

Lyon, le 7 mars 2026

Réponse à A2L

Je vous remercie pour votre interpellation et pour l'attention que vous portez aux élections métropolitaines des 15 et 22 mars 2026. Ce scrutin concerne directement le quotidien des habitants de notre territoire du fait des nombreuses compétences exercées par la Métropole de Lyon : développement économique et emploi, mobilités, logement, eau et assainissement, transition écologique, aménagement, solidarités, collèges, qualité de vie et services publics locaux. Autant de leviers structurants pour l'avenir du territoire et pour les conditions de vie de ses habitantes, habitants, acteurs économiques comme associatifs.

Dans ce cadre, les 14 listes *Avançons ensemble avec Bruno Bernard, l'union de la gauche et des écologistes* et leurs 178 candidates et candidats engagés dans cette élection portent une responsabilité collective : prolonger et ouvrir une nouvelle étape pour la Métropole de Lyon, en s'appuyant sur l'action conduite ces dernières années, tout en préparant le territoire aux grandes transformations à venir. Il s'agit de consolider un modèle métropolitain capable de protéger les biens communs, de renforcer les solidarités, d'accompagner l'activité économique et l'innovation, et d'anticiper les transitions écologiques, sociales et démocratiques.

Attachés au débat d'idées, à la confrontation argumentée et à la construction de projets collectifs avec les forces vives du territoire, nous avons souhaité répondre précisément aux questions que vous soulevez. Vous trouverez ci-après nos éléments de réponse, dans un esprit de clarté, d'engagement et de contribution au débat public métropolitain.

Bruno Bernard
Président-candidat

La pollution de l'air est un enjeu majeur de santé publique. Elle est responsable de dizaines de milliers de décès prématurés chaque année en France. À Lyon, elle touche prioritairement les habitants exposés aux grands axes, les enfants et les personnes fragiles.

Sur ce mandat, la Ville et la Métropole de Lyon ont placé la lutte contre la pollution de l'air comme une des priorités. Les listes *Avançons Ensemble* conduites par Bruno Bernard et *Pour Vivre Lyon* conduites par Grégory Doucet souhaitent poursuivre et renforcer les actions engagées sur ce mandat, avec une approche reposant sur trois principes :

- une action fondée sur la science, en lien étroit avec Atmo Auvergne-Rhône-Alpes dont l'expertise et les missions doivent être confortées pour fournir à tous, citoyen ou expert, les données qui permettent de prendre conscience de la pollution de l'air, de son évolution et des moyens d'y remédier
- une stratégie ambitieuse qui concerne et accompagne tous les secteurs concernés
- une exigence de justice sociale.

Contribution active à la poursuite de la baisse tendancielle des émissions polluantes par les différents émetteurs : circulation urbaine, transports, activités industrielles, agriculture, combustion bois de chauffage, etc...

Durant le mandat 2020-2026, la qualité de l'air s'est très fortement améliorée :

- la concentration en dioxyde d'azote a diminué de 34% sur la ville de Lyon et de 37 % sur le périphérique lyonnais (station de Villeurbanne Cusset) ;
- la concentration en particules fines a diminué de 18% sur la ville de Lyon.

Cette amélioration, bien plus importante que sur les autres territoires (comme l'atteste une étude Atmo sur l'évolution de la pollution entre 2019 et 2023 à l'échelle de la région Auvergne-Rhône-Alpes), ne tient pas du hasard, mais bien d'actions concrètes ambitieuses menées par la Métropole de Lyon et la Ville de Lyon sur les principales sources d'émissions polluantes.

Concernant la **circulation routière et les transports** :

- développement massif des alternatives à la voiture individuelle : transports en commun avec un doublement des investissements de SYTRAL Mobilités, vélo avec le réseau des Voies Lyonnaises et autres itinéraires cyclables, les stationnements sécurisés, FreeVélo'v et Vélo'v électrique, autopartage avec l'accroissement de la flotte Citiz de 100 à 500 véhicules et sa transformation en service public métropolitain, covoiturage avec la plateforme En Covoit' Rendez-vous et les lignes régulières En Covoit' Lignes (cf. www.tcl.fr/se-deplacer/en-covoit)... ;
- soutien aux motorisations moins polluantes avec :
 - l'acquisition de près de 400 trolleybus et bus électriques ou bioGNV par SYTRAL Mobilités (fin des commandes de bus diesel) et le passage au 100% électrique ou biogaz sur la collecte des déchets dans le centre urbain dense de la métropole ;

- les aides aux professionnels pour l'achat de véhicules électriques, bioGNV ou de vélos cargos (3270 aides versées depuis 2019 pour un total de 8,7 M€) et les aides aux particuliers pour renouveler les véhicules les plus polluants (830 aides versées depuis fin 2022 pour un total de 2 M€) ;
- le déploiement sur le domaine public de la Métropole du réseau de recharge pour véhicules électrique Izivia Grand Lyon (750 bornes) et d'une station multi-énergies pour les véhicules lourds électriques et bioGNV à Dardilly, le conseil gratuit aux copropriétés pour l'équipement de leurs parkings (via l'Agence locale de l'énergie) ;
- un soutien à la cyclologistique (aides financière aux livraisons ColisActiv'), et aux projets de logistique fluviale, l'hôtel de logistique urbaine (HLU) de Gerland et espaces logistiques de proximité dans plusieurs parkings métropolitains (livraisons du dernier kilomètre en utilitaire électrique ou en vélo cargo)... ;
- extension de la zone à faibles émissions (ZFE) créée le 1^{er} janvier 2020 pour les véhicules des professionnels (poids lourds, utilitaires légers). *Voir le développement spécifique sur la ZFE ci-après.*

Cette stratégie a eu des effets très significatifs, avec entre 2019 et 2025 une diminution moyenne de 12% du trafic routier sur le territoire de la Métropole, allant jusqu'à 20% dans l'hypercentre.

Pour le mandat 2026-2032, la liste *Avançons Ensemble* propose de poursuivre cette stratégie de transition, en misant de la même manière :

- sur les alternatives à la voiture individuelle : prolongation du « tram-bus » TB12 de Sept Chemins à Parilly en 2029, tramway T8 de rocade entre Vaulx-en-Velin et Vénissieux en 2031, tramway express de l'Ouest Lyonnais en 2032, tramway du Plateau Nord (mis en service en 2034 au plus tôt), renforts d'offre bus, métro 24h/24 les vendredis et samedis, premières étapes du projet de RER lyonnais (Service express métropolitain), augmentation de la flotte d'autopartage Citiz, renfort du réseau En Covoit' Lignes... ;
- sur le soutien aux motorisations moins polluantes, avec par exemple de nouvelles initiatives en faveur de la logistique fluviale (dans le cadre des chantiers de BTP comme le tramway express de l'Ouest Lyonnais).

Concernant la combustion du bois de chauffage :

Le chauffage résidentiel au bois constitue aujourd'hui, en période hivernale, la première source de particules fines (PM2.5) sur le territoire métropolitain. Il s'agit donc d'un enjeu prioritaire de santé publique. Actions engagées :

- Encadrement réglementaire renforcé : À la demande de la Métropole de Lyon, la Préfecture a pris des mesures structurantes :
 - Depuis avril 2023 : interdiction des foyers ouverts sur l'ensemble du territoire métropolitain.
 - À compter du 1^{er} avril 2028 : interdiction des appareils anciens et peu performants installés avant 2002.
- Accompagnement financier des ménages : Afin que cette transition soit socialement juste, la Métropole a instauré une Prime Air Bois pouvant

atteindre 3000 € sous conditions de ressources. Plus de 4 000 ménages ont bénéficié du dispositif.

- Réduction drastique des émissions des chaufferies urbaines : Il est essentiel de distinguer le chauffage individuel ancien, fortement émetteur, des réseaux de chaleur urbains modernes et performants. Cependant, la Métropole a souhaité aller plus loin en engageant une amélioration technologique majeure des chaufferies bois via l'installation d'un système de récupération de chaleur et de captation avancée des particules fines (KTD) à la chaufferie de Surville en septembre dernier. Ainsi, les rejets de poussières de la chaufferie de Surville sont désormais inférieurs au seuil de détection des capteurs les plus performants. Cette installation, qui alimente plusieurs dizaines de milliers de logements, émet désormais moins de particules qu'une seule cheminée individuelle ancienne génération

Propositions pour le mandat 2026–2032

Pour atteindre l'objectif de réduction maximale des émissions hivernales de particules fines, le prochain mandat devra :

- Continuer la Prime Air Bois pour accélérer le remplacement des derniers équipements non performants
- Renforcer les contrôles lors des épisodes de pollution ;
- Intensifier les campagnes d'information sur l'usage du bois sec et l'entretien des appareils ;
- Poursuivre la modernisation des chaufferies urbaines en généralisant le dispositif KTD sur l'ensemble des chaufferies bois métropolitaines.

L'objectif est clair : réduire fortement les émissions liées au chauffage individuel ancien tout en développant des solutions collectives performantes et faiblement émissives.

Concernant les activités industrielles :

La qualité de l'air passe aussi par une exigence accrue vis-à-vis des activités industrielles, en lien étroit avec l'État, compétent en matière de police des installations classées. Actions engagées :

- Soutien actif aux prescriptions et renforcements prévus dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) pour réduire les émissions industrielles de NOx, COV et particules fines.
- Dialogue régulier, via la compétence assainissement, avec les industriels du territoire pour accompagner la modernisation des procédés et la réduction des rejets polluants (dans le réseau assainissement, mais également émissions atmosphériques).
- Stratégie métropolitaine spécifique sur les PFAS (substances per- et polyfluoroalkylées), associant expertise scientifique, suivi environnemental et accompagnement des industriels vers la substitution des substances les plus problématiques.

- Engagement de procédures contentieuses visant à établir les responsabilités d'acteurs industriels (notamment Arkema et Daikin) dans la pollution constatée, afin de faire appliquer le principe du pollueur-payeur.

Propositions pour le mandat 2026–2032 – Objectif « zéro micropolluant ». Le prochain mandat devra amplifier cette trajectoire avec une ambition claire :

- Renforcement par l'État du suivi public des émissions industrielles atmosphériques (publication consolidée et lisible des données)
- Accélération des plans de substitution des PFAS et autres substances persistantes
- Développement d'un institut écocitoyen des pollutions du territoire lyonnais, suite à sa création fin 2025, soutenu par la Métropole pour partager la connaissance et lutter contre ces pollutions
- Défense active au niveau national et européen d'un cadre réglementaire plus strict sur les substances persistantes

L'objectif est de réduire drastiquement les rejets à la source pour tendre vers le « zéro micropolluant » dans l'air comme dans l'eau, en combinant accompagnement industriel et fermeté réglementaire.

Concernant **l'agriculture** :

L'agriculture joue un rôle important dans la qualité de l'air, notamment via :

- les émissions ammoniacales (NH_3), qui contribuent aussi à la formation de particules secondaires,
- l'usage de produits phytosanitaires pouvant se retrouver dans l'air ambiant.

Actions engagées :

- Soutien financier important à la conversion en agriculture biologique
- Appui au développement des circuits courts et de la restauration collective bio
- Accompagnement à la réduction de l'usage des produits phytosanitaires
- Augmentation significative du nombre d'exploitations biologiques sur le territoire métropolitain et périurbain

Propositions pour le mandat 2026–2032 – Objectif « zéro pesticide ». Le prochain mandat devra structurer une stratégie plus ambitieuse :

- Accélération de la conversion des terres agricoles métropolitaines vers le bio, notamment sur le Grand Parc de Miribel Jonage
- Accompagnement technique des agriculteurs vers des pratiques réduisant les émissions ammoniacales
- Développement des filières locales pour sécuriser les débouchés économiques des exploitations engagées
- Objectif du « zéro pesticide » sur l'ensemble du territoire en accompagnant les exploitants agricoles au changement de pratique

Cette stratégie répond à un double impératif : améliorer la qualité de l'air (réduction des particules secondaires) et protéger durablement la santé des habitants et des agriculteurs.

Contrôle spécifique de la pollution à l'intérieur et aux abords des tunnels Lyonnais, notamment près des établissements recevant des enfants comme l'école Michel Servet, l'école des Entrepôts ou le Lycée Don Bosco, montée de Choulans, etc.

La pollution de l'air étant un phénomène largement structurel et global, la Métropole de Lyon travaille prioritairement à la réduction des émissions polluantes à la source plutôt qu'à la protection de périmètres particuliers ou à des mesures d'urgence les jours de pic de pollution. La liste des établissements exposés est très longue, au-delà de vos exemples on pourrait citer l'ensemble des écoles et établissements sanitaires situés à proximité du boulevard périphérique ou de l'axe M6-M7.

Néanmoins, un travail spécifique a été engagé par la Ville de Lyon, en lien avec Atmo AuRA, pour permettre une réouverture contrôlée de la cour haute de l'école Michel Servet, particulièrement exposée à la pollution aux particules fines en raison de la configuration des lieux et de la proximité d'une sortie du tunnel de Croix-Rousse. De nouveaux protocoles de mesure de la qualité de l'air et de gestion des ouvertures de la cour sont à l'étude, grâce à la baisse générale du niveau de pollution observée ces dernières années.

Pour le mandat 2026-2032, la liste *Avançons Ensemble* propose notamment d'électrifier la ligne C6 qui emprunte le tunnel de Croix Rousse, en remplaçant les bus diesel par des trolleybus. Ce changement permettra de limiter les émissions polluantes dans et aux abords du tunnel, tout en améliorant le confort des voyageurs (matériel neuf et plus capacitaire). Dans le même temps, la baisse générale du trafic routier reste la mesure la plus efficace pour réduire la pollution qu'elle induit. Cette baisse profite également au tunnel de Croix-Rousse, qui était traversé par 35 900 véhicules par jour en 2024 (moyenne des jours de semaine) contre 44 300 en 2019.

Contrôle spécifique et poursuite de l'amélioration de la qualité de l'air, par des dispositifs techniques innovants, dans les transports collectifs, en particulier dans les gares de train, les stations de métro et le métro.

Sur le mandat 2020-2026, SYTRAL Mobilités a renforcé son action de contrôle et d'amélioration de la qualité de l'air dans les stations de métro, avec 3 catégories de mesures principales :

- la captation des particules fines en station, testée à la station Saxe-Gambetta entre 2022 et 2024 puis déployée à la station Vieux Lyon (Saxe-Gambetta testant une nouvelle technologie recourant au procédé naturel de ionisation) ;
- la réduction des émissions de particules fines à la source, en travaillant en particulier sur le système de freinage des rames (mise en place d'un freinage électro-dynamique sur la ligne B, tests sur la ligne D) ;
- le nettoyage régulier des stations.

Le communiqué en pièce jointe détaille les mesures et les résultats obtenus, particulièrement spectaculaires sur la ligne B.

Pour le mandat 2026-2032, la liste *Avançons Ensemble* propose de poursuivre les efforts en continuant d'allier rigueur des mesures, priorité à la prévention des pollutions à la source et ouverture aux innovations.

Contrôle spécifique des émissions liées à la combustion bois qui apparaît aujourd'hui comme la principale source de particules fines dans notre environnement, notamment en hiver.

Le chauffage au bois peu performant constitue effectivement, la première source de particules fines (PM2.5) sur le territoire métropolitain, en période hivernale. Comme indiqué précédemment, la Métropole a porté plusieurs actions, en lien avec l'Etat et les communes pour lutter contre cette pollution.

Cependant, la Métropole de Lyon ne dispose pas, à l'inverse de l'Etat ou des communes, de la compétence de contrôle des chauffages des maisons individuelles.

Sur le prochain mandat, la Métropole prévoit cependant (en plus des mesures d'accompagnement et de soutien décrites précédemment) :

- de lancer une enquête permettant d'évaluer le nombre de chauffages au bois non performants restants sur la métropole
- de sensibiliser les habitants, ainsi que les professionnels concernés (notaires, professionnels de l'immobilier, assureurs, professionnels du ramonage...)

Production d'une documentation scientifique du bilan de la ZFE avec votre position sur le débat en cours portant sur sa suppression ou son maintien.

Les zones à faibles émissions (ZFE) sont nées de l'incapacité de la France à respecter les normes de qualité de l'air définies en 2008 au niveau européen, notamment en ce qui concerne le dioxyde d'azote dont les émissions proviennent majoritairement du trafic routier (pour Lyon : 66% en 2018, 47% en 2024). À Lyon, la ZFE est aussi une déclinaison de l'objectif de « sortir du diesel d'ici à 2026 », qui figurait en bonne place dans le programme de la majorité élue en juillet 2020 à la tête de la Métropole.

La ZFE a suscité l'un des débats politiques les plus vifs du mandat, compte tenu de ses implications sur les déplacements quotidiens et d'une forte corrélation entre niveau de revenus et catégorie Crit'Air du véhicule possédé, même si paradoxalement les personnes et familles modestes sont également plus exposées à la pollution routière et moins motorisées que la moyenne. À partir de la mi-2024, une campagne anti-ZFE a pris corps à l'échelle nationale (mobilisation d'élus RN et de droite, mais aussi d'élus LFI et communistes), dans un contexte général de contestation des mesures environnementales dites « punitives ». Depuis le 17 juin 2025 et le vote par l'Assemblée Nationale d'un amendement de suppression (dans le cadre de la loi de simplification de la vie économique), les ZFE sont sur la sellette, dans l'attente d'une concrétisation du vote des députés dans la réglementation.

Au vu de la situation, plusieurs constats se dégagent :

- Les parlementaires ont choisi de supprimer un outil certes imparfait mais qui a contribué à l'amélioration de la qualité de l'air, à Lyon comme dans plus de 250 agglomérations en Europe. Combinée à une stratégie ambitieuse de développement des alternatives à la voiture individuelle et aux motorisations thermiques, la ZFE est un outil qui **accélère la dépollution et la décarbonation du parc automobile**. Un exemple : **au 1^{er} janvier 2025, la part des véhicules classés Crit'Air 0 et 1 dans la métropole de Lyon était de 49%, soit 10 points de plus que la moyenne nationale (elle était de 22% en 2019, contre 18% à l'échelle nationale soit seulement 4 points de différence à l'époque).**
- Aujourd'hui rien n'est proposé en remplacement, l'État est aux abonnés absents dans la lutte contre la pollution. Communication sur l'enjeu, aides au renouvellement des véhicules polluants, contrôle, tout est à l'arrêt. Or Lyon n'est toujours pas sorti du contentieux sur le respect des normes de qualité de l'air établies en 2008.
- Le devenir national des ZFE est plus que jamais incertain ; le Conseil constitutionnel sera certainement saisi pour avis sur la recevabilité de l'amendement ZFE à la loi de simplification de la vie économique (présomption de "cavalier législatif").
- Les entreprises qui ont fait des efforts pour dépolluer et décarboner leurs véhicules ont des raisons de se sentir lésées, la suppression des ZFE induisant le retour des camions et utilitaires les plus polluants sans aucune restriction (camions Crit'Air 5...).
- L'amélioration de la qualité de l'air reste un enjeu de santé publique fondamental ; des milliers d'enfants, d'adultes et de personnes âgées malades chaque année de l'air qu'ils respirent (40 000 morts prématurés en 2018 selon Santé Publique France), suscitant un coût colossal pour la société (près de 13 milliards d'€ pour l'année 2018, selon une étude Santé Publique France parue début 2025 prenant en compte les dépenses de santé et d'assurance-maladie induites) ;

L'objectif d'une adaptation de la ZFE est conditionné à l'évolution de la réglementation en cours. Du point de vue de la liste *Avançons Ensemble*, il est triple :

- Continuer à réduire la pollution de l'air au profit de la santé publique, en sortant du contentieux sur les normes UE 2008 et en respectant les nouvelles normes définies en octobre 2024, qui s'appliqueront à partir de 2030 (division par 2 de la teneur moyenne annuelle maximale pour le dioxyde d'azote) ;
- Améliorer le dispositif ZFE du point de vue de l'équité et de la justice sociale, en renforçant les aides et les dérogations pour les personnes et familles à faibles revenus ;
- Adapter au fil de l'eau le dispositif en fonction des résultats obtenus sur la qualité de l'air, des impacts sur les déplacements quotidiens et de la dynamique de dépollution et de décarbonation du parc automobile, en particulier celui des professionnels.

La ZFE doit demeurer une mesure pragmatique, adaptable tout en donnant de la visibilité aux propriétaires de véhicules sur un cap simple : les motorisations diesel

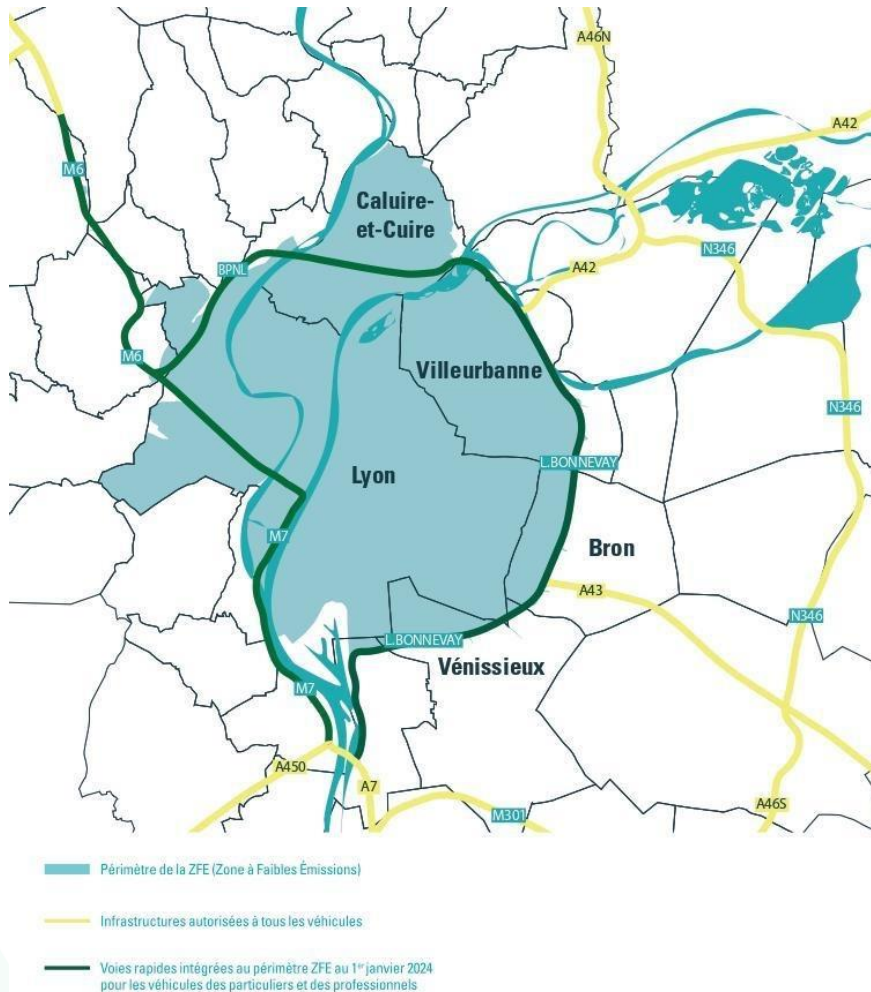
sont inadaptées à la circulation en zone urbaine dense compte tenu des polluants qu'elles émettent, les motorisations électriques et bioGNV sont favorisées.

La ZFE lyonnaise a été créée en 2018-2019 par la majorité sortante, en anticipation de la loi d'orientation des mobilités qui a rendu les ZFE obligatoires dans les agglomérations ne respectant pas les normes de qualité de l'air (2019, décret d'application en septembre 2020). Mise en place le 1^{er} janvier 2020, la ZFE a d'abord concerné les véhicules des professionnels (poids lourds et utilitaires), qui représentent 15% de la flotte automobile mais émettaient 50% des polluants.

En novembre 2020, Bruno Bernard a annoncé l'extension de la ZFE aux véhicules des particuliers, dans une optique d'interdiction des véhicules diesel à partir de 2026. Cette annonce, destinée à dissuader immédiatement les achats de véhicules diesel a été suivie d'une délibération-cadre formalisant l'ambition (15 mars 2021), puis d'une vaste concertation, sous l'égide de la CNDP (septembre 2021 – mars 2022), afin de définir les modalités d'application (périmètre, etc.) et les mesures d'accompagnement de la ZFE lyonnaise.

Dans le même temps, à l'échelle nationale la loi Climat et Résilience d'août 2021 venait confirmer le caractère obligatoire des ZFE dans les villes où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées, en l'assortissant d'un calendrier de restrictions de circulation en fonction de l'échelle Crit'Air (identique pour les véhicules des particuliers et ceux des professionnels) : au plus tard le 1^{er} janvier 2023 pour les véhicules Crit'Air 5 et non-classés, le 1^{er} janvier 2024 pour les Crit'Air 4 et le 1^{er} janvier 2025 pour les Crit'Air 3.

À Lyon, à l'issue de la concertation préalable et de deux phases de concertation réglementaires, la Métropole a tenu compte des études et d'un maximum d'avis (des citoyens et acteurs économiques s'étant exprimés, des communes, de représentants du monde associatif et économique...) pour établir un périmètre adapté (périmètre de 2020 élargi aux voies rapides M6-M7 + boulevard Laurent Bonnevey) et un calendrier incluant, au-delà du calendrier légal, une étape d'interdiction des véhicules Crit'Air 2 au 1^{er} janvier 2028 (assortie de dérogations).



Parallèlement, la Métropole de Lyon a mis en place à partir de septembre 2022 une Agence des Mobilités pour informer et offrir des conseils personnalisés aux Grands Lyonnais impactés par la ZFE, ainsi qu'un dispositif d'aides financières aux particuliers propriétaires de véhicules soumis aux restrictions. De telles aides existaient depuis 2019 pour les acteurs économiques (5000€ par exemple pour l'achat d'une camionnette électrique), pour les particuliers elles atteignent sous conditions de ressources jusqu'à 3000 € pour l'acquisition d'un véhicule classé Crit'Air 0 ou 1, y compris d'occasion.

Enfin, la Métropole a mis en place plusieurs dérogations pour donner à la ZFE la souplesse de fonctionnement indispensable à l'appropriation et au succès du dispositif.

Après 30 mois de mise en œuvre, le bilan à date est le suivant :

- **Dérogations** (les principales) :
 - **Petit rouleur** (depuis le 1^{er} janvier 2023) : 52 jours/an pour tous les véhicules, sans justificatif (compte ouvert jusqu'au 31 décembre 2027, jours de

circulation à renseigner sur : www.toodego.com/rechercher/detail/20004-creer-un-nouveau-compte-petit-rouleur/

Environ 55 000 comptes ouverts fin 2025, y compris pour des véhicules professionnels.

- **Actif Crit'Air 3 Horaires décalés** (depuis le 1^{er} janvier 2025) : pour les actifs résidant ou travaillant dans la ZFE, dont l'activité s'exerce plus de 52 jours par an entre 21h et 6h. Dérogation disponible pour les véhicules classés Crit'Air 3 jusqu'au 31 décembre 2027. *Environ 6 000 dérogations attribuées fin 2025.*
- **Depuis août 2025** : « Actif Crit'Air 3 Ressources » : pour les actifs résidant ou travaillant dans la ZFE et disposant d'un RFR /part inférieur à 16 300€. Dérogation disponible pour les véhicules classés Crit'Air 3 jusqu'au 31 décembre 2027. *Environ 300 dérogations attribuées fin 2025.*

- **Aides de la Métropole de Lyon** (maintenues en 2025 et 2026, malgré la suppression par l'État de la prime à la conversion et de sa surprime ZFE fin 2024 et la réduction progressive du bonus écologique sur les véhicules électriques) :
 - Aides aux particuliers : depuis septembre 2022, 830 aides versées pour un total de 2 M€ ;
 - Aides aux acteurs économiques : depuis 2019, 3270 aides versées pour un total de 8,7 M€ ;
 - Offre Découverte Mobilités (3 mois de test gratuit des services TCL, Citiz, Vélo'v et En Covoit' Rendez-vous pour toutes les personnes n'étant pas déjà abonnées) : environ 14 000 bénéficiaires en 2024 et 2025, pour un budget de 1,7 M€ environ.
- **Principaux indicateurs d'impacts** :
 - **Réduction de 37% de la teneur en dioxyde d'azote entre 2019 et 2024** (station Atmo Cusset bord périphérique, la plus polluée) ;
La ZFE n'a contribué qu'à une partie de ce résultat, qui s'explique par le renouvellement du parc automobile (accéléré par la ZFE) mais aussi par la réduction du trafic due au report modal (vers les transports en commun, le vélo...) et dans une moindre mesure au développement du télétravail. Entre 2019 et 2024, le trafic a ainsi diminué d'environ 10% sur le boulevard périphérique.
 - Enquête plaques sur le parc circulant : +18 points de part des VP classés Crit'Air 0 ou 1 entre 2021 et 2024 au sein du périmètre ZFE (**rythme de renouvellement 3 fois plus rapide qu'ailleurs**) ;
 - Parc VP immatriculé dans la métropole de Lyon au 1^{er} janvier 2025 : **49% de Crit'Air 0 + Crit'Air 1, contre 22,3% en 2019**. Dans le même temps, à l'échelle nationale, le parc atteignait 38,8% de Crit'Air 0 + 1, contre 18,3% en 2019.

Propositions pour le mandat 2026-2032

Si les ZFE sont maintenues, la liste *Avançons Ensemble* propose d'organiser une convention citoyenne métropolitaine la qualité de l'air, dès le début du mandat. L'organisation s'inspirera de la convention citoyenne métropolitaine pour le Climat réunie en 2024 (travail sur l'adaptation du territoire au réchauffement climatique et

aux épisodes de fortes chaleurs). Les communes et les acteurs économiques seront également consultés.

Parmi les questions posées : Comment adapter la ZFE lyonnaise pour qu'elle réponde au mieux à l'objectif de dépollution et de décarbonation de la flotte automobile (des particuliers / des professionnels) tout en ne laissant personne sans solution pour sa mobilité quotidienne ?

Si les ZFE disparaissent, la convention citoyenne et les consultations se tiendront tout de même, avec une question légèrement différente : Compte tenu de la suppression des ZFE décidée au niveau national, quelles mesures prendre pour répondre au mieux à l'objectif de dépollution et de décarbonation de la flotte automobile tout en ne laissant personne sans solution pour sa mobilité quotidienne ?

Les mesures d'accompagnement actuelles seront naturellement requestionnées :

- Dérogations ;
- Aides financières au renouvellement de véhicules ;
- Offre Découverte Mobilités pour tester les alternatives ;
- Offre d'information et de conseil de l'Agence des Mobilités ;
- Autres mesures de sensibilisation, de formation et de management des mobilités quotidiennes (exemple : vélo-école, etc.).