

Avec l'extension de la zone à faibles émissions (ZFE) aux particuliers, les voitures diesel datant d'avant 2001 et essence d'avant 1997 seront bannies du cœur de l'agglomération à la rentrée. Quels seront les prochains véhicules concernés et à quelle échéance? Sur quel périmètre? Que peut-on attendre comme aides et comme dérogations? Quel type de voiture choisir demain? Connaît-on l'impact de ces mesures sur la qualité de l'air et la circulation? Éléments de réponse. Dossier réalisé par Alexandre Buisine

est ce qui s'appelle rentrer dans le dur. Depuis 2020, les véhicules utilitaires les plus polluants sont en théorie exclus de l'intérieur du périphérique. Soit l'essentiel de Lyon et

Villeurbanne, une partie de Bron et Vénissieux ainsi que l'intégralité du territoire de Caluire. À partir de la rentrée, changement d'échelle avec l'extension de la zone à faibles émissions (ZFE) aux voitures des particuliers. Essayez de ne pas prendre peur à la lecture de ces chiffres: sur un petit peu plus de 670 000 véhicules particuliers recensés dans la métropole... près de 470 000 seront bannis d'ici 2026 du cœur de l'agglomération. Excusez du peu.

LA LOI... ET SON INTERPRÉTATION

Adieu les vignettes Crit'Air 2, 3, 4, 5 et les voitures non classées. Pour ces deux dernières catégories, l'interdiction est prévue pour la rentrée. Soit les véhicules diesel d'avant 2001 et essence d'avant 1997. On en compte un petit peu plus de 22 000. À terme, l'exclusion concernera tous les diesels ainsi que les véhicules essence mis en circulation avant 2011. Soit un total de près de 470 000 voitures donc. Attention, tout cela est actuellement soumis à la concertation (lire p. 35).

Depuis l'an dernier, ces interdictions s'inscrivent dans un cadre national (*lire p. 32*). La loi Climat et Résilience votée à l'été 2021 demande à la Métropole de Lyon d'interdire sur l'ensemble de son territoire les véhicules Crit'Air 5 en 2023, les Crit'Air 4 en 2024 et les Crit'Air 3 en 2025.

Là où ça se complique, c'est que le Grand Lyon adopte une stratégie avec un calendrier plus rapide (lire p. 38) et... un périmètre moins ambitieux que celui du cadre légal. En défendant une ZFE à deux vitesses avec une zone centrale – essentiellement Lyon et Villeurbanne – plus avancée que la périphérie, la collectivité pourrait aboutir à une drôle de situation. Les communes hors du noyau dur seraient de fait hors la loi, pour un temps au moins.

QUESTION DE SANTÉ PUBLIQUE

Vous avez tout compris jusqu'ici ? Voici un autre particularisme lyonnais qui n'est pas demandé par le texte adopté l'an dernier au Parlement : le bannissement des véhicules Crit'Air 2. On en compte aujourd'hui plus de 250 000 dans l'agglomération. C'est sans nul doute la partie la plus délicate du dispositif. Affichage politique ou mesure sanitaire : l'interdiction de tous les diesels fait débat jusque dans les rangs de la majorité (lire p. 32).

Vous prenez peur à la lecture de ces lignes ? Chacun intègre qu'il va devoir soit se passer de voiture, soit en changer d'ici quelque temps sous peine de ne plus pouvoir circuler où bon lui semble. Des dérogations et des aides, d'abord sur critères sociaux, sont prévues (lire p. 38). Mais la ZFE aura néanmoins un coût pour beaucoup. D'autant qu'aucune solution – à part changer de véhicule – n'est aujourd'hui proposée aux 200 000 actifs qui rentrent chaque jour dans la métropole pour travailler.

Rappelons quand même la finalité de la zone à faibles émissions : lutter contre les concentrations en dioxyde d'azote dans l'agglomération (lire p. 40). Il s'agit d'abord et avant tout d'un problème de santé publique qu'à peu près plus personne ne conteste.

Un cœur d'agglomération sans voiture. Est-ce ainsi que la majorité métropolitaine envisage la ville en 2026 avec les restrictions apportées par la ZFE et la promotion des alternatives aux véhicules individuels ?



31



Ce qui fait DÉBAT

Calendrier, périmètre, communication auprès des habitants du Grand Lyon, interdiction du diesel en cœur d'agglomération : les sujets de controverse ne manquent pas entre les élus concernés. Y compris au sein de la majorité métropolitaine.

> oins de 5000 contributions pour une mesure qui va, à terme, toucher près de 470000 automobilistes. Tel était, au 1er février, le résultat de la concertation concernant l'extension de la zone à faibles émissions (ZFE) aux particuliers. Trop faible participation? Toujours est-il que cette concertation a été prolongée d'un mois. Pas de quoi troubler Jean-Charles Kohlhaas, le vice-président chargé du dossier à la Métropole. "Avec la quantité de contributions, nous avons une représentation suffisante pour décider, estime-t-il. Mais ça ne veut pas dire que l'on va arrêter la concertation, qui va se poursuivre jusqu'à l'exclusion des voitures ayant une vignette Crit'Air 2 en 2026 au cœur de l'agglomération et plus tard pour le reste de la métropole." Une sérénité que l'élu est à peu près seul à afficher.

LES VÉHICULES PARTICULIERS DÈS LA RENTRÉE

En théorie, depuis 2020, les véhicules utilitaires les plus polluants sont exclus de l'intérieur du périphérique. Soit l'essentiel de Lyon et Villeurbanne, une partie de Bron et

DES ZONES APPELÉES À SE GÉNÉRALISER

utilitaires en 2020, la Métropole de Lyon figure parmi les précurseurs des zones à faibles émissions (ZFE). On comptait également les métropoles du Grand Paris, de Grenoble et de Rouen-Normandie

En région parisienne, à l'intérieur de l'A86, les voitures Crit'air 4, 5 et non classées ne peuvent plus circuler en semaine de 8 heures à 20 heures depuis iuin 2021. L'extension aux véhicules Crit'air 3, qui devait s'appliquer au 1er juillet, vient d'être repoussée à 2023. Ces métropoles pionnières ont été rejointes à la rentrée dernière par Reims et Toulouse. Surtout, les obligations se succèdent désormais. Du fait des dépassements réguliers des valeurs limites en matière de qualité de l'air, Aix-Marseille-Provence, Nice-Côte d'Azur, Toulon-Provence-Méditerranée, Montpellier-Méditerranée et Strasbourg sont tenus de déployer une ZFE. La

Avec sa mise en place pour les véhicules capitale alsacienne a débuté une année de pédagogie au 1er janvier. Dès l'an prochain, les véhicules Crit'air 5 et plus seront bannis des 33 communes de l'Eurométropole. Puis les Crit'air 4 en 2024, les Crit'air 3, en 2025 et les Crit'air

> La loi Climat et Résilience, adoptée à l'été dernier, donne désormais un cadre national à cette obligation en l'étendant à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants au 1er janvier 2025 avec un calendrier des restrictions laissé à la libre appréciation des élus. La Métropole de Lyon figurant dans les collectivités concernées au premier chef, il lui est demandé par la cette même loi d'interdire sur l'ensemble de son territoire les Crit'air 5 en 2023, les Crit'air 4 en 2024 et les Crit'air 3 en 2025. C'est-à-dire que la partie du Grand Lyon qui ne se trouverait pas dans la zone centrale... serait en retard sur le calendrier fixé au niveau national.

Vénissieux ainsi que l'intégralité du territoire de Caluire. En théorie, car entre le manque de communication qui aboutit à voir certains frauder en toute bonne foi et l'absence de verbalisation, la réalité est bien différente. Le problème va persister, car l'État ne semble guère pressé, à la veille de la présidentielle, de permettre le contrôle automatique des plaques d'immatriculation. Et pourtant, à la rentrée, la ZFE. va commencer à s'étendre aux véhicules particuliers.

Selon Jean-Charles Kohlhaas, l'enjeu majeur, c'est l'interdiction des vignettes Crit'Air 2 en 2026. Là, il estime que des lettres adressées aux propriétaires puis des contrôles pédagogiques suivis de courriers vont aider à mieux cibler la communication pour informer avant de verbaliser. Cette ultime étape, qui vise à bannir les diesels du cœur de l'agglomération, est d'autant plus importante... qu'elle n'est pas demandée par la loi.

Études de Santé publique France à l'appui, l'élu communiste Pierre-Alain Millet avoue s'interroger sur cette volonté de sortir du diesel et l'affichage médiatique qu'elle constitue. "Remplacer un véhicule Crit'Air 2 diesel par un Crit'Air 1 essence n'est pas forcément bénéfique d'un point de vue sanitaire, assure-t-il. Un gros véhicule hybride de deux tonnes conduit par un jeune cadre agressif qui accélère et freine fortement va émettre des poussières de frottement. Peut-être plus qu'un vieux diesel conduit tranquillement par un pépé. On interrogera donc l'efficacité des scénarios proposés du point de vue de l'impact sanitaire."

"CHASSE AUX PAUVRES"

Jean-Charles Kohlhaas reconnaît qu'au niveau des émissions d'oxyde d'azote, la différence entre les dernières générations d'essence et de diesel est relativement minime... avec un moteur chaud. Mais, "sachant qu'il met quatre à cinq kilomètres à chauffer et que 60 % des déplacements en voiture dans l'agglomération font moins de trois kilomètres, il existe. selon lui, un véritable enjeu de suppression des diesels".

Pour Philippe Cochet, cette question ne se pose pas. Caluire - qui avait rejoint de manière volontaire la ZFE pour les professionnels - appliquera désormais la loi. "Nous accepterons d'autant moins l'accélération du calendrier voulue par la Métropole que nous n'avons aucune visibilité sur l'accompagnement des particuliers, tranche le maire. Si elle finance le changement de véhicule, il va falloir multiplier le hudget par cinq. Ce n'est pas réaliste. Et appliquer brutalement cette mesure, c'est une chasse aux pauvres." S'interrogeant sur le sort des actifs travaillant dans l'agglomération sans y résider, l'édile craint l'impact sur les entreprises locales qui peinent déjà à recruter

Rappelant que la Métropole n'aura que trois mois d'avance sur le calendrier national pour le cœur d'agglomération et sera même en retard pour le reste de son territoire, Jean-Charles Kohlhaas estime qu'une double ZFE - avec d'un côté les professionnels et de l'autre les particuliers - va être compliquée à appliquer à Caluire.



▶ UN PHASAGE "TROP RAPIDE"

Villeurbanne est au cœur du périmètre actuel de la ZFE. Son maire, Cédric Van Styvendael, est clair: "La ZFE, c'est non négociable, il en va de la santé des habitants." Sa principale préoccupation reste de "s'assurer qu'il n'y a pas un faux geste pour les populations les plus modestes. Il s'agit de ma seule ligne et je ne veux pas en faire un objet de polémique politicienne comme un certain nombre d'opposants actuellement". Pour lui, la réflexion de la Métropole va dans le bon sens, avec des aides mieux-disantes que celles de l'État et qui couvrent davantage de personnes. L'édile souhaite néanmoins que la temporalité soit beaucoup plus liée à l'arrivée des lignes fortes de transport en commun. "Je ne suis pas favorable à l'extension du périmètre au-delà du périphérique avant que le tram T9 desserve le quartier Saint-Jean, en 2026", explique le maire, qui a proposé une instance de suivi de la ZFE à laquelle les habitants seraient associés.

À Vénissieux, dont la partie intrapériphérique figure dans

la ZFE, la question ne se pose pas pour l'interdiction des véhicules Crit'Air 5 et plus. Le périmètre reste en l'état. Mais la municipalité n'a pas arrêté de position pour la suite du calendrier, qui fera l'objet de discussions, ne serait-ce que sur

l'inégalité de traitement au sein d'une commune coupée en deux sur cette question. Reconnaissant que les critères sociaux pour les dérogations sont assez larges et le niveau d'aides satisfaisant, Pierre-Alain Millet reste très attaché à une dérogation "petits rouleurs" sur un critère d'usage, indépendamment des revenus. Il défend également l'idée de dérogations dynamiques dépendant de situations concrètes. "Une étiquette "Véhicule en transition" valable un an, renouvelable une fois, pourrait être délivrée par des acteurs de l'accompagnement social à des précaires en transition vers l'emploi, histoire de ne pas leur rajouter de difficultés", explique l'élu vénissian.

Dernière commune actuellement concernée – pour la partie intrapériphérique de son territoire –, Bron a émis un avis défavorable à l'amplification de la ZFE prévue à la rentrée. Elle affiche également son désaccord sur le calendrier et les restrictions des phases suivantes et demande l'organisation d'un référendum local. "La ZFE va dans le bon sens, mais le phasage est trop rapide et brutal", souligne Jérémie Bréaud. Le maire de Bron s'appuie sur les 3000 retours d'un questionnaire diffusé au printemps 2021 via le magazine municipal. Selon ses résultats, 86 % des Brondillants ne souhaitent pas changer de véhicule et plus d'une personne sur deux ne peut pas se le permettre financièrement. D'après lui, ce qui freine également le recours aux transports en commun, c'est l'insécurité qui y règne.

QUELS OBJECTIFS ET INDICATEURS?

Tout comme Philippe Cochet, Jérémie Bréaud soulève la problématique des véhicules municipaux. À savoir le coût du changement et la difficulté à trouver des engins compatibles avec la ZFE. "Il existe de plus en plus d'alternatives, assure Jean-Charles Kohlhaas. Les collectivités doivent être aidées par l'Ademe, mais il existe un écueil car cela passe par la mise au rebut du véhicule qui n'a pas forcément beaucoup roulé et possède donc une valeur résiduelle importante."

Face à un enjeu partagé par tous les élus, Christophe Geourjon avoue sa déception. Selon le conseiller métropolitain centriste, la ZFE ne peut pas être un but en soi mais simplement un moyen au service de la qualité de l'air. "Quels sont les objectifs et les indicateurs? s'interroge-t-il. Bruno Bernard ne les a jamais donnés. Alors que c'est à partir de là et d'une vision globale, avec les coûts afférents, que l'on peut adapter les moyens. Le pire serait qu'au bout de tout ça le bilan environnemental ne soit pas bon, malgré les impacts économiques et sociaux pour le commerce et la culture"

L'élu reproche pêle-mêle l'absence d'études et de simu-

lation ou de transparence quand des travaux ont été effectués. Il attend toujours la communication des données complètes du sondage qui montrait des Lyonnais enthousiastes à l'idée de se passer de voiture ou les

méthodes de calcul du reste à charge pour les foyers les plus modestes afin de connaître les véhicules concernés. Il s'étonne également du faible taux de recours à ces aides prévu par la Métropole: "On ne peut pas mettre en place un système d'accompagnement et construire un budget prévisionnel en disant: seul un tiers vont les demander."

"Le pire serait que le bilan environnemental ne soit pas bon"

SONDAGE GRANDEUR NATURE

Pour Christophe Geourjon, ce sont bien les solutions de substitution qui font défaut. "Vu le prix des carburants, les gens qui prennent la voiture ont estimé que c'était la meilleure réponse", relève l'élu, qui craint une ZFE punitive aboutissant à l'obsolescence réglementaire des véhicules, "car la Métropole n'a pas communiqué auprès d'habitants qui achètent actuellement, de bonne foi, des véhicules d'occasion Crit'Air 3 ou 4"."

Pierre-Alain Millet reconnaît qu'au-delà de l'objectif partagé, "pas évident de savoir par quel bout prendre le problème", et que "seul le développement des transports en commun va permettre aux gens de décider de ne plus prendre la voiture". Sachant que le calendrier des projets du Sytral et celui de la ZFE sont loin d'être concomitants. Pour les étapes suivantes, le conseiller métropolitain communiste défend l'idée d'un véritable sondage grandeur nature. "Nous avons suggéré d'aller interroger les 19000 propriétaires de voitures Crit'Air 5 et plus pour voir comment ils vont faire, dit-il. Ça nous aiderait à savoir ce qui est efficace ou pas pour la suite. Sachant que, de toute façon, les discussions ne reprendront qu'en septembre, après la présidentielle."

LA CONCERTATION EN QUESTION

Prolongée d'un mois devant le peu de participation, son déroulement en temps de crise sanitaire augure mal de la bonne information des automobilistes concernés.

"Cette concertation est confidentielle. Dès mars 2020, j'avais demandé qu'un courrier soit adressé à tous les propriétaires de voiture, rappelle le centriste Christophe Geourjon. 700000 lettres, ça coûte 200000 euros. C'est moins cher que l'agence de communication qui a trouvé le nom des "Voies lyonnaises" pour le réseau express vélo." Le maire LR de Caluire et chef de file de la droite à la Métropole, Philippe Cochet, abonde, pointant un "échec global" avec des webinaires touchant peu de monde.

Même Pierre-Alain Millet, le président du groupe communiste (qui siège dans la majorité) au Grand Lyon, s'avoue "un peu déçu". "Lo participation n'est pas à la hauteur du défi", estime-t-il. Selon lui, parler de ZFE en posant la question plus globale des mobilités (transports en commun, auto-partage, modes actifs) a

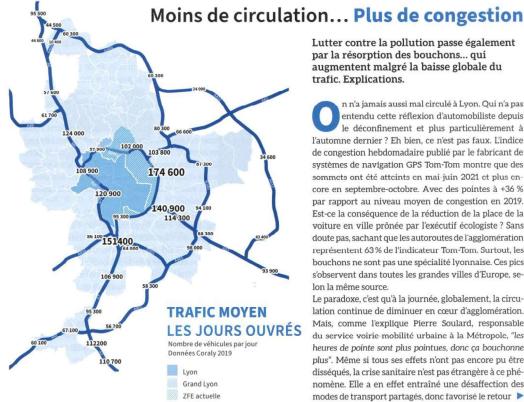
offert un champ trop large et fait perdre de son efficacité au processus. À l'entendre, difficile de dire que la collectivité a les éléments pour trancher. "On est plutôt en difficulté et il va falloir trouver les formes pour poursuivre le dialogue, reconnaît l'élu vénissian. Nous nous interrogeons donc sur l'agenda de la contrainte car, contrairement au président de la République, on n'a absolument pas envie d'emmerder qui que

Quelle communication?

Selon le maire de Bron, Jérémie Bréaud, dont une partie de la commune se trouve dans la ZFE actuelle, la Métropole n'est pas assez allée sur le terrain, au contact des citoyens. "Notre rôle pour faciliter et accompagner est important, assure l'édile. Mais nous ne sommes pas là pour faire

le job à sa place. Pour la concertation, on a reçu le kit de communication en nous disant en gros : débrouillez-vous.

Jean-Charles Kohlhaas s'étonne de la charge, rappelant que "Bron refuse de faire une réunion d'information". Quant à un envoi massif de courriers aux propriétaires de voitures, il estime que ça n'a aucun intérêt. "Il faut cibler la communication pour qu'elle soit efficace", explique l'élu... tout en reconnaissant que si le niveau d'information des habitants est faible, c'est notamment parce que la communication n'est pas bonne. "Les gens sont capables d'entendre ce qui va les concerner l'année prochaine. Au-delà, c'est trop tôt, note-t-il. En vue de 2026, c'est une concertation très préalable Ouand ils ont l'information, ils ne l'intègrent pas. Ça s'appelle du déni."



Lutter contre la pollution passe également par la résorption des bouchons... qui augmentent malgré la baisse globale du trafic. Explications.

n n'a jamais aussi mal circulé à Lyon. Qui n'a pas entendu cette réflexion d'automobiliste depuis le déconfinement et plus particulièrement à l'automne dernier? Eh bien, ce n'est pas faux. L'indice de congestion hebdomadaire publié par le fabricant de systèmes de navigation GPS Tom-Tom montre que des sommets ont été atteints en mai-juin 2021 et plus encore en septembre-octobre. Avec des pointes à +36 % par rapport au niveau moyen de congestion en 2019. Est-ce la conséquence de la réduction de la place de la voiture en ville prônée par l'exécutif écologiste ? Sans doute pas, sachant que les autoroutes de l'agglomération représentent 63 % de l'indicateur Tom-Tom. Surtout, les bouchons ne sont pas une spécialité lyonnaise. Ces pics s'observent dans toutes les grandes villes d'Europe, selon la même source.

Le paradoxe, c'est qu'à la journée, globalement, la circulation continue de diminuer en cœur d'agglomération. Mais, comme l'explique Pierre Soulard, responsable du service voirie-mobilité urbaine à la Métropole, "les heures de pointe sont plus pointues, donc ça bouchonne plus". Même si tous ses effets n'ont pas encore pu être disséqués, la crise sanitaire n'est pas étrangère à ce phénomène. Elle a en effet entraîné une désaffection des modes de transport partagés, donc favorisé le retour

MOBILITÉ

Au-delà des autoroutes, les quais du Rhone os avec 70000 à 80 000 véhicules/ jour. Toutes les accueillent un flux au moins deux fois moins important points de blocage stent le secteur de Valmy avec l'arrivée du val de Saône le pont Pasteur, le boulevard de Stalingrad avec ses carrefours sous les route de Genas.

Pierre Soulard

insiste sur le fait que ce sont surtout

les grands nœuds

nt congestionnés

A commencer par

les échange

entre l'A46 et l'A42,

la rocade Est, l'A43

et le périphérique (ci-dessous), ou

entre l'A450, M7 et le

autoroutiers qui

fréquentation des TCL en est un indice. Tout comme la désynchronisation des horaires et la généralisation du télétravail, qui ont pu entraîner un retour à la voiture individuelle chez des personnes qui covoituraient, faute de trouver des créneaux communs. "Même si cela reste à affiner, le confinement a accéléré cette tendance, avec un effet rebond du télétravail pour aller s'installer à l'extérieur du cœur de l'agglomération, estime Pierre Soulard. Donc, quelqu'un qui habitait en ville et allait travailler par exemple à vélo, ne va plus que trois jours par semaine au bureau mais... en voiture."

des gens voyageant seuls dans leur voiture. La moindre

TOUJOURS PLUS DE NAVETTEURS

Là encore, le phénomène ne date pas du Covid. L'Insee a publié en septembre une étude portant sur la période 2016-2017. Elle révèle que les trois quarts des actifs quittant les communes du Grand Lyon pour s'installer dans l'aire d'influence urbaine de l'agglomération continuent de venir travailler dans la métropole. Ils gonflent donc les rangs des quelque 200 000 actifs qui rentrent chaque jour dans ce périmètre, essentiellement en voiture. À l'inverse, les nouveaux arrivants travaillent principalement au sein de la métropole et contribuent peu aux quelque 70 000 navetteurs sortants. "En dix ans, le

nombre de navetteurs entrants et celui des sortants ont augmenté de respectivement 13,8 % et 17,5 %", relève l'Insee. Malgré ce phénomène, le volume de

trafic est en diminution constante, de 1% à 2% par an, depuis deux décennies à Lyon et Villeurbanne. Le développement des alternatives (transports en commun, vélo, marche) n'y est sans doute pas étranger. "On a ob-



servé une bascule vers 2015 en voyant cette diminution du trafic gagner la première couronne, tandis qu'il y a une stabilisation en deuxième couronne et une augmentation en dehors de la métropole", souligne Pierre Soulard.

EFFET EXPONENTIEL

On n'a jamais aussi

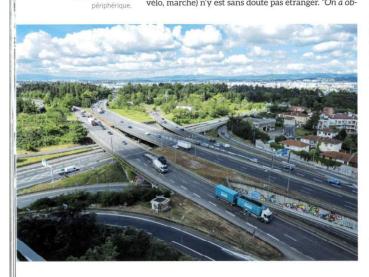
mal circulé à Lyon

Le responsable du service voirie-mobilité urbaine rappelle que ce sont surtout les grands nœuds autoroutiers qui sont congestionnés (A46/A42, rocade Est/A43/ périphérique, A450/M7/périphérique). "Le trafic n'est pas une question de tuyaux mais de robinets", insiste-t-il. C'est-à-dire que ce n'est pas la taille des voiries qui dimensionne leur capacité mais les échangeurs, pour les

autoroutes, et les carrefours en milieu urbain. Et de prendre l'exemple de la M6 où le trafic a augmenté de 6 % malgré la mise en place d'une

voie de covoiturage. "Ce qui pose problème, ce n'est pas le tunnel de Fourvière mais, en amont, l'échangeur du Valvert d'où arrive le trafic local, détaille Pierre Soulard. Passer cet axe à six voies ne changerait rien au blocage que l'on connaît." Même explication pour lui sur le pont de l'Université avec les deux carrefours et leurs feux tricolores à chaque extrémité qui permettent aux piétons et autres voitures de passer mais réduisent la capacité de cette voirie.

Pas simple évidemment de sortir de cet état de fait. À long terme, c'est l'organisation de l'urbanisation en fonction des capacités du réseau de transports en commun (TCL, TER). À court terme, il existe l'amélioration de l'offre existante avec le déploiement de corridors bus par le Sytral et la réserve de capacité des pistes cyclables qui peuvent accueillir au moins deux fois plus de vélos. Pierre Soulard relève surtout l'effet exponentiel de la baisse du trafic sur la congestion. "En décembre 2021, avec le retour du télétravail obligatoire, il v a eu -5 % à -10 % de circulation, ce qui s'est traduit par une chute de 40 % de la congestion, détaille-t-il. Quand on sait que plus de la moitié des trajets en voiture dans l'agglomération font moins de trois kilomètres, il suffirait que 10 % de ces automobilistes fassent un effort pour que ça change la nature de la congestion."



26

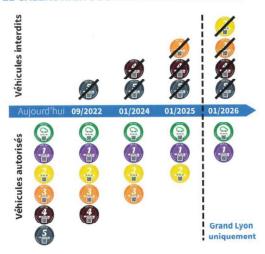


Début des inte

Ce sera officiellement voté par le conseil de métropole en mars. Normalement, au 1^{er} septembre 2022, les voitures possédant une vignette Crit'Air 5 (diesels d'avant 2001) ou non classées (essence d'avant 1997) seront interdites de circuler et stationner dans la zone à faibles émissions (ZFE) actuelle. Soit à l'intérieur du périphérique et à Caluire. À terme, près de 470 000 véhicules particuliers (Crit'Air 2, 3, 4 et 5 et non classés) dans l'agglomération seraient bannis de la ZFE.



LE CALENDRIER SOUMIS À LA CONCERTATION

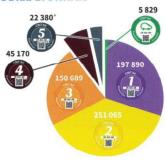


RAPPEL: LES VIGNETTES CRIT'AIR

Vignette	Motorisation Véhicules électriques et hydrogènes Date de 1° immatriculation	
(2)		
	Essence	Diesel
	À partir du 01/01/2011	Aucun
2 n m.m.	Entre le 01/01/2006 et le 31/12/2010	À partir du 01/01/2011
3	Entre le 01/01/1997 et le 31/12/2005	Entre le 01/01/2006 et le 31/12/2010
4	Pas de voitures essence concernées	Entre le 01/01/2001 et le 31/12/2005
.5		Entre le 01/01/1997 et le 31/12/2000

LE PARC AUTOMOBILE LYONNAIS

Crit'Air 5 et non classées : "On ne sait même pas si toutes sont encore utilisées. Quand on voit l'évolution du parc automobile, pour nous cette étape n'est pas un enjeu." (Jean-Charles Kohlhaas, vice-président du Grand Lyon)



*Dont 14 302 non classées et 50 inconnues

DÉROGATIONS PRÉVU



Pour avoir droit à une dérogation, il faudra : avoir peu de moyens (jusqu'à : à son travail*. **Ou** : mêmes conditions de moyens **et** habiter la métropole **e**

38

rdictions RENTRÉE

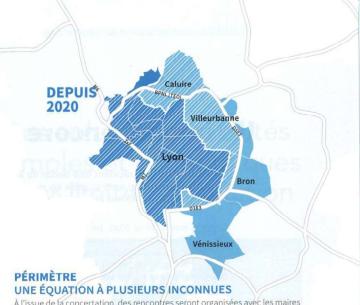
LES AIDES OCTROYÉES

Comme les dérogations, les aides ciblent les 60 % les plus modestes de la population. La Métropole complétant l'aide de l'État. Selon nos informations à ce jour, le calcul ne devrait guère changer pour les extensions suivantes de la ZFE. Les niveaux de revenus s'entendent pour une part fiscale.

SUBVENTIONS NATIONALE ET MÉTROPOLITAINE

Revenu fiscal par part	Aide de l'État	Aide Grand Lyon 1000€
Jusqu'à 6300€	5000€	
de 6301 € à 13 489 €	2500€	1500€
De 13 490 € à 16100 €	0€	1000€

En fonction des revenus pour l'achat d'un véhicule Crit'air 1, d'occasion évalué à 7 000 euros*



À l'issue de la concertation, des rencontres seront organisées avec les maires avant qu'ils décident comment inscrire leur commune dans la ZFE. S'il semble acquis que Lyon et Villeurbanne feront partie de la zone centrale où le diesel sera banni, pour les autres rien n'est écrit. Caluire affiche clairement sa volonté de se calquer sur le callendrier national (décalé de trois mois par rapport au prévisionnel lyonnais) et ne pas interdire les Crit'air 2. Mais

par rapport au prévisionnel lyonnais) et ne pas interdiré les Crit'air 2. Mais des communes limitrophes souhaiteraient au contraire rentrer dans le noyau central, dixit Jean-Charles Kohlhaas (sous réserve d'une continuité territoriale).



ou D

6100 € de revenu fiscal [par part]) **et** habiter la ZFE **et** être obligé d'utiliser sa voiture pour aller **t** être obligé d'utiliser sa voiture pour aller à son travail* dans la ZFE.

*Faute d'autre solution (horaires décalés…), attestation d'employeur à l'appui

Sur critères de revenus, ces dérogations temporaires pourraient concerner jusqu'à 60 % de la population la moins favorisée. Dérogations envisagées pour les phases ultérieures : personnes âgées ne pouvant se passer de leur voiture (jusqu'à ce qu'une alternative leur soit proposée), "petits rouleurs" (ne se servant qu'occasionnellement de leur voiture). Et les gens qui n'habitent pas dans le Grand Lyon et y viennent quotidiennement pour travailler ou ponctuellement (rendez-vous médicaux, courses...)? Selon Jean-Charles Kohlhaas, il sera envisageable (via une inscription préalable sur Internet) d'avoir une dérogation ponctuelle pour entrer dans l'agglomération avec un véhicule polluant dans ces cas-là.



Un impact encore difficile à mesurer

Les projections annonçaient une baisse de 20 % des concentrations en dioxyde d'azote (NO2) dans l'agglomération avec la mise en place de la ZFE pour les véhicules utilitaires. Depuis deux ans, le confinement et la généralisation du télétravail faussent les évaluations.

ntre 2019 et 2020, les concentrations en dioxyde d'azote ont baissé de 20 % dans l'agglomération. Principal émetteur de cette pollution : le trafic routier. Les premiers effets de la mise en place de la zone à faibles émissions (ZFE) se feraient-ils déjà sentir ? Difficile à dire, même si les véhicules utilitaires non classés ou portant des vignettes Crit'Air 4 et 5 n'ont (en théorie) plus droit de circuler ni stationner à l'intérieur du périphérique depuis le 1er janvier 2020. "Il est compliqué de déterminer quel est l'impact de la crise sanitaire, avec le confinement et le télétravail, sur ces chiffres et celui de la ZFE", explique Didier Chapuis, directeur territorial d'Atmo Auvergne-Rhône-Alpes, l'organisme chargé de mesurer la qualité de l'air dans la région.

Les données pour 2021 - année d'extension du dispositif aux vignettes Crit'Air 3 - ne sont pas encore connues. Il apparaît néanmoins que les chiffres seront meilleurs qu'en 2019... mais moins bons qu'en 2020. Ce qui souligne en creux le poids de la crise sanitaire dans la baisse spectaculaire d'il y a deux ans. De quelque 15000 ha-

bitants exposés au dépassement des va-

leurs réglementaires en matière de NO2, on était tombé à 200. Si la carte d'Atmo Auvergne-Rhône-Alpes montre bien que les les plus fortes de dioxyde d'azote se situent le long des principaux axes routiers, elle permet également de voir qu'il y a encore NO2 20

40 % DE BAISSE DES **CONCENTRATIONS?**

À défaut de mesures fiables aujourd'hui, Atmo Auvergne-Rhône-Alpes avait effectué des projections. L'organisme a évalué l'impact de cette mise en œuvre de la ZFE pour les véhicules utilitaires à une diminution de 20 % des concentrations en dioxyde d'azote. Celle-ci venant s'ajouter à la baisse tendancielle (évolution des motorisations et renouvellement du parc automobile). Aucune évaluation n'a encore été effectuée sur l'impact que pourrait avoir l'extension du dispositif aux particuliers actuellement soumise à la concertation. Globalement, les émissions de NO2 se répartissent à parité entre véhicules utilitaires et véhicules particuliers. "Les premiers possèdent néanmoins bien plus souvent un moteur diesel que les seconds", nuance Didier Chapuis. Parler au global d'une diminution de 40 % des concentrations est donc un peu prématuré.

RÉDUIRE LA PART MODALE **DE LA VOITURE**

Concernant le périmètre ciblé, le directeur territorial d'Atmo explique que "les populations les plus impactées sont en cœur d'agglomération mais, si l'on veut agir efficacement sur une zone centralisée, il faut étendre le plus possible ce périmètre". Car les voitures... se déplacent. L'impact local d'une mesure de restriction est donc bien moins important que pour une autre source de pollution : le chauffage et ses émissions de particules fines (PM 10 et PM 2,5). Pour Didier Chapuis, il n'y a donc pas de hiérarchie à faire entre ces deux émetteurs mais un panel d'actions complémentaires à mener pour améliorer la qualité de l'air.

Même de manière minoritaire par rapport au chauffage, le trafic routier est également émetteur de particules fines. Reste que la ZFE n'aura guère d'impact sur ce polluant. Ces poussières proviennent en effet de l'usure de certaines pièces (pneus, embrayage, chaussée, freins...). Et ce, quels que soient la motorisation, l'âge ou le type de véhicule. La seule manière d'agir dessus, c'est de réduire la part modale de la voiture.

des efforts à faire. réglementaires, recommandations l'OMS en matière