrement approprié pour ces usagers occasionnels de la voiture particulière.

Néanmoins, du fait de leur âge et en fonction de leur condition physique, la capacité des retraités à se déplacer en transports en commun ou à vélo n'égale pas celle des plus jeunes. Des solutions d'accompagnement peuvent ainsi être mises en place pour anticiper les réticences de cette catégorie à l'utilisation de modes alternatifs, ainsi qu'une amélioration de l'accessibilité des espaces publics et des transports en commun, qui bénéficiera par ailleurs à toute une diversité d'usagers (personnes à mobilité réduite, parents avec jeunes enfants, personnes transportant de lourdes charges, etc.). SYTRAL Mobilités offre à ce titre des solutions de transport à la demande de porte à porte pour les personnes présentant un handicap visuel ou moteur avec le service Optibus, ainsi qu'un service d'accompagnement humain lors du trajet en transport en commun avec le service Optiguide.

Pour les retraités qui seraient dans l'impossibilité de se déplacer autrement qu'en voiture, reste la possibilité de faire appel aux aides nationales et locales afin de renouveler leur véhicule sous réserve de leur éligibilité (Cf 3.5.2). Les aides au renouvellement sont en outre ouvertes pour l'achat de vélos adaptés aux personnes en situation de handicap.

Les ménages défavorisés très concernés mais fortement aidés

Le revenu annuel net médian à l'échelle de la Métropole de Lyon est de 22 550€ en 2019 (source : Fichier FiLoSoFi, INSEE). La répartition des revenus est toutefois inégale sur l'ensemble du territoire. Au sein de la Métropole, les communes qui rassemblent le plus de ménages à bas revenus sont Villeurbanne, Bron et Vénissieux (dont une partie du territoire est comprise dans la ZFE). En dehors de la ZFE, de fortes disparités se dessinent : les

⁹ Résultats issus de l'enquête express opinion.

ménages résidant au Nord-Ouest sont en moyenne de plus hauts revenus, tandis que la plupart des communes situées à l'Est concentrent des ménages moins favorisés.

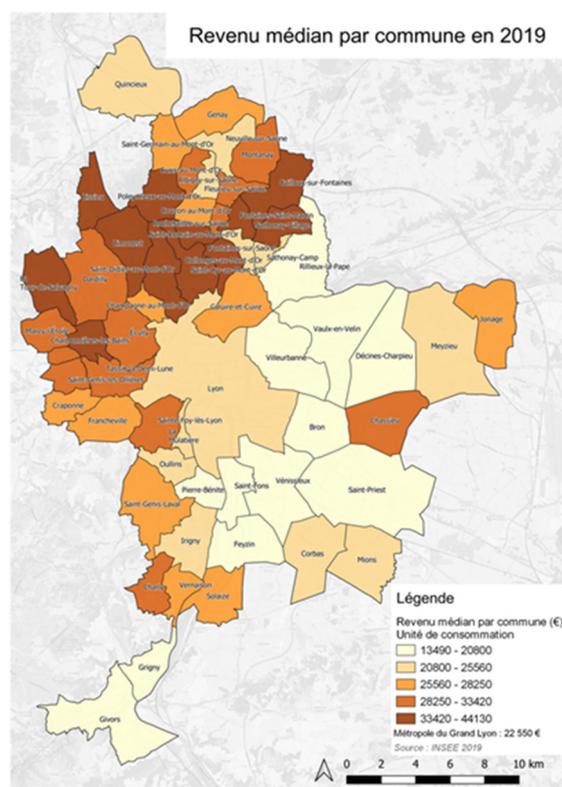


Figure 25 - Revenu médian par commune en 2019

À titre comparatif, le revenu médian sur l'ensemble de la France est, en 2018, de 21 620 €¹⁰. Le seuil de pauvreté correspond à 60% du revenu médian. Au sein de la Métropole, plus de 20% des ménages vivent en-dessous de ce seuil.

En 2025, près de 20% des ménages résident dans les communes de l'Est Métropolitain seront concernés par la réglementation ZFE. La proportion est d'un peu plus de 40% en 2028.

Les ménages les plus modestes, du fait de leurs ressources contraintes, sont moins motorisés que l'ensemble de ménages. Néanmoins, lorsqu'ils le sont, ils détiennent plus fréquemment des véhicules anciens, achetés d'occasion, ou conservés longtemps pour être amortis au maximum. En France, en 2019, seuls 10% des voitures des ménages du 10ème décile de revenus (soit les 10% les plus aisés) sont non classées ou Crit'Air 4 ou 5, contre 36% pour les ménages du 1er décile (les 10% les plus pauvres)¹¹. De plus, les ménages modestes qui

¹⁰ INSEE - Fichier Localisé Social et Fiscal (FiLoSoFi) Métropole - Année 2018

¹¹ Enquête Mobilité des Personnes, 2019

possèdent un véhicule sont souvent fortement dépendants à la voiture du fait de l'absence d'alternatives pour réaliser les déplacements du quotidien, notamment pour se rendre sur leur lieu d'activité professionnelle. Cette contrainte peut concerner en particulier les emplois ouvriers ou de service aux personnes, avec souvent des horaires décalés et des lieux non fixes. Ils seront donc plus fréquemment et plus rapidement touchés par la ZFE.

Le plan de mandat (2020-2026) de SYTRAL Mobilités comprend cependant des projets d'extension du réseau de transport collectif structurant, notamment tramway, de nature à grandement améliorer l'accessibilité TC dans ces territoires défavorisés : T6 dans l'Est de Villeurbanne, T9 à Vaulx-en-Velin, T10 à Saint-Fons et Vénissieux. La structuration en « toile » du réseau cible des Voies Lyonnaises doit aussi permettre aux habitants défavorisés de ces communes de remplacer certains déplacements automobiles par la mobilité cyclable inter-périphérie.

En cas d'interdiction de leur véhicule dans le périmètre de la ZFE, ces ménages sont donc souvent amenés à s'en racheter un. Cependant, cet investissement peut représenter des montants importants, difficiles à supporter pour les ménages les plus précaires, qui rencontrent forcément des difficultés d'accès au marché des véhicules neufs et/ou électriques.

Par ailleurs les ménages modestes sont plus souvent exposés au dioxyde d'azote et aux particules fines en raison de leurs lieux de résidence fréquemment situés à proximité des infrastructures routières ou des industries. Les ménages les plus modestes sont donc plus souvent concernés par cette pollution¹², bien qu'ils soient moins souvent motorisés. Ils peuvent également connaître de plus grandes difficultés d'accès aux soins. Les ménages modestes bénéficieront donc plus fortement des gains en matière de qualité de l'air apporté par la ZFE.

Pour ces publics plus défavorisés, en plus des aides destinées à l'ensemble des particuliers, des aides spécifiques existent : l'État fournit une surprime ZFE aux ménages les plus pauvres qui résident ou travaillent au sein de la zone. Par ailleurs, pour ces ménages qui peuvent éprouver des difficultés à obtenir un prêt bancaire pour l'achat d'un véhicule à faibles émissions pourront bénéficier du crédit « véhicule propre » garanti par l'État, ainsi que le prêt à taux zéro.

En sus, la Métropole met en place des aides financières pour les ménages dont le revenu fiscal de référence par part inférieur à 22 983 €, en cas de mise à la casse d'un véhicule (léger ou deux/trois roues motorisés) Crit'Air 5, 4, 3 et 2 ou non-classé ou la cession d'un Crit'Air 2. L'aide dépend du type de véhicule acquis et des revenus, et peut atteindre jusqu'à 3 000 €. À titre d'exemple, le cumul des aides à l'achat de la Métropole et de l'État pour un véhicule Crit'Air 1 d'occasion peut atteindre 10 000€.

¹² Synthèse du diagnostic Santé Environnement des habitants de la Métropole de Lyon en 2018

Des solutions intermodales et des dérogations adaptées aux visiteurs occasionnels de la Métropole

Lyon accueille aussi bien d'importants flux touristiques de loisirs que d'affaires et a été récompensée par l'Union européenne en 2018 en recevant le titre de Capitale Européenne du Smart Tourisme pour l'année 2019, aux côtés d'Helsinki. Sur l'année 2019, la destination enregistre 8,5 millions de nuitées avec 71% de touristes nationaux et 29% de touristes étrangers (Chiffres clés 2019, Only Lyon). À titre de comparaison, en 2018, la part des nuitées touristiques étrangères parmi l'ensemble des nuitées touristiques est de 70% à Paris et près de 60% en Île-de-France (INSEE, 2018). À Marseille, les touristes étrangers représentent 26% de la clientèle des hôtels en 2019 (Chiffres clés, Observatoire local du tourisme à Marseille, 2019) et à Bordeaux en 2018, 27% des arrivées hôtelières sont étrangères (Bordeaux Métropole, Bilan touristique 2019).

En 2012, 48% des visiteurs venaient en voiture, 40% en train (+25 % par rapport à 2003), 10% en avion et 2% en car (Enquête sur les touristes à Lyon, 2011-2012, NOVA7). Toutefois, une fois sur place, les déplacements des touristes peuvent être réalisés en modes alternatifs dans le centre de l'agglomération : transports en commun, modes actifs (marche, vélo...) ou taxi voire autopartage.

Au-delà des flux touristiques, la Métropole est également un lieu de concentration de nombreuses aménités et services publics impliquant des séjours plus ou moins long sur son territoire de personnes venant de l'extérieur de la métropole : accès aux services de santé, commerce, services administratifs, etc.

La mise en place de la ZFE-m du Grand Lyon peut même avoir un effet bénéfique sur l'ensemble du déplacement des visiteurs, qui seraient alors davantage incités à prendre le train puis à opter pour une solution alternative à leur voiture thermique une fois sur place. Dans ce cas, les bénéfices en termes d'émissions évitées toucheraient l'ensemble du trajet. Les visiteurs à la journée pourront en outre bénéficier d'une offre de parkings relais et de transports en commun renforcée.

Par ailleurs, des dérogations ponctuelles pour les détenteurs de véhicules particuliers ayant un usage occasionnel de leur véhicule et amenés à circuler au sein du périmètre de la ZFE-m dans le cadre de déplacements liés aux loisirs ou à la vie sociale existent. Les visiteurs à la journée sont considérés comme tels et pourront donc bénéficier de ces « dérogations petits rouleurs », permises à raison de 52 journées par an, sous réserve d'en faire la demande.

4.3 Impact sur les professionnels (de la ZFE, métropolitains et voisins de la métropole)

4.3.1 DES IMPACTS IMPORTANTS SUR LE PARC DES PROFESSIONNELS

Le parc de VUL, fortement affecté par la ZFE

En France, 60% du parc de VUL est détenu par des professionnels, dont près d'un quart sont issus d'entreprises du secteur du bâtiment et des travaux publics.

D'après les données d'immatriculation du Service des données et études statistiques (SDES) en 2020, parmi les 784 000 véhicules en circulation dans la Métropole, 13% sont des véhicules utilitaires légers (VUL), soit 104 000 véhicules. 40 000 environ sont immatriculés dans le périmètre de la zone règlementée de la ZFE.

Début 2028 correspond à la fin de la dernière période pédagogique et à l'entrée en vigueur des restrictions Crit'Air 2 sur le périmètre. À cette date, en intégrant l'évolution tendanciel du parc et l'effet de la ZFE existante, il est estimé que la proportion de VUL Crit'Air 1 et plus sur le périmètre sera alors de près de 57% et de près de 43% de Crit'Air 2. Dans le parc automobile français, les VUL sont en effet le plus souvent équipés de moteurs diesels. Un carburant qui, à l'origine, constituait un moyen plus économique pour le grand nombre de kilomètres parcourus chaque année par les professionnels.

Ces véhicules dédiés à l'usage professionnel, lorsqu'ils sont indispensables au bon fonctionnement de l'activité d'une entreprise, devront, pour continuer à opérer dans la ZFE, être remplacés par des VUL plus propres, ou par d'autres types de véhicules, comme des vélos-cargos. Pour cela, une offre de VUL existe avec des motorisations électriques et GNV notamment. En outre une dérogation individuelle pour les véhicules classés Crit'Air 2, utilisés par les professionnels et achetés avant le 31 décembre 2023, pour une durée de 7 ans à compter de la date d'acquisition desdits véhicules est mise en place. Enfin d'autres solutions qui montent en puissance peuvent permettre des utilisations souples pour les professionnels tels que la location longue durée ou les services d'autopartage.

D'après les estimations sur l'évolution du parc consécutives aux adaptations des professionnels, le projet de ZFE permettrait de faire progresser la proportion des VUL Crit'Air 1 et 0 de 15% en 2024 à 57% d'ici à 2028.

Des impacts importants sur le parc de poids-lourds, mais en partie limités par la barrière technologique et par la taille restreinte de ce parc

Les poids-lourds de la Métropole de Lyon représentent seulement 1,4% de l'ensemble du parc roulant, soit 10 400 véhicules. Parmi eux, 2 400 poids-lourds sont immatriculés au sein du périmètre de la ZFE. En considérant l'évolution naturelle du parc la quasi-totalité des poids-lourds de la Métropole serait concernée par une interdiction de circuler en centre-ville, dans la mesure où rares sont les poids lourds qui portent une vignette Crit'Air 1 ou électrique.

Les véhicules électriques sont en développement¹³ mais ne seront sans doute pas disponibles en masse pour l'horizon 2028, en revanche il existe une offre de véhicules GNV et la possibilité d'utiliser des véhicules fonctionnant exclusivement au B100. Enfin comme pour les VUL les poids lourds Crit'Air 2 achetés avant le 31 décembre 2023 bénéficieront d'une dérogation individuelle pour amortissement, d'une durée de 7 ans à compter de leur date d'acquisition.

4.3.2 DES IMPACTS DIFFÉRENCIÉS EN FONCTION DE LA TAILLE DES ENTREPRISES

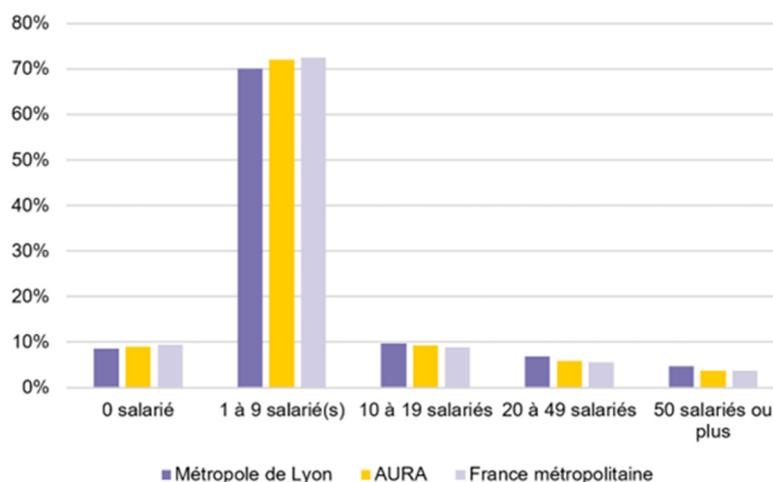


La métropole de Lyon compte 51 000 établissements actifs employeurs¹⁴ de 719 000 emplois salariés en 2018 selon l'INSEE. Parmi les 51 000 établissements du territoire, 79% sont des TPE (entreprises employant moins de 10 salariés), soit 40 500 établissements, dont 9% sont des particuliers employeurs. Les établissements de 10 à 49 salariés représentent 17% de l'ensemble des entreprises. Ceux comptant 50 salariés et plus représentent 5% du total. Ainsi, la Métropole compte une majorité de très petits établissements. De manière similaire aux échelles nationale et régionale les très grandes entreprises ne représentent qu'une petite partie des entreprises de la Métropole.

Figure 26 - Part des établissements actifs employeurs par taille (Source : INSEE/FLORES/SIRENE 2018)

¹³ Selon le leader du secteur, le marché européen de poids lourds électriques (>16 tonnes) a progressé de 200 % en 2022.

¹⁴ Établissements déclarant employer des salariés selon INSEE/FLORES/SIRENE. A partir du millésime 2018, prise en compte des particuliers employeurs sans effectifs salariés en fin d'année. Les entreprises avec 0 salariés correspondent donc à ces particuliers employeurs.



La taille de l'entreprise est souvent liée à la flotte de véhicules dans une entreprise, et influe plus particulièrement sur le type de véhicule détenus. Les très grandes entreprises disposent plus souvent de poids-lourds et de voitures, tandis que les très petites entreprises détiennent plus souvent des VUL, bien que l'essentiel des entreprises disposent généralement d'au moins un véhicule utilitaire léger.

Davantage de complexité dans la gestion des flottes des grandes entreprises

Les très grandes entreprises, qui disposent de plusieurs établissements répartis sur l'ensemble de la région, du département et de la Métropole, détiennent plus souvent de très grandes flottes.

L'instauration de la ZFE rendra de ce fait plus complexe la gestion de ces flottes :

- une réorganisation pourrait être nécessaire afin de n'utiliser que des véhicules autorisés pour les interventions dans le centre ;
- des temps de trajet plus longs seront à prévoir lorsque le rachat d'un véhicule est impossible (contournement);
- des coûts supplémentaires seront à anticiper lorsque le rachat d'un véhicule est indispensable ;
- des demandes de dérogations et d'aides financières devront être réalisées.

Les grandes entreprises peuvent néanmoins disposer d'une trésorerie et d'une capacité d'emprunt, leur permettant d'investir dans des véhicules propres.

Les petites entreprises dépendront des aides financières pour s'adapter

Bien que détenant de plus petites flottes de véhicules, les TPE et PME seront davantage touchées par le facteur coût. Disposant généralement d'une petite trésorerie, l'investissement dans un ou deux véhicules plus récents pourra peser lourd dans leurs finances. Leur capacité à s'adapter aux nouvelles réglementations dépendront en grande partie des aides qui leurs seront octroyées.

En effet, la Métropole de Lyon prévoit des aides financières pour les TPE et PME dont le siège social, un établissement ou une succursale se situe sur le territoire métropolitain lyonnais. Ces aides pourront concerner jusqu'à 6 véhicules pour les établissements éligibles localisés au sein de la ZFE.

Au-delà des aides financières qui peuvent être obtenues dans le cadre national ou local, la Métropole de Lyon met en place une dérogation individuelle pour les véhicules classés Crit'Air 2, utilisés par les professionnels et achetés avant le 31 décembre 2023, pour une durée de 7 ans à compter de la date d'acquisition desdits véhicules. D'après l'enquête menée auprès des professionnels en 2021, une entreprise sur 3 aurait acheté au moins un nouveau véhicule en réaction à la précédente réglementation.

4.3.3 DES IMPACTS SPÉCIFIQUES SUR CERTAINS SECTEURS D'ACTIVITÉ



Parmi les 51 000 établissements actifs employeurs de la Métropole de Lyon, 76% sont issus des secteurs commerces, transports et services, dont 20% du commerce et de la réparation automobile. Les établissements du secteur de la construction représentent 8% de l'ensemble sur le territoire de la Métropole. Ceux de l'industrie 6% et ceux du secteur public 11%.

Un secteur industriel en partie affecté, mais des zones d'activités bien desservies en transports en commun

Les établissements issus du secteur de l'industrie représentent 6% des établissements du territoire, soit près de 3 000 entreprises qui emploient 77 000 personnes dans plus de 7 000 établissements.

À l'exception de la zone de Perica située sur une partie des communes de Caluire-et-Cuire et Rillieux-la-Pape, la plupart des zones d'activités industrielles se situent en dehors du périmètre de la ZFE.

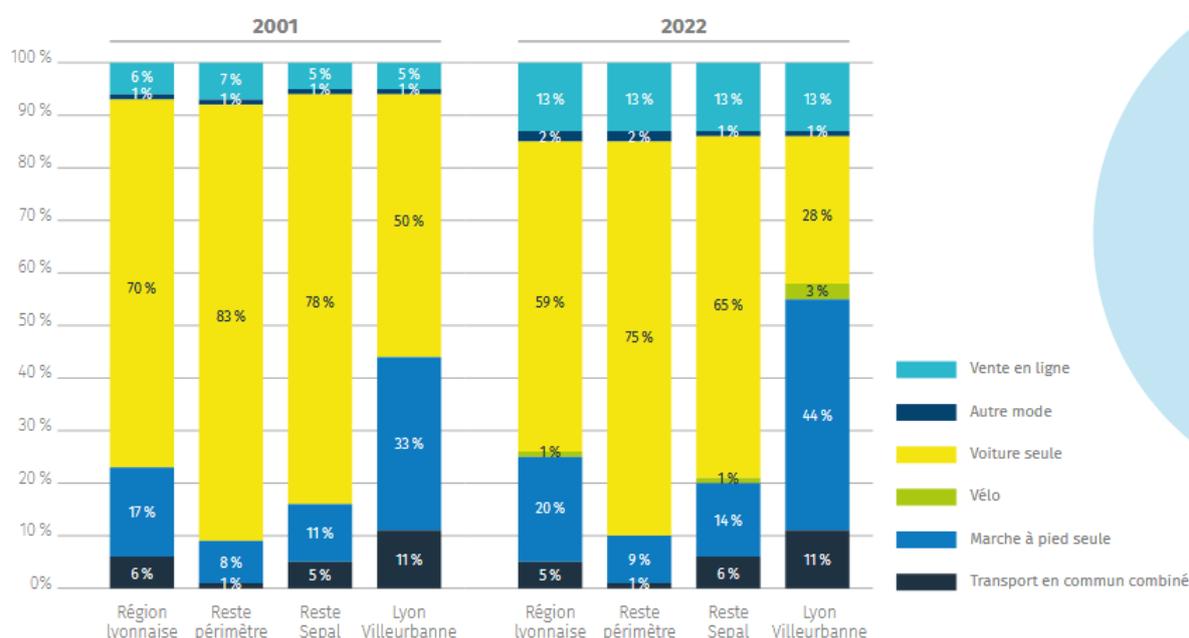
Par ailleurs les différentes autres zones d'activités au sein du périmètre règlementé sont efficacement reliées par des lignes de transports en commun (en particulier, ligne forte C2, gare de Sathonay Rillieux pour Perica, métro B pour Gerland) et les salariés disposeront de solution pour se rendre sur le lieu de travail. Ces zones sont également desservies en transports collectifs (ligne T2 desservant le parc technologique à St Priest, Métro A / T3 pour le secteur de la Rize / la Soie, T5 au parc du Chêne à Bron). Les projets prévus d'ici 2026 vont renforcer la qualité de la desserte : T9 (Charpenne-Vaulx-en-Velin la Soie), T10 (Gerland-

Saint Fons-gare de Vénissieux) – et le BHNS Part-Dieu – Sept Chemins vont conforter la desserte du secteur Est où se concentrent l’essentiel de l’appareil industriel métropolitain. Le port Edouard Herriot est quant à lui situé à proximité de la ligne B ainsi que du futur T10.

Un impact modéré sur le secteur commercial

Les entreprises du commerce, ainsi que de la réparation automobile représentent environ 20% des établissements présents sur la Métropole, soit 10 000 entreprises. 76% d’entre elles emploient moins de 10 salariés.

Les pôles commerciaux les plus fréquentés sont ceux de Lyon Presqu’île et le Centre Commercial Part-Dieu situé dans le centre de Lyon. Ces pôles pourraient être affectés par la ZFE puisqu’ils polarisent les achats dans toute la région. Les consommateurs venant de loin sont ceux qui s’y rendent le plus souvent en voiture. Le moyen de transport le plus couramment utilisé pour faire des achats dans la Métropole est la voiture (59% des déplacements selon une enquête sur les consommateurs de la région lyonnaise en 2022). Cependant, dans le centre de la Métropole (Lyon et Villeurbanne), c’est la marche à pied et les transports en commun qui dominent (respectivement 44 et 11% des déplacements). Ainsi, les petits et moyens commerçants ne devraient pas constater une baisse significative de leur clientèle puisque la part des achats réalisés en voiture dans le centre-ville est moins importante. En outre la dérogation « petit rouleur » permettra les venues occasionnelles dans la ZFE pour se rendre dans les commerces.



Évolution des modes de transport utilisés pour faire ses achats sur la région lyonnaise en % des dépenses des ménages

Figure 27 - Évolution des modes de transport utilisés pour faire ses achats sur la région lyonnaise en % des dépenses des ménages (source enquête consommateur 2022)

D'autres polarités commerciales majeures se distinguent dans le centre de la Métropole : Lyon Croix Rousse, Villeurbanne Gratte-Ciel et, plus récemment, Lyon Confluence. Lorsque ces commerces possèdent une flotte en propre de véhicules ils devront l'adapter pour leur approvisionnement.

Un secteur artisanal sensible à la ZFE du fait d'une dépendance aux VUL

L'artisanat dans la Métropole comprend essentiellement des entreprises du bâtiment, mais aussi des services, de l'alimentation et de la confection. Par ailleurs, la quasi-totalité des artisans regroupent des entreprises de moins de 10 salariés.

Selon l'étude de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat¹⁵, 86% des entreprises artisanales de la Métropole de Lyon posséderaient un véhicule. Le nombre moyen de véhicules détenus par ces artisans est estimé à 1,8. Aussi, les activités de « BTP » détiennent 63% du parc de VUL alors qu'elles ne représentent que 39% des entreprises artisanales. Ce sont donc les artisans du secteur de la construction et du bâtiment qui devraient être les plus touchés par la Zone à Faibles Émissions.

D'après l'étude de la CERC ARA auprès des entreprises du bâtiment en région Auvergne-Rhône-Alpes, 77% des gestionnaires de flotte du bâtiment détiennent de très petites flottes (1 à 2 véhicules). Les professionnels de l'artisanat utilisent leurs véhicules pour des interventions, pour l'approvisionnement auprès de fournisseurs ou magasins, pour des démarches commerciales ainsi que pour des livraisons, ce qui génère en moyenne près de 12 déplacements par semaine (le double de la moyenne nationale). Lorsqu'ils ne sont pas dérogés les artisans devront faire appel aux aides financière pour renouveler leur flotte, ils pourront aussi se tourner vers les offres de location longue durée en développement.

Les acteurs du tourisme devront s'adapter mais tireront parti d'un environnement urbain plus sain et une amélioration de la qualité de vie

La Métropole de Lyon est la 2^{ème} destination touristique en France, avec 8,5 millions de visiteurs par an en 2019 (60% pour affaires et 40% pour du tourisme d'agrément). Le secteur touristique emploie plus de 38 000 personnes à Lyon.

Sur le territoire, l'offre d'accueil rassemble au total 225 hôtels classés. Ces hôtels représentent 80% de la capacité d'accueil touristique. La logistique de ces établissements fait appel à des véhicules utilitaires et devra ainsi être adaptée aux nouvelles réglementations.

Des solutions pour le transport et la logistique

¹⁵ Étude CMA – Regard sur la mobilité des artisans du Rhône, 2017. Enquête auprès de 604 artisans du Rhône

La part d'établissements du secteur transport et logistique est de 3% fin 2018, selon l'INSEE. Cela représente 1 500 établissements au sein de la Métropole.

Les activités liées au transport de marchandises seront nécessairement touchées par la Zone à Faibles Émissions. En outre, la Métropole élabore un schéma de logistique urbaine compatible avec la ZFE. L'objectif est d'intégrer des espaces de logistique en périphérie du centre-ville pour décarboner les livraisons du dernier kilomètre (centres de distribution urbains, ou CDU). Des solutions innovantes existent d'ailleurs déjà sur le territoire comme les services de cyclo-logistique. Ces derniers bénéficieront de la ZFE puisque les entreprises de la logistique urbaine propre se multiplieront, ce qui occasionnera une augmentation du chiffre d'affaires de ce secteur. Elles pourront aussi bénéficier des investissements en matière d'infrastructures cyclables.

4.3.4 LE POINT DE VUE DES PROFESSIONNELS

La concertation sur le projet de ZFE comprenait un volet spécifique avec les professionnels qui s'est tenu entre décembre 2020 et mars 2020. L'ensemble des éléments de la concertation ont été présentés dans le bilan de la concertation préalable, quelques points saillants sont repris dans l'encadré ci-dessous à titre illustratif.

D'après les professionnels eux-mêmes, l'adaptation à la ZFE, et notamment le renouvellement des véhicules, soulève des enjeux en termes de disponibilité, d'accessibilité financière et d'adaptabilité organisationnelle. Il est à noter que lors de la concertation les évolutions concernant l'intégration pour les poids lourds de l'utilisation du B100 au sein de Crit'Air 1 n'étaient pas encore connus. De plus une modification du règlement des aides pour la ZFE professionnelle est intervenue en janvier 2022 notamment sur la base de cette concertation.

Des véhicules professionnels à faibles émissions pas toujours disponibles

Adapter son véhicule ou sa flotte de véhicules aux critères de la ZFE suppose qu'il y ait une offre à faibles émissions (Crit'Air 1 ou 0) disponible. Or, cette disponibilité peut parfois faire défaut. Cet enjeu de disponibilité est plus important sur les gros véhicules utilitaires (supérieur à 2,4t), les poids-lourds mais aussi les véhicules spéciaux tels que les véhicules citernes ou réfrigérés par exemple. Les professionnels concertés jugent l'offre insuffisante en 2020, ne permettant pas de répondre à leurs besoins. Depuis, le marché s'est adapté, afin de proposer des véhicules adaptés aux professionnels.

Les délais de livraison constituent également une variable à prendre en compte, ceux-ci étant jugés trop longs. Cela complexifie les processus de renouvellement notamment les plus petites entreprises, qui ont fait part de leur plus grande difficulté à intégrer ces contraintes et ces incertitudes. Les entreprises du BTP ont aussi pointé le manque de disponibilité actuelle de véhicules utilitaires Crit'Air 1 ou 0 dans le Rhône. Des dérogations spécifiques ont été mises en place pour pallier à ces problématiques.

Une offre difficilement accessible financièrement

Outre la disponibilité de l'offre de véhicules à faibles émissions, se pose la question de l'accessibilité financière à cette offre. Les professionnels soulignent la nécessité de bénéficier de tarifs compatibles avec leur modèle économique.

Les véhicules hydrogènes, outre leur très faible disponibilité à l'heure actuelle, sont jugés trop chers à l'achat par les professionnels du transport routier. Les véhicules électriques et les véhicules GNV, bien que plus chers à l'achat que les véhicules thermiques, sont plus abordables, et des aides financières à l'achat peuvent permettre d'en faire baisser le coût. Le coût d'usage de ce type de véhicules, plus faible que celui des véhicules thermiques, permet de plus de relativiser le coût à l'achat, et peut rendre alors les véhicules électriques et GNV compétitifs par rapport aux véhicules diesel.

Pour dépasser le frein financier, des subventions à destination des professionnels existent, ainsi que des avantages fiscaux (remboursement de TVA). La concertation a fait ressortir la question de l'accès au crédit bancaire pour renouveler un véhicule ou une flotte de véhicules comme cruciale, notamment pour les TPE et PME.

Des changements d'organisation à prévoir

La concertation a enfin pu mettre en lumière des difficultés d'ordre organisationnel dans la transition vers des flottes de véhicules Crit'Air 0 et 1, notamment en ce qui concerne l'autonomie des véhicules ou la logistique du dernier kilomètre. Certains professionnels ont également des usages diversifiés de leur véhicule et peuvent les utiliser à la fois pour des courtes et longues distances. Les entreprises doivent donc adapter leur organisation à cette nouvelle donne.

4.4 Les impacts de la ZFE sur les autres usagers des transports



La mise en place de la ZFE s'accompagne d'une amélioration des services de transports alternatifs à la voiture personnelle par la Métropole et le SYTRAL : développement d'une infrastructure de transport propice à l'intermodalité, développement de l'infrastructure vélo et du réseau de transports collectifs. En conséquence, celle-ci devrait avoir un impact non seulement sur les automobilistes mais également pour les usagers des autres modes de transport.

4.4.1 DE MEILLEURES CONDITIONS POUR LES DÉPLACEMENTS DES USAGERS DES MODES ACTIFS

Dans le centre de la Métropole, 33% des habitants utilisent le vélo au moins 2 fois par semaine tous motifs confondus (30% dans l'ensemble de la Métropole)¹⁶. Ces usagers verront leurs conditions de circulation (temps de trajet, sécurité) directement améliorée par les projets de développement de pistes cyclables (voies lyonnaises en particulier) et d'augmentation des capacités de stationnement. En outre le passage à 30km/h d'une partie conséquente des voiries et la baisse du trafic automobile sur la métropole contribuera à améliorer leur insertion dans la circulation.

Les piétons verront également leur environnement de déplacement s'améliorer par la réduction de la circulation et de sa vitesse ainsi que grâce au projet de piétonisation de la presqu'île.

4.4.2 UN GAIN DE TEMPS ET DE CONFORT POUR LES USAGERS DES TRANSPORTS EN COMMUN

Près de 2 millions de voyages sont effectués quotidiennement sur le réseau de transports collectifs de la Métropole de Lyon. En 2018, 548 000 personnes sont abonnées aux transports en commun. Avec la mise en place du projet d'amplification de la ZFE, les voyageurs actuels

¹⁶ D'après une enquête auprès de la population métropolitaine lyonnaise visant à évaluer les prédispositions de la population envers le futur Réseau Express Vélo

seront confrontés à une hausse de la fréquentation des transports en commun. Cependant, **la Métropole et le SYTRAL anticipent l'arrivée d'usagers supplémentaires sur le réseau en renforçant l'offre** : à l'horizon 2026, plusieurs lignes de tramway seront créées ou étendues. Le métro B, automatisé en 2022, sera étendu aux hôpitaux Sud. Le réseau de surface sera renforcé (création de la ligne Centre est, corridors bus, etc.). Malgré le coup de frein lié à la période de pandémie, ils s'engagent donc dans une démarche d'augmentation des capacités et d'amélioration de la performance du réseau. Les usagers actuels du réseau ne devraient donc pas être gênés par l'affluence supplémentaire en vue de la mise en place de la ZFE. Ils bénéficieront au contraire de nouvelles dessertes de transports et d'un gain de confort.

4.5 Les autres acteurs de la collectivité

4.5.1 LES ACTEURS PUBLICS LOCAUX TRÈS CONCERNÉS PAR LA MESURE

Outre les particuliers et les entreprises du territoire, implantés au sein du périmètre de la ZFE ou amenés à y circuler, les acteurs publics sont concernés par la mise à disposition de moyens humains et financiers pour accompagner les évolutions des mobilités et le contrôle de la ZFE ainsi que les bénéfices de la mesure.

La Métropole de Lyon

La métropole de Lyon sera affectée en premier lieu par la mesure. Elle doit tout d'abord assurer sa mise en place, ce qui suppose d'y consacrer des moyens humains et financiers, à la fois pour :

- Communiquer sur la mesure ;
- Assurer sa mise en place effective (signalétique) et son respect (contrôle) ;
- Délivrer des aides à destination des particuliers et des entreprises ainsi qu'un accompagnement personnalisé ;
- Organiser et financer le développement des mobilités alternatives.

La Métropole devra aussi renouveler sa propre flotte de véhicules pour se mettre en conformité avec la ZFE. Les communes qui se trouveront dans la zone devront également adapter leurs flottes et pourront être amenées à participer au dispositif du contrôle par le biais du stationnement.

Le rôle déterminant de SYTRAL Mobilités

L'impact de la ZFE sur les réseaux de transports en commun de la Métropole, se traduira par un report modal de près de 87 000 trajets par jour vers les transports en commun à l'horizon 2028. Cette demande accrue de transports en commun supposera une mise en adéquation de la capacité du réseau actuel ainsi que des fréquences ou les dessertes.

SYTRAL Mobilités est au côté de la Métropole autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire lyonnais. Cet établissement public local est en charge de l'organisation des transports publics réguliers, à la demande et des transports scolaires sur son ressort territorial. Les nombreux projets de réseaux lourds et de renforcement de l'offre capillaire rappelés au paragraphe précédent seront en mesure de prendre en compte cette hausse de fréquentation. Par ailleurs, la démarche continue d'évaluation des effets de la ZFE permettra de veiller à la compatibilité de la fréquentation du réseau avec son dimensionnement et identifiera les besoins de renforts localisés le cas échéant.

Un accompagnement par les EPCI voisins pour les non-résidents amenés à circuler dans la ZFE

Les collectivités territoriales voisines seront aussi concernées par la mise en place de la ZFE du Grand Lyon, dans la mesure où leurs habitants et leurs entreprises peuvent être amenés à circuler dans le périmètre de la ZFE, notamment pour y travailler, et que les aides mises en place par la métropole de Lyon ne sont pas ouvertes aux personnes extérieures à la métropole. Les collectivités territoriales voisines pourraient donc envisager de mettre en place leurs propres mesures d'accompagnement. La mise en place d'aides complémentaire à celles de l'État pourrait en outre permettre de faire bénéficier leurs habitants de la surprime de l'État.

4.5.2 LES IMPACTS SUR LE RESTE DE LA COLLECTIVITÉ



Les bénéfices environnementaux et sanitaires de la ZFE sont détaillés dans la partie précédente du dossier

Pour rappel les bénéfices sanitaires sont dus à l'amélioration de la qualité de l'air qui est l'objectif de la ZFE, mais ils seront également renforcés par la baisse des nuisances sonores et la hausse des mobilités actives.

Les bénéfices environnementaux devraient également concerner les émissions de Gaz à Effet de Serre grâce à la baisse des kilomètres parcourus en véhicule thermique et le remplacement de certains véhicules par des véhicules électriques.

La qualité de vie des riverains sera en outre améliorée par la baisse de la circulation routière et la réduction du risque d'accident.

5 Les projets d'arrêté

Communes de : Bron – Caluire-et-Cuire - Lyon – Vénissieux - Villeurbanne

Arrêté Temporaire N°

Objet : **Zone à Faibles Émissions mobilité sur le territoire de la Métropole de Lyon.
Véhicules de catégories M1, Voiture particulière et L, classés Crit’Air 2.
Réglementation temporaire de la circulation.**

Le Président de la Métropole de Lyon

Vu la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l’air ambiant et un air pur pour l’Europe,

Vu la directive 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques,

Vu le Code général des collectivités territoriales, et notamment les articles L.3642-2 I 5°, L.2213-1, L.2213-4-1, L.2213-4-2, R.2213-1-0-1, D.2213-1-0-2 et D.2213-1-0-3,

Vu le Code de la route, et notamment les articles L.318-1, L.411-6, R.311-1, R.318-2, R.411-8, R.411-19-1, R.411-25, R.411-26 et R.433-1,

Vu le Code de la voirie routière,

Vu le Code de l’action sociale et des familles, et notamment ses articles L.241-3 et L.241-3-2,

Vu le Code de l’environnement, et notamment ses articles L.123-19-1, L.221-1, L.222-4, L.224-8 et L.229-26,

Vu le Code de l’énergie, et notamment son article D.251-8-1,

Vu la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l’action publique territoriale et d’affirmation des métropoles,

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d’orientation des mobilités,

Vu la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets,

Vu le décret n°2009-615 du 3 juin 2009 modifié fixant la liste des routes à grande circulation,

Vu le décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l’air,

Vu le décret n° 2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte,

Vu le décret n° 2016-858 du 29 juin 2016 relatif aux certificats qualité de l’air,

Vu le décret n° 2017-782 du 5 mai 2017 renforçant les sanctions pour non-respect de l’usage des certificats qualité de l’air et des mesures d’urgence arrêtées en cas d’épisode de pollution atmosphérique,

Vu le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité,

Vu le décret n°2022-99 du 1er février 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité,

Vu le décret n°2022-1641 du 23 décembre 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain,

Vu l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes,

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) du 22 octobre 1963 modifiée,

Vu l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules,

Vu l'arrêté du 21 juin 2016 modifié établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques en application de l'article R.318-2 du code de la route,

Vu l'arrêté inter préfectoral n° DDPP-DREAL 2022-279 du 24 novembre 2022 portant approbation de la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération lyonnaise,

Vu l'arrêté préfectoral n° 69-2022-08-14-00017 du 24 août 2022 relatif aux procédures préfectorales d'information-recommandation et d'alerte du public en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant dans le département du Rhône,

Vu l'étude justifiant le renforcement de la zone à faibles émissions mobilité de la Métropole de Lyon, établie conformément aux dispositions des articles L.2213-4-1 et R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales,

Vu les avis recueillis dans le cadre de la consultation s'étant déroulée du au conformément aux dispositions des articles L.2213-4-1 et R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales,

Vu les observations et propositions recueillis dans le cadre de la procédure de mise à disposition du public prévue au III de l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales et établie conformément à l'article L.123-19-1 du code de l'environnement qui s'est déroulée du au ,

Vu la synthèse des observations et propositions du public et leur prise en considération préalablement à l'adoption de la décision, conformément à l'article L.123-19-1 du code de l'environnement,

Vu le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise approuvé en 1997 et révisé en 2017,

Vu le rapport d'ATMO AURA relatif à la qualité de l'air dans l'agglomération lyonnaise en 2019, publié en septembre 2020,

Vu l'avis du Préfet au titre de l'article R.411-8 du code de la route relatif à la police de la circulation sur les voies classées à grande circulation en date du,

Vu l'arrêté n°2023-02-28-R-0129 du président de la Métropole de Lyon en date du 28 février 2023 portant délégation de signature à Monsieur Jean-Charles KOHLHAAS, Vice-président délégué,

Considérant le caractère cancérigène certain de la pollution atmosphérique établi par le Centre International de Recherche sur le Cancer de l'Organisation Mondiale de la Santé, dans son rapport du 17 octobre 2013 ;

Considérant les conclusions du rapport « Données relatives aux aspects sanitaires de la pollution atmosphérique » remis par l'Organisation Mondiale de la Santé à la Commission européenne en juillet 2013 dans le cadre de la révision de la directive 2008/50/CE sur le lien entre l'exposition au dioxyde d'azote et des effets néfastes sur la santé à court terme ;

Considérant les avis motivés adressés à la France par la Commission Européenne les 29 avril 2015 et 15 février 2017 pour dépassement des valeurs limites de dioxyde d'azote (NO₂) et de particules fines (PM₁₀) fixés par la directive 2008/50/CE ;

Considérant le recours introduit le 17 mai 2018 par la Commission Européenne à l'encontre de la France auprès de la Cour de Justice de l'Union Européenne pour dépassement des valeurs limites de qualité de l'air fixées et manquement à l'obligation de prendre des mesures appropriées pour écarter le plus possible les périodes de dépassement ;

Considérant l'arrêt rendu par la Cour de Justice de l'Union Européenne le 19 novembre 2014 jugeant que le respect des valeurs limites de dioxyde d'azote dans l'atmosphère constitue une obligation de résultat pour les États membres ;

Considérant l'arrêt rendu par la Cour de Justice de l'Union Européenne le 24 octobre 2019 condamnant la France pour manquement aux obligations issues de la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 relative à la qualité de l'air et obligeant l'État français à s'y conformer dans les meilleurs délais ;

Considérant que dans ses décisions rendues le 12 juillet 2017 et le 10 juillet 2020, le Conseil d'État a enjoint, sous astreinte, au gouvernement français de prendre toutes les mesures nécessaires pour ramener les concentrations en dioxyde d'azote et en particules fines PM₁₀ sous les valeurs limites ;

Considérant le bilan dressé par l'agence nationale de santé publique « Santé Publique France » qui fait état en 2021 de 40 000 décès prématurés par an, dus particulièrement à l'exposition aux particules fines, et d'une perte d'espérance de vie de près de 8 mois pour les personnes âgées de 30 ans et plus ;

Considérant les nouvelles lignes directrices mondiales sur la qualité de l'air, publiées le 22 septembre 2021 par l'Organisation Mondiale de la Santé, divisant par 4 les seuils de qualité de l'air qu'elle recommandait en 2005 concernant le dioxyde d'azote NO₂, soit désormais 10 µg/m³ en moyenne annuelle au lieu de 40, par 2 les seuils pour les particules fines PM_{2,5}, soit 5 µg/m³ en moyenne annuelle, et abaissant de 20 à 15 µg/m³ le seuil recommandé pour les particules fines de gabarit PM₁₀ ;

Considérant que les concentrations mesurées en dioxyde d'azote dépassent de façon répétée les seuils réglementaires fixés par la directive 2008/50/CE sur le territoire de la Métropole de Lyon ;

Considérant que la directive 2008/50/CE susvisée indique que des mesures destinées à limiter les émissions dues aux transports grâce à la planification et à la gestion du trafic peuvent être mises en œuvre afin d'atteindre les objectifs fixés ;

Considérant que le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise cite les mesures de restriction à la circulation de certaines catégories de véhicules parmi les actions pouvant être mises en œuvre pour atteindre les objectifs de réduction de la pollution atmosphérique ;

Considérant la part significative du trafic routier de transport de personnes dans les émissions de polluants atmosphériques, notamment sur les émissions de dioxyde d'azote et les émissions de particules fines, constatée par l'Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air, ATMO Auvergne-Rhône-Alpes sur l'agglomération lyonnaise ;

Considérant la nécessité de mettre en place des restrictions de circulation permanente afin de garantir l'efficacité du dispositif ZFEm et obtenir des résultats sanitaires bénéfiques pour la population ;

Considérant que les véhicules particuliers et les deux roues représentent 53,2% des émissions d'oxydes d'azote et 63,5% des émissions de particules fines sur le territoire de la Métropole de Lyon, selon les résultats de calcul de l'association ATMO Auvergne-Rhône-Alpes ;

Considérant la nécessité d'adopter une mise en place graduée des restrictions de circulation afin de permettre une transition progressive du parc de véhicules circulant sur le territoire de la Métropole de Lyon vers des catégories de véhicules moins polluantes ;

Considérant le délai et les investissements nécessaires à la mise aux normes de certains véhicules pour se conformer aux nouvelles mesures ;

Considérant que les mesures de restriction de circulation des véhicules les plus polluants, ainsi que les mesures d'accompagnement, associées au plan Oxygène de la Métropole de Lyon ont été concertées avec les représentants des professionnels, les communes situées sur le territoire de la Métropole de Lyon, les chambres consulaires ainsi qu'avec les techniciens de l'Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais (SYTRAL Mobilités) et la Région Auvergne-Rhône-Alpes ;

Considérant que le Plan Oxygène de la Métropole de Lyon, adopté par délibération n° 2016-1304 du Conseil de la Métropole du 27 Juin 2016, prévoit la mise en place, sur le territoire de la Métropole de Lyon, d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFEm) au sens de l'article L.2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales, restreignant la circulation des véhicules les plus polluants ;

Sur proposition des services de la Métropole de Lyon ;

ARRETE

ARTICLE 1

Une zone à faibles émissions mobilité (ZFEm), au sens de l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, est créée sur le territoire de la métropole de Lyon jusqu'au 31 décembre 2034 sur une partie des voies ouvertes à la circulation publique situées sur le territoire des communes de Bron, Caluire-et-Cuire, Lyon, Vénissieux et Villeurbanne.

Cette zone s'applique sur le périmètre tel que délimité sur la carte annexée au présent arrêté (**Annexe 1**).

La liste des voies ouvertes à la circulation publique totalement ou partiellement exclues du périmètre pour les communes de Caluire-et-Cuire, Lyon et Villeurbanne est précisée en annexe au présent arrêté (**Annexe 2**).

La liste des voies ouvertes à la circulation publique totalement ou partiellement incluses dans le périmètre pour les communes de Bron et Vénissieux est précisée en annexe au présent arrêté (**Annexe 3**).

À compter du 1^{er} janvier 2028, l'accès et la circulation y sont interdits en permanence (24h/24 et 7js/7) pour les **véhicules classés Crit'Air 2** conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2016 susvisé, relevant des catégories suivantes, au sens de l'article R.311-1 du code de la route :

- Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de personnes et ayant au moins quatre roues, de catégorie « M1 », et « Voiture particulière » ;
- Véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur, de catégorie « L ».

Les dispositions du présent arrêté sont applicables sous réserve des mesures plus restrictives mises en place en application de l'arrêté préfectoral en vigueur relatif aux procédures d'information-recommandation et d'alerte du public en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant dans le département du Rhône.

ARTICLE 2

La mesure instaurée à l'article 1^{er} ne s'applique pas :

- aux véhicules d'intérêt général prioritaires ou bénéficiant de facilités de passage au sens des paragraphes 6.4, 6.5 et 6.6 de l'article R. 311-1 du code de la route ;
- aux véhicules du ministère de la défense ;
- aux véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour les personnes handicapées » ou une carte de stationnement pour personnes handicapées ;
- aux véhicules de convois exceptionnels munis d'une autorisation préalable ou d'un récépissé de déclaration préalable, au sens de l'article R.433-1 du Code de la route.
- aux véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions, munis d'un document fourni par l'association prouvant leur qualité ; celles-ci doivent en faire la demande auprès de la Métropole
- aux véhicules utilisés par les associations d'intérêt général, dans le cadre de leurs activités, munis d'un document fourni par l'association prouvant leur qualité ; celles-ci doivent en faire la demande auprès de la Métropole
- aux véhicules présentant un intérêt historique (véhicules dits de collection) au sens du paragraphe 6.3 de l'article R.311-1 du code de la route ; leurs propriétaires doivent en faire la demande auprès de la Métropole

ARTICLE 3

Conformément à l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, des dérogations individuelles à caractère temporaire peuvent être délivrées, selon les modalités définies aux articles 4 et 5 du présent arrêté, pour les véhicules listés ci-dessous :

- véhicules utilisés par les personnes pouvant justifier de l'achat de véhicule(s) de catégories « M1 », « Voiture Particulière » et « L » classés Crit'Air 0 et 1 mais dont les délais de livraison sont importants ;
- véhicules immatriculés au nom de personnes ayant un usage occasionnel de leur véhicule et amenés à circuler au sein du périmètre de la ZFEm dans le cadre de déplacements liés aux loisirs ou à la vie sociale.

ARTICLE 4

Les demandes de dérogations doivent être motivées et être adressées à la Métropole par le biais de la plateforme de services numériques de l'agglomération lyonnaise à l'adresse suivante :

www.toodego.com/zfe

Les justificatifs délivrés doivent être rendus visibles ou tenus à la disposition des agents chargés des contrôles.

ARTICLE 5

Pour les véhicules immatriculés au nom de personnes ayant un usage occasionnel de leur véhicule et amenés à circuler au sein du périmètre de la ZFEM dans le cadre de déplacements liés aux loisirs ou à la vie sociale, les dérogations individuelles sont accordées selon les modalités spécifiques suivantes :

- Ces véhicules ne sont autorisés à circuler au sein du périmètre de la ZFEM que dans la limite de 52 jours par an pendant la période comprise entre le 1^{er} janvier 2028 et le 31 décembre 2034.
- Les bénéficiaires doivent obligatoirement créer un compte sur la plateforme de services numériques de l'agglomération lyonnaise « Toodego » et déclarer, via cette même plateforme, les dates auxquelles ils souhaitent utiliser les véhicules concernés pour circuler au sein du périmètre de la ZFEM.

Pour les véhicules utilisés par les personnes pouvant justifier de l'achat de véhicule(s) de catégories « M1 », « Voiture Particulière » et « L » classés Crit'Air 0 et 1 mais dont les délais de livraison sont importants, les dérogations individuelles sont accordées pour une durée de 6 mois non renouvelable.

Dans tous les cas, la délivrance des dérogations individuelles est conditionnée à une démarche volontaire du bénéficiaire qui l'engage dans un dialogue avec les conseillers en mobilité de la Métropole pour le bon aboutissement de son projet de mobilité à faibles émissions.

ARTICLE 6

Le présent arrêté fera l'objet d'une publication sous forme électronique, dans les conditions fixées par les articles L.3131-1 et R. 3131-2 du code général des collectivités territoriales.

ARTICLE 7

Les infractions au présent arrêté seront constatées par procès-verbal et réprimées selon les textes et la réglementation en vigueur.

ARTICLE 8

Outre les recours gracieux et hiérarchiques qui s'exercent dans le même délai, un recours contentieux pour excès de pouvoir peut être déposé au tribunal administratif de Lyon (Palais des Juridictions Administratives - 184 rue Duguesclin - 69433 LYON CEDEX 03), ou effectué par voie dématérialisée sur le site www.telerecours.fr, dans un délai de deux mois à compter de la publication du présent arrêté.

ARTICLE 9

La Directrice Générale des Services de la Métropole de Lyon et le Directeur Départemental de la Sécurité Publique, le Directeur du Service Départemental Métropolitain d'Incendie et de Secours et tous agents de la force publique et de la police municipale sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté, dont copie sera adressée :

- au Préfet du Rhône,
- au Directeur Départemental de la Sécurité Publique du Rhône,
- au Président du Conseil régional de la Région Auvergne-Rhône-Alpes,
- au Président du Conseil départemental du Rhône,
- aux services urbains de la Métropole de Lyon : voirie, eau et propreté,
- à l'Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais (SYTRAL Mobilités),
- aux Maires des communes de Bron, Caluire-et-Cuire, Lyon, Vénissieux et Villeurbanne.

À Lyon, le

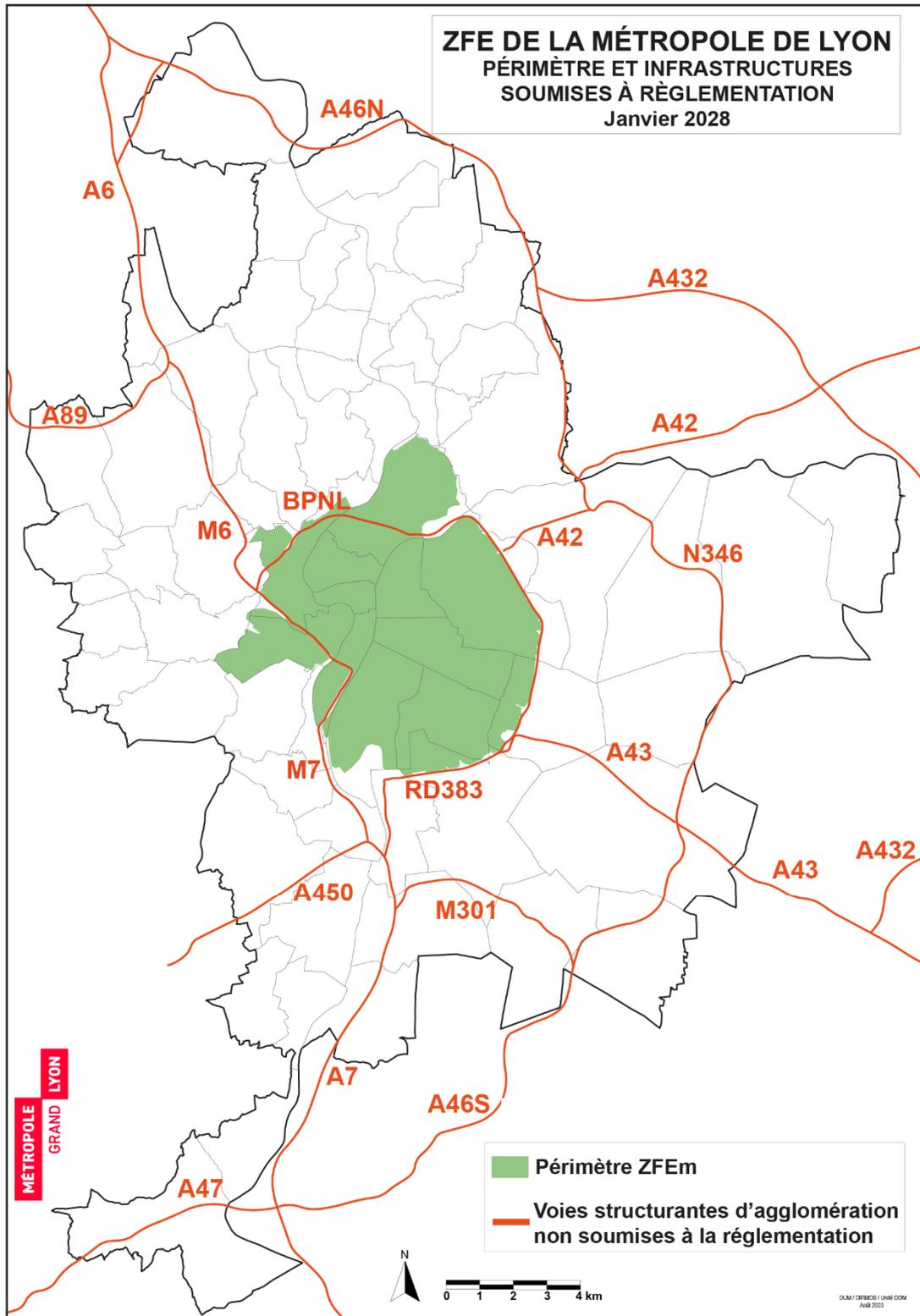
Le Président de la Métropole de Lyon,

Bruno BERNARD

ANNEXE 1

Périmètre de la Zone à Faibles Émissions mobilité de la Métropole de Lyon.

Véhicules de catégories M1, Voiture particulière et L, classés Crit'Air 2.



ANNEXE 2

Liste des voies totalement ou partiellement exclues du périmètre de la ZFEm pour les communes de Caluire-et-Cuire, Lyon et Villeurbanne.

Véhicules de catégories M1, Voiture particulière et L, classés Crit'Air 2.

Pour les voies partiellement exclues du périmètre de la ZFE, les sections non concernées par la mesure d'interdiction de circulation sont précisées entre parenthèses

CALUIRE-ET-CUIRE

Avenue de Poumeyrol (*entre Montée des Soldats et Route de Strasbourg*)

Boulevard des Oiseaux

Boulevard Périphérique Nord Extérieur

Boulevard Périphérique Nord Intérieur

Bretelle 1 à 7 Porte de La Pape

Bretelle 1 à 4 Porte de Saint-Clair

Bretelle Bellevue

Chemin de Balme Baron

Chemin de Crépieux (*Entre le 148 et le 157*)

Chemin de Halage

Chemin de la Belle Cordière

Chemin de la Prairie

Chemin de la Vire

Chemin des Maraîchers

Chemin du Bac à Traille

Chemin du Désert

Chemin du Ravin

Chemin du Vieux Crépieux

Chemin Norberto Gomes Moreira

Chemin Pierre Drevet

Impasse 87 Route de Strasbourg

Impasse Charles Besseas

Place de Crépieux

Pont Paul Bocuse

Quai Clémenceau (*Entre le 121 et Fontaines-sur-Saône*)

Route de Strasbourg (*Entre l'Ancienne route de Strasbourg et Rillieux-la-Pape*)

Rue Pierre Bourgeois

Tunnel de Caluire Extérieur

Tunnel de Caluire Intérieur

Tunnel du Quai Bellevue

Viaduc Joseph Picot

LYON

Axe M6 de Lyon à Paris

Axe M6 de Paris à Lyon

Axe M7 de Lyon à Marseille

Axe M7 de Marseille à Lyon

Allée de Beaulieu-Montrouboud

Allée de la Sauvegarde

Avenue 25ème Régiment des Tirailleurs Sénégalais (*Entre le rond-point de la Porte de Vaise et l'Avenue de Lanessan*)

Avenue Ben Gourion

Avenue de Lanessan

Avenue du Frene

Avenue Général Eisenhower (*Entre le 2 et le 8*)

Bretelle 1 à 4 Porte de Rocheardon

Bretelle 1 à 4 Porte de Vaise

Bretelle Tassin Voie Nord

Bretelle Tassin Voie Sud

Boulevard Laurent Bonnevey Extérieur

Boulevard Laurent Bonnevey Intérieur

Chemin de Galatin et des Sablières

Chemin de Montessuy

Chemin de Montpellier

Chemin des Charbottes

Chemin du Bas Port

Chemin du Petit Montessuy

Grande Rue de Saint Rambert

Impasse Auguste Rodin

Impasse de la Garde

Impasse de la Mouchonne

Impasse Saint Loup

Montée de la Sauvagère

Montée des Balmes

Place Bernard Schonberg

Place de Saint Rambert

Place Henri Barbusse

Place Maurice Bariod

Place Notre Dame

Place Pierre Puget

Pont de l'île Barbe

Pont de la Mulatière

Pont Pasteur

Porte de Vaise

Quai de Beaucaire

Quai des Etroits

Quai Raoul Carrié

Rue Albert Camus

Rue Albert Chalinel

Rue Albert Falsan

Rue Camille de Neuville

Rue Charles Porcher

Rue Claude Debussy

Rue Claude Faye

Rue Claude Le Laboureur

Rue Clavière

Rue d'Amsterdam

Rue d'Arles

Rue d'Avignon

Rue de Bale

Rue de Chalon-sur-Saone

Rue de Dijon

Rue de Dole

Rue de Fos-sur-Mer

Rue de la Garde

Rue de l'Arbaletière

Rue de l'Ardoise

Rue de Saint-Cyr (*Entre le 137 et Saint-Cyr-au-Mont-d'Or*)

Rue de Trèves

Rue des Aqueducs (*Entre le 47 et le 82*)

Rue des Contrebandiers (*Entre le 16 et le 18*)

Rue des Docteurs Cordier

Rue des Rivières

Rue du Pont Cotton

Rue Ernest Fabrègue

Rue Fayolle

Rue Gabriel Chevallier

Rue Général Girodon

Rue Gilgain
Rue Hector Berlioz
Rue Jean Perrin
Rue Jean-Baptiste Chopin
Rue Jean-Baptiste Couty
Rue Joliot Curie (*Entre le 98 et le 199*)
Rue Jolivet
Rue Joseph Folliet
Rue Louis Bouquet (*Entre le 5 et le 10*)
Rue Malibrant
Rue Marc Boegner
Rue Maréchal de Lattre de Tassigny
Rue Pierre Baizet (*Entre le 46 et le 82*)
Rue Pierre Termier
Rue Pierre Valdo (*Entre le 180 et le 183*)

VILLEURBANNE

Allée Assia Djebar
Allée des Cèdres
Allée du Caporal Maupas
Allée du Mens
Allée Gerda Taro
Allée Louis Pergaud
Allée Marcel Doret
Allée Paulette Cornu
Allée Sergueï Paradjanov
Autoroute A42 de Genève à Lyon
Autoroute A42 de Lyon à Genève
Avenue Ampère
Avenue de Bel Air (*Entre le 18 et le 34*)
Avenue de la Rize
Avenue Marcel Cerdan (*Entre le 17 et le 59*)

Rue Professeur Patel (*Entre le 33 et la Rue de Montribloud*)
Rue Sylvain Simondan
Rue Velten
Square Maurice Ravel
Square Paul Cézanne
Trémies 1 à 7 du Centre d'Échange de Perrache
Tunnel de Caluire Extérieur
Tunnel de Caluire Intérieur
Tunnel de la Duchère Extérieur
Tunnel de la Duchère Intérieur
Tunnel de Rochemardon Extérieur
Tunnel de Rochemardon Intérieur
Tunnel Routier de Fourvière

Boulevard Laurent Bonneval Extérieur
Boulevard Laurent Bonneval Intérieur
Boulevard Périphérique Nord Extérieur
Boulevard Périphérique Nord Intérieur
Bretelle 1 à 9 Porte de Croix-Luizet
Bretelle 1 Porte de la Doua
Chemin de Halage
Chemin de l'Ancienne Digue
Cours Emile Zola (*Entre le 409 et la Rue Léon Blum*)
Esplanade Miriam Makeba
Impasse Baconnier
Impasse des Moineaux
Impasse du Marais
Impasse du Rêve

Jardin de l'Embellie
Parc Jorge Semprun
Petite Rue du Roulet
Place de la Paix
Place des Allobroges
Pont de Croix-Luizet
Pont de Cusset
Rue Abbé A Firmin
Rue Alfred de Musset
Rue André Buffière
Rue Bernard Lecache
Rue Blasco Ibanez
Rue Charlotte Delbo
Rue de la Digue
Rue de la Poudrette
Rue de la Prairie
Rue de la Soie
Rue de l'Epi de Blé
Rue de Pierrefrite
Rue de Verdun
Rue Debut
Rue Decomberousse
Rue des Acacias
Rue des Bluets
Rue des Bons Amis
Rue des Brosses
Rue des Coquelicots
Rue des Jardins
Rue des Prés
Rue Douaumont
Rue du 4 Août 1789 (*Entre le Pont de Cusset et Vaulx-en-Velin*)
Rue du Bel Air
Rue du Canal
Rue du Caporal Morange
Rue du Cimetière
Rue du Clos Mon Désir
Rue du Luxembourg
Rue du Marais
Rue du Pont des Planches
Rue du Roulet
Rue du Vert Buisson
Rue Edison
Rue Eugène Pottier
Rue Francia
Rue Henri Legay
Rue Jean Bertin
Rue Jean Voillot
Rue Léo Lagrange
Rue Léon Blum (*Entre le 215 et Vaulx-en-Velin*)
Rue Léon Piat
Rue Louis Jarnet
Rue Louis Maynard
Rue Louis Teillon
Rue Lucette et René Desgrand
Rue Marcel Doret
Rue Mimi Pinson
Rue Monge
Rue Nicolas Garnier
Rue Olympe de Gouges
Rue Sabine Zlatin
Rue Saint Jean
Rue Serge Ravel
Rue Séverine
Rue Tranquille

Rue Willy Brandt

Rue Yvonne Chanu (*Entre le 13 et le
Boulevard Laurent Bonnevey*)

Square de la Concorde

Square Marcel Doret

PROJET

ANNEXE 3

Liste des voies totalement ou partiellement incluses dans le périmètre de la ZFEm pour les communes de Bron et Vénissieux.

Véhicules de catégories M1, Voiture particulière et L, classés Crit'Air 2.

Pour les voies partiellement incluses du périmètre de la ZFE, les sections concernées par la mesure d'interdiction de circulation sont précisées entre parenthèses

BRON

Allée des Charmilles	Rue de l'Industrie
Allée des Platanes	Rue de Reims (<i>Entre le 4 et le 6</i>)
Allée du Grand Cèdre	Rue de Solesmes
Avenue du Doyen Jean Lépine	Rue des Bleuets
Avenue Franklin Roosevelt	Rue des Bruyères
Boulevard Emile Bollaert	Rue des Communaux
Boulevard Pinel	Rue des Cyclamens
Chemin des Balmes	Rue des Epis
Impasse Bernard Vallot	Rue des Essarts
Impasse Callemard	Rue des Genêts
Impasse Chapuis	Rue des Guilandes
Impasse des Coquelicots	Rue des Iris
Impasse des Muguets	Rue des Myosotis
Montée des Charmilles	Rue des Paquerettes
Passage Verdier Nord	Rue des Sycomores
Passage Verdier Sud	Rue du 19 Mars 1962
Place Kimmerling	Rue du Parc
Route de Genas	Rue du Sergent Buttin
Rue André Hermann	Rue du Verdier
Rue Bernard Vallot	Rue du Vinatier
Rue Cortelain	Rue Edouard Branly
Rue de la Paix	Rue Elie Métral
Rue de la Perle	Rue Emile Bressat
Rue de l'Humanité	Rue Georges Clémenceau

Rue Henri Teissier
Rue Jacques Daligand
Rue Julien Baudrand
Rue Laborde
Rue Léon Boyer
Rue Léon Paviot
Rue Lionel Terray

Rue Louis Blanc
Rue Martin
Rue Neuve des Essarts
Rue Pierre Bourdan
Rue Sigismond Brissy
Rue Wilson

VENISSIEUX

Place Jules Grandclément
Rue Anatole France
Place du Moulin à Vent
Rue Paul Reverchon
Rue Clos Saunier
Impasse Meillon
Rue Gustave Flaubert
Impasse Puisseurs
Impasse François Marie
Impasse Roger Salengro
Allée Gigondas
Allée Chenas
Allée des Closes
Rue des Alpes
Rue Eparvier
Promenade Joseph Muntz
Rue Jean Berlioz
Rue Jean Chabry
Allée Chiroubles
Rue des Pyrénées
Rue Jean Chevailler
Rue Louis de Saint Just

Impasse Jean Mercy
Allée Juliènas
Allée Brouilly
Allée Morgon
Rue Paul Jaillet
Rue François Gros
Passage de l'Auberge de Jeunesse
Square Ludovic Bonin
Rue Chausson
Allée des Acacias
Rue Louise Michel
Voie sans dénomination
Rue Ludovic Bonin
Rue Oradour sur Glane
Rue du Vercors
Rue Louis Blanc
Rue Jean Lurçat
Rue du Moulin à Vent
Place Ennemond Romand
Allée du Moulin à Vent
Rue de la Lozère
Rue Paul Verlaine

Rue Georges Marrane

Rue Pierre Brossolette

Rue du Sablon

Rue Vaillant Couturier

Rue Roger Salengro

Boulevard Pinel

Rue Ernest Renan

Avenue du Docteur Georges Lévy

Rue Honoré de Balzac

Rue du Professeur Roux

Route de Vienne (*Entre la Rue Honoré de Balzac et Lyon*)

Avenue Francis de Pressensé (*Entre l'Avenue du Docteur Georges Lévy et Lyon*)

Boulevard Irène Joliot Curie (*Entre le 20 et Lyon*)

Avenue Viviani

PROJET

PROJET

Communes de : Bron – Caluire-et-Cuire – Champagne-au-Mont-d'Or – Dardilly – Écully – La Mulatière – Limonest - Lyon – Oullins – Pierre-Bénite – Saint-Fons – Tassin-la-Demi-Lune – Vaulx-en-Velin - Vénissieux – Villeurbanne.

Arrêté Temporaire N°

Objet : **Zone à Faibles Émissions mobilité sur le territoire de la Métropole de Lyon. Véhicules de catégories M1, Voiture particulière et L, non classés ou classés Crit'Air 5, 4 et 3. Réglementation temporaire de la circulation.**

Le Président de la Métropole de Lyon

Vu la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe,

Vu la directive 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques,

Vu le Code général des collectivités territoriales, et notamment les articles L.3642-2 I 5°, L.2213-1, L.2213-4-1, L.2213-4-2, R.2213-1-0-1, D.2213-1-0-2 et D.2213-1-0-3,

Vu le Code de la route, et notamment les articles L.318-1, L.411-6, R.311-1, R.318-2, R.411-8, R.411-19-1, R.411-25, R.411-26 et R.433-1,

Vu le Code de la voirie routière,

Vu le Code de l'action sociale et des familles, et notamment ses articles L.241-3 et L.241-3-2,

Vu le Code de l'environnement, et notamment ses articles L.123-19-1, L.221-1, L.222-4, L.224-8 et L.229-26,

Vu le Code de l'énergie, et notamment son article D.251-8-1,

Vu la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles,

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités,

Vu la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets,

Vu le décret n°2009-615 du 3 juin 2009 modifié fixant la liste des routes à grande circulation,

Vu le décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air,

Vu le décret n° 2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte,

- Vu** le décret n° 2016-858 du 29 juin 2016 relatif aux certificats qualité de l'air,
- Vu** le décret n° 2017-782 du 5 mai 2017 renforçant les sanctions pour non-respect de l'usage des certificats qualité de l'air et des mesures d'urgence arrêtées en cas d'épisode de pollution atmosphérique,
- Vu** le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité,
- Vu** le décret n°2022-99 du 1er février 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité,
- Vu** le décret n°2022-1641 du 23 décembre 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain,
- Vu** l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes,
- Vu** l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) du 22 octobre 1963 modifiée,
- Vu** l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules,
- Vu** l'arrêté du 21 juin 2016 modifié établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques en application de l'article R.318-2 du code de la route,
- Vu** l'arrêté inter préfectoral n° DDPP-DREAL 2022-279 du 24 novembre 2022 portant approbation de la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération lyonnaise,
- Vu** l'arrêté préfectoral n° 69-2022-08-14-00017 du 24 août 2022 relatif aux procédures préfectorales d'information-recommandation et d'alerte du public en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant dans le département du Rhône,
- Vu** l'étude justifiant le renforcement de la zone à faibles émissions mobilité de la Métropole de Lyon, établie conformément aux dispositions des articles L.2213-4-1 et R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales,
- Vu** les avis recueillis dans le cadre de la consultation s'étant déroulée du au conformément aux dispositions des articles L.2213-4-1 et R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales,
- Vu** les observations et propositions recueillis dans le cadre de la procédure de mise à disposition du public prévue au III de l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales et établie conformément à l'article L.123-19-1 du code de l'environnement qui s'est déroulée du au ,
- Vu** la synthèse des observations et propositions du public et leur prise en considération préalablement à l'adoption de la décision, conformément à l'article L.123-19-1 du code de l'environnement ;
- Vu** le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise approuvé en 1997 et révisé en 2017,
- Vu** le rapport d'ATMO AURA relatif à la qualité de l'air dans l'agglomération lyonnaise en 2019, publié en septembre 2020,
- Vu** l'avis du Préfet au titre de l'article R.411-8 du code de la route relatif à la police de la circulation sur les voies classées à grande circulation en date du ,
- Vu** l'arrêté n°2022-ZFE-005 du Président de la Métropole de Lyon en date du 10 juin 2022,
- Vu** l'arrêté n°2023-02-28-R-0129 du président de la Métropole de Lyon en date du 28 février 2023 portant délégation de signature à Monsieur Jean-Charles KOHLHAAS, Vice-président délégué,

Considérant le caractère cancérigène certain de la pollution atmosphérique établi par le Centre International de Recherche sur le Cancer de l'Organisation Mondiale de la Santé, dans son rapport du 17 octobre 2013 ;

Considérant les conclusions du rapport « Données relatives aux aspects sanitaires de la pollution atmosphérique » remis par l'Organisation Mondiale de la Santé à la Commission européenne en juillet 2013 dans le cadre de la révision de la directive 2008/50/CE sur le lien entre l'exposition au dioxyde d'azote et des effets néfastes sur la santé à court terme ;

Considérant les avis motivés adressés à la France par la Commission Européenne les 29 avril 2015 et 15 février 2017 pour dépassement des valeurs limites de dioxyde d'azote (NO₂) et de particules fines (PM₁₀) fixés par la directive 2008/50/CE ;

Considérant le recours introduit le 17 mai 2018 par la Commission Européenne à l'encontre de la France auprès de la Cour de Justice de l'Union Européenne pour dépassement des valeurs limites de qualité de l'air fixées et manquement à l'obligation de prendre des mesures appropriées pour écourter le plus possible les périodes de dépassement ;

Considérant l'arrêt rendu par la Cour de Justice de l'Union Européenne le 19 novembre 2014 jugeant que le respect des valeurs limites de dioxyde d'azote dans l'atmosphère constitue une obligation de résultat pour les États membres ;

Considérant l'arrêt rendu par la Cour de Justice de l'Union Européenne le 24 octobre 2019 condamnant la France pour manquement aux obligations issues de la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 relative à la qualité de l'air et obligeant l'État français à s'y conformer dans les meilleurs délais ;

Considérant que dans ses décisions rendues le 12 juillet 2017 et le 10 juillet 2020, le Conseil d'État a enjoint, sous astreinte, au gouvernement français de prendre toutes les mesures nécessaires pour ramener les concentrations en dioxyde d'azote et en particules fines PM10 sous les valeurs limites ;

Considérant le bilan dressé par l'agence nationale de santé publique « Santé Publique France » qui fait état en 2021 de 40 000 décès prématurés par an, dus particulièrement à l'exposition aux particules fines, et d'une perte d'espérance de vie de près de 8 mois pour les personnes âgées de 30 ans et plus ;

Considérant les nouvelles lignes directrices mondiales sur la qualité de l'air, publiées le 22 septembre 2021 par l'Organisation Mondiale de la Santé, divisant par 4 les seuils de qualité de l'air qu'elle recommandait en 2005 concernant le dioxyde d'azote NO₂, soit désormais 10 µg/m³ en moyenne annuelle au lieu de 40, par 2 les seuils pour les particules fines PM_{2,5}, soit 5 µg/m³ en moyenne annuelle, et abaissant de 20 à 15 µg/m³ le seuil recommandé pour les particules fines de gabarit PM₁₀ ;

Considérant que les concentrations mesurées en dioxyde d'azote dépassent de façon répétée les seuils réglementaires fixés par la directive 2008/50/CE sur le territoire de la Métropole de Lyon ;

Considérant que la directive 2008/50/CE susvisée indique que des mesures destinées à limiter les émissions dues aux transports grâce à la planification et à la gestion du trafic peuvent être mises en œuvre afin d'atteindre les objectifs fixés ;

Considérant que le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise cite les mesures de restriction à la circulation de certaines catégories de véhicules parmi les actions pouvant être mises en œuvre pour atteindre les objectifs de réduction de la pollution atmosphérique ;

Considérant la part significative du trafic routier de transport de personnes dans les émissions de polluants atmosphériques, notamment sur les émissions de dioxyde d'azote et les émissions de particules fines, constatée par l'Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air, ATMO Auvergne-Rhône-Alpes sur l'agglomération lyonnaise ;

Considérant la nécessité de mettre en place des restrictions de circulation permanente afin de garantir l'efficacité du dispositif ZFEm et obtenir des résultats sanitaires bénéfiques pour la population ;

Considérant que les véhicules particuliers et les deux roues représentent 53,2% des émissions d'oxydes d'azote et 63,5% des émissions de particules fines sur le territoire de la Métropole de Lyon, selon les résultats de calcul de l'association ATMO Auvergne-Rhône-Alpes ;

Considérant la nécessité d'adopter une mise en place graduée des restrictions de circulation afin de permettre une transition progressive du parc de véhicules circulant sur le territoire de la Métropole de Lyon vers des catégories de véhicules moins polluantes ;

Considérant le délai et les investissements nécessaires à la mise aux normes de certains véhicules pour se conformer aux nouvelles mesures ;

Considérant que les mesures de restriction de circulation des véhicules les plus polluants, ainsi que les mesures d'accompagnement, associées au plan Oxygène de la Métropole de Lyon ont été concertées avec les représentants des professionnels, les communes situées sur le territoire de la Métropole de Lyon, les chambres consulaires ainsi qu'avec les techniciens de l'Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais (SYTRAL Mobilités) et la Région Auvergne-Rhône-Alpes ;

Considérant que le Plan Oxygène de la Métropole de Lyon, adopté par délibération n° 2016-1304 du Conseil de la Métropole du 27 Juin 2016, prévoit la mise en place, sur le territoire de la Métropole de Lyon, d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFEm) au sens de l'article L.2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales, restreignant la circulation des véhicules les plus polluants ;

Sur proposition des services de la Métropole de Lyon ;

ARRETE

ARTICLE 1

Une zone à faibles émissions mobilité (ZFEm), au sens de l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, est créée sur le territoire de la métropole de Lyon jusqu'au 31 décembre 2034 sur une partie des voies ouvertes à la circulation publique situées sur le territoire des communes de Bron, Caluire-et-Cuire, Champagne-au-Mont-d'Or, Dardilly, Écully, La Mulatière, Limonest, Lyon, Oullins, Pierre-Bénite, Saint-Fons, Tassin-la-Demi-Lune, Vaulx-en-Velin, Vénissieux et Villeurbanne.

Cette zone s'applique sur le périmètre tel que délimité sur la carte annexée au présent arrêté (**Annexe 1**).

La liste des voies ouvertes à la circulation publique totalement ou partiellement exclues du périmètre pour les communes de Caluire-et-Cuire, Lyon et Villeurbanne est précisée en annexe au présent arrêté (**Annexe 2**).

La liste des voies ouvertes à la circulation publique totalement ou partiellement incluses dans le périmètre pour les communes de Bron, Champagne-au-Mont-d'Or, Dardilly, Écully, La Mulatière, Limonest, Oullins, Pierre-Bénite, Saint-Fons, Tassin-la-Demi-Lune, Vaulx-en-Velin et Vénissieux est précisée en annexe au présent arrêté (**Annexe 3**).

À compter du 1^{er} janvier 2024 et jusqu'au 31 décembre 2024, l'accès et la circulation y sont interdits en permanence (24h/24 et 7js/7) pour les **véhicules non classés ou classés Crit'Air 5 et 4** conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2016 susvisé, relevant des catégories suivantes, au sens de l'article R.311-1 du code de la route :

- Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de personnes et ayant au moins quatre roues, de catégorie « M1 », et « Voiture particulière » ;
- Véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur, de catégorie « L ».

À compter du 1^{er} janvier 2025, l'accès et la circulation y sont interdits en permanence (24h/24 et 7js/7) pour les **véhicules non classés ou classés Crit'Air 5, 4, et 3** conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2016 susvisé, relevant des catégories suivantes, au sens de l'article R.311-1 du code de la route :

- Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de personnes et ayant au moins quatre roues, de catégorie « M1 », et « Voiture particulière » ;
- Véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur, de catégorie « L ».

Les dispositions du présent arrêté sont applicables sous réserve des mesures plus restrictives mises en place en application de l'arrêté préfectoral en vigueur relatif aux procédures d'information-recommandation et d'alerte du public en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant dans le département du Rhône.

Les restrictions de circulation peuvent être temporairement levées sur les voies structurantes d'agglomération incluses dans le périmètre de la ZFEm (voies dénommées M6, M7, RD383 et BPNL), voies qui constituent des itinéraires de délestage du réseau routier national pré-identifiés dans les plans de gestion de trafic ou dans les dossiers d'exploitation sous chantier, lorsqu'il sera nécessaire de les mettre en œuvre.

Cette levée temporaire des restrictions de circulation est limitée dans l'espace aux seuls tronçons concernés par la déviation et dans le temps à la durée de l'évènement nécessitant la mise en œuvre de la déviation.

ARTICLE 2

La mesure instaurée à l'article 1^{er} ne s'applique pas :

- aux véhicules d'intérêt général prioritaires ou bénéficiant de facilités de passage au sens des paragraphes 6.4, 6.5 et 6.6 de l'article R. 311-1 du code de la route ;

- aux véhicules du ministère de la défense ;
- aux véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour les personnes handicapées » ou une carte de stationnement pour personnes handicapées ;
- aux véhicules de convois exceptionnels munis d'une autorisation préalable ou d'un récépissé de déclaration préalable, au sens de l'article R.433-1 du Code de la route.
- aux véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions, munis d'un document fourni par l'association prouvant leur qualité ; celles-ci doivent en faire la demande auprès de la Métropole
- aux véhicules utilisés par les associations d'intérêt général, dans le cadre de leurs activités, munis d'un document fourni par l'association prouvant leur qualité ; celles-ci doivent en faire la demande auprès de la Métropole
- aux véhicules présentant un intérêt historique (véhicules dits de collection) au sens du paragraphe 6.3 de l'article R.311-1 du code de la route ; leurs propriétaires doivent en faire la demande auprès de la Métropole

ARTICLE 3

Conformément à l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, des dérogations individuelles à caractère temporaire peuvent être délivrées, selon les modalités définies aux articles 4, 5 et 6 du présent arrêté, pour les véhicules listés ci-dessous :

- véhicules utilisés par les personnes pouvant justifier de l'achat de véhicule(s) de catégories « M1 », « Voiture Particulière » et « L » classés Crit'Air 0 et 1 mais dont les délais de livraison sont importants ;
- véhicules immatriculés au nom de personnes ayant un usage occasionnel de leur véhicule et amenés à circuler au sein du périmètre de la ZFEm dans le cadre de déplacements liés aux loisirs ou à la vie sociale.

ARTICLE 4

Les demandes de dérogations doivent être motivées et être adressées à la Métropole par le biais de la plateforme de services numériques de l'agglomération lyonnaise à l'adresse suivante :

www.toodego.com/zfe

Les justificatifs délivrés doivent être rendus visibles ou tenus à la disposition des agents chargés des contrôles.

ARTICLE 5

Pour les véhicules immatriculés au nom de personnes ayant un usage occasionnel de leur véhicule et amenés à circuler au sein du périmètre de la ZFEm dans le cadre de déplacements liés aux loisirs ou à la vie sociale, les dérogations individuelles sont accordées selon les modalités spécifiques suivantes :

- Ces véhicules ne sont autorisés à circuler au sein du périmètre de la ZFEm que dans la limite de 52 jours par an pendant la période comprise entre le 1^{er} janvier 2024 et le 31 décembre 2034.
- Les bénéficiaires doivent obligatoirement créer un compte sur la plateforme de services numériques de l'agglomération lyonnaise « Toodego » et déclarer, via cette même plateforme, les dates auxquelles ils souhaitent utiliser les véhicules concernés pour circuler au sein du périmètre de la ZFEm.

ARTICLE 6

Pour les véhicules utilisés par les personnes pouvant justifier de l'achat de véhicule(s) de catégories « M1 », « Voiture Particulière » et « L » classés Crit'Air 0 et 1 mais dont les délais de livraison sont importants, les dérogations individuelles sont accordées pour une durée de 6 mois non renouvelable.

Dans tous les cas, la délivrance des dérogations individuelles est conditionnée à une démarche volontaire du bénéficiaire qui l'engage dans un dialogue avec les conseillers en mobilité de la Métropole pour le bon aboutissement de son projet de mobilité à faibles émissions.

ARTICLE 7

Le présent arrêté fera l'objet d'une publication sous forme électronique, dans les conditions fixées par les articles L.3131-1 et R. 3131-2 du code général des collectivités territoriales.

ARTICLE 8

Les infractions au présent arrêté seront constatées par procès-verbal et réprimées selon les textes et la réglementation en vigueur.

ARTICLE 9

L'arrêté n° 2022-ZFE-005 du Président de la Métropole de Lyon en date du 10 juin 2022 est abrogé à compter du 1^{er} janvier 2024.

ARTICLE 10

Outre les recours gracieux et hiérarchiques qui s'exercent dans le même délai, un recours contentieux pour excès de pouvoir peut être déposé au tribunal administratif de Lyon (Palais des Juridictions Administratives - 184 rue Duguesclin - 69433 LYON CEDEX 03), ou effectué par voie dématérialisée sur le site www.telerecours.fr, dans un délai de deux mois à compter de la publication du présent arrêté.

ARTICLE 11

La Directrice Générale des Services de la Métropole de Lyon et le Directeur Départemental de la Sécurité Publique, le Directeur du Service Départemental Métropolitain d'Incendie et de Secours et tous agents de la force publique et de la police municipale sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté, dont copie sera adressée :

- au Préfet du Rhône,
- au Directeur Départemental de la Sécurité Publique du Rhône,
- au Président du Conseil régional de la Région Auvergne-Rhône-Alpes,
- au Président du Conseil départemental du Rhône,
- aux services urbains de la Métropole de Lyon : voirie, eau et propreté,
- à l'Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais (SYTRAL Mobilités),
- aux Maires des communes de Bron, Caluire-et-Cuire, Champagne-au-Mont-d'Or, Dardilly, Écully, La Mulatière, Limonest, Lyon, Oullins, Pierre-Bénite, Saint-Fons, Tassin-la-Demi-Lune, Vaulx-en-Velin, Vénissieux et Villeurbanne.

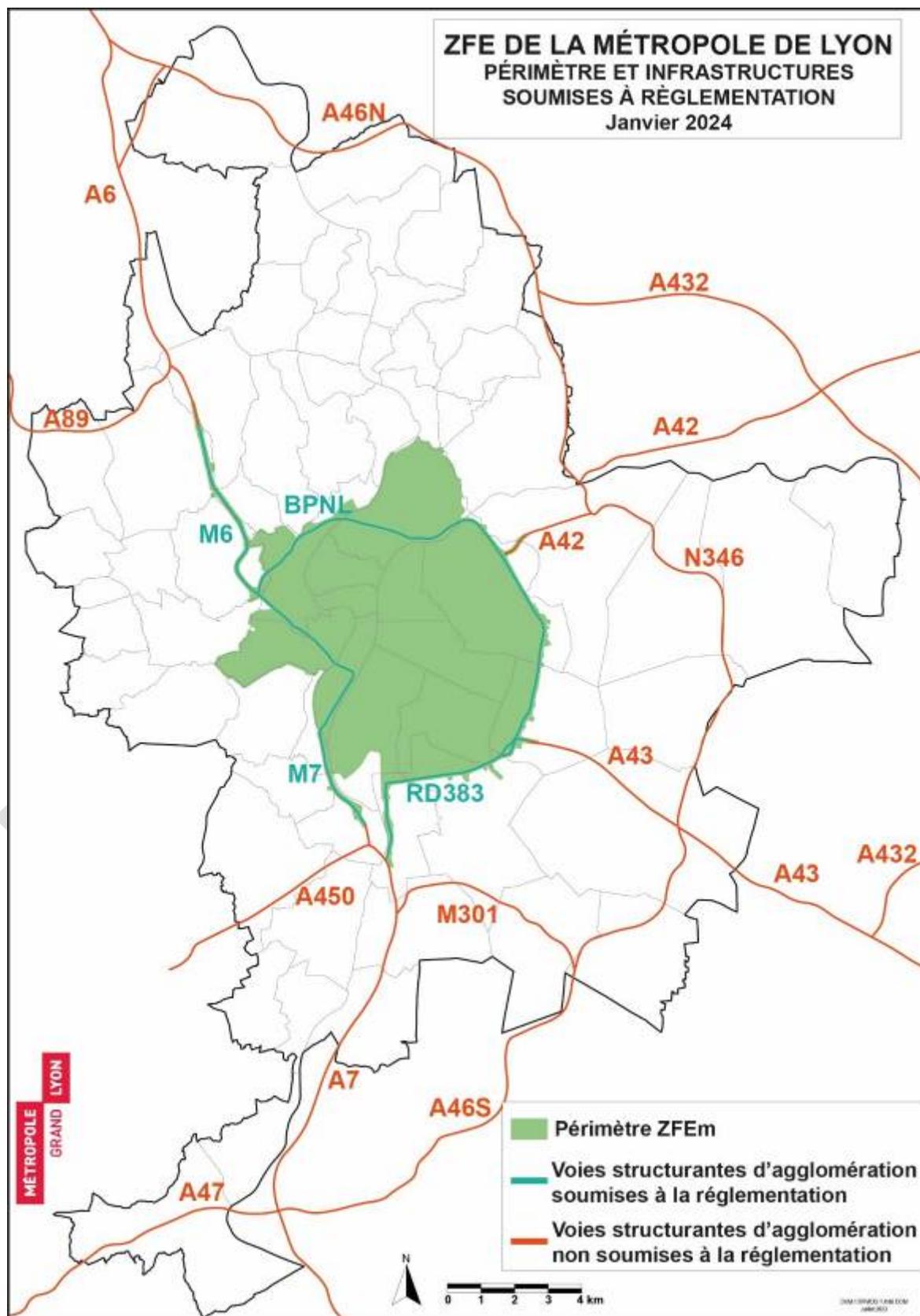
À Lyon, le

Le Président de la Métropole de Lyon,

Bruno BERNARD

ANNEXE 1

Périmètre de la Zone à Faibles Émissions mobilité de la Métropole de Lyon pour les véhicules de catégories M1, Voiture particulière et L, non classés ou classés Crit'Air 5, 4 et 3.



ANNEXE 2

Liste des voies totalement ou partiellement exclues du périmètre de la ZFEm pour les communes de Caluire-et-Cuire, Lyon et Villeurbanne.

Véhicules de catégories M1, Voiture particulière et L, non classés ou classés Crit'Air 5, 4 et 3.

Pour les voies partiellement exclues du périmètre de la ZFE, les sections non concernées par la mesure d'interdiction de circulation sont précisées entre parenthèses

CALUIRE-ET-CUIRE

Boulevard des Oiseaux	Impasse 87 Route de Strasbourg
Chemin de Balme Baron	Impasse Charles Besseas
Chemin de Crépieux (<i>Entre le 148 et le 157</i>)	Place de Crépieux
Chemin de la Vire	Pont Paul Bocuse
Chemin des Maraîchers	Quai Clémenceau (<i>Entre le 121 et Fontaines-sur-Saône</i>)
Chemin du Désert	Route de Strasbourg (<i>Entre l'Ancienne route de Strasbourg et Rillieux-la-Pape</i>)
Chemin du Ravin	Rue Pierre Bourgeois
Chemin du Vieux Crépieux	
Chemin Pierre Drevet	

LYON

Allée de Beaulieu-Montrouboud	Chemin de Galatin et des Sablières
Allée de la Sauvegarde	Chemin de Montessuy
Avenue 25ème Régiment des Tirailleurs Sénégalais (<i>Entre le rond-point de la Porte de Vaise et l'Avenue de Lanessan</i>)	Chemin de Montpellas
Avenue Ben Gourion	Chemin des Charbottes
Avenue de Lanessan	Chemin du Bas Port
Avenue du Frene	Chemin du Petit Montessuy
Avenue Général Eisenhower (<i>Entre le 2 et le 8</i>)	Grande Rue de Saint Rambert
Bretelle 3 Porte de Vaise	Impasse Auguste Rodin
Bretelle Tassin Voie Nord	Impasse de la Garde
Bretelle Tassin Voie Sud	Impasse de la Mouchonne
	Impasse Saint Loup
	Montée de la Sauvagère

Montée des Balmes
Place Bernard Schonberg
Place de Saint Rambert
Place Henri Barbusse
Place Maurice Bariod
Place Notre Dame
Place Pierre Puget
Pont de l'Île Barbe
Porte de Vaise
Quai de Beaucaire
Quai des Étroits
Quai Raoul Carrié
Rue Albert Camus
Rue Albert Chalinel
Rue Albert Falsan
Rue Camille de Neuville
Rue Charles Porcher
Rue Claude Debussy
Rue Claude Faye
Rue Claude Le Laboureur
Rue Clavière
Rue d'Amsterdam
Rue d'Arles
Rue d'Avignon
Rue de Bale
Rue de Chalon-sur-Saone
Rue de Dijon
Rue de Dole
Rue de Fos-sur-Mer
Rue de la Garde
Rue de l'Arbaletière
Rue de l'Ardoise

Rue de Saint-Cyr (*Entre le 137 et Saint-Cyr-au-Mont-d'Or*)
Rue de Trèves
Rue des Aqueducs (*Entre le 47 et le 82*)
Rue des Contrebandiers (*Entre le 16 et le 18*)
Rue des Docteurs Cordier
Rue des Rivières
Rue du Pont Cotton
Rue Ernest Fabrègue
Rue Fayolle
Rue Gabriel Chevallier
Rue Général Girodon
Rue Gilgain
Rue Hector Berlioz
Rue Jean Perrin
Rue Jean-Baptiste Chopin
Rue Jean-Baptiste Couty
Rue Joliot Curie (*Entre le 98 et le 199*)
Rue Jolivet
Rue Joseph Folliet
Rue Louis Bouquet (*Entre le 5 et le 10*)
Rue Malibran
Rue Marc Boegner
Rue Maréchal de Lattre de Tassigny
Rue Pierre Baizet (*Entre le 46 et le 82*)
Rue Pierre Termier
Rue Pierre Valdo (*Entre le 180 et le 183*)
Rue Professeur Patel (*Entre le 33 et la Rue de Montriblound*)
Rue Sylvain Simondan
Rue Velten
Square Maurice Ravel
Square Paul Cézanne

VILLEURBANNE

Allée Assia Djebar

Allée des Cèdres

Allée du Caporal Maupas

Allée du Mens

Allée Gerda Taro

Allée Louis Pergaud

Allée Marcel Doret

Allée Paulette Cornu

Allée Sergueï Paradjanov

Autoroute A42 de Genève à Lyon

Autoroute A42 de Lyon à Genève

Avenue Ampère

Avenue de Bel Air (*Entre le 18 et le 34*)

Avenue de la Rize

Avenue Marcel Cerdan (*Entre le 17 et le 59*)

Chemin de Halage

Chemin de l'Ancienne Digue

Cours Emile Zola (*Entre le 409 et la Rue Léon Blum*)

Esplanade Miriam Makeba

Impasse Baconnier

Impasse des Moineaux

Impasse du Marais

Impasse du Rêve

Jardin de l'Embellie

Parc Jorge Semprun

Petite Rue du Roulet

Place de la Paix

Place des Allobroges

Pont de Croix-Luizet

Pont de Cusset

Rue Abbé A Firmin

Rue Alfred de Musset

Rue André Buffière

Rue Bernard Lecache

Rue Blasco Ibanez

Rue Charlotte Delbo

Rue de la Digue

Rue de la Poudrette

Rue de la Prairie

Rue de la Soie

Rue de l'Epi de Blé

Rue de Pierrefrite

Rue de Verdun

Rue Debut

Rue Decomberousse

Rue des Acacias

Rue des Bluets

Rue des Bons Amis

Rue des Brosses

Rue des Coquelicots

Rue des Jardins

Rue des Prés

Rue Douaumont

Rue du 4 Août 1789 (*Entre le Pont de Cusset et Vaulx-en-Velin*)

Rue du Bel Air

Rue du Canal

Rue du Caporal Morange

Rue du Cimetière

Rue du Clos Mon Désir

Rue du Luxembourg

Rue du Marais

Rue du Pont des Planches

Rue du Roulet

Rue du Vert Buisson

Rue Edison

Rue Eugène Pottier

Rue Francia

Rue Henri Legay

Rue Jean Bertin

Rue Jean Voillot

Rue Léo Lagrange

Rue Léon Blum (*Entre le 215 et Vaulx-en-Velin*)

Rue Léon Piat

Rue Louis Jarnet

Rue Louis Maynard

Rue Louis Teillon

Rue Lucette et René Desgrand

Rue Marcel Doret

Rue Mimi Pinson

Rue Monge

Rue Nicolas Garnier

Rue Olympe de Gouges

Rue Sabine Zlatin

Rue Saint Jean

Rue Serge Ravanel

Rue Séverine

Rue Tranquille

Rue Willy Brandt

Rue Yvonne Chanu (*Entre le 13 et le Boulevard Laurent Bonnevey*)

Square de la Concorde

Square Marcel Doret

ANNEXE 3

Liste des voies totalement ou partiellement incluses dans le périmètre de la ZFEm pour les communes de Bron, Champagne-au-Mont-d'Or, Dardilly, Écully, La Mulatière, Limonest, Oullins, Pierre-Bénite, Saint-Fons, Tassin-la-Demi-Lune, Vaulx-en-Velin et Vénissieux.

Véhicules de catégories M1, Voiture particulière et L, non classés ou classés Crit'Air 5, 4 et 3.

Pour les voies partiellement incluses du périmètre de la ZFE, les sections concernées par la mesure d'interdiction de circulation sont précisées entre parenthèses

BRON

Allée des Charmilles	Passage Verdier Nord
Allée des Platanes	Passage Verdier Sud
Allée du Grand Cèdre	Place Kimmerling
Avenue du Doyen Jean Lépine	Route de Genas
Avenue Franklin Roosevelt	Rue André Hermann
Boulevard Emile Bollaert	Rue Bernard Vallot
Boulevard Laurent Bonnevey Extérieur	Rue Cortelain
Boulevard Laurent Bonnevey Intérieur	Rue de la Paix
Boulevard Pinel	Rue de la Perle
Chemin des Balmes	Rue de l'Humanité
Impasse Bernard Vallot	Rue de l'Industrie
Impasse Callemard	Rue de Reims (<i>Entre le 4 et le 6</i>)
Impasse Chapuis	Rue de Solesmes
Impasse des Coquelicots	Rue des Bleuets
Impasse des Muguets	Rue des Bruyères
Montée des Charmilles	Rue des Communaux

Rue des Cyclamens

Rue des Epis

Rue des Essarts

Rue des Genêts

Rue des Guilandenes

Rue des Iris

Rue des Myosotis

Rue des Paquerettes

Rue des Sycomores

Rue du 19 Mars 1962

Rue du Parc

Rue du Sergent Buttin

Rue du Verdier

Rue du Vinatier

Rue Edouard Branly

Rue Elie Métral

Rue Emile Bressat

Rue Georges Clémenceau

Rue Henri Teissier

Rue Jacques Daligand

Rue Julien Baudrand

Rue Laborde

Rue Léon Boyer

Rue Léon Paviot

Rue Lionel Terray

Rue Louis Blanc

Rue Martin

Rue Neuve des Essarts

Rue Pierre Bourdan

Rue Sigismond Brissy

Rue Wilson

CHAMPAGNE-AU-MONT-D'OR

Voie métropolitaine M6 de Lyon à Paris

Voie métropolitaine M6 de Paris à Lyon

DARDILLY

Voie métropolitaine M6 de Lyon à Paris

Voie métropolitaine M6 de Paris à Lyon

ECULLY

Boulevard Périphérique Nord Extérieur

Boulevard Périphérique Nord Intérieur

Bretelle 1 Porte du Valvert

Bretelle 10 Porte du Valvert

Bretelle 2 Porte du Valvert

Bretelle 3 Porte du Valvert

Bretelle 4 Porte du Valvert

Bretelle 6 Porte du Valvert

Bretelle 7 Porte du Valvert

Bretelle 8 Porte du Valvert

Bretelle 9 Porte du Valvert

Esplanade François-Régis Cottin

Porte du Valvert

Tunnel de la Duchère Extérieur

Tunnel de la Duchère Intérieur

Voie métropolitaine M6 de Lyon à Paris

Voie métropolitaine M6 de Paris à Lyon

LA MULATIERE

Pont de La Mulatière

Voie métropolitaine M7 de Lyon à Marseille

Voie métropolitaine M7 de Marseille à Lyon

LIMONEST

Voie métropolitaine M6 de Lyon à Paris

Voie métropolitaine M6 de Paris à Lyon

OULLINS

Voie métropolitaine M7 de Lyon à Marseille

Voie métropolitaine M7 de Marseille à Lyon

PIERRE BENITE

Voie métropolitaine M7 de Lyon à Marseille

Voie métropolitaine M7 de Marseille à Lyon

SAINT-FONS

Boulevard Laurent Bonnevey Extérieur

Boulevard Laurent Bonnevey Intérieur

Avenue Pierre Sémard

Quai Louis Aulagne (*au niveau du pont traversant l'Avenue Pierre Semard*)

Rue Marcel Sembat (*au niveau du pont surplombant l'Avenue Pierre Semard*)

TASSIN

Bretelle 6 Porte du Valvert

Bretelle 4 Porte du Valvert

Porte du Valvert

Voie métropolitaine M6 de Lyon à Paris

Voie métropolitaine M6 de Paris à Lyon

VAULX-EN-VELIN

Boulevard Périphérique Nord Extérieur

Boulevard Périphérique Nord Intérieur

Porte de la Doua

VENISSIEUX

Place Jules Grandclément

Rue Anatole France

Place du Moulin à Vent

Rue Paul Reverchon

Rue Clos Saunier

Impasse Meillon

Rue Gustave Flaubert

Impasse Puisseurs

Impasse François Marie

Impasse Roger Salengro

Allée Gigondas

Allée Chenas

Allée des Closes

Rue des Alpes

Rue Eparvier

Promenade Joseph Muntz

Rue Jean Berlioz

Rue Jean Chabry

Allée Chiroubles

Rue des Pyrénées

Rue Jean Chevailler

Rue Louis de Saint Just

Impasse Jean Mercy

Allée Juliènas

Allée Brouilly

Allée Morgon

Rue Paul Jaillet

Rue François Gros

Passage de l'Auberge de Jeunesse

Square Ludovic Bonin

Rue Chausson

Allée des Acacias

Rue Louise Michel

Rue Ludovic Bonin

Rue Oradour sur Glane

Rue du Vercors

Rue Louis Blanc

Rue Jean Lurçat

Rue du Moulin à Vent

Place Ennemond Romand

Allée du Moulin à Vent

Rue de la Lozère

Avenue Charles de Gaulle (*en direction de Lyon, depuis la Rue du Clos Verger*)

Rue Paul Verlaine

Rue Georges Marrane

Rue Pierre Brossolette

Rue du Sablon

Rue Vaillant Couturier

Rue Roger Salengro

Boulevard Pinel

Rue Ernest Renan

Avenue du Docteur Georges Lévy

Rue Honoré de Balzac

Rue du Professeur Roux

Route de Vienne (*Entre le 385 et Lyon*)

Avenue Francis de Pressensé (*Entre la rue Chêne Velin et Lyon*)

Boulevard Irène Joliot Curie (*Entre la bretelle d'insertion pour le Boulevard Laurent Bonnevey Extérieur et Lyon*)

Avenue Viviani

Boulevard Laurent Bonnevey Extérieur

Boulevard Laurent Bonnevey Intérieur

PROJET

PROJET

MÉTROPOLE

GRAND LYON

Police de la circulation

Extrait du registre des arrêtés du Président

Communes de : Bron – Caluire-et-Cuire - Lyon – Vénissieux – Villeurbanne

Arrêté Temporaire N°

Objet : **Zone à Faibles Émissions mobilité sur le territoire de la Métropole de Lyon.
Véhicules de catégories Camionnette, N1, N2 et N3 classés Crit'Air 2.
Réglementation temporaire de la circulation.**

Le Président de la Métropole de Lyon

Vu la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe,

Vu la directive 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques,

Vu le Code général des collectivités territoriales, et notamment les articles L.3642-2 I 5°, L.2213-1, L.2213-4-1, L.2213-4-2, R.2213-1-0-1, D.2213-1-0-2 et D.2213-1-0-3,

Vu le Code de la route, et notamment les articles L.318-1, L.411-6, R.311-1, R.318-2, R.411-8, R.411-19-1, R.411-25, R.411-26 et R.433-1,

Vu le Code de la voirie routière,

Vu le Code de l'action sociale et des familles, et notamment ses articles L.241-3 et L.241-3-2,

Vu le Code de l'environnement, et notamment et notamment ses articles L.123-19-1, L.221-1, L.222-4, L.224-8-2 et L.229-26,

Vu le Code de l'énergie, et notamment son article D.251-8-1,

Vu la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles,

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités,

Vu la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets,

Vu le décret n°2009-615 du 3 juin 2009 modifié fixant la liste des routes à grande circulation,

Vu le décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air,

Vu le décret n° 2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte,

Vu le décret n° 2016-858 du 29 juin 2016 relatif aux certificats qualité de l'air,

Vu le décret n° 2017-782 du 5 mai 2017 renforçant les sanctions pour non-respect de l'usage des certificats qualité de l'air et des mesures d'urgence arrêtées en cas d'épisode de pollution atmosphérique,

Vu le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité,

Vu le décret n°2022-99 du 1er février 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité,

Vu le décret n°2022-1641 du 23 décembre 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain,

Vu l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes,

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) du 22 octobre 1963 modifiée,

Vu l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules,

Vu l'arrêté du 21 juin 2016 modifié établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques en application de l'article R.318-2 du code de la route,

Vu l'arrêté inter préfectoral n° DDPP-DREAL 2022-279 du 24 novembre 2022 portant approbation de la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération lyonnaise,

Vu l'arrêté préfectoral n° 69-2022-08-14-00017 du 24 août 2022 relatif aux procédures préfectorales d'information-recommandation et d'alerte du public en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant dans le département du Rhône,

Vu l'étude justifiant la création d'une zone à faibles émissions mobilité sur le territoire de la Métropole de Lyon, établie conformément aux dispositions des articles L.2213-4-1 et R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales,

Vu les avis recueillis dans le cadre de la consultation s'étant déroulée du au conformément aux dispositions des articles L.2213-4-1 et R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales,

Vu les observations et propositions recueillis dans le cadre de la procédure de mise à disposition du public prévue au III de l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales et établie conformément à l'article L.123-19-1 du code de l'environnement qui s'est déroulée du au ,

Vu la synthèse des observations et propositions du public et leur prise en considération préalablement à l'adoption de la décision, conformément à l'article L.123-19-1 du code de l'environnement ;

Vu le Plan des Déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise approuvé en 1997 et révisé en 2017,

Vu le rapport d'ATMO AURA relatif à la qualité de l'air dans l'agglomération lyonnaise en 2019, publié en septembre 2020,

Vu l'avis du Préfet au titre de l'article R.411-8 du code de la route relatif à la police de la circulation sur les voies classées à grande circulation en date du ,

Vu l'arrêté n° 2023-02-28-R-0129 du président de la Métropole de Lyon en date du 28 février 2023 portant délégation de signature à Monsieur Jean-Charles KOHLHAAS, Vice-président délégué,

Considérant le caractère cancérigène certain de la pollution atmosphérique établi par le Centre International de Recherche sur le Cancer de l'Organisation Mondiale de la Santé, dans son rapport du 17 octobre 2013 ;

Considérant les conclusions du rapport « Données relatives aux aspects sanitaires de la pollution atmosphérique » remis par l'Organisation Mondiale de la Santé à la Commission européenne en juillet 2013 dans le cadre de la révision de la directive 2008/50/CE sur le lien entre l'exposition au dioxyde d'azote et des effets néfastes sur la santé à court terme ;

Considérant les avis motivés adressés à la France par la Commission Européenne les 29 avril 2015 et 15 février 2017 pour dépassement des valeurs limites de dioxyde d'azote (NO₂) et de particules fines (PM₁₀) fixés par la directive 2008/50/CE ;

Considérant le recours introduit le 17 mai 2018 par la Commission Européenne à l'encontre de la France auprès de la Cour de Justice de l'Union Européenne pour dépassement des valeurs limites de qualité de l'air fixées et manquement à l'obligation de prendre des mesures appropriées pour écourter le plus possible les périodes de dépassement ;

Considérant l'arrêt rendu par la Cour de Justice de l'Union Européenne le 19 novembre 2014 jugeant que le respect des valeurs limites de dioxyde d'azote dans l'atmosphère constitue une obligation de résultat pour les États membres ;

Considérant l'arrêt rendu par la Cour de Justice de l'Union Européenne le 24 octobre 2019 condamnant la France pour manquement aux obligations issues de la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 relative à la qualité de l'air et obligeant l'État français à s'y conformer dans les meilleurs délais ;

Considérant que dans ses décisions rendues le 12 juillet 2017 et le 10 juillet 2020, le Conseil d'État a enjoint, sous astreinte, au gouvernement français de prendre toutes les mesures nécessaires pour ramener les concentrations en dioxyde d'azote et en particules fines PM₁₀ sous les valeurs limites ;

Considérant le bilan dressé par l'agence nationale de santé publique « Santé Publique France » qui fait état en 2021 de 40 000 décès prématurés par an, dus particulièrement à l'exposition aux particules fines, et d'une perte d'espérance de vie de près de 8 mois pour les personnes âgées de 30 ans et plus ;

Considérant les nouvelles lignes directrices mondiales sur la qualité de l'air, publiées le 22 septembre 2021 par l'Organisation Mondiale de la Santé, divisant par 4 les seuils de qualité de l'air qu'elle recommandait en 2005 concernant le dioxyde d'azote NO₂, soit désormais 10 µg/m³ en moyenne annuelle au lieu de 40, par 2 les seuils pour les particules fines PM_{2,5}, soit 5 µg/m³ en moyenne annuelle, et abaissant de 20 à 15 µg/m³ le seuil recommandé pour les particules fines de gabarit PM₁₀ ;

Considérant que les concentrations mesurées en dioxyde d'azote dépassent de façon répétée les seuils réglementaires fixés par la directive 2008/50/CE sur le territoire de la Métropole de Lyon ;

Considérant que la directive 2008/50/CE susvisée indique que des mesures destinées à limiter les émissions dues aux transports grâce à la planification et à la gestion du trafic peuvent être mises en œuvre afin d'atteindre les objectifs fixés ;

Considérant que le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise cite les mesures de restriction à la circulation de certaines catégories de véhicules parmi les actions pouvant être mises en œuvre pour atteindre les objectifs de réduction de la pollution atmosphérique ;

Considérant la part significative du trafic routier de transport de marchandises dans les émissions de polluants atmosphériques, notamment sur les émissions de dioxyde d'azote et les émissions de particules fines, constatée par l'Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air, ATMO Auvergne-Rhône-Alpes sur l'agglomération lyonnaise ;

Considérant la nécessité de mettre en place des restrictions de circulation permanente afin de garantir l'efficacité du dispositif ZFEm et obtenir des résultats sanitaires bénéfiques pour la population ;

Considérant que les véhicules de catégorie « N1 » et « Camionnette » (véhicules utilitaires légers – VUL) et les véhicules de catégorie « N2 » et « N3 » (véhicules poids lourds – PL) conçus et construits pour le transport de marchandises, au sens de l'article R.311-1 du Code de la route, représentent 51% des émissions de dioxyde d'azote et 40% des émissions de particules fines sur le territoire de la Métropole de Lyon, selon les résultats des recherches menées par ATMO Auvergne-Rhône-Alpes ;

Considérant la nécessité d'adopter une mise en place graduée des restrictions de circulation afin de permettre une transition progressive du parc de véhicules circulant sur le territoire de la Métropole de Lyon vers des catégories de véhicules moins polluantes ;

Considérant le délai et les investissements nécessaires à la mise aux normes de certains véhicules pour se conformer aux nouvelles mesures ;

Considérant que les mesures de restriction de circulation des véhicules les plus polluants, ainsi que les mesures d'accompagnement, associées au plan Oxygène de la Métropole de Lyon ont été concertées avec les représentants des professionnels, les communes situées sur le territoire de la Métropole de Lyon, les chambres consulaires ainsi qu'avec l'Autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais (SYTRAL Mobilités) et la Région Auvergne-Rhône-Alpes ;

Considérant que le Plan Oxygène de la Métropole de Lyon, adopté par délibération n° 2016-1304 du Conseil de la Métropole du 27 Juin 2016, prévoit la mise en place, sur le territoire de la Métropole de Lyon, d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFEm) au sens de l'article L.2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales, restreignant la circulation des véhicules les plus polluants ;

Sur proposition des services de la Métropole de Lyon ;

ARRETE

ARTICLE 1

Une zone à faibles émissions mobilité (ZFEm), au sens de l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, est créée sur le territoire de la métropole de Lyon jusqu'au 31 décembre 2034 sur une partie des voies ouvertes à la circulation publique situées sur le territoire des communes de Bron, Caluire-et-Cuire, Lyon, Vénissieux et Villeurbanne.

Cette zone s'applique sur le périmètre tel que délimité sur la carte annexée au présent arrêté (**Annexe 1**).

La liste des voies ouvertes à la circulation publique totalement ou partiellement exclues du périmètre pour les communes de Caluire-et-Cuire, Lyon et Villeurbanne est précisée en annexe au présent arrêté (**Annexe 2**).

La liste des voies ouvertes à la circulation publique totalement ou partiellement incluses dans le périmètre pour les communes de Bron et Vénissieux est précisée en annexe au présent arrêté (**Annexe 3**).

À compter du 1^{er} janvier 2028, l'accès et la circulation y sont interdits en permanence (24h/24 et 7js/7) pour les **véhicules classés Crit'Air 2** conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2016 susvisé, relevant des catégories suivantes, au sens de l'article R.311-1 du code de la route :

- Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues, de catégories « Camionnette » et « N1 » ;
- Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues, de catégories « N2 » et « N3 ».

Les dispositions du présent arrêté sont applicables sous réserve des mesures plus restrictives mises en place en application de l'arrêté préfectoral en vigueur relatif aux procédures d'information-recommandation et d'alerte du public en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant dans le département du Rhône.

ARTICLE 2

La mesure instaurée à l'article 1^{er} ne s'applique pas :

- aux véhicules d'intérêt général prioritaires ou bénéficiant de facilités de passage au sens des paragraphes 6.4, 6.5 et 6.6 de l'article R. 311-1 du code de la route ;
- aux véhicules du ministère de la défense ;
- aux véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour les personnes handicapées » ou une carte de stationnement pour personnes handicapées ;
- aux véhicules automoteurs spécialisés de catégorie « N1 », « N2 » et « N3 » non affectés au transport de marchandises, tels que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules, portant la désignation de carrosserie nationale « VASP » sur le certificat d'immatriculation ;
- aux véhicules de convois exceptionnels munis d'une autorisation préalable ou d'un récépissé de déclaration préalable, au sens de l'article R.433-1 du Code de la route.
- aux véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions, munis d'un document fourni par l'association prouvant leur qualité ; celles-ci doivent en faire la demande auprès de la Métropole
- aux véhicules utilisés par les associations reconnues d'utilité publique, dans le cadre de leurs activités, munis d'un document fourni par l'association prouvant leur qualité ; celles-ci doivent en faire la demande auprès de la Métropole

ARTICLE 3

Conformément à l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, des dérogations individuelles à caractère temporaire peuvent être délivrées, selon les modalités définies aux articles 4 et 5 du présent arrêté, pour les véhicules listés ci-dessous :

- véhicules utilisés par les professionnels pouvant justifier de l'achat de véhicule(s) de catégories « Camionnette », « N1 », « N2 » et « N3 » classés Crit'Air 0 et 1, mais dont les délais de livraison sont importants ;
- véhicules utilisés par les professionnels et amenés à circuler de manière ponctuelle au sein du périmètre de la ZFEM dans le cadre de déplacements liés à l'exercice de leur activité professionnelle.
- véhicules classés Crit'Air 2, utilisés par les professionnels et achetés avant le 31 décembre 2023.

ARTICLE 4

Les demandes de dérogations doivent être motivées et être adressées à la Métropole par le biais de la plateforme de services numériques de l'agglomération lyonnaise à l'adresse suivante :

www.toodego.com/zfe

Les justificatifs délivrés doivent être rendus visibles ou tenus à la disposition des agents chargés des contrôles.

ARTICLE 5

Pour les véhicules utilisés par les professionnels pouvant justifier de l'achat de véhicule(s) de catégories « Camionnette », « N1 », « N2 » et « N3 » classés Crit'Air 0 et 1, mais dont les délais de livraison sont importants, les dérogations individuelles sont accordées pour une durée de 12 mois non renouvelable.

Pour les véhicules utilisés par les professionnels et amenés à circuler de manière ponctuelle au sein du périmètre de la ZFEM dans le cadre de déplacements liés à l'exercice de leur activité professionnelle, les dérogations individuelles sont accordées selon les modalités spécifiques suivantes :

- Ces véhicules ne sont autorisés à circuler au sein du périmètre de la ZFEM que dans la limite de 52 jours par an pendant la période comprise entre le 1^{er} janvier 2028 et le 31 décembre 2034.
- Les bénéficiaires doivent obligatoirement créer un compte sur la plateforme de services numériques de l'agglomération lyonnaise « Toodego » et déclarer, via cette même plateforme, les dates auxquelles ils souhaitent utiliser les véhicules concernés pour circuler au sein du périmètre de la ZFEM.

Pour les véhicules classés Crit'Air 2, utilisés par les professionnels et achetés avant le 31 décembre 2023, les dérogations individuelles sont accordées pour une durée de 7 ans à compter de la date d'acquisition desdits véhicules.

Dans tous les cas, la délivrance des dérogations individuelles est conditionnée à une démarche volontaire du bénéficiaire qui l'engage dans un dialogue avec les conseillers en mobilité de la Métropole et des chambres consulaires du territoire pour le bon aboutissement de son projet de mobilité à faibles émissions.

ARTICLE 6

Le présent arrêté fera l'objet d'une publication sous forme électronique, dans les conditions fixées par les articles L.3131-1 et R. 3131-2 du code général des collectivités territoriales.

ARTICLE 7

Les infractions au présent arrêté seront constatées par procès-verbal et réprimées selon les textes et la réglementation en vigueur.

ARTICLE 8

Outre les recours gracieux et hiérarchiques qui s'exercent dans le même délai, un recours contentieux pour excès de pouvoir peut être déposé au tribunal administratif de Lyon (Palais des Juridictions Administratives - 184 rue Duguesclin - 69433 LYON CEDEX 03), ou effectué par voie dématérialisée sur le site www.telerecours.fr, dans un délai de deux mois à compter de la publication du présent arrêté.

ARTICLE 9

La Directrice Générale des Services de la Métropole de Lyon et le Directeur Départemental de la Sécurité Publique, le Directeur du Service Départemental Métropolitain d'Incendie et de Secours et tous agents de la force publique et de la police municipale sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté, dont copie sera adressée :

- au Préfet du Rhône,
- au Directeur Départemental de la Sécurité Publique du Rhône,
- au Président du Conseil régional de la Région Auvergne-Rhône-Alpes,
- au Président du Conseil départemental du Rhône,
- aux services urbains de la Métropole de Lyon : voirie, eau et propreté,
- à l'Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais (SYTRAL Mobilités),
- aux Maires des communes de Bron, Caluire-et-Cuire, Lyon, Vénissieux et Villeurbanne.

À Lyon, le

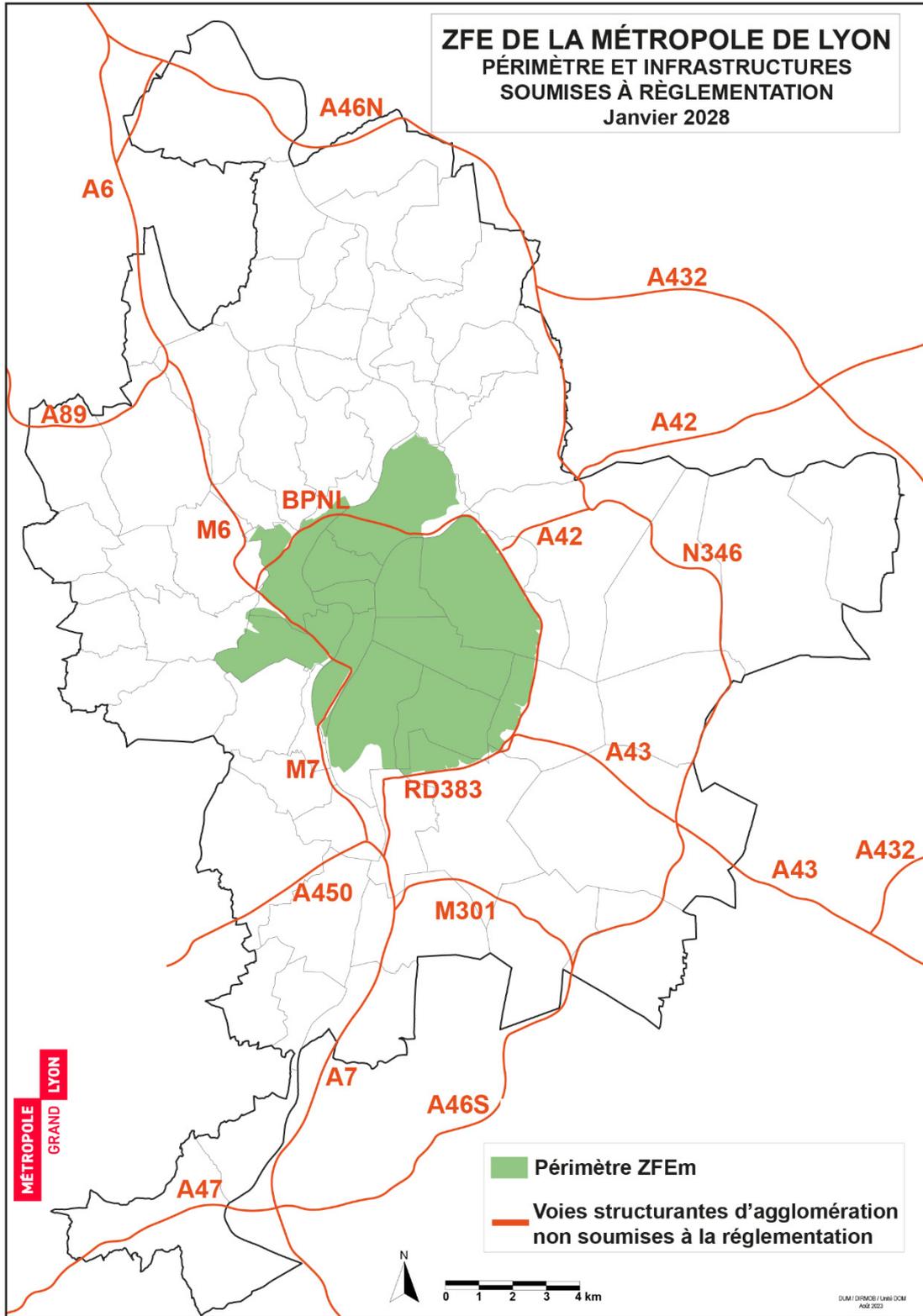
Le Président de la Métropole de Lyon,

Bruno BERNARD

ANNEXE 1

Périmètre de la Zone à Faibles Émissions mobilité de la Métropole de Lyon.

Véhicules de catégories Camionnette, N1, N2 et N3 classés Crit'Air 2.



ANNEXE 2

Liste des voies totalement ou partiellement exclues du périmètre de la ZFEm pour les communes de Caluire-et-Cuire, Lyon et Villeurbanne.

Véhicules de catégories Camionnette, N1, N2 et N3 classés Crit'Air 2.

Pour les voies partiellement exclues du périmètre de la ZFE, les sections non concernées par la mesure d'interdiction de circulation sont précisées entre parenthèses

Pour les voies partiellement exclues du périmètre de la ZFE, les sections non concernées par la mesure d'interdiction de circulation sont précisées entre parenthèses

CALUIRE-ET-CUIRE

Avenue de Poumeyrol (*entre Montée des Soldats et Route de Strasbourg*)

Boulevard des Oiseaux

Boulevard Périphérique Nord Extérieur

Boulevard Périphérique Nord Intérieur

Bretelle 1 à 7 Porte de La Pape

Bretelle 1 à 4 Porte de Saint-Clair

Bretelle Bellevue

Chemin de Balme Baron

Chemin de Crépieux (*Entre le 148 et le 157*)

Chemin de Halage

Chemin de la Belle Cordière

Chemin de la Prairie

Chemin de la Vire

Chemin des Maraîchers

Chemin du Bac à Traille

Chemin du Désert

Chemin du Ravin

Chemin du Vieux Crépieux

Chemin Norberto Gomes Moreira

Chemin Pierre Drevet

Impasse 87 Route de Strasbourg

Impasse Charles Besseas

Place de Crépieux

Pont Paul Bocuse

Quai Clémenceau (*Entre le 121 et Fontaines-sur-Saône*)

Route de Strasbourg (*Entre l'Ancienne route de Strasbourg et Rillieux-la-Pape*)

Rue Pierre Bourgeois

Tunnel de Caluire Extérieur

Tunnel de Caluire Intérieur

Tunnel du Quai Bellevue

Viaduc Joseph Picot

LYON

Axe M6 de Lyon à Paris

Axe M6 de Paris à Lyon

Axe M7 de Lyon à Marseille

Axe M7 de Marseille à Lyon

Allée de Beaulieu-Montriblond

Allée de la Sauvegarde

Avenue 25ème Régiment des Tirailleurs Sénégalais (*Entre le rond-point de la Porte de Vaise et l'Avenue de Lanessan*)

Avenue Ben Gourion

Avenue de Lanessan

Avenue du Frene
Avenue Général Eisenhower (*Entre le 2 et le 8*)
Bretelle 1 à 4 Porte de Rohecardon
Bretelle 1 à 4 Porte de Vaise
Bretelle Tassin Voie Nord
Bretelle Tassin Voie Sud
Boulevard Laurent Bonnevey Extérieur
Boulevard Laurent Bonnevey Intérieur
Chemin de Galatin et des Sablières
Chemin de Montessuy
Chemin de Montpellas
Chemin des Charbottes
Chemin du Bas Port
Chemin du Petit Montessuy
Grande Rue de Saint Rambert
Impasse Auguste Rodin
Impasse de la Garde
Impasse de la Mouchonne
Impasse Saint Loup
Montée de la Sauvagère
Montée des Balmes
Place Bernard Schonberg
Place de Saint Rambert
Place Henri Barbusse
Place Maurice Bariod
Place Notre Dame
Place Pierre Puget
Pont de l'île Barbe
Pont de la Mulatière
Pont Pasteur
Porte de Vaise
Quai de Beaucaire

Quai des Etroits
Quai Raoul Carrié
Rue Albert Camus
Rue Albert Chalinel
Rue Albert Falsan
Rue Camille de Neuville
Rue Charles Porcher
Rue Claude Debussy
Rue Claude Faye
Rue Claude Le Laboureur
Rue Clavière
Rue d'Amsterdam
Rue d'Arles
Rue d'Avignon
Rue de Bale
Rue de Chalon-sur-Saone
Rue de Dijon
Rue de Dole
Rue de Fos-sur-Mer
Rue de la Garde
Rue de l'Arbaletière
Rue de l'Ardoise
Rue de Saint-Cyr (*Entre le 137 et Saint-Cyr-au-Mont-d'Or*)
Rue de Trèves
Rue des Aqueducs (*Entre le 47 et le 82*)
Rue des Contrebandiers (*Entre le 16 et le 18*)
Rue des Docteurs Cordier
Rue des Rivières
Rue du Pont Cotton
Rue Ernest Fabrègue
Rue Fayolle
Rue Gabriel Chevallier

Rue Général Girodon
Rue Gilgain
Rue Hector Berlioz
Rue Jean Perrin
Rue Jean-Baptiste Chopin
Rue Jean-Baptiste Couty
Rue Joliot Curie (*Entre le 98 et le 199*)
Rue Jolivet
Rue Joseph Folliet
Rue Louis Bouquet (*Entre le 5 et le 10*)
Rue Malibran
Rue Marc Boegner
Rue Maréchal de Lattre de Tassigny
Rue Pierre Baizet (*Entre le 46 et le 82*)
Rue Pierre Termier
Rue Pierre Valdo (*Entre le 180 et le 183*)

VILLEURBANNE

Allée Assia Djebar
Allée des Cèdres
Allée du Caporal Maupas
Allée du Mens
Allée Gerda Taro
Allée Louis Pergaud
Allée Marcel Doret
Allée Paulette Cornu
Allée Sergueï Paradjanov
Autoroute A42 de Genève à Lyon
Autoroute A42 de Lyon à Genève
Avenue Ampère
Avenue de Bel Air (*Entre le 18 et le 34*)
Avenue de la Rize
Avenue Marcel Cerdan (*Entre le 17 et le 59*)

Rue Professeur Patel (*Entre le 33 et la Rue de Montribloud*)
Rue Sylvain Simondan
Rue Velten
Square Maurice Ravel
Square Paul Cézanne
Trémies 1 à 7 du Centre d'Échange de Perrache
Tunnel de Caluire Extérieur
Tunnel de Caluire Intérieur
Tunnel de la Duchère Extérieur
Tunnel de la Duchère Intérieur
Tunnel de Rochechardon Extérieur
Tunnel de Rochechardon Intérieur
Tunnel Routier de Fourvière

Boulevard Laurent Bonnevey Extérieur
Boulevard Laurent Bonnevey Intérieur
Boulevard Périphérique Nord Extérieur
Boulevard Périphérique Nord Intérieur
Bretelle 1 à 9 Porte de Croix-Luizet
Bretelle 1 Porte de la Doua
Chemin de Halage
Chemin de l'Ancienne Digue
Cours Emile Zola (*Entre le 409 et la Rue Léon Blum*)
Esplanade Miriam Makeba
Impasse Baconnier
Impasse des Moineaux
Impasse du Marais
Impasse du Rêve

Jardin de l'Embellie
Parc Jorge Semprun
Petite Rue du Roulet
Place de la Paix
Place des Allobroges
Pont de Croix-Luizet
Pont de Cusset
Rue Abbé A Firmin
Rue Alfred de Musset
Rue André Buffière
Rue Bernard Lecache
Rue Blasco Ibanez
Rue Charlotte Delbo
Rue de la Digue
Rue de la Poudrette
Rue de la Prairie
Rue de la Soie
Rue de l'Epi de Blé
Rue de Pierrefrite
Rue de Verdun
Rue Debut
Rue Decomberousse
Rue des Acacias
Rue des Bluets
Rue des Bons Amis
Rue des Brosses
Rue des Coquelicots
Rue des Jardins
Rue des Prés
Rue Douaumont
Rue du 4 Août 1789 (*Entre le Pont de Cusset et Vaulx-en-Velin*)
Rue du Bel Air

Rue du Canal
Rue du Caporal Morange
Rue du Cimetière
Rue du Clos Mon Désir
Rue du Luxembourg
Rue du Marais
Rue du Pont des Planches
Rue du Roulet
Rue du Vert Buisson
Rue Edison
Rue Eugène Pottier
Rue Francia
Rue Henri Legay
Rue Jean Bertin
Rue Jean Voillot
Rue Léo Lagrange
Rue Léon Blum (*Entre le 215 et Vaulx-en-Velin*)
Rue Léon Piat
Rue Louis Jarnet
Rue Louis Maynard
Rue Louis Teillon
Rue Lucette et René Desgrand
Rue Marcel Doret
Rue Mimi Pinson
Rue Monge
Rue Nicolas Garnier
Rue Olympe de Gouges
Rue Sabine Zlatin
Rue Saint Jean
Rue Serge Ravanel
Rue Séverine
Rue Tranquille

Rue Willy Brandt

Rue Yvonne Chanu (*Entre le 13 et le
Boulevard Laurent Bonnevey*)

Square de la Concorde

Square Marcel Doret

PROJET

ANNEXE 3

Liste des voies totalement ou partiellement incluses dans le périmètre de la ZFEm pour les communes de Bron et Vénissieux.

Véhicules de catégories Camionnette, N1, N2 et N3 classés Crit'Air

2.

Pour les voies partiellement incluses du périmètre de la ZFE, les sections concernées par la mesure d'interdiction de circulation sont précisées entre parenthèses

BRON

Allée des Charmilles	Rue de l'Industrie
Allée des Platanes	Rue de Reims (<i>Entre le 4 et le 6</i>)
Allée du Grand Cèdre	Rue de Solesmes
Avenue du Doyen Jean Lépine	Rue des Bleuets
Avenue Franklin Roosevelt	Rue des Bruyères
Boulevard Emile Bollaert	Rue des Communaux
Boulevard Pinel	Rue des Cyclamens
Chemin des Balmes	Rue des Epis
Impasse Bernard Vallot	Rue des Essarts
Impasse Callemard	Rue des Genêts
Impasse Chapuis	Rue des Guilandes
Impasse des Coquelicots	Rue des Iris
Impasse des Muguets	Rue des Myosotis
Montée des Charmilles	Rue des Paquerettes
Passage Verdier Nord	Rue des Sycomores
Passage Verdier Sud	Rue du 19 Mars 1962
Place Kimmerling	Rue du Parc
Route de Genas	Rue du Sergent Buttin
Rue André Hermann	Rue du Verdier
Rue Bernard Vallot	Rue du Vinatier
Rue Cortelain	Rue Edouard Branly
Rue de la Paix	Rue Elie Métral
Rue de la Perle	Rue Emile Bressat
Rue de l'Humanité	Rue Georges Clémenceau

Rue Henri Teissier
Rue Jacques Daligand
Rue Julien Baudrand
Rue Laborde
Rue Léon Boyer
Rue Léon Paviot
Rue Lionel Terray

Rue Louis Blanc
Rue Martin
Rue Neuve des Essarts
Rue Pierre Bourdan
Rue Sigismond Brissy
Rue Wilson

VENISSIEUX

Place Jules Grandclément
Rue Anatole France
Place du Moulin à Vent
Rue Paul Reverchon
Rue Clos Saunier
Impasse Meillon
Rue Gustave Flaubert
Impasse Puisseurs
Impasse François Marie
Impasse Roger Salengro
Allée Gigondas
Allée Chenas
Allée des Closes
Rue des Alpes
Rue Eparvier
Promenade Joseph Muntz
Rue Jean Berlioz
Rue Jean Chabry
Allée Chiroubles
Rue des Pyrénées
Rue Jean Chevailler
Rue Louis de Saint Just

Impasse Jean Mercy
Allée Juliènas
Allée Brouilly
Allée Morgon
Rue Paul Jaillet
Rue François Gros
Passage de l'Auberge de Jeunesse
Square Ludovic Bonin
Rue Chausson
Allée des Acacias
Rue Louise Michel
Voie sans dénomination
Rue Ludovic Bonin
Rue Oradour sur Glane
Rue du Vercors
Rue Louis Blanc
Rue Jean Lurçat
Rue du Moulin à Vent
Place Ennemond Romand
Allée du Moulin à Vent
Rue de la Lozère
Rue Paul Verlaine

Rue Georges Marrane

Rue Pierre Brossolette

Rue du Sablon

Rue Vaillant Couturier

Rue Roger Salengro

Boulevard Pinel

Rue Ernest Renan

Avenue du Docteur Georges Lévy

Rue Honoré de Balzac

Rue du Professeur Roux

Route de Vienne (*Entre la Rue Honoré de Balzac et Lyon*)

Avenue Francis de Pressensé (*Entre l'Avenue du Docteur Georges Lévy et Lyon*)

Boulevard Irène Joliot Curie (*Entre le 20 et Lyon*)

Avenue Viviani

PROJET

PROJET

Communes de : Bron – Caluire-et-Cuire – Champagne-au-Mont-d’Or – Dardilly – Écully – La Mulatière – Limonest - Lyon – Oullins – Pierre-Bénite – Saint-Fons – Tassin-la-Demi-Lune – Vaulx-en-Velin - Vénissieux – Villeurbanne.

Arrêté Temporaire N°

Objet : **Zone à Faibles Émissions mobilité sur le territoire de la Métropole de Lyon.
Véhicules de catégories Camionnette, N1, N2 et N3, non classés ou classés
Crit’Air 5, 4 et 3.
Réglementation temporaire de la circulation.**

Le Président de la Métropole de Lyon

Vu la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l’air ambiant et un air pur pour l’Europe,

Vu la directive 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques,

Vu le Code général des collectivités territoriales, et notamment les articles L.3642-2 I 5°, L.2213-1, L.2213-4-1, L.2213-4-2, R.2213-1-0-1, D.2213-1-0-2 et D.2213-1-0-3,

Vu le Code de la route, et notamment les articles L.318-1, L.411-6, R.311-1, R.318-2, R.411-8, R.411-19-1, R.411-25, R.411-26 et R.433-1,

Vu le Code de la voirie routière,

Vu le Code de l’action sociale et des familles, et notamment ses articles L.241-3 et L.241-3-2,

Vu le Code de l’environnement, et notamment et notamment ses articles L.123-19-1, L.221-1, L.222-4, L.224-8-2 et L.229-26,

Vu le Code de l’énergie, et notamment son article D.251-8-1,

Vu la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l’action publique territoriale et d’affirmation des métropoles,

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d’orientation des mobilités,

Vu la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets,

Vu le décret n°2009-615 du 3 juin 2009 modifié fixant la liste des routes à grande circulation,

Vu le décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l’air,

Vu le décret n° 2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte,

Vu le décret n° 2016-858 du 29 juin 2016 relatif aux certificats qualité de l'air,

Vu le décret n° 2017-782 du 5 mai 2017 renforçant les sanctions pour non-respect de l'usage des certificats qualité de l'air et des mesures d'urgence arrêtées en cas d'épisode de pollution atmosphérique,

Vu le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité,

Vu le décret n°2022-99 du 1er février 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité,

Vu le décret n°2022-1641 du 23 décembre 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain,

Vu l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes,

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) du 22 octobre 1963 modifiée,

Vu l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules,

Vu l'arrêté du 21 juin 2016 modifié établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques en application de l'article R.318-2 du code de la route,

Vu l'arrêté inter préfectoral n° DDPP-DREAL 2022-279 du 24 novembre 2022 portant approbation de la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération lyonnaise,

Vu l'arrêté préfectoral n° 69-2022-08-14-00017 du 24 août 2022 relatif aux procédures préfectorales d'information-recommandation et d'alerte du public en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant dans le département du Rhône,

Vu l'étude justifiant la création d'une zone à faibles émissions mobilité sur le territoire de la Métropole de Lyon, établie conformément aux dispositions des articles L.2213-4-1 et R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales,

Vu les avis recueillis dans le cadre de la consultation s'étant déroulée du _____ au _____ conformément aux dispositions des articles L.2213-4-1 et R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales,

Vu les observations et propositions recueillis dans le cadre de la procédure de mise à disposition du public prévue au III de l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales et établie conformément à l'article L.123-19-1 du code de l'environnement qui s'est déroulée du _____ au _____ ,

Vu la synthèse des observations et propositions du public et leur prise en considération préalablement à l'adoption de la décision, conformément à l'article L.123-19-1 du code de l'environnement ;

Vu le Plan des Déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise approuvé en 1997 et révisé en 2017,

Vu le rapport d'ATMO AURA relatif à la qualité de l'air dans l'agglomération lyonnaise en 2019, publié en septembre 2020,

Vu l'avis du Préfet au titre de l'article R.411-8 du code de la route relatif à la police de la circulation sur les voies classées à grande circulation en date du _____ ,

Vu l'arrêté n° 2022-ZFE-004 du Président de la Métropole de Lyon en date du 17 février 2022,

Vu l'arrêté n° 2023-02-28-R-0129 du président de la Métropole de Lyon en date du 28 février 2023 portant délégation de signature à Monsieur Jean-Charles KOHLHAAS, Vice-président délégué,

Considérant le caractère cancérogène certain de la pollution atmosphérique établi par le Centre International de Recherche sur le Cancer de l'Organisation Mondiale de la Santé, dans son rapport du 17 octobre 2013 ;

Considérant les conclusions du rapport « Données relatives aux aspects sanitaires de la pollution atmosphérique » remis par l'Organisation Mondiale de la Santé à la Commission européenne en juillet 2013 dans le cadre de la révision de la directive 2008/50/CE sur le lien entre l'exposition au dioxyde d'azote et des effets néfastes sur la santé à court terme ;

Considérant les avis motivés adressés à la France par la Commission Européenne les 29 avril 2015 et 15 février 2017 pour dépassement des valeurs limites de dioxyde d'azote (NO₂) et de particules fines (PM₁₀) fixés par la directive 2008/50/CE ;

Considérant le recours introduit le 17 mai 2018 par la Commission Européenne à l'encontre de la France auprès de la Cour de Justice de l'Union Européenne pour dépassement des valeurs limites de qualité de l'air fixées et manquement à l'obligation de prendre des mesures appropriées pour écourter le plus possible les périodes de dépassement.

Considérant l'arrêt rendu par la Cour de Justice de l'Union Européenne le 19 novembre 2014 jugeant que le respect des valeurs limites de dioxyde d'azote dans l'atmosphère constitue une obligation de résultat pour les États membres ;

Considérant l'arrêt rendu par la Cour de Justice de l'Union Européenne le 24 octobre 2019 condamnant la France pour manquement aux obligations issues de la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 relative à la qualité de l'air et obligeant l'État français à s'y conformer dans les meilleurs délais;

Considérant que dans ses décisions rendues le 12 juillet 2017 et le 10 juillet 2020, le Conseil d'État a enjoint, sous astreinte, au gouvernement français de prendre toutes les mesures nécessaires pour ramener les concentrations en dioxyde d'azote et en particules fines PM10 sous les valeurs limites ;

Considérant le bilan dressé par l'agence nationale de santé publique « Santé Publique France » qui fait état en 2021 de 40 000 décès prématurés par an, dus particulièrement à l'exposition aux particules fines, et d'une perte d'espérance de vie de près de 8 mois pour les personnes âgées de 30 ans et plus ;

Considérant les nouvelles lignes directrices mondiales sur la qualité de l'air, publiées le 22 septembre 2021 par l'Organisation Mondiale de la Santé, divisant par 4 les seuils de qualité de l'air qu'elle recommandait en 2005 concernant le dioxyde d'azote NO₂, soit désormais 10 µg/m³ en moyenne annuelle au lieu de 40, par 2 les seuils pour les particules fines PM_{2,5}, soit 5 µg/m³ en moyenne annuelle, et abaissant de 20 à 15 µg/m³ le seuil recommandé pour les particules fines de gabarit PM₁₀;

Considérant que les concentrations mesurées en dioxyde d'azote dépassent de façon répétée les seuils réglementaires fixés par la directive 2008/50/CE sur le territoire de la Métropole de Lyon ;

Considérant que la directive 2008/50/CE susvisée indique que des mesures destinées à limiter les émissions dues aux transports grâce à la planification et à la gestion du trafic peuvent être mises en œuvre afin d'atteindre les objectifs fixés ;

Considérant que le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise cite les mesures de restriction à la circulation de certaines catégories de véhicules

parmi les actions pouvant être mises en œuvre pour atteindre les objectifs de réduction de la pollution atmosphérique ;

Considérant la part significative du trafic routier de transport de marchandises dans les émissions de polluants atmosphériques, notamment sur les émissions de dioxyde d'azote et les émissions de particules fines, constatée par l'Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air, ATMO Auvergne-Rhône-Alpes sur l'agglomération lyonnaise ;

Considérant la nécessité de mettre en place des restrictions de circulation permanente afin de garantir l'efficacité du dispositif ZFEm et obtenir des résultats sanitaires bénéfiques pour la population ;

Considérant que les véhicules de catégorie « N1 » et « Camionnette » (véhicules utilitaires légers – VUL) et les véhicules de catégorie « N2 » et « N3 » (véhicules poids lourds – PL) conçus et construits pour le transport de marchandises, au sens de l'article R.311-1 du Code de la route, représentent 51% des émissions de dioxyde d'azote et 40% des émissions de particules fines sur le territoire de la Métropole de Lyon, selon les résultats des recherches menées par ATMO Auvergne-Rhône-Alpes ;

Considérant la nécessité d'adopter une mise en place graduée des restrictions de circulation afin de permettre une transition progressive du parc de véhicules circulant sur le territoire de la Métropole de Lyon vers des catégories de véhicules moins polluantes ;

Considérant le délai et les investissements nécessaires à la mise aux normes de certains véhicules pour se conformer aux nouvelles mesures ;

Considérant que les mesures de restriction de circulation des véhicules les plus polluants, ainsi que les mesures d'accompagnement, associées au plan Oxygène de la Métropole de Lyon ont été concertées avec les représentants des professionnels, les communes situées sur le territoire de la Métropole de Lyon, les chambres consulaires ainsi qu'avec l'Autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais (SYTRAL Mobilités) et la Région Auvergne-Rhône-Alpes ;

Considérant que le Plan Oxygène de la Métropole de Lyon, adopté par délibération n° 2016-1304 du Conseil de la Métropole du 27 Juin 2016, prévoit la mise en place, sur le territoire de la Métropole de Lyon, d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFEm) au sens de l'article L.2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales, restreignant la circulation des véhicules les plus polluants ;

Sur proposition des services de la Métropole de Lyon ;

ARRETE

ARTICLE 1

Une zone à faibles émissions mobilité (ZFEm), au sens de l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, est créée sur le territoire de la métropole de Lyon jusqu'au 31 décembre 2034 sur une partie des voies ouvertes à la circulation publique situées sur le territoire des communes de Bron, Caluire-et-Cuire, Champagne-au-Mont-d'Or, Dardilly, Écully, La Mulatière, Limonest, Lyon, Oullins, Pierre-Bénite, Saint-Fons, Tassin-la-Demi-Lune, Vaulx-en-Velin, Vénissieux et Villeurbanne.

Cette zone s'applique sur le périmètre tel que délimité sur la carte annexée au présent arrêté (**Annexe 1**).

La liste des voies ouvertes à la circulation publique totalement ou partiellement exclues du périmètre pour les communes de Caluire-et-Cuire, Lyon et Villeurbanne est précisée en annexe au présent arrêté (**Annexe 2**).

La liste des voies ouvertes à la circulation publique totalement ou partiellement incluses dans le périmètre pour les communes de Bron, Champagne-au-Mont-d'Or, Dardilly, Écully, La Mulatière, Limonest, Oullins, Pierre-Bénite, Saint-Fons, Tassin-la-Demi-Lune, Vaulx-en-Velin et Vénissieux est précisée en annexe au présent arrêté (**Annexe 3**).

À compter du 1^{er} janvier 2024, l'accès et la circulation y sont interdits en permanence (24h/24 et 7js/7) pour les **véhicules non classés ou classés Crit'Air 5, 4 et 3** conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2016 susvisé, relevant des catégories suivantes, au sens de l'article R.311-1 du code de la route :

- Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues, de catégories « Camionnette » et « N1 » ;
- Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues, de catégories « N2 » et « N3 ».

Toutefois, **à compter du 1^{er} janvier 2024 et jusqu'au 31 décembre 2024 inclus**, l'accès et la circulation des **véhicules classés Crit'Air 3** relevant des catégories susvisées restent autorisés en permanence (24h/24 et 7js/7) sur le linéaire compris dans le périmètre de la ZFEm des voies structurantes d'agglomération métropolitaines dénommées M6, M7, RD383 et boulevard périphérique nord de Lyon (BPNL).

Les dispositions du présent arrêté sont applicables sous réserve des mesures plus restrictives mises en place en application de l'arrêté préfectoral en vigueur relatif aux procédures d'information-recommandation et d'alerte du public en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant dans le département du Rhône.

Les restrictions de circulation peuvent être temporairement levées sur les voies structurantes d'agglomération incluses dans le périmètre de la ZFEm (voies dénommées M6, M7, RD383 et BPNL), voies qui constituent des itinéraires de délestage du réseau routier national pré-identifiés dans les plans de gestion de trafic ou dans les dossiers d'exploitation sous chantier, lorsqu'il sera nécessaire de les mettre en œuvre.

Cette levée temporaire des restrictions de circulation est limitée dans l'espace aux seuls tronçons concernés par la déviation et dans le temps à la durée de l'évènement nécessitant la mise en œuvre de la déviation.

ARTICLE 2

La mesure instaurée à l'article 1^{er} ne s'applique pas :

- aux véhicules d'intérêt général prioritaires ou bénéficiant de facilités de passage au sens des paragraphes 6.4, 6.5 et 6.6 de l'article R. 311-1 du code de la route ;
- aux véhicules du ministère de la défense ;
- aux véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour les personnes handicapées » ou une carte de stationnement pour personnes handicapées;
- aux véhicules automoteur spécialisés de catégorie « N1 », « N2 » et « N3 » non affectés au transport de marchandises, tels que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules, portant la désignation de carrosserie nationale « VASP » sur le certificat d'immatriculation ;
- aux véhicules de convois exceptionnels munis d'une autorisation préalable ou d'un récépissé de déclaration préalable, au sens de l'article R.433-1 du Code de la route.
- aux véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions, munis d'un document fourni par l'association prouvant leur qualité ; celles-ci doivent en faire la demande auprès de la Métropole
- aux véhicules utilisés par les associations reconnues d'utilité publique, dans le cadre de leurs activités, munis d'un document fourni par l'association prouvant leur qualité ; celles-ci doivent en faire la demande auprès de la Métropole

ARTICLE 3

La mesure instaurée à l'article 1^{er} ne s'applique pas, jusqu'au 31 décembre 2025 inclus :

- aux véhicules de catégories « Camionnette » et « N1 » portant les désignations de carrosseries nationales « BEN AMO », « BENNE », « CIT EAU », « FG TD » et « BETON » sur le certificat d'immatriculation ;
- aux véhicules de catégories « N2 » et « N3 » portant les désignations de carrosseries nationales « BEN AMO », « BENNE », « CIT EAU », « FG TD », « BETON » et « PTE ENG » sur le certificat d'immatriculation ;

Cette dérogation est accordée sous réserve, pour le(s) bénéficiaire(s), d'en effectuer la demande par le biais de la plateforme de services numériques de l'agglomération lyonnaise www.toodego.com/zfe.

ARTICLE 4

Conformément à l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, des dérogations individuelles à caractère temporaire peuvent être délivrées, selon les modalités définies aux articles 5, 6 et 7 du présent arrêté, pour les véhicules listés ci-dessous :

- véhicules classés Crit'Air 3 et utilisés pour l'approvisionnement des marchés sur le territoire de la métropole de Lyon, munis d'une autorisation délivrée par une commune ou d'une carte de commerçant non sédentaire en cours de validité ;
- véhicules classés Crit'Air 3 et utilisés pour l'approvisionnement de denrées alimentaires de proximité, effectuant de manière régulière des opérations de livraison à l'intérieur du périmètre de la zone à faibles émissions mobilité de la métropole de Lyon ;
- véhicules utilisés par les professionnels pouvant justifier de l'achat de véhicule(s) de catégories « Camionnette », « N1 », « N2 » et « N3 » classés Crit'Air 0 et 1 mais dont les délais de livraison sont importants ;
- véhicules utilisés par les professionnels et amenés à circuler de manière ponctuelle au sein du périmètre de la ZFEM dans le cadre de déplacements liés à l'exercice de leur activité professionnelle.

ARTICLE 5

Les demandes de dérogations doivent être motivées et être adressées à la Métropole par le biais de la plateforme de services numériques de l'agglomération lyonnaise à l'adresse suivante :

www.toodego.com/zfe

Les justificatifs délivrés doivent être rendus visibles ou tenus à la disposition des agents chargés des contrôles.

ARTICLE 6

Pour bénéficier d'une dérogation individuelle au titre de l'approvisionnement de denrées alimentaires de proximité, le véhicule concerné doit être certifié par son propriétaire comme étant affecté à une exploitation agricole dont le siège est situé dans un périmètre de 50km autour de la ville de Lyon, tel que délimité sur la carte figurant en **Annexe 4** au présent arrêté, c'est à dire avoir son siège sur le territoire de l'une des communes dont la liste figure en **Annexe 5** au présent arrêté.

ARTICLE 7

Pour les véhicules classés Crit'Air 3 et utilisés pour l'approvisionnement des marchés sur le territoire de la métropole de Lyon, munis d'une autorisation délivrée par une commune ou d'une carte de commerçant non sédentaire en cours de validité, les dérogations individuelles sont accordées pour la période courant du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2025.

Pour les véhicules classés Crit'Air 3 et utilisés pour l'approvisionnement de denrées alimentaires de proximité, effectuant de manière régulière des opérations de livraison à l'intérieur du périmètre de la zone à faibles émissions mobilité de la métropole de Lyon, les dérogations individuelles sont accordées pour la période courant du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2025.

Pour les véhicules utilisés par les professionnels pouvant justifier de l'achat de véhicule(s) de catégories « Camionnette », « N1 », « N2 » et « N3 » classés Crit'Air 0 et 1 mais dont les délais de livraison sont importants, les dérogations individuelles sont accordées pour une durée de 12 mois non renouvelable.

Pour les véhicules utilisés par les professionnels et amenés à circuler de manière ponctuelle au sein du périmètre de la ZFEm dans le cadre de déplacements liés à l'exercice de leur activité professionnelle, les dérogations individuelles sont accordées selon les modalités spécifiques suivantes :

- Ces véhicules ne sont autorisés à circuler au sein du périmètre de la ZFEm que dans la limite de 52 jours par an pendant la période comprise entre le 1^{er} janvier 2024 et le 31 décembre 2034.
- Les bénéficiaires doivent obligatoirement créer un compte sur la plateforme de services numériques de l'agglomération lyonnaise « Toodego » et déclarer, via cette même plateforme, les dates auxquelles ils souhaitent utiliser les véhicules concernés pour circuler au sein du périmètre de la ZFEm.

Dans tous les cas, la délivrance des dérogations individuelles est conditionnée à une démarche volontaire du bénéficiaire qui l'engage dans un dialogue avec les conseillers en mobilité de la Métropole et des chambres consulaires du territoire pour le bon aboutissement de son projet de mobilité à faibles émissions.

ARTICLE 8

Le présent arrêté fera l'objet d'une publication sous forme électronique, dans les conditions fixées par les articles L.3131-1 et R. 3131-2 du code général des collectivités territoriales.

ARTICLE 9

Les infractions au présent arrêté seront constatées par procès-verbal et réprimées selon les textes et la réglementation en vigueur.

ARTICLE 10

L'arrêté n° 2022-ZFE-004 du Président de la Métropole de Lyon en date du 17 février 2022 est abrogé à compter du 1^{er} janvier 2024.

ARTICLE 11

Outre les recours gracieux et hiérarchiques qui s'exercent dans le même délai, un recours contentieux pour excès de pouvoir peut être déposé au tribunal administratif de Lyon (Palais des Juridictions Administratives - 184 rue Duguesclin - 69433 LYON CEDEX 03), ou effectué par voie dématérialisée sur le site www.telerecours.fr, dans un délai de deux mois à compter de la publication du présent arrêté.

ARTICLE 12

La Directrice Générale des Services de la Métropole de Lyon et le Directeur Départemental de la Sécurité Publique, le Directeur du Service Départemental Métropolitain d'Incendie et de Secours et tous agents de la force publique et de la police municipale sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté, dont copie sera adressée :

- au Préfet du Rhône,
- au Directeur Départemental de la Sécurité Publique du Rhône,
- au Président du Conseil régional de la Région Auvergne-Rhône-Alpes,
- au Président du Conseil départemental du Rhône,
- aux services urbains de la Métropole de Lyon : voirie, eau et propreté,
- à l'Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais (SYTRAL Mobilités),
- aux Maires des communes de Bron, Caluire-et-Cuire, Champagne-au-Mont-d'Or, Dardilly, Écully, La Mulatière, Limonest, Lyon, Oullins, Pierre-Bénite, Saint-Fons, Tassin-la-Demi-Lune, Vaulx-en-Velin, Vénissieux et Villeurbanne.

À Lyon, le

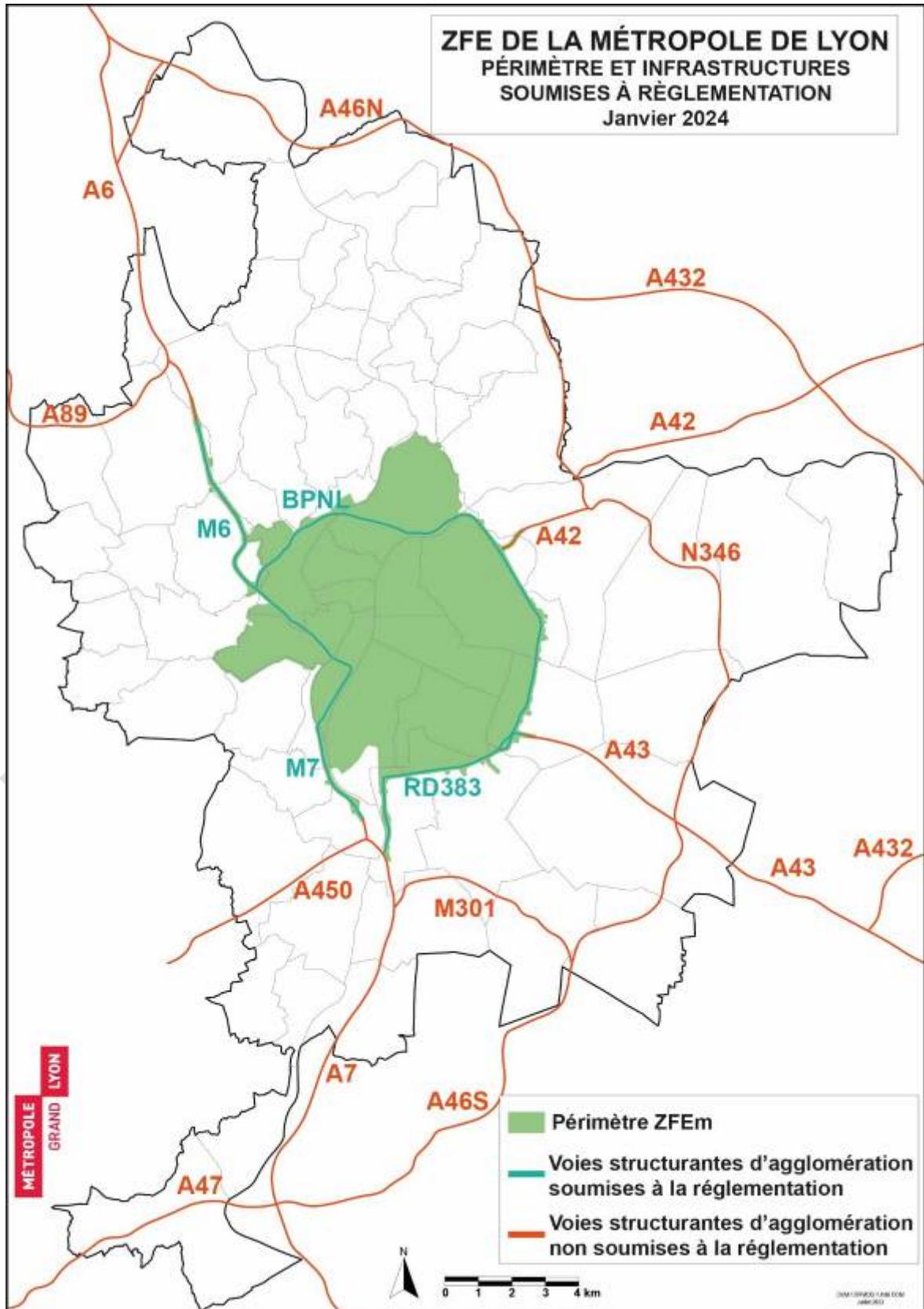
Le Président de la Métropole de Lyon,

Bruno BERNARD

ANNEXE 1

Périmètre de la Zone à Faibles Émissions mobilité de la Métropole de Lyon.

Véhicules de catégories Camionnette, N1, N2 et N3 non classés ou classés Crit'Air 5, 4 et 3.



ANNEXE 2

Liste des voies totalement ou partiellement exclues du périmètre de la ZFEm pour les communes de Caluire-et-Cuire, Lyon et Villeurbanne.

Véhicules de catégories Camionnette, N1, N2 et N3 non classés ou classés Crit'Air 5, 4 et 3.

Pour les voies partiellement exclues du périmètre de la ZFE, les sections non concernées par la mesure d'interdiction de circulation sont précisées entre parenthèses

CALUIRE-ET-CUIRE

Boulevard des Oiseaux	Impasse 87 Route de Strasbourg
Chemin de Balme Baron	Impasse Charles Besseas
Chemin de Crépieux (<i>Entre le 148 et le 157</i>)	Place de Crépieux
Chemin de la Vire	Pont Paul Bocuse
Chemin des Maraîchers	Quai Clémenceau (<i>Entre le 121 et Fontaines-sur-Saône</i>)
Chemin du Désert	Route de Strasbourg (<i>Entre l'Ancienne route de Strasbourg et Rillieux-la-Pape</i>)
Chemin du Ravin	Rue Pierre Bourgeois
Chemin du Vieux Crépieux	
Chemin Pierre Drevet	

LYON

Allée de Beaulieu-Montrabloud	Bretelle Tassin Voie Sud
Allée de la Sauvegarde	Chemin de Galatin et des Sablières
Avenue 25ème Régiment des Tirailleurs Sénégalais (<i>Entre le rond-point de la Porte de Vaise et l'Avenue de Lanessan</i>)	Chemin de Montessuy
Avenue Ben Gourion	Chemin de Montpellas
Avenue de Lanessan	Chemin des Charbottes
Avenue du Frene	Chemin du Bas Port
Avenue Général Eisenhower (<i>Entre le 2 et le 8</i>)	Chemin du Petit Montessuy
Bretelle 3 Porte de Vaise	Grande Rue de Saint Rambert
Bretelle Tassin Voie Nord	Impasse Auguste Rodin
	Impasse de la Garde
	Impasse de la Mouchonne

Impasse Saint Loup
Montée de la Sauvagère
Montée des Balmes
Place Bernard Schonberg
Place de Saint Rambert
Place Henri Barbusse
Place Maurice Bariod
Place Notre Dame
Place Pierre Puget
Pont de l'Île Barbe
Porte de Vaise
Quai de Beaucaire
Quai des Etroits
Quai Raoul Carrié
Rue Albert Camus
Rue Albert Chalinel
Rue Albert Falsan
Rue Camille de Neuville
Rue Charles Porcher
Rue Claude Debussy
Rue Claude Faye
Rue Claude Le Laboureur
Rue Clavière
Rue d'Amsterdam
Rue d'Arles
Rue d'Avignon
Rue de Bale
Rue de Chalon-sur-Saone
Rue de Dijon
Rue de Dole
Rue de Fos-sur-Mer
Rue de la Garde

Rue de l'Arbaletière
Rue de l'Ardoise
Rue de Saint-Cyr (*Entre le 137 et Saint-Cyr-au-Mont-d'Or*)
Rue de Trèves
Rue des Aqueducs (*Entre le 47 et le 82*)
Rue des Contrebandiers (*Entre le 16 et le 18*)
Rue des Docteurs Cordier
Rue des Rivières
Rue du Pont Cotton
Rue Ernest Fabrègue
Rue Fayolle
Rue Gabriel Chevallier
Rue Général Girodon
Rue Gilgain
Rue Hector Berlioz
Rue Jean Perrin
Rue Jean-Baptiste Chopin
Rue Jean-Baptiste Couty
Rue Joliot Curie (*Entre le 98 et le 199*)
Rue Jolivet
Rue Joseph Folliet
Rue Louis Bouquet (*Entre le 5 et le 10*)
Rue Malibran
Rue Marc Boegner
Rue Maréchal de Lattre de Tassigny
Rue Pierre Baizet (*Entre le 46 et le 82*)
Rue Pierre Termier
Rue Pierre Valdo (*Entre le 180 et le 183*)
Rue Professeur Patel (*Entre le 33 et la Rue de Montribloud*)
Rue Sylvain Simondan

Rue Velten

Square Maurice Ravel

Square Paul Cézanne

VILLEURBANNE

Allée Assia Djebar

Allée des Cèdres

Allée du Caporal Maupas

Allée du Mens

Allée Gerda Taro

Allée Louis Pergaud

Allée Marcel Doret

Allée Paulette Cornu

Allée Sergueï Paradjanov

Autoroute A42 de Genève à Lyon

Autoroute A42 de Lyon à Genève

Avenue Ampère

Avenue de Bel Air (*Entre le 18 et le 34*)

Avenue de la Rize

Avenue Marcel Cerdan (*Entre le 17 et le 59*)

Chemin de Halage

Chemin de l'Ancienne Digue

Cours Emile Zola (*Entre le 409 et la Rue Léon Blum*)

Esplanade Miriam Makeba

Impasse Baconnier

Impasse des Moineaux

Impasse du Marais

Impasse du Rêve

Jardin de l'Embellie

Parc Jorge Semprun

Petite Rue du Roulet

Place de la Paix

Place des Allobroges

Pont de Croix-Luizet

Pont de Cusset

Rue Abbé A Firmin

Rue Alfred de Musset

Rue André Buffière

Rue Bernard Lecache

Rue Blasco Ibanez

Rue Charlotte Delbo

Rue de la Digue

Rue de la Poudrette

Rue de la Prairie

Rue de la Soie

Rue de l'Epi de Blé

Rue de Pierrefrite

Rue de Verdun

Rue Debut

Rue Decomberousse

Rue des Acacias

Rue des Bluets

Rue des Bons Amis

Rue des Brosses

Rue des Coquelicots

Rue des Jardins

Rue des Prés

Rue Douaumont

Rue du 4 Août 1789 (*Entre le Pont de Cusset et Vaulx-en-Velin*)

Rue du Bel Air

Rue du Canal
Rue du Caporal Morange
Rue du Cimetière
Rue du Clos Mon Désir
Rue du Luxembourg
Rue du Marais
Rue du Pont des Planches
Rue du Roulet
Rue du Vert Buisson
Rue Edison
Rue Eugène Pottier
Rue Francia
Rue Henri Legay
Rue Jean Bertin
Rue Jean Voillot
Rue Léo Lagrange
Rue Léon Blum (*Entre le 215 et Vaulx-en-Velin*)
Rue Léon Piat
Rue Louis Jarnet
Rue Louis Maynard
Rue Louis Teillon
Rue Lucette et René Desgrand
Rue Marcel Doret
Rue Mimi Pinson
Rue Monge
Rue Nicolas Garnier
Rue Olympe de Gouges
Rue Sabine Zlatin
Rue Saint Jean
Rue Serge Ravanel
Rue Séverine
Rue Tranquille
Rue Willy Brandt
Rue Yvonne Chanu (*Entre le 13 et le Boulevard Laurent Bonnevey*)
Square de la Concorde
Square Marcel Doret

ANNEXE 3

Liste des voies totalement ou partiellement incluses dans le périmètre de la ZFEm pour les communes de Bron, Champagne-au-Mont-d'Or, Dardilly, Écully, La Mulatière, Limonest, Oullins, Pierre-Bénite, Saint-Fons, Tassin-la-Demi-Lune, Vaulx-en-Velin et Vénissieux.

Véhicules de catégories Camionnette, N1, N2 et N3 non classés ou classés Crit'Air 5, 4 et 3.

Pour les voies partiellement incluses du périmètre de la ZFE, les sections concernées par la mesure d'interdiction de circulation sont précisées entre parenthèses

BRON

Allée des Charmilles	Rue André Hermann
Allée des Platanes	Rue Bernard Vallot
Allée du Grand Cèdre	Rue Cortelain
Avenue du Doyen Jean Lépine	Rue de la Paix
Avenue Franklin Roosevelt	Rue de la Perle
Boulevard Emile Bollaert	Rue de l'Humanité
Boulevard Laurent Bonnevey Extérieur	Rue de l'Industrie
Boulevard Laurent Bonnevey Intérieur	Rue de Reims (<i>Entre le 4 et le 6</i>)
Boulevard Pinel	Rue de Solesmes
Chemin des Balmes	Rue des Bleuets
Impasse Bernard Vallot	Rue des Bruyères
Impasse Callemard	Rue des Communaux
Impasse Chapuis	Rue des Cyclamens
Impasse des Coquelicots	Rue des Epis
Impasse des Muguets	Rue des Essarts
Montée des Charmilles	Rue des Genêts
Passage Verdier Nord	Rue des Guillandes
Passage Verdier Sud	Rue des Iris
Place Kimmerling	Rue des Myosotis
Route de Genas	Rue des Paquerettes

Rue des Sycomores
Rue du 19 Mars 1962
Rue du Parc
Rue du Sergent Buttin
Rue du Verdier
Rue du Vinatier
Rue Edouard Branly
Rue Elie Métral
Rue Emile Bressat
Rue Georges Clémenceau
Rue Henri Teissier
Rue Jacques Daligand

Rue Julien Baudrand
Rue Laborde
Rue Léon Boyer
Rue Léon Paviot
Rue Lionel Terray
Rue Louis Blanc
Rue Martin
Rue Neuve des Essarts
Rue Pierre Bourdan
Rue Sigismond Brissy
Rue Wilson

CHAMPAGNE-AU-MONT-D'OR

Voie métropolitaine M6 de Lyon à Paris
Voie métropolitaine M6 de Paris à Lyon

DARDILLY

Voie métropolitaine M6 de Lyon à Paris
Voie métropolitaine M6 de Paris à Lyon

ECULLY

Boulevard Périphérique Nord Extérieur
Boulevard Périphérique Nord Intérieur
Bretelle 1 Porte du Valvert
Bretelle 10 Porte du Valvert
Bretelle 2 Porte du Valvert
Bretelle 3 Porte du Valvert
Bretelle 4 Porte du Valvert
Bretelle 6 Porte du Valvert
Bretelle 7 Porte du Valvert

Bretelle 8 Porte du Valvert
Bretelle 9 Porte du Valvert
Esplanade François-Régis Cottin
Porte du Valvert
Tunnel de la Duchère Extérieur
Tunnel de la Duchère Intérieur
Voie métropolitaine M6 de Lyon à Paris
Voie métropolitaine M6 de Paris à Lyon

LA MULATIERE

Pont de La Mulatière

Voie métropolitaine M7 de Lyon à Marseille

Voie métropolitaine M7 de Marseille à Lyon

LIMONEST

Voie métropolitaine M6 de Lyon à Paris

Voie métropolitaine M6 de Paris à Lyon

OULLINS

Voie métropolitaine M7 de Lyon à Marseille

Voie métropolitaine M7 de Marseille à Lyon

PIERRE BENITE

Voie métropolitaine M7 de Lyon à Marseille

Voie métropolitaine M7 de Marseille à Lyon

SAINT-FONS

Boulevard Laurent Bonnevey Extérieur

Boulevard Laurent Bonnevey Intérieur

Avenue Pierre Sémard

Quai Louis Aulagne (*au niveau du pont traversant l'Avenue Pierre Semard*)

Rue Marcel Sembat (*au niveau du pont surplombant l'Avenue Pierre Semard*)

TASSIN

Bretelle 6 Porte du Valvert

Bretelle 4 Porte du Valvert

Porte du Valvert

Voie métropolitaine M6 de Lyon à Paris

Voie métropolitaine M6 de Paris à Lyon

VAULX-EN-VELIN

Boulevard Périphérique Nord Extérieur

Boulevard Périphérique Nord Intérieur

Porte de la Doua

VENISSIEUX

Place Jules Grandclément

Rue Anatole France

Place du Moulin à Vent

Rue Paul Reverchon

Rue Clos Saunier

Impasse Meillon

Rue Gustave Flaubert

Impasse Puiseurs

Impasse François Marie

Impasse Roger Salengro

Allée Gigondas

Allée Chenas

Allée des Closes

Rue des Alpes

Rue Eparvier

Promenade Joseph Muntz

Rue Jean Berlioz

Rue Jean Chabry

Allée Chiroubles

Rue des Pyrénées

Rue Jean Chevailler

Rue Louis de Saint Just

Impasse Jean Mercy

Allée Juliènas

Allée Brouilly

Allée Morgon

Rue Paul Jaillet

Rue François Gros

Passage de l'Auberge de Jeunesse

Square Ludovic Bonin

Rue Chausson

Allée des Acacias

Rue Louise Michel

Rue Ludovic Bonin

Rue Oradour sur Glane

Rue du Vercors

Rue Louis Blanc

Rue Jean Lurçat

Rue du Moulin à Vent

Place Ennemond Romand

Allée du Moulin à Vent

Rue de la Lozère

Avenue Charles de Gaulle (*en direction de Lyon, depuis la Rue du Clos Verger*)

Rue Paul Verlaine

Rue Georges Marrane

Rue Pierre Brossolette

Rue du Sablon

Rue Vaillant Couturier

Rue Roger Salengro

Boulevard Pinel

Rue Ernest Renan

Avenue du Docteur Georges Lévy

Rue Honoré de Balzac

Rue du Professeur Roux

Route de Vienne (*Entre le 385 et Lyon*)

Avenue Francis de Pressensé (*Entre la rue Chêne Velin et Lyon*)

Boulevard Irène Joliot Curie (*Entre la bretelle d'insertion pour le Boulevard Laurent Bonnevey Extérieur et Lyon*)

Avenue Viviani

Boulevard Laurent Bonnevey Extérieur

Boulevard Laurent Bonnevey Intérieur

PROJET

ANNEXE 4

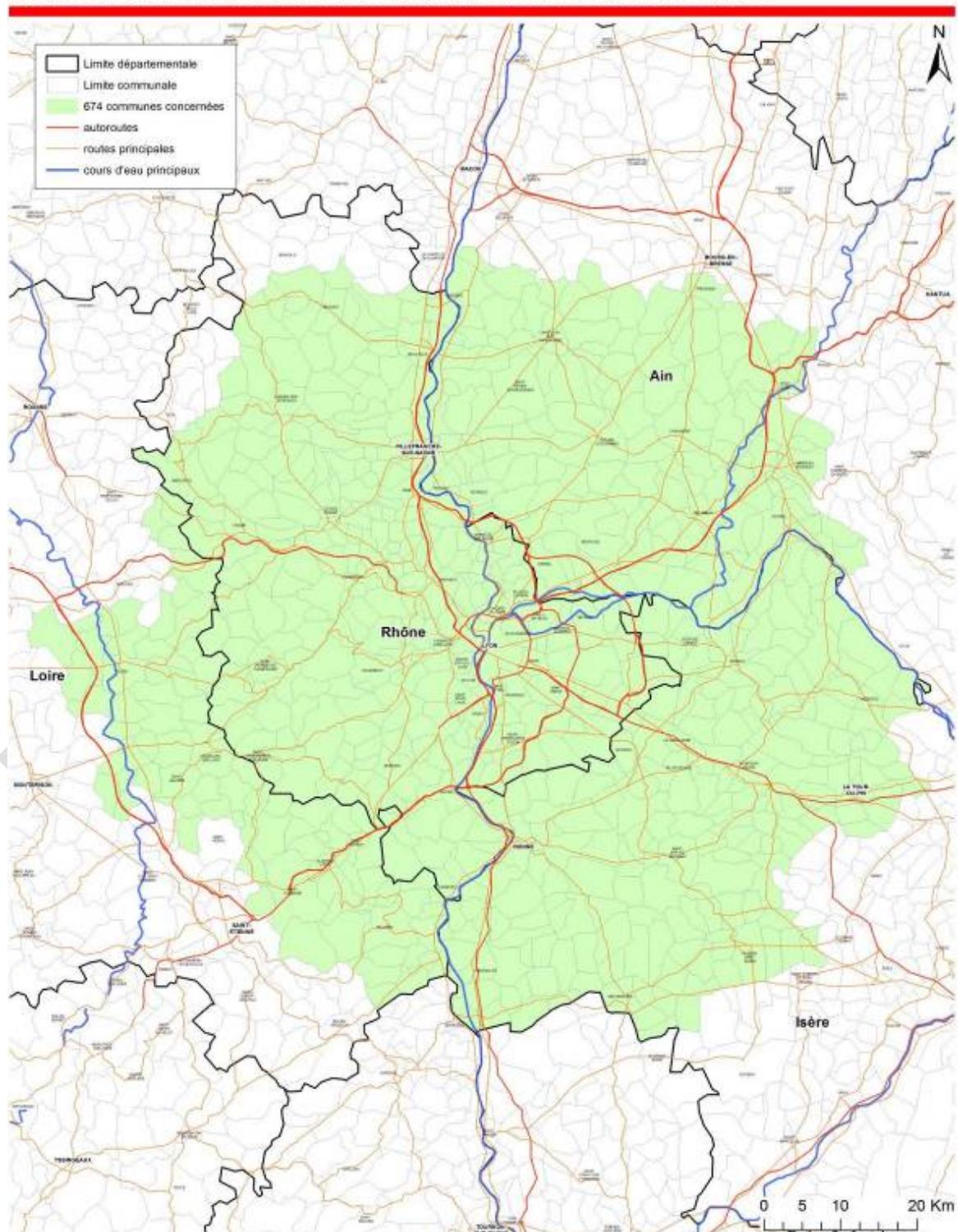
Périmètre de production alimentaire de proximité pour la métropole de Lyon

Production alimentaire de proximité

GRANDLYON
la métropole

Définition à partir des codes postaux dans un rayon de 50km de Lyon*

**Hors produits carnés pour lesquels sont retenus le département du Rhône et ses départements limitrophes*



ANNEXE 5

Liste des communes composant le périmètre de production alimentaire de proximité pour la métropole de Lyon

Ain : AMBERIEU-EN-BUGEY, AMBERIEUX-EN-DOBES, AMBRONAY, AMBUTRIX, ARS-SUR-FORMANS, BALAN, BANEINS, BEAUREGARD, BELIGNEUX, BETTANT, BEYNOST, BIRIEUX, BLYES, BOULIGNEUX, BOURG-SAINT-CHRISTOPHE, BRESSOLLES, CERTINES, CHALAMONT, CHALEINS, CHANEINS, CHANOZ-CHATENAY, CHARNOZ-SUR-AIN, CHATEAU-GAILLARD, CHATENAY, CHATILLON-LA-PALUD, CHATILLON-SUR-CHALARONNE, CHAZEY-SUR-AIN, CIVRIEUX, CONDEISSIAT, CRANS, DAGNEUX, DOMPIERRE-SUR-CHALARONNE, DOMPIERRE-SUR-VEYLE, DOUVRES, DRUILLAT, FARAMANS, FAREINS, FRANCHELEINS, FRANS, GARNERANS, GENOUILLEUX, GUEREINS, ILLIAT, JASSANS-RIOTTIER, JOYEUX, LA BOISSE, LA CHAPELLE-DU-CHATELARD, LA TRANCLIERE, L'ABERGEMENT-CLEMENCIAT, LAGNIEU, LAPEYROUSE, LE MONTELLIER, LE PLANTAY, LENT, LEYMENT, LOYETTES, LURCY, MARLIEUX, MASSIEUX, MESSIMY-SUR-SAONE, MEXIMIEUX, MIONNAY, MIRIBEL, MISERIEUX, MOGNENEINS, MONTCEAUX, MONTHIEUX, MONTLUEL, MONTMERLE-SUR-SAONE, NEUVILLE-LES-DAMES, NEUVILLE-SUR-AIN, NEYRON, NIEVROZ, PARCIEUX, PERONNAS, PEROUGES, PEYZIEUX-SUR-SAONE, PIZAY, PONT-D'AIN, PRIAY, RANCE, RELEVANT, REYRIEUX, RIGNIEUX-LE-FRANC, ROMANS, SAINT-ANDRE-DE-CORCY, SAINT-ANDRE-LE-BOUCHOUX, SAINT-ANDRE-SUR-VIEUX-JONC, SAINT-BERNARD, SAINT-DENIS-EN-BUGEY, SAINT-DIDIER-DE-FORMANS, SAINT-DIDIER-SUR-CHALARONNE, SAINTE-CROIX, SAINTE-EUPHEMIE, SAINTE-JULIE, SAINT-ELOI, SAINTE-OLIVE, SAINT-ETIENNE-SUR-CHALARONNE, SAINT-GEORGES-SUR-RENON, SAINT-GERMAIN-SUR-RENON, SAINT-JEAN-DE-NIOST, SAINT-JEAN-DE-THURIGNEUX, SAINT-MARCEL, SAINT-MARTIN-DU-MONT, SAINT-MAURICE-DE-BEYNOST, SAINT-MAURICE-DE-GOURDANS, SAINT-MAURICE-DE-REMENS, SAINT-NIZIER-LE-DESERT, SAINT-PAUL-DE-VARAX, SAINT-SORLIN-EN-BUGEY, SAINT-TRIVIER-SUR-MOIGNANS, SAINT-VULBAS, SANDRANS, SAULT-BRENAZ, SAVIGNEUX, SERVAS, SOUCLIN, SULIGNAT, THIL, THOISSEY, TOUSSIEUX, TRAMOYES, TREVOUX, VALEINS, VARAMBON, VAUX-EN-BUGEY, VERSAILLEUX, VILLARS-LES-DOBES, VILLEBOIS, VILLENEUVE, VILLETTE-SUR-AIN, VILLIEU-LOYES-MOLLON ;

Isère : AGNIN, ANJOU, ANNOISIN-CHATELANS, ANTHON, ARANDON, ARTAS, ARZAY, ASSIEU, AUBERIVES-SUR-VAREZE, BADINIERES, BALBINS, BEAUFORT, BEAUREPAIRE, BEAUVOIR-DE-MARC, BELLEGARDE-POUSSIEU, BONNEFAMILLE, BOSSIEU, BOUGE-CHAMBALUD, BOURGOIN-JALLIEU, BOUVESSE-QUIRIEU, BRANGUES, CESSIEU, CHALONS, CHAMAGNIEU, CHAMPIER, CHANAS, CHARANTONNAY, CHARETTE, CHARVIEU-CHAVAGNEUX, CHASSE-SUR-RHONE, CHATEAUVILAIN, CHATONNAY, CHAVANOZ, CHEYSSIEU, CHEZENEUVE, CHONAS-L'AMBALLAN, CHOZEAU, CHUZELLES, CLONAS-SUR-VAREZE, COMMELLE, COUR-ET-BUIS, COURTENAY, CRACHIER, CREMIEU, CREYS-MEPIEU, CULIN, DIEMOZ, DIZIMIEU, DOLOMIEU, DOMARIN, ECLOSE, ESTRABLIN, EYZIN-PINET, FARAMANS, FAVERGES-DE-LA-TOUR, FOUR, FRONTONAS, GILLONNAY, GREPAY, HEYRIEUX, HIERES-SUR-AMBY, JANNEYRIAS, JARCIEU, JARDIN, LA BALME-LES-GROTTE, LA BATIE-MONTGASCON, LA CHAPELLE-DE-LA-TOUR, LA CHAPELLE-DE-SURIEU, LA COTE-SAINTE-ANDRE, LA FRETTE, LA TOUR-DU-PIN, LA VERPILLIERE, LE BOUCHAGE, LE PEAGE-

DE-ROUSSILLON, LENTIOL, LES COTES-D'AREY, LES EPARRES, LES ROCHES-DE-CONDRIEU, LEYRIEU, LIEUDIEU, L'ISLE-D'ABEAU, LUZINAY, MARCILLOLES, MARCOLLIN, MAUBEC, MEYRIE, MEYRIEU-LES-ETANGS, MEYSSIES, MOIDIEU-DETOURBE, MOISSIEU-SUR-DOLON, MONSTEROUX-MILIEU, MONTAGNIEU, MONTALIEU-VERCIEU, MONTCARRA, MONTSEVEROUX, MORAS, MORESTEL, MOTTIER, NANTOIN, NIVOLAS-VERMELLE, OPTEVOZ, ORNACIEUX, OYTIER-SAINT-OBLAS, PACT, PAJAY, PANOSSAS, PARMILIEU, PASSINS, PENOL, PISIEU, POMMIER-DE-BEAUREPAIRE, PONT-DE-CHERUY, PONT-EVEQUE, PORCIEU-AMBLAGNIEU, PRIMARETTE, REVEL-TOURDAN, REVENTIN-VAUGRIS, ROCHE, ROCHETOIRIN, ROUSSILLON, ROYAS, RUY, SABLONS, SAINT-AGNIN-SUR-BION, SAINT-ALBAN-DE-ROCHE, SAINT-ALBAN-DU-RHONE, SAINT-BARTHELEMY, SAINT-BAUDILLE-DE-LA-TOUR, SAINT-CHEF, SAINT-CLAIR-DE-LA-TOUR, SAINT-CLAIR-DU-RHONE, SAINT-DIDIER-DE-LA-TOUR, SAINTE-ANNE-SUR-GERVONDE, SAINTE-BLANDINE, SAINT-GEORGES-D'ESPERANCHE, SAINT-HILAIRE-DE-BRENS, SAINT-HILAIRE-DE-LA-COTE, SAINT-JEAN-DE-BOURNAY, SAINT-JEAN-DE-SOUDAIN, SAINT-JULIEN-DE-L'HERMS, SAINT-JUST-CHALEYSSIN, SAINT-MARCEL-BEL-ACCUEIL, SAINT-MAURICE-L'EXIL, SAINT-PRIM, SAINT-ROMAIN-DE-JALIONAS, SAINT-ROMAIN-DE-SURIEU, SAINT-SAVIN, SAINT-SORLIN-DE-MORESTEL, SAINT-SORLIN-DE-VIENNE, SAINT-VICTOR-DE-CESSIEU, SAINT-VICTOR-DE-MORESTEL, SALAGNON, SALAISE-SUR-SANNE, SARDIEU, SATOLAS-ET-BONCE, SAVAS-MEPIN, SEMONS, SEPTEME, SEREZIN-DE-LA-TOUR, SERMERIEU, SERPAIZE, SEYSSUEL, SICCIEU-SAINT-JULIEN-ET-CARISIEU, SOLEYMIEU, SONNAY, SUCCIEU, THODURE, TIGNIEU-JAMEYZIEU, TRAMOLE, TREPT, VALENCIN, VASSELIN, VAULX-MILIEU, VENERIEU, VERNAS, VERNIOZ, VERTRIEU, VEYSSILIEU, VEZERONCE-CURTIN, VIENNE, VIGNIEU, VILLEFONTAINE, VILLEMORIEU, VILLENEUVE-DE-MARC, VILLE-SOUS-ANJOU, VILLETTE-D'ANTHON, VILLETTE-DE-VIENNE ;

Loire : AVEIZIEUX, BELLEGARDE-EN-FOREZ, BESSEY, BOISSET-LES-MONTROND, CELLIEU, CHAGNON, CHAMBEON, CHAMBOEUF, CHATEAUNEUF, CHATELUS, CHAVANAY, CHAZELLES-SUR-LYON, CHEVRIERES, CHIRASSIMONT, CHUYER, CIVENS, CLEPPE, COTTANCE, CRAINTILLEUX, CUZIEU, DARGOIRE, DOIZIEUX, EPERCIEUX-SAINT-PAUL, ESSERTINES-EN-DONZY, FARNAY, FEURS, FONTANES, GENILAC, GRAMMOND, JAS, LA CHAPELLE-VILLARS, LA GIMOND, LA GRAND-CROIX, LA TERRASSE-SUR-DORLAY, LA VALLA-EN-GIER, L'HOPITAL-LE-GRAND, L'HORME, LORETTE, LUPE, MACHEZAL, MACLAS, MALLEVAL, MARCENOD, MARCLOPT, MARINGES, MIZERIEUX, MONTCHAL, MONTROND-LES-BAINS, PANISSIERES, PAVEZIN, PELUSSIN, PONCINS, POUILLY-LES-FEURS, RIVE-DE-GIER, ROISEY, SAINT-ANDRE-LE-PUY, SAINT-APPOLINARD, SAINT-BARTHELEMY-LESTRA, SAINT-BONNET-LES-OULES, SAINT-CHAMOND, SAINT-CHRISTO-EN-JAREZ, SAINT-CYR-DE-VALORGES, SAINT-CYR-LES-VIGNES, SAINT-DENIS-SUR-COISE, SAINTE-CROIX-EN-JAREZ, SAINTE-FOY-SAINT-SULPICE, SAINT-GALMIER, SAINT-JEAN-BONNEFONDS, SAINT-JOSEPH, SAINT-LAURENT-LA-CONCHE, SAINT-MARTIN-LA-PLAINE, SAINT-MARTIN-LESTRA, SAINT-MEDARD-EN-FOREZ, SAINT-MICHEL-SUR-RHONE, SAINT-PAUL-EN-JAREZ, SAINT-PIERRE-DE-BOEUF, SAINT-ROMAIN-EN-JAREZ, SALT-EN-DONZY, SALVIZINET, SORBIERS, TARTARAS, UNIAS, VALEILLE, VALFLEURY, VERANNE, VERIN, VIOLAY, VIRICELLES, VIRIGNEUX ;

Rhône : AFFOUX, ALBIGNY-SUR-SAONE, ALIX, AMBERIEUX, AMPLEPUIS, AMPUIS, ANCY, ANSE, ARNAS, AVEIZE, AVENAS, BAGNOLS, BEAUJEU, BELLEVILLE, BELMONT-D'AZERGUES,

BESSENAY, BIBOST, BLACE, BRIGNAIS, BRINDAS, BRON, BRULLIOLES, BRUSSIEU, BULLY, CAILLOUX-SUR-FONTAINES, CALUIRE-ET-CUIRE, CERCIE, CHAMBOST-ALLIERES, CHAMBOST-LONGESSAIGNE, CHAMELET, CHAMPAGNE-AU-MONT-D'OR, CHAPONNAY, CHAPONOST, CHARBONNIERES-LES-BAINS, CHARENTAY, CHARLY, CHARNAY, CHASSAGNY, CHASSELAY, CHASSIEU, CHATILLON, CHAUSSAN, CHAZAY-D'AZERGUES, CHENELETTE, CHESSY, CHEVINAY, CIVRIEUX-D'AZERGUES, CLAVEISOLLES, COGNY, COISE, COLLONGES-AU-MONT-D'OR, COLOMBIER-SAUGNIEU, COMMUNAY, CONDRIEU, CORBAS, CORCELLES-EN-BEAUJOLAIS, COURZIEU, COUZON-AU-MONT-D'OR, CRAPONNE, CUBLIZE, CURIS-AU-MONT-D'OR, DARDILLY, DAREIZE, DECINES-CHARPIEU, DENICE, DIEME, DOMMARTIN, DRACE, DUERNE, ECHALAS, ECULLY, EVEUX, FEYZIN, FLEURIEU-SUR-SAONE, FLEURIEUX-SUR-L'ARBRESLE, FONTAINES-SAINT-MARTIN, FONTAINES-SUR-SAONE, FRANCHEVILLE, FRONTENAS, GEANGES, GENAS, GENAY, GIVORS, GLEIZE, GRANDRIS, GREZIEU-LA-VARENNE, GREZIEU-LE-MARCHE, GRIGNY, HAUTE-RIVOIRE, IRIGNY, JARNIOUX, JONAGE, JONS, JOUX, LA CHAPELLE-SUR-COISE, LA MULATIERE, LA TOUR-DE-SALVAGNY, LACENAS, LACHASSAGNE, LAMURE-SUR-AZERGUES, LANCIE, LANTIGNIE, LARAJASSE, L'ARBRESLE, LAUX-MONTAUX, LE BOIS-D'OINGT, LE BREUIL, LE PERREON, LEGNY, LENTILLY, LES ARDILLATS, LES CHERES, LES HAIES, LES HALLES, LES OLMES, LES SAUVAGES, LETRA, LIERGUES, LIMAS, LIMONEST, LISSIEU, LOIRE-SUR-RHONE, LONGES, LONGESSAIGNE, LOZANNE, LUCENAY, LYON, MARCHAMPT, MARCILLY-D'AZERGUES, MARCY, MARCY-L'ETOILE, MARENNES, MEAUX-LA-MONTAGNE, MESSIMY, MEYS, MEYZIEU, MILLERY, MIONS, MOIRE, MONTAGNY, MONTANAY, MONTMELAS-SAINT-SORLIN, MONTROMANT, MONTROTTIER, MORANCE, MORNANT, NEUVILLE-SUR-SAONE, NUELLES, ODENAS, OINGT, ORLIENAS, OULLINS, PIERRE-BENITE, POLEYMIEUX-AU-MONT-D'OR, POLLIONNAY, POMEYS, POMMIERS, PONTCHARRA-SUR-TURDINE, POUILLY-LE-MONIAL, POULE-LES-ECHARMEAUX, PUSIGNAN, QUINCIE-EN-BEAUJOLAIS, QUINCIEUX, REGNIE-DURETTE, RILLIEUX-LA-PAPE, RIVERIE, RIVOLET, ROCHETAILLEE-SUR-SAONE, RONNO, RONTALON, SAIN-BEL, SAINT-ANDEOL-LE-CHATEAU, SAINT-ANDRE-LA-COTE, SAINT-APPOLINAIRE, SAINT-BONNET-DE-MURE, SAINT-BONNET-LE-TRONCY, SAINT-CLEMENT-LES-PLACES, SAINT-CLEMENT-SUR-VALSONNE, SAINT-CYR-AU-MONT-D'OR, SAINT-CYR-LE-CHATOUX, SAINT-CYR-SUR-LE-RHONE, SAINT-DIDIER-AU-MONT-D'OR, SAINT-DIDIER-SOUS-RIVERIE, SAINT-DIDIER-SUR-BEAUJEU, SAINTE-CATHERINE, SAINTE-COLOMBE, SAINTE-CONSORCE, SAINTE-FOY-L'ARGENTIERE, SAINTE-FOY-LES-LYON, SAINTE-PAULE, SAINT-ETIENNE-DES-OULLIERES, SAINT-ETIENNE-LA-VARENNE, SAINT-FONS, SAINT-FORGEUX, SAINT-GENIS-L'ARGENTIERE, SAINT-GENIS-LAVAL, SAINT-GENIS-LES-OLLIERES, SAINT-GEORGES-DE-RENEINS, SAINT-GERMAIN-AU-MONT-D'OR, SAINT-GERMAIN-SUR-L'ARBRESLE, SAINT-JEAN-D'ARDIERES, SAINT-JEAN-DES-VIGNES, SAINT-JEAN-DE-TOUSLAS, SAINT-JEAN-LA-BUSSIÈRE, SAINT-JULIEN, SAINT-JULIEN-SUR-BIBOST, SAINT-JUST-D'AVRAY, SAINT-LAGER, SAINT-LAURENT-D'AGNY, SAINT-LAURENT-DE-CHAMOUSSET, SAINT-LAURENT-DE-MURE, SAINT-LAURENT-DE-VAUX, SAINT-LAURENT-D'OINGT, SAINT-LOUP, SAINT-MARCEL-L'ECLAIRE, SAINT-MARTIN-EN-HAUT, SAINT-MAURICE-SUR-DARGOIRE, SAINT-NIZIER-D'AZERGUES, SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU, SAINT-PIERRE-LA-PALUD, SAINT-PRIEST, SAINT-ROMAIN-AU-MONT-D'OR, SAINT-ROMAIN-DE-POPEY, SAINT-ROMAIN-EN-GAL, SAINT-ROMAIN-EN-GIER, SAINT-SORLIN, SAINT-SYMPHORIEN-D'OZON, SAINT-SYMPHORIEN-SUR-COISE, SAINT-VERAND, SALLES-ARBUISSONNAS-EN-BEAUJOLAIS, SARCEY, SATHONAY-CAMP, SATHONAY-VILLAGE, SAVIGNY, SEREZIN-DU-RHONE, SIMANDRES, SOLAIZE, SOUCIEU-EN-JARREST, SOURCIEUX-LES-MINES, SOUZY, TALUYERS, TAPONAS, TARARE, TASSIN-LA-DEMI-LUNE, TERNAND, TERNAY, THEIZE, THURINS, TOUSSIEU, TREVES, TUPIN-ET-SEMONS,

VALSONNE, VAUGNERAY, VAULX-EN-VELIN, VAUX-EN-BEAUJOLAIS, VENISSIEUX,
VERNAISON, VERNAY, VILLECHENEVE, VILLEFRANCHE-SUR-SAONE, VILLE-SUR-
JARNIOUX, VILLEURBANNE, VILLIE-MORGON, VOURLES, YZERON.

Il s'agit des communes présentant les codes postaux ci-dessous :

Ain : 01090, 01120, 01140, 01150, 01160, 01240, 01320, 01330, 01360, 01390, 01400, 01480, 01500,
01600, 01700, 01800, 01960, 01990 ;

Isère : 38070, 38080, 38090, 38110, 38118, 38121, 38122, 38138, 38150, 38200, 38230, 38260, 38270,
38280, 38290, 38300, 38370, 38390, 38440, 38460, 38510, 38540, 38550, 38670, 38780, 38790,
38890 ;

Loire : 42110, 42114, 42131, 42140, 42152, 42210, 42290, 42320, 42330, 42360, 42400, 42410, 42420,
42520, 42650, 42740, 42780, 42800 ;

Rhône : 69100, 69110, 69120, 69124, 69126, 69130, 69140, 69150, 69160, 69170, 69190, 69200, 69210,
69220, 69230, 69250, 69260, 69270, 69280, 69290, 69300, 69310, 69320, 69330, 69340, 69350,
69360, 69370, 69380, 69390, 69400, 69410, 69420, 69430, 69440, 69450, 69460, 69480, 69490,
69500, 69510, 69520, 69530, 69540, 69550, 69560, 69570, 69580, 69590, 69600, 69610, 69620,
69630, 69640, 69650, 69660, 69670, 69680, 69690, 69700, 69720, 69730, 69740, 69760, 69770,
69780, 69800, 69830, 69850, 69870, 69890, 69910, 69930, 69960, 69970

PROJET

MÉTROPOLE

GRAND

LYON