



DOSSIER DE PRESSE

3 septembre 2021

Zone à faibles émissions : Une concertation de grande ampleur pour construire une ZFE exemplaire.

ÉDITORIAL



« La concertation que nous lançons aujourd’hui est la traduction concrète de nos engagements :

la zone à faibles émissions sera construite avec les habitants du territoire et non contre eux. La Métropole a fixé des objectifs ambitieux, en particulier la sortie du diesel dans le cœur de l’agglomération en 2026. Elle se donne les moyens de les atteindre, avec des investissements massifs en faveur des transports collectifs et du vélo, et des pistes d’action complémentaires prometteuses. Sur l’autopartage et le covoiturage en particulier, mais aussi dans le domaine de la logistique urbaine. Il s’agit maintenant d’inventer ensemble le chemin qui nous permettra d’être au rendez-vous des étapes successives d’interdiction des véhicules les plus polluants.

Une ZFE génère des contraintes qu’il convient d’anticiper. C’est pourquoi j’ai souhaité offrir à chacune et à chacun, particulier ou professionnel, habitant de la métropole ou d’un territoire voisin, la possibilité de donner son avis et de formuler des propositions pour que la ZFE lyonnaise ne laisse personne

sans solution. Les restrictions de circulation touchent plus fortement certains publics. C’est pourquoi je veillerai à ce que des mesures d’aides ciblées soient mises en débat, notamment à destination des personnes et familles à faibles ressources.

Notre premier objectif est de reconquérir enfin un air de qualité, ce bien commun essentiel. Il est de protéger les habitants les plus fragiles vis-à-vis de la pollution structurelle provoquée par la circulation routière. Au-delà de cette ambition, la ZFE peut être une opportunité pour tout un chacun de vivre mieux, en accélérant le développement de solutions de mobilité adaptées à chaque situation. La concertation qui s’ouvre doit nous permettre d’explorer le champ des possibles pour tous les profils de territoires : quartiers urbains denses ou faubourgs, grands ensembles ou lotissements périurbains, communes du Grand Lyon et territoires voisins, tous sont concernés.

Rendez-vous du 3 septembre 2021 au 5 février 2022 ! »

Bruno Bernard,
président de la Métropole de Lyon



SOMMAIRE

- 04..... 1. LA ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS, OUTIL DE RECONQUÊTE DE LA QUALITÉ DE L'AIR
- 06..... 2. LA ZFE AMPLIFIÉE, VERS DE NOUVELLES SOLUTIONS DE MOBILITÉ POUR TOUS
- 10..... 3. IMPACT DU PROJET ET PISTES DE MESURES D'ACCOMPAGNEMENT
- 13..... 4. PROGRAMME ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION



1. **LA ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS, OUTIL DE RECONQUÊTE DE LA QUALITÉ DE L'AIR**

Le but principal d'une ZFE est de réduire la pollution de l'air par des mesures coercitives vis-à-vis des transports motorisés, avec pour conséquence observée, une accélération du renouvellement du parc roulant.

En France, l'outil a été proposé aux collectivités territoriales via la loi sur la transition énergétique de 2015. Fin 2019, la loi d'orientation des mobilités l'a rendu obligatoire pour les agglomérations où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées. Lyon figure en bonne place sur cette liste.

Pour être efficace, la ZFE comprend un dispositif de surveillance pour faire respecter les restrictions de circulation et des mesures pour soutenir la mutation du parc vers des motorisations plus vertueuses.

Le choix des catégories de véhicules visés et du périmètre sont essentiels : le bénéfice d'une ZFE sur la qualité de l'air est d'autant plus important que ces deux critères font l'objet de choix ambitieux. Par ailleurs, une ZFE peut aussi produire des effets sur le trafic routier. Déployée en cohérence avec un plan de mobilité et des mesures d'accompagnement ciblées, elle peut soutenir efficacement la démotorisation et le report modal vers les transports en commun et les mobilités actives.

Instaurée le 1^{er} janvier 2020, la ZFE de la Métropole de Lyon a, dans un premier temps, interdit d'accès les poids lourds et les

véhicules utilitaires légers à usage professionnel classés Crit'Air 5, 4 et non classés.

Depuis le 1^{er} janvier 2021, la restriction d'accès a été étendue aux vignettes Crit'Air 3, toujours exclusivement pour les véhicules professionnels. La ZFE concerne les communes de Lyon, Villeurbanne, Vénissieux, Bron et Caluire. En effet, ces 5 communes représentent à elles seules plus de 90 % des 48 000 habitants surexposés au dioxyde d'azote.

Le périmètre de la ZFE actuelle est ainsi délimité :

→ **au nord** par la limite communale de Caluire-et-Cuire et par le boulevard périphérique nord de Lyon (BPNL) dans le 9^e arrondissement de Lyon ;

→ **à l'est et au sud** par le boulevard périphérique Laurent Bonnevey ;

→ **à l'ouest**, en l'absence de voies structurantes en rocade, par les limites administratives de la commune de Lyon.

La ZFE actuelle a permis de sensibiliser plus fortement les acteurs économiques aux impacts de leurs choix de motorisations. Elle reste néanmoins d'une efficacité limitée sur le problème de la pollution de l'air, ne touchant environ que 15% des véhicules et n'étant contrôlée que de manière très limitée.*

**L'État étudie depuis plusieurs années un système de contrôle automatisé et aléatoire basé sur la lecture des plaques d'immatriculation et l'interrogation de bases de données (fichier national des véhicules, fichier des véhicules bénéficiant d'une dérogation). Le modèle de radar correspondant n'est pas encore disponible, il est annoncé pour 2023. En attendant, les contrôles sont effectués par les polices municipales, sur les véhicules en stationnement. Environ 500 procès-verbaux ont été établis en 2020.*





2. LA ZFE AMPLIFIÉE, VERS DE NOUVELLES SOLUTIONS DE MOBILITÉ AU SERVICE DE TOUS

Afin de renforcer l'efficacité de la ZFE actuelle, la Métropole a fixé par délibération, le 15 mars dernier, les contours d'une amplification qu'elle souhaite mettre en œuvre dans les prochaines années.

L'extension aux véhicules des particuliers est actée, ainsi que deux jalons :

→ En 2022, l'interdiction des véhicules particuliers classés Crit'Air 5 ou non classés sur le périmètre de la ZFE actuelle.

→ À partir du 1^{er} janvier 2026, la sortie du diesel sur un périmètre central à définir, c'est-à-dire l'accès de ce périmètre aux seuls véhicules classés Crit'Air 0 et 1.

En amplifiant la ZFE actuelle, la Métropole poursuit 3 objectifs principaux :

- améliorer la qualité de l'air,
- protéger les habitants les plus exposés à la pollution,
- inventer de nouvelles solutions de mobilité au service de tous.

Améliorer la qualité de l'air.

La pollution de l'air impacte notre environnement, perturbe la faune, altère les végétaux et la biodiversité, contamine les sols et l'eau, dégrade les bâtis, contribue au dérèglement climatique et **altère fortement notre santé**. Elle provoque environ 40 000 morts prématurés chaque

année en France, selon p(2021) et quantité d'affections et de maladies chroniques, les études se succédant pour mettre en évidence des effets directs et indirects. Récemment, des chercheurs ont identifié un lien entre la teneur en dioxyde d'azote et la survenue du cancer du sein*.

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

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

Au-delà de la prise de conscience des impacts de la pollution de l'air sur l'environnement et la santé publique, l'État a été amené à agir sous la pression de contentieux judiciaires. Deux procédures principales sont en cours, l'une auprès de la Cour de Justice de l'Union européenne, l'autre auprès du Conseil d'État.

Les valeurs limites en dioxyde d'azote et en particules fines devraient être respectées depuis 2008 !

Dans ce contexte, la Loi d'orientation des mobilités (Lom) de décembre 2019 a rendu les ZFE obligatoires dans les territoires où les normes de qualité de l'air sont enfreintes de manière chronique, dont la métropole de Lyon fait partie pour le NO₂ et les particules fines. La loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021 élargit l'obligation à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants.

Si la Métropole de Lyon n'a pas attendu les injonctions gouvernementales pour agir, les conséquences sanitaires de la pollution de l'air imposent d'intervenir de façon encore plus déterminée.



« Par le passé, les initiatives n'ont pas manqué pour s'attaquer au problème de la pollution de l'air. Mais toujours dans l'idée d'atténuer le problème, pas de le résoudre. Le projet d'amplification de la ZFE porte une autre ambition : celle d'en finir pour de bon avec les pics de pollution comme avec les dépassements génériques des normes en moyenne annuelle. Dans notre Métropole, respirer un air sain ne doit plus être un luxe. Ce soit être l'ordinaire, partout et à toute heure. »

Pierre Athanaze,
vice-président délégué à l'Environnement

*Source : Actu-Environnement, 27 mai 2021 (www.actu-environnement.com/ae/news/pollution-atmospherique-etude-inserm-risque-cancer-sein-37600.php4). Les chercheurs de l'INSERM, du CNRS et de l'université Grenoble-Alpes estiment qu'environ 1 700 cas de cancer du sein soit environ 3% des cas survenant annuellement en France pourraient être attribués à l'exposition au dioxyde d'azote.

Selon des études menées par Atmo AuvergneRhône-Alpes, sur l'ensemble des émissions annuelles de NO₂ émises sur le territoire de la Métropole, **66% sont liées aux émissions du trafic routier, dont 96% proviennent des véhicules diesel.** Aussi, pour protéger les populations et repasser sous le seuil des valeurs limites européennes, la Métropole doit mettre en œuvre des mesures plus ambitieuses à l'encontre des véhicules les plus polluants et notamment les véhicules diesel.



« Ceux qui souffrent le plus de la pollution sont les personnes qui habitent à proximité des grands axes de circulation. »

Ce sont souvent des personnes et familles modestes, parmi les plus fragiles de nos habitants. C'est une source d'inégalité et d'injustice supplémentaire. Mettre en place une zone à faibles émissions contribue à les protéger, car ce sont elles les premières victimes de l'inaction. »

Bruno Bernard,
président de la Métropole de Lyon

Protéger les habitants les plus exposés à la pollution.

En 2015, l'Agence européenne de l'environnement (AEE) a estimé à un tiers, les citoyens européens victimes des niveaux de pollution dépassant les seuils réglementaires. **Les populations les plus pauvres sont souvent les plus exposées à cette pollution,** en particulier dans les quartiers riverains des voies à grande circulation. **Lyon ne fait pas exception.** Le cœur de l'agglomération dont la Presqu'île sont très affectés, mais on peut aussi mentionner les quartiers de : Parilly et Vinatier à Bron, Perrache-Confluence, quais du Rhône à Lyon, l'Horloge à Tassin, Moulin-à-Vent et Parilly à Vénissieux, les Buers et Cusset à Villeurbanne...

Inventer de nouvelles solutions de mobilité au service de tous.

Outil de reconquête de la qualité de l'air, les ZFE sont donc désormais imposées par l'État, sous la pression de l'Union européenne. Cela étant, la peur de la sanction n'est pas le meilleur moteur de l'action. Or, la ZFE peut constituer un formidable accélérateur du développement des alternatives à la voiture individuelle.

Elle offre l'occasion d'inventer de nouvelles solutions au service de tous, ou de conforter des solutions jusqu'ici négligées.

Pour concrétiser cette opportunité, il convient d'accorder une attention prioritaire aux impacts sociaux de la ZFE. Il s'agit en particulier de préserver la capacité de tout un chacun de satisfaire ses besoins. La ZFE ne doit laisser personne

sans solution, et surtout pas les personnes pauvres et dépendantes de leurs véhicules pour l'essentiel de leurs activités. Les personnes et familles à faibles ressources ne sont pas toujours motorisées, loin de là. Elles constituent une bonne partie des 180 000 ménages vivant dans la métropole sans posséder de véhicule (environ un tiers des ménages). Cela étant, il est établi que la possession d'un véhicule ancien (3, 4, 5 ou non classé sur l'échelle Crit'Air) est fortement corrélée au revenu, les propriétaires de ce type de véhicules n'ayant souvent pas, de surcroît, les capacités financières d'acquérir un véhicule moins polluant. La concertation qui s'ouvre se doit de cibler en priorité ce public lorsqu'il sera question d'aides au renouvellement des véhicules, de solutions de mobilité alternatives ou de dérogations. Il en va de même pour les professionnels. Les artisans, les PME et les associations ont particulièrement besoin d'un accompagnement renforcé pour franchir les barreaux de l'échelle Crit'Air.

Dans ce registre, la délibération du 15 mars met à la concertation l'idée d'un service de conseil en mobilité à destination du plus grand nombre : particuliers, salariés, entreprises. L'organisation d'un tel service, physique et numérique, associant Métropole et partenaires reste à inventer.



« Chacun doit pouvoir être informé sur le projet de ZFE et orienté vers les solutions pertinentes ou aides directes dont il peut bénéficier. »

Nous souhaitons que les ressources soient prioritairement affectées aux publics les plus fragiles vis-à-vis des évolutions attendues, aux particuliers et aux acteurs économiques les moins bien dotés. »

Jean-Charles Kohlhaas,
vice-président délégué aux Déplacements,
aux Intermodalités et à la Logistique
urbaine





3.

IMPACTS DU PROJET ET PISTES DE MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Les différentes études menées pour préparer l'amplification de la ZFE ont permis d'en mesurer les impacts, tant en termes de mobilité que de qualité de l'air.

Elles se fondent sur des hypothèses de périmètre de réduction des émissions polluantes par véhicule, mais aussi de changement de comportement de certains usagers. En effet, un automobiliste pourra changer de véhicule pour pouvoir circuler et stationner sur le périmètre de la ZFE, mais aussi changer son mode de transport ou modifier ses

itinéraires habituels. Le scénario le plus modeste en termes d'impact permettrait de réduire de 10% la distance totale parcourue par l'ensemble des véhicules circulant dans la Métropole. Cette réduction serait de 20% dans tous les autres scénarios étudiés.

L'étape de sortie du diesel, soit l'interdiction aux véhicules Crit'Air 2 et plus aurait les plus forts impacts en termes de changement de comportement y compris sur un périmètre limité.

En matière de qualité de l'air, Atmo Auvergne-Rhône-Alpes a estimé les impacts de l'amplification de la ZFE. À partir de 2023, les concentrations de NO₂ mesurées à hauteur des stations « Sud lyonnais » et « Laurent Bonnevey » devraient repasser sous les seuils réglementaires sauf dans le cas du scénario le moins ambitieux où des dépassements seraient encore constatés aux

abords de la station « Laurent Bonnevey ». En 2027, la population actuellement la plus exposée aux oxydes d'azote bénéficierait d'une réduction supérieure à 70% de ce polluant. L'ensemble du territoire métropolitain pourrait alors jouir d'un air sain.

Les impacts socio-économiques ont également été étudiés. En 2022, le parc de voitures particulières concerné par la première étape des restrictions représente 19 900 véhicules, soit entre 3% et 4% du parc automobile de la Métropole (sachant qu'une partie de ces voitures très anciennes ne roule plus). À l'horizon 2026 – dans l'hypothèse d'une restriction étendue à l'ensemble des véhicules Crit'Air 2 et plus – **près de 369 000 véhicules particuliers seraient concernés ainsi qu'environ 100 000 poids lourds et véhicules utilitaires légers.**

Si les véhicules particuliers Crit'Air 5 et plus ne comptent que pour 3% ou 4% du parc automobile total, ils représentent plus de 10% des véhicules que possèdent les 10% des ménages les plus pauvres du territoire. La mise en œuvre du projet de ZFE devra donc préserver la capacité de se déplacer de ces habitants qui, le plus souvent, résident dans des secteurs mal desservis par les transports en commun. Une attention toute particulière leur sera portée afin qu'ils soient accompagnés pour pouvoir continuer à se déplacer librement sur le territoire.

Afin d'amortir les potentiels impacts négatifs de l'amplification de la ZFE, la Métropole engage dès à présent une série d'études d'approfondissement :

- préfiguration d'un service de conseil, d'accompagnement et d'instruction des aides financières,
- réalisations d'études pour appréhender finement les comportements des personnes en cas de mise en œuvre de la ZFE,
- enquêtes de circulation par relevé de plaques d'immatriculation pour mieux connaître le parc automobile circulant sur le territoire,
- mise à jour et approfondissement des prévisions de trafic à la lumière de ces enquêtes,
- évaluation socio-économique du dispositif dans sa globalité.

Parallèlement, la Métropole met au débat de la concertation 10 pistes de mesures d'accompagnement identifiées dans la délibération du 15 mars 2021 :

- 1. Un service de conseil en mobilité** capable d'accompagner tous les publics, entreprises, particuliers et salariés.
- 2. Le développement du réseau TCL**, en particulier les lignes fortes prévues au plan de mandat du SYTRAL, mais aussi l'amplification de la tarification solidaire pouvant aller jusqu'à la gratuité pour les plus précaires.

3. Le développement des infrastructures et des services en faveur des modes actifs, en particulier le Réseau express vélo (Rev).

4. Le développement des solutions d'autopartage sur l'ensemble du territoire avec la mise en place d'une tarification sociale et d'un système de bonus-avantage pour les personnes décidant de se passer de la propriété d'un véhicule particulier.

5. Le développement des solutions de covoiturage, en particulier dans les territoires périurbains de la Métropole en lien avec les collectivités de l'aire métropolitaine.

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

7. Le développement des infrastructures de bornes de recharge pour les motorisations alternatives : électriques, bio-GNV, hydrogène, GPL...

8. Le développement de solutions pour faciliter l'acquisition de véhicules moins polluants ou le changement de motorisation des véhicules existants (retrofit).

9. Un cadre dérogatoire en fonction de la disponibilité des alternatives pour certains véhicules, de situations d'intérêt général du point de vue de l'environnement, de la santé, de l'alimentation ou du service public et de critères sociaux (seuils de revenus).

10. Un plan de communication pour garantir une bonne connaissance des enjeux et un dispositif de dialogue-concertation déployé jusqu'en 2026 pour préciser les conditions des aides et des dérogations avec les entreprises et les particuliers.

Ces mesures sont pour certaines déjà lancées (investissements dans les transports collectifs et en faveur du vélo, développement des infrastructures de recharges), pour d'autres en cours de définition.

La concertation doit permettre de s'assurer qu'elles répondent bien au besoin, que les ressources affectées sont bien à la hauteur. Elle doit aussi permettre d'imaginer d'autres solutions pertinentes pour telle ou telle catégorie de publics.





4. PROGRAMME ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

La communication et le dialogue tout au long du processus de mise en œuvre d'une ZFE sont aussi importants que le déploiement d'un système de contrôle efficace.

C'est la raison pour laquelle la nouvelle majorité métropolitaine, fidèle à ses engagements, a choisi d'associer le plus largement possible l'ensemble de la population à la construction de la ZFE.

Les différents retours d'expériences des villes européennes ayant mis en place des ZFE montrent que les restrictions de circulation sont mieux acceptées lorsqu'elles font

l'objet suffisamment à l'avance de mesures d'accompagnement et de communication. La concertation qui débute permettra de présenter les bénéfices sanitaires attendus de l'instauration d'une ZFE, de proposer des alternatives au véhicule particulier et de donner au grand public et aux entreprises la visibilité nécessaire sur le moyen et le long terme pour s'adapter à des changements qui, de prime abord, peuvent apparaître contraignants.

Symétriquement, **la concertation qui débute est l'opportunité pour chaque citoyen concerné par l'extension de la ZFE de donner son avis sur ce projet et d'apporter ses propres idées en fonction de sa situation.** Un haut niveau de participation et d'implication sera le gage de la prise en compte de l'ensemble des problématiques rencontrées par les habitants concernés par la ZFE. Un artisan intervenant sur l'ensemble du

territoire n'aura pas les mêmes contraintes qu'un commerçant travaillant dans une boutique de la Presqu'île, mais résidant hors de l'agglomération. Une salariée vivant à proximité d'une station de tramway et travaillant à des horaires de bureau sera moins impactée que son collègue de l'équipe de nuit résidant dans un faubourg mal desservi.

La Métropole souhaite profiter des 5 mois de concertation à venir pour étudier chaque situation type et y apporter des réponses pratiques, concrètes, construites avec les citoyens. Cette concertation se veut ouverte de telle sorte que le dispositif retenu soit cohérent, mais décliné avec souplesse : une ZFE peut en effet proposer un cadre différencié selon les types de véhicules (poids lourds, véhicules utilitaires légers, véhicules particuliers, deux roues motorisés, mais aussi dans une certaine mesure en fonction des usages (trajets professionnels, trajets domicile-travail ou domicile-études, trajets occasionnels courts et longue distance, horaires décalés...)).



« La séquence de concertation qui s'ouvre jusqu'au 5 février 2022 était un engagement de la délibération du 15 mars 2021. Elle

visait à toucher le plus grand nombre, car la ZFE va concerner le quotidien d'une bonne partie des habitants de la Métropole et des territoires voisins. Elle a été préparée avec l'appui et les recommandations de deux garants désignés par la Commission nationale du débat public (CNDP), car nous tenions à ce regard externe qui va maintenant veiller à la qualité des débats et à la prise en compte de tous les avis, toutes les questions ».

Laurence Boffet,

vice-présidente déléguée à la Participation et aux Initiatives citoyennes

La concertation débute le 3 septembre 2021 et s'achèvera le 5 février 2022.

Elle est ouverte à toutes les préoccupations.

Les attentes de la Métropole sont particulièrement fortes sur les thématiques suivantes :

- mesures à envisager ou conforter pour développer l'offre en solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle,
- solutions de financement pour faciliter l'acquisition de véhicules propres, en particulier pour les publics à faibles ressources et/ou dépendant de leur voiture pour leurs activités quotidiennes,
- situations individuelles justifiant une dérogation de circulation.



La concertation va se dérouler sous plusieurs formes : réunions publiques, ateliers, questionnaires...

Un site internet dédié permet de centraliser l'ensemble des informations et des comptes-rendus :

jeparticipe.grandlyon.com



Chacun pourra prendre connaissance du dossier de concertation, de l'agenda des événements et de toutes les ressources et actualités nécessaires à son information et à une contribution éclairée.

Chacun pourra répondre à un questionnaire et/ou déposer autant de contributions qu'il le souhaite, allant du simple avis à la proposition étayée.

5 réunions publiques sont programmées, toujours aux mêmes horaires (18h30-20h30).

20 septembre : présentation générale des orientations et des questionnements de la Métropole

19 octobre : focus sur le développement des alternatives à la voiture individuelle

24 novembre : focus sur les aides à l'acquisition des véhicules moins polluants

15 décembre : focus sur les dérogations à envisager

1^{er} février 2022 : synthèse générale

En parallèle de ce programme grand public, un panel d'une trentaine de citoyens issus de tous les territoires de la métropole et de son voisinage sera constitué pour élaborer un avis complet sur le projet. Cette petite assemblée sera éclairée par un temps de formation initial et les auditions d'experts qu'elle choisira. Composée selon des critères d'âge, de sexe, de catégorie sociale et d'habitat, elle se nourrira des avis et propositions déposés sur la plateforme en ligne (jeparticipe.grandlyon.com) et des échanges en réunion publique. Inversement, l'avis du panel sera porté à la connaissance de tous.

Le programme sera complété en fonction de la dynamique de la concertation, notamment avec des réunions ciblées auprès de publics spécifiques et des temps d'expérimentation de solutions innovantes de mobilité.

Le calendrier des principales étapes de la ZFE

1^{er} janvier 2020

→ **Mise en place de la ZFE pour les professionnels.** Les poids lourds et véhicules utilitaires classés Crit'Air 5, 4 et non classés sont interdits à la circulation et au stationnement dans le périmètre de la zone.

1^{er} janvier 2021

→ **Restriction étendue aux véhicules professionnels** disposant d'une vignette Crit'Air 3.

15 mars 2021

→ **La Métropole vote les orientations d'une amplification de la ZFE** commençant par son extension aux véhicules des particuliers classés Crit'Air 5 et non classés dès 2022.

3 septembre 2021 - 5 février 2022

→ **Grande concertation sur les modalités de renforcement de la ZFE** et les mesures d'accompagnement, dont volet réglementaire de la concertation pour l'étape **d'interdiction des véhicules Crit'Air 5 et non classés** (du 2 novembre 2021 au 5 février 2022).

Juillet 2022

→ **Entrée en vigueur de l'interdiction des véhicules Crit'Air 5** et non classés.

À partir de 2023 et jusqu'en 2026

→ **La ZFE concernera progressivement les véhicules classés Crit'Air 4, puis Crit'Air 3, puis Crit'Air 2** (professionnels et particuliers).



CONTACTS PRESSE

Métropole de Lyon

Régis Guillet

rguillet@grandlyon.com

04 26 99 37 52 / 06 98 51 59 94

GRANDLYON
la métropole