

## **Amendement n°1 Zone à Faibles Émissions**

Projet de délibération N° 2021-0470 - Amplification de la zone à faibles émissions (ZFE+) - Objectifs et démarche 2021-2026

### **Exposé des motifs :**

La délibération soumise au vote propose un objectif d'interdiction des véhicules particuliers Crit'Air 5 et non classés dès 2022 sur le périmètre actuel de la ZFE.

Si la date exacte de l'entrée en vigueur de la mesure n'est pas précisée dans la délibération, celle-ci ne peut décemment se faire au 1<sup>er</sup> janvier 2022.

Ce choix reviendrait à donner seulement un délai de 9 mois aux possesseurs de véhicules Crit'Air 5 pour trouver de nouvelles solutions de mobilité.

D'autant plus que la campagne d'information en amont de l'entrée en vigueur de l'arrêté de circulation n'interviendra qu'après la conclusion de la consultation réglementaire le 30 octobre 2021.

De plus, ce sont souvent les populations les plus fragilisées qui s'accommodent des véhicules les plus anciens.

Une entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2022 ne serait pas une situation acceptable.

Quant à une entrée en vigueur au cours de l'année 2022, celle-ci n'interviendrait que quelques mois avant l'échéancier d'interdiction des véhicules Crit'Air 5 au 1<sup>er</sup> janvier 2023 prévu par la loi « Climat et résilience » présentée le 10 février 2021 en conseil des ministres.

Il ne s'agit pourtant pas simplement de « *faire plus vite que l'État nous le demande* » mais de prendre le temps d'accompagner économiquement et socialement cette mesure.

**Au vu du faible nombre de véhicules concernés (29 000 sur un parc automobile de 660 000 véhicules particuliers) mais de leur important coût social, l'échéance de 2022 doit être repoussée au 1<sup>er</sup> janvier 2023 tel que proposé selon l'échéancier de la loi « Climat et résilience ».**

## **Amendement :**

En page 7 de la délibération :

### **Modifie :**

- Le délibéré suivant :

*« b) - l'objectif d'une interdiction en 2022 des véhicules particuliers classés Crit'Air 5 ou non classés, sur le périmètre de la ZFE actuelle, »*

### **EN**

*« b) - l'objectif d'une interdiction au 1<sup>er</sup> janvier 2023 des véhicules particuliers classés Crit'Air 5 ou non classés, sur le périmètre de la ZFE actuelle, »*

- Le délibéré suivant :

*g) - l'organisation, conformément à l'objectif d'interdiction en 2022 des véhicules particuliers classés Crit'Air 5 ou non classés sur le périmètre de la ZFE actuelle (première étape dite "VP5+"), d'une concertation réglementaire au titre des articles L 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales et L 123-19-1 du code de l'environnement, en vue de définir précisément les dispositions à inclure dans un arrêté de circulation portant création et mise en œuvre de la ZFE "VP5+"*

### **EN**

*g) - l'organisation, conformément à l'objectif d'interdiction au 1<sup>er</sup> Janvier 2023 des véhicules particuliers classés Crit'Air 5 ou non classés sur le périmètre de la ZFE actuelle (première étape dite "VP5+"), d'une concertation réglementaire au titre des articles L 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales et L 123-19-1 du code de l'environnement, en vue de définir précisément les dispositions à inclure dans un arrêté de circulation portant création et mise en œuvre de la ZFE "VP5+"*

- Les mentions correspondantes dans le corps de la délibération pour faire correspondre les dates de « 2022 » en « 1<sup>er</sup> janvier 2023 »

## **Amendement n°2 Zone à Faibles Émissions**

Projet de délibération N° 2021-0470 - Amplification de la zone à faibles émissions (ZFE+) - Objectifs et démarche 2021-2026

### **Exposé des motifs :**

La délibération soumise au vote prévoit un objectif d'interdiction progressive de 2023 à 2026 des véhicules particuliers Crit'Air 4 et 3 sur un périmètre central de la ZFE à définir.

Ces interdictions concernent potentiellement 240 000 véhicules immatriculés aujourd'hui dans la Métropole de Lyon. Ces véhicules font l'objet d'une importante part du volume de transactions sur le marché du véhicule d'occasion (*150 000 immatriculations de véhicules d'occasion dans le Rhône en 2019 source : SDES*).

Cette situation du marché de l'occasion illustre notamment la fracture sociale de notre pays, offrant une solution de mobilité individuelle pour un coût acceptable pour la majorité de la population, qui ne peut s'offrir de véhicules neufs.

Les citoyens ayant achetés ces véhicules d'occasion Crit'Air 4 et 3 ces derniers mois doivent pouvoir amortir financièrement et écologiquement ces acquisitions. Aussi, le calendrier d'interdiction progressive pour les véhicules Crit'Air 4 et 3 doit suivre l'échéancier proposé par la loi « Climat et résilience » à savoir :

- 1er janvier 2024 pour les véhicules Crit'Air 4
- 1er janvier 2025 pour les véhicules Crit'Air 3

## **Amendement :**

En page 7 de la délibération :

### **Ajoute :**

- Après le délibéré suivant :

*« d) l'organisation d'une concertation portant sur les périmètres, les échéanciers, le cadre dérogatoire et les mesures d'accompagnement à mettre en place pour maintenir ou améliorer les conditions de mobilité à l'aune des enjeux de santé publique et de transition énergétique ; l'adaptation des modalités de cette concertation à la diversité des publics qu'elle nécessite d'impliquer (communes, acteurs économiques dont professionnels du secteur de l'automobile et des transports, grand public, territoires voisins, etc.) ; la sollicitation de la Commission nationale du débat Public pour en garantir la rigueur des restitutions,*

*Le principe d'une interdiction progressive pour les véhicules Crit'Air 4 et 3 au :*

- *1er janvier 2024 pour les véhicules Crit'Air 4*
- *1er janvier 2025 pour les véhicules Crit'Air 3 »*

### **Modifie :**

- Les mentions correspondantes dans le corps de la délibération pour préciser le calendrier d'interdiction progressive des véhicules Crit'Air 4 et 3 au :
  - 1er janvier 2024 pour les véhicules Crit'Air 4
  - 1er janvier 2025 pour les véhicules Crit'Air 3 »

## **Amendement n°3 Zone à Faibles Émissions**

Projet de délibération N° 2021-0470 - Amplification de la zone à faibles émissions (ZFE+) - Objectifs et démarche 2021-2026

### **Exposé des motifs :**

D'après une enquête d'Assurland, la durée de vie moyenne d'un véhicule en France est de 9,4 ans.

La mise en place de la ZFE ne doit en aucun cas provoquer une obsolescence réglementaire mais permettre un amortissement économique, écologique et social des véhicules.

Cet enjeu concerne particulièrement les véhicules Crit'Air 2 achetés neufs quelques temps avant la présentation et, éventuellement le vote de la délibération le 15 mars 2021. En interdisant la circulation des véhicules Crit'Air 2 d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 2026, ces citoyens de bonne foi devront donc se débarrasser de leur véhicule acquis neuf sous 4 années ½.

Dans ces conditions, nous proposons que pour les véhicules Crit'Air 2 la date de restriction d'accès soit :

- Au 1<sup>er</sup> janvier 2026 pour les véhicules de plus de 9 ans ou achetés après la délibération de ce jour.
- Au 9<sup>ème</sup> anniversaire de la première immatriculation des véhicules achetés avant la délibération de ce jour.

Cette disposition permettrait d'arrêter la croissance du nombre de véhicules Crit'Air 2 dès maintenant, tout en laissant le temps nécessaire aux propriétaires actuels pour préparer leur renouvellement et/ou passage à une autre solution de mobilité.

C'est donc aussi un enjeu d'équité sociale que de permettre le lissage du retrait des véhicules Crit'Air 2 dans le temps.

## **Amendement :**

En page 7 de la délibération :

### **Ajoute :**

- Après le délibéré suivant :

*« c) le principe d'une sortie du diesel :*

*-à partir du 1er janvier 2026 (accès limité aux véhicules classés Crit'Air 0 et 1) pour les véhicules de plus de 9 ans ou achetés après le vote de la délibération le 15 mars 2021*

*-au 9<sup>ème</sup> anniversaire de la première immatriculation des véhicules achetés avant la délibération de ce jour.*

*, sur un périmètre central à définir, assorti d'un ensemble de dérogations et de mesures d'accompagnement »*

## **Amendement n°4 Zone à Faibles Émissions**

Projet de délibération N° 2021-0470 - Amplification de la zone à faibles émissions (ZFE+) - Objectifs et démarche 2021-2026

### **Exposé des motifs :**

L'amplification de la ZFE va fortement impacter les habitants et acteurs économiques de la Métropole de Lyon.

Dans ce contexte il est indispensable que la Métropole soit exemplaire dans le respect de l'ensemble des critères de la ZFE.

### **Amendement :**

En page 6 de la délibération après le paragraphe suivant :

*« - la poursuite du volet « Métropole exemplaire » engagé à l'étape 1. »*

### **Ajoute :**

*« Cette exemplarité nécessite que son parc de véhicules respecte les nouveaux critères ZFE. Pour accompagner cette nécessaire jouvence, la Métropole de Lyon, lance un appel d'offre afin de mutualiser les achats pour ses services, ainsi que les communes ou les structures publiques du territoire métropolitain. »*

## **Amendement n°5 Zone à Faibles Émissions**

Projet de délibération N° 2021-0470 - Amplification de la zone à faibles émissions (ZFE+) - Objectifs et démarche 2021-2026

### **Exposé des motifs :**

L'amplification de la ZFE va fortement impacter les habitants et acteurs économiques de la Métropole de Lyon. Pour qu'une telle ZFE puisse être supportable par tous il est indispensable que la Métropole mette en place au préalable des mesures d'accompagnement ainsi que des alternatives de mobilité.

On peut notamment citer : accompagnement financier au changement de véhicules, soutien à la mise en place d'une filière industrielle de retrofit, développement de l'offre de transport en commun, de l'autopartage, du covoiturage, conseil à la mobilité, mise en place d'une carte mobilité donnant accès à l'ensemble des offres de mobilité, développement d'un RER à la Lyonnaise, développement des modes actifs, développement des infrastructures de recharge pour les motorisations alternatives, développement des P+R y compris au-delà des limites administratives de la Métropole de Lyon ...

Certaines de ces mesures sont citées dans la délibération mais sans aucune information sur le niveau à atteindre et sans indication des budgets que la collectivité est prête à mobiliser.

L'effectivité de ces mesures d'accompagnement ou de ces solutions alternatives de mobilité est indispensable à la soutenabilité sociale et économique de la ZFE. Il est donc de la responsabilité de l'exécutif de faire les choix politiques permettant de mobiliser les moyens nécessaires pour atteindre le plus rapidement possible cet objectif de résultat sur les mesures d'accompagnement.

## **Amendement :**

En page 6 de la délibération après le paragraphe suivant :

*« - la poursuite du volet « Métropole exemplaire » engagé à l'étape 1. »*

### **Ajoute :**

*« Dans un délai d'un an l'exécutif de la Métropole de Lyon présentera au conseil de la métropole un plan d'action et d'investissement permettant d'accompagner l'amplification de la ZFE et de valider ainsi la soutenabilité de l'amplification de la ZFE. »*

En page 7 de la délibération après le délibéré suivant :

*« c) - le 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 »*

### **Ajoute :**

*«d) Dans un délai d'un an, l'exécutif de la Métropole de Lyon présentera au conseil de la métropole un plan d'action et d'investissement permettant d'accompagner l'amplification de la ZFE et de valider ainsi la soutenabilité de l'amplification de la ZFE. »*