



**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS**  
**DU CONSEIL**

Conseil du **28 janvier 2019**

Délibération n° 2019-3326

commission principale : proximité, environnement et agriculture

commission (s) consultée (s) pour avis :

commune (s) :

objet : Plan Oxygène - Instauration d'une Zone à faibles émissions (ZFE) - Approbation d'une 1ère étape -  
Approbation du dispositif d'aide à l'achat de véhicules propres de transports de marchandises -  
Approbation de conventions - Attribution de subventions

service : Direction générale déléguée au développement urbain et au cadre de vie - Stratégies territoriales et politiques urbaines

**Rapporteur** : Monsieur le Vice-Président Philip

**Président** : Monsieur David Kimelfeld

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 165

Date de convocation du Conseil : mardi 8 janvier 2019

Secrétaire élu : Madame Elsa Michonneau

Affiché le : mercredi 30 janvier 2019

Présents : MM. Kimelfeld, Grivel, Mme Bouzerda, MM. Bret, Brumm, Da Passano, Mme Picot, MM. Le Faou, Abadie, Crimier, Philip, Galliano, Mme Dognin-Sauze, MM. Colin, Charles, Mmes Geoffroy, Laurent, Gandolfi, M. Barral, Mme Farih, M. Claisse, Mme Vessiller, MM. George, Kabalo, Képénékian, Mmes Frier, Cardona, MM. Vincent, Rousseau, Desbos, Mme Glatard, MM. Longueval, Pouzol, Barge, Eymard, Mme Poulain, M. Pillon, Mmes Panassier, Baume, MM. Calvel, Sellès, Suchet, Veron, Hémon, Mme Belaziz, MM. Jacquet, Chabrier, Mmes Peillon, Jannot, M. Vesco, Mme Ait-Maten, MM. Artigny, Augoyard, Mme Balas, M. Barret, Mmes Basdereff, Berra, MM. Berthilier, Blache, Blachier, Boudot, Boumertit, Bousson, Bravo, Broliquier, Mme Brugnera, M. Buffet, Mmes Burillon, Burricand, MM. Butin, Cachard, Casola, Charmot, Mme Cochet, MM. Cochet, Cohen, Collomb, Compan, Mme Corsale, M. Coulon, Mmes Crespy, Croizier, M. Curtelin, Mme David, M. David, Mmes de Lavernée, de Malliard, MM. Denis, Dercamp, Devinaz, Diamantidis, Mmes El Faloussi, Fautra, MM. Forissier, Fromain, Gachet, Mmes Gailliout, Gardon-Chemain, MM. Gascon, Geourjon, Germain, Mme Ghemri, MM. Gillet, Girard, Mme Giraud, MM. Gomez, Gouverneyre, Guillard, Mme Guillemot, MM. Hamelin, Havard, Mme Hobert, M. Hugué, Mme Iehl, MM. Jeandin, Lavache, Mmes Le Franc, Lecerf, Leclerc, MM. Llung, Martin, Mmes Maurice, Michonneau, Millet, MM. Millet, Moroge, Mme Nachury, MM. Odo, Petit, Mmes Piantoni, Picard, M. Piegay, Mme Pouzergue, MM. Quiniou, Rantonnet, Mme Reveyrand, MM. Roustan, Rudigoz, Mme Runel, M. Sannino, Mme Sarselli, MM. Sécheresse, Sturla, Mme Tifra, MM. Uhlich, Vaganay, Vergiat, Vial, Vincendet.

Absents excusés : Mme Rabatel, M. Bernard (pouvoir à M. Sécheresse), Mme Beautemps (pouvoir à M. Quiniou), MM. Genin (pouvoir à Mme Burricand), Guimet (pouvoir à M. Grivel), Lebuhotel (pouvoir à M. Sannino), Moretton (pouvoir à M. Jeandin), Passi, Mmes Perrin-Gilbert (pouvoir à Mme Iehl), Peytavin (pouvoir à M. Millet), Pietka (pouvoir à M. Bravo), M. Rabehi (pouvoir à Mme Fautra), Mmes Servien (pouvoir à Mme Bouzerda), Varenne (pouvoir à M. Dercamp), Vullien (pouvoir à M. Vincent).

Absents non excusés : M. Aggoun.

**Conseil du 28 janvier 2019****Délibération n° 2019-3326**

commission principale : proximité, environnement et agriculture

objet : **Plan Oxygène - Instauration d'une Zone à faibles émissions (ZFE) - Approbation d'une 1ère étape - Approbation du dispositif d'aide à l'achat de véhicules propres de transports de marchandises - Approbation de conventions - Attribution de subventions**

service : Direction générale déléguée au développement urbain et au cadre de vie - Stratégies territoriales et politiques urbaines

**Le Conseil,**

Vu le rapport du 10 janvier 2019, par lequel monsieur le Président expose ce qui suit :

**I - Contexte**

Le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), et plus largement les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), font partie des polluants de l'air particulièrement suivis par la Métropole de Lyon, aux côtés des particules fines (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2.5</sub>) et de l'ozone (O<sub>3</sub>). Ces polluants résultent de la pollution de fond, des émissions liées aux activités du territoire, des pollutions importées provenant du déplacement des masses d'air et des réactions chimiques complexes au sein de l'atmosphère.

Ces polluants ont des effets sur l'environnement et la santé des habitants. Si les pics entraînent un afflux de consultations aux urgences, c'est la pollution chronique, l'exposition quotidienne à la pollution atmosphérique sur le long terme qui constitue aujourd'hui l'enjeu sanitaire le plus important, avec une recrudescence de maladies respiratoires ou cardio-vasculaires. L'enjeu est de 1<sup>er</sup> ordre. L'agence européenne de l'environnement estime à environ 46 000 le nombre de décès prématurés, en 2014, en France, attribuables à la pollution de l'air et un total de près de 500 000 en Europe. En termes économiques, le Sénat a évalué en juillet 2015 le coût sanitaire annuel de la pollution de l'air extérieur entre 68 et 97 milliards d'euros. Si on ajoute les coûts non sanitaires comme l'impact sur les rendements agricoles et la biodiversité, ou encore l'érosion des bâtiments et les dépenses de prévention, on atteint 100 milliards annuels d'euros de coûts sanitaires et socio-économiques.

Dans ce contexte, le 19 mai 2011 la Commission européenne a décidé d'assigner la France devant la Cour de justice de l'Union Européenne (UE) pour non-respect des seuils de pollution en PM<sub>10</sub> après de nombreux avertissements formalisés par des mises en demeure et des avis motivés. De la même manière, le 17 mai 2018, la Commission européenne a décidé de renvoyer la France devant la Cour de justice de l'UE pour non-respect répété des valeurs limites en concentration de NO<sub>2</sub> et insuffisance des plans d'action pour lutter contre ce polluant.

Les seuils à respecter, depuis 2015, sont :

- 40 µg/m<sup>3</sup> de NO<sub>2</sub> en moyenne annuelle et 200 µg/ m<sup>3</sup> sur 1h à ne pas dépasser plus de 18 fois par an,
- 40 µg/m<sup>3</sup> de PM<sub>10</sub> en moyenne annuelle et un maximum de 35 jours de dépassement de la moyenne journalière de 50 µg/m<sup>3</sup>,
- 25 µg/m<sup>3</sup> de PM<sub>2.5</sub> en moyenne annuelle,
- 120 µg/m<sup>3</sup> en moyenne sur 8 heures pour l'O<sub>3</sub>, à ne pas dépasser plus de 25 jours par an.

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) préconise, en outre, des recommandations sanitaires plus strictes que celles de l'UE.

Pour la Métropole, les NO<sub>x</sub> sont pour deux tiers émis par les transports. Les particules fines sont issues pour un tiers des activités industrielles, pour un tiers des transports et pour un tiers de l'activité résidentielle et tertiaire, dont le chauffage au bois individuel non performant constitue la majorité.

Au cours des dernières décennies, la qualité de l'air sur l'agglomération lyonnaise s'est considérablement améliorée. Depuis le début des années 2000, les émissions annuelles de NO<sub>2</sub> et de PM<sub>10</sub> et PM<sub>2.5</sub> ont ainsi diminué de plus de 50 %. Cette situation s'explique, en grande partie, par le renouvellement du parc automobile, par la diminution des émissions des industries, par la réduction des émissions liées au chauffage et par les investissements de la Métropole en faveur du report modal vers les transports en commun et des modes de déplacement doux.

La Métropole est ainsi, aujourd'hui, conforme aux seuils réglementaires européens pour les PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub> et l'O<sub>3</sub>. En revanche, malgré les efforts déjà consentis, les niveaux de pollution actuels en NO<sub>2</sub> ne respectent toujours pas les valeurs limites européennes et la Métropole doit impérativement mettre en œuvre des mesures permettant d'y parvenir.

## **II - Les actions de la Métropole engagées en faveur de la qualité de l'air**

La Métropole poursuit d'ores et déjà des actions depuis plusieurs années pour améliorer la qualité de l'air sur son territoire. Par délibération du Conseil n° 2016-1304 du 27 juin 2016, elle a en particulier approuvé le lancement d'une démarche spécifique d'amélioration de la qualité de l'air : le Plan Oxygène. Cette démarche a pour ambition de respecter les seuils réglementaires en termes de NO<sub>2</sub> dès que possible et les recommandations de l'OMS pour les particules fines et l'O<sub>3</sub> au plus tard en 2030.

Le Plan Oxygène comprend l'ensemble des mesures qui contribuent à améliorer durablement la qualité de l'air sur le territoire. Il est composé d'un éventail complet de mesures complémentaires, qui permettent de lutter contre toutes les sources d'émissions de polluants sur le territoire. Il comprend, notamment, la poursuite et le renforcement de mesures sectorielles (transport et mobilité, etc.) et propose 4 nouvelles actions :

- le renouvellement du chauffage au bois non performant,
- l'innovation au service de la qualité de l'air au travers du [R] Challenge,
- l'étude et la mise en œuvre d'une ZFE,
- l'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique (VAE), vélos cargos et vélos pliants.

Ces approches spécifiques complètent des approches sectorielles déjà mises en œuvre :

### **1 - Dans le domaine des transports et de la mobilité**

- poursuite de l'effort d'investissement dans l'offre de transports en commun par le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) (plus d'un milliard d'euros pour la période 2015-2020),
- incitation au covoiturage et à l'autopartage, notamment électrique. La plateforme de covoiturage de la Métropole a atteint le chiffre de 27 000 abonnés en 2018,
- expérimentation en 2020 de voies réservées au covoiturage sur les axes A6-A7 déclassés,
- mise en œuvre du Plan d'action mobilités actives,
- extension du réseau de pistes cyclables à 1 000 km d'ici 2020. Le territoire métropolitain compte 830 km de voies cyclables en 2018, avec un rythme de déploiement par an qui a doublé depuis le précédent mandat (60 km/an aujourd'hui contre 30 km/an il y a 5 ans),
- extension du réseau de vélos en libre-service Vélo'v (80 nouvelles stations Vélo'v sur le territoire de la Métropole d'ici 2020),
- mise en place en 2018 d'une prime de 100 € pour l'achat de VAE, les vélos cargos ou familiaux ou de vélos pliants,
- abaissement de la vitesse maximale autorisée de 90km/h à 70km/h dès 2019 sur le boulevard périphérique Laurent Bonneval et en 2020 sur les axes A6-A7 déclassés,
- développement des zones à circulation apaisée : zones 30, zones de rencontre etc.,
- étude et mise en œuvre d'une ZFE.

## **2 - Dans le domaine de l'habitat**

- aides à la rénovation thermique de logements dans les parcs public et privé avec la plateforme Ecoreno'v lancée en mars 2015, disposant d'un budget de 30 M€ sur 5 ans pour aider les propriétaires. Depuis son lancement, 4 240 logements ont été financés pour une rénovation et plus de 11 M€ ont été investis par la Métropole,

- prime pour le renouvellement du chauffage au bois non performant [2017-2020]. Identifiés comme une source importante de pollution aux particules (25 % des émissions de particules sur le territoire de la Métropole sont dues à des chauffages individuels au bois non performants), les appareils de chauffage au bois individuels non performants les plus anciens doivent être renouvelés. Un fonds d'aides financières de 2,8 M€ a donc été mis en place pour la période 2017-2020, dont les modalités sont décrites dans les délibérations du Conseil n° 2017-2206, 2017-2207 et 2017-2208 du 18 septembre 2017. Ces actions permettront de diminuer de 12 % les émissions de particules liées au secteur de l'habitat.

## **3 - Dans le domaine des activités économiques**

- animation et réalisation d'audits énergétiques auprès des entreprises en collaboration avec la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) Lyon Métropole Saint Etienne-Roanne et la Chambre des métiers et de l'artisanat du Rhône (CMAR),

- mise en œuvre de la charte "chantiers propres",

- mise en œuvre de mesures agro-environnementales avec la profession agricole,

- soutien aux énergies renouvelables et récupérables.

## **4 - Révision des documents de planification**

- le plan de déplacements urbains (PDU) a été approuvé le 8 décembre 2017 par la décision n° 17.059 du comité syndical du SYTRAL,

- le projet de plan local d'urbanisme et de l'habitat (PLU-H) a été arrêté le 11 septembre 2017 par le Conseil de la Métropole par délibération n° 2017-2008.

Les révisions de ces 2 documents de planification prennent pleinement en considération les problématiques liées à la qualité de l'air dans leurs plans d'actions. À titre d'exemple, le PDU fixe un objectif de réduction de plus de 85 % des émissions de NOx liées au transport en 2030 par rapport à 2007 et de plus de 60 % des émissions de PM<sub>10</sub> liées au transport en 2030 par rapport à 2007.

## **5 - [R]-Challenge : l'innovation au service de la qualité de l'air**

L'incitation au changement de comportement est un objectif majeur pour que chaque individu participe à la préservation de la qualité de l'air. Les outils numériques ont été identifiés comme un levier important, à condition que les données soient correctement utilisées, et que les applications soient de très bonnes qualités, pertinentes et évolutives. Dans cette logique, la Métropole a lancé le [R] Challenge en 2017. L'objectif du [R] Challenge est d'entraîner l'écosystème des acteurs économiques, universitaires et sociaux à inventer et produire de nouveaux services numériques en faveur de la qualité de l'air, en organisant un challenge qui accompagne les participants dans cette démarche de reconquête de la qualité de l'air. Jusqu'au printemps 2019, 5 lauréats bénéficient d'un accompagnement pour le prototypage et l'expérimentation de leur solution.

## **III - La mise en œuvre d'une ZFE**

Les émissions de NO<sub>2</sub> sur le territoire de la Métropole sont nettement corrélées au trafic routier. Selon des études menées par ATMO Auvergne-Rhône-Alpes, sur l'ensemble des émissions annuelles de NO<sub>2</sub> émises sur le territoire de la Métropole, plus de 60 % sont liées aux émissions du trafic routier.

La ZFE a pour objectif de réduire le nombre de personnes surexposées (c'est à dire exposées à des niveaux supérieurs aux seuils réglementaires) grâce à une réduction des émissions de polluants liées au trafic routier. Il s'agit d'accélérer le renouvellement des véhicules les plus anciens et les plus polluants, en complément du renouvellement naturel du parc automobile et au-delà des incitations nationales. Dans le cadre du Plan Oxygène, la Métropole a décidé d'étudier la mise en place d'une ZFE au titre de l'article L 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT).

Elle a formalisé son engagement à déployer une ZFE d'ici 2020 sur son territoire dans le cadre du partenariat national avec le gouvernement conclu le 8 octobre 2018.

Au cours de l'année 2017, plusieurs études et travaux scientifiques menés par ATMO Auvergne-Rhône-Alpes ont permis de mesurer et modéliser les impacts sanitaires de différentes hypothèses concernant les modalités de mise en œuvre de la ZFE. Ces études ont montré que :

- les catégories de véhicules à cibler prioritairement sont les poids lourds et les véhicules utilitaires légers de transport de marchandises. Ces catégories de véhicules spécialisés dans le transport de marchandises sont

responsables de 51 % des émissions routières de NO<sub>x</sub>, de 41 % des émissions routières de PM<sub>10</sub>, et de 40 % des émissions routières de PM<sub>2,5</sub>, pour seulement 25 % des kilomètres parcourus sur le territoire métropolitain,

- la zone la plus pertinente pour la mise en place d'une ZFE se situe au centre de l'agglomération de la Métropole, puisque c'est là que se situent la majorité des populations surexposées au NO<sub>2</sub>. En effet, les Communes de Lyon, Villeurbanne, Bron, Caluire et Cuire et Vénissieux regroupent à elles seules plus de 90 % des 47 800 habitants surexposés au NO<sub>2</sub> en 2016.

À partir des résultats de ces études techniques et au regard des échanges lors de la Commission générale du 6 novembre 2017, la Métropole a décidé de mener une concertation préalable auprès des élus du territoire dans le cadre de Conférences territoriales des Maires (CTM) et auprès des acteurs économiques à travers des groupes de travail.

La concertation avec les Communes s'est déroulée entre janvier et juin 2018 avec plusieurs temps d'échanges :

- 8 CTM entre janvier et avril 2018,
- une CTM, le 7 juin 2018, regroupant l'ensemble des Communes de la Métropole.

La concertation avec les acteurs économiques s'est déroulée entre décembre 2017 et mai 2018 avec plusieurs événements :

- une réunion d'ouverture le 18 décembre 2017,
- plusieurs ateliers de travail au cours du mois de mars 2018,
- une réunion de restitution des travaux issus des groupes de travail le 29 mai 2018.

Ces rencontres ont permis d'affiner les propositions relatives au périmètre et aux modalités de mise en œuvre du projet de ZFE.

#### **IV - La consultation des personnes publiques associées sur le projet de ZFE**

Du 30 août au 30 octobre 2018, en application des dispositions de l'article L 2213-4-1 du CGCT, les 59 Communes situées sur le territoire de la Métropole, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le SYTRAL, la CCI Lyon Métropole Saint Etienne-Roanne, la CMAR, la Chambre d'agriculture du Rhône-Métropole, la direction départementale des territoires (DDT) du Rhône et la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes ont été consultées par la Métropole.

Conformément à l'article R 2213-1-0-1 du même code, le dossier de consultation du projet de ZFE comprenait :

- un résumé non technique,
- une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la Métropole, avec une analyse des émissions de polluants dues au transport routier,
- une évaluation de la proportion de véhicules concernés par les restrictions de circulation,
- un projet d'arrêté de circulation instaurant la ZFE,
- une étude d'ATMO Auvergne-Rhône-Alpes sur les bénéfices sanitaires attendus de la ZFE.

Durant ces 2 mois de consultation, 20 Communes ont délibéré pour émettre un avis favorable au projet de ZFE et 3 Communes ont délibéré pour émettre un avis défavorable. Le Préfet du Rhône (en réponse conjointe à la saisine de la DREAL et de la DDT), le SYTRAL, la CMAR et la CCI ont tous émis un avis favorable. Les avis des autres communes et personnes publiques associées n'ayant pas été rendus avant le 30 octobre sont tous réputés favorables.

Les avis émis ont souvent été associés de propositions, de remarques ou de réserves concernant le projet de ZFE.

##### **1 - Extension du périmètre**

La Commune de Caluire et Cuire a demandé une révision du périmètre au regard de la situation du territoire de la Commune.

La Commune de Grigny a également souhaité que le périmètre soit étendu au-delà de ce qui a été proposé dans le dossier de consultation.

D'autres communes (Tassin la Demi Lune, Champagne au Mont d'Or) ont manifesté leur souhait d'étendre le périmètre de la ZFE à brève échéance si des études démontrent que le dispositif ZFE a des effets bénéfiques pour la population.

La Commune de Saint Cyr au Mont d'Or regrette que les axes structurants (A6/A7, périphérique, etc.) soient exclus du périmètre.

## **2 - Véhicules concernés et calendrier de déploiement**

La CCI, les services de l'État et la Commune de Saint Cyr au Mont d'Or estiment nécessaires d'envisager l'extension de la mesure aux véhicules légers.

La CCI et la Commune de Caluire et Cuire alertent sur des délais jugés trop courts dans la mise en œuvre des restrictions pour permettre aux acteurs économiques de renouveler leur flotte de véhicules impactés.

## **3 - Impacts sanitaires de la ZFE**

Les Communes de Tassin la Demi Lune et Vénissieux s'interrogent sur les effets de la ZFE sur leurs territoires. La Commune de Tassin la Demi Lune souhaite que soient réalisées des études (autres que celles prévues dans le cadre de l'évaluation du dispositif au bout de 3 ans) sur l'impact de la ZFE ainsi que des stations de mesure pour connaître la qualité de l'air localement.

## **4 - Suivi des effets de la ZFE**

Les Communes de Décines Charpieu, Meyzieu, et Tassin la Demi Lune souhaitent que des études de suivi soient enclenchées dès la mise en œuvre de la ZFE.

Les Communes de Corbas, Décines Charpieu, Grigny, Limonest, Lissieu, Meyzieu, et Saint Priest demandent à ce que des études soient lancées pour évaluer les reports de trafic liés à la mise en place du dispositif ZFE.

## **5 - Les dérogations**

Les chambres consulaires et la Commune de Vénissieux appellent à un élargissement du champ des dérogations pour des véhicules spécifiques.

## **6 - Transports en commun**

En parallèle de la mise en œuvre de la ZFE, plusieurs communes souhaitent une politique ambitieuse en matière de mobilité, avec le développement de solutions alternatives à la voiture thermique et, notamment, le développement du réseau des transports en commun.

## **7 - Dispositif d'aides**

Les Communes de Caluire et Cuire, Décines Charpieu, Meyzieu, Saint Priest, Vénissieux, Villeurbanne, la CCI et la CMAR, demandent à ce qu'un dispositif d'aides économiques à l'attention des artisans, des très petites entreprises (TPE) et des petites et moyennes entreprises (PME) soit mis en place par la Métropole dès le lancement de la ZFE.

## **8 - Modalités de contrôle**

Les Communes de Vénissieux et Villeurbanne demandent à ce que la Métropole explicite les modalités de contrôle pour les véhicules non-conformes qui circuleraient dans le périmètre de la ZFE.

## **V - La consultation du grand public sur le projet de ZFE**

Du 14 novembre au 16 décembre 2018 s'est déroulée une 2<sup>nd</sup>e phase de consultation à l'attention du grand public conformément aux dispositions des articles L 2213-4-1 du CGCT et L 123-19-1 du code de l'environnement. Le dossier de consultation portant sur le projet de ZFE a ainsi été mis à disposition du public, y compris par voie électronique sur le site de la Métropole : <https://www.grandlyon.com/projets/concertations-enquetes-publiques.html>. Les avis des communes ainsi que ceux des personnes publiques associées s'étant exprimés du 30 août au 30 octobre 2018 ont également été mis à disposition du public.

Au terme de cette consultation, 154 avis ont été émis. Parmi ces avis, 34 se prononcent clairement en faveur du projet de ZFE tel qu'exposé dans le dossier de consultation. Les autres avis expriment une position ambivalente sur le dispositif proposé.

Les paragraphes ci-dessous reprennent les thématiques les plus abordées dans les avis recueillis lors de la procédure de mise à disposition du public.

### **1 - Extension du périmètre**

Parmi les sujets cités par le public, l'extension du périmètre de la ZFE arrive en 1<sup>ère</sup> place. De nombreux participants appellent à ce que l'ensemble des communes situées sur le territoire de la Métropole soient intégrées au périmètre de la ZFE.

### **2 - Échéancier de déploiement de la ZFE**

Les participants soulignent la nécessité d'avancer dans le temps la mise en œuvre de la ZFE, avec, notamment, une application dès 2019. Ils souhaitent par ailleurs que les niveaux de restriction de circulation soient accélérés dans le temps et soient plus élevés afin d'exclure plus rapidement un plus grand nombre de véhicules polluants.

Les acteurs économiques n'ont, quant à eux, pas remis en cause l'échéancier proposé mais demandent des délais supplémentaires pour certaines catégories de véhicules.

#### **a) Dérogations supplémentaires**

De nombreuses entreprises, notamment du secteur du BTP, ont souligné leurs difficultés à respecter le calendrier de mise en œuvre de la ZFE.

Soucieuses de la pollution atmosphérique mais inquiètes de la viabilité économique de leurs structures, certaines entreprises ont demandé des dérogations pour une durée de 3 ans afin de pouvoir renouveler leur flotte à moyen terme sans mettre en péril leur activité économique.

Les catégories de véhicules suivantes ont été ciblées par les demandes de dérogations d'une durée de 3 ans : CAM BENNE (camions benne), CAM BEN AMO (camions avec bras mécanisé), CAM PLATEAU (camions plateau), CAM PTE ENG (camions porte engin), TRR PR SREM (camions semi-remorque), CAM CIT EAU (camions citerne à eau), FG TD (véhicules frigorifiques), CIT (camions citerne).

D'autres entreprises ont demandé des exclusions permanentes du dispositif pour les catégories de véhicules suivantes : les véhicules de collection, les véhicules des transporteurs pétroliers, les véhicules de la sécurité civile.

Outre les dérogations demandées pour certaines des catégories de véhicules susmentionnées, certaines entreprises dont le siège social est situé dans le périmètre de la ZFE mais dont les flottes de véhicules interviennent à l'extérieur de ce périmètre souhaiteraient pouvoir bénéficier de dérogations permanentes face à leur difficulté à renouveler l'entièreté de leur flotte.

#### **b) Reports de trafic**

Les participants à la consultation s'interrogent également sur les reports de trafic qui seraient induits par la mise en œuvre de la ZFE. Parmi les avis exprimés, beaucoup émanent de personnes domiciliées à l'est et au sud de l'agglomération lyonnaise et redoutent que les véhicules les plus polluants contournent le périmètre de la ZFE par leur commune.

#### **c) Élargissement des restrictions de circulation et de stationnement aux véhicules particuliers**

Quelques participants ont souhaité que les restrictions de circulation et de stationnement s'adressent également aux véhicules légers. Au regard des chiffres disponibles dans le dossier de consultation, ces participants affirment que cette catégorie de véhicules est également responsable de la pollution atmosphérique et expriment un souhait d'égalité de traitement avec les véhicules utilitaires légers et les poids lourds.

#### **d) Développement des transports en commun**

La thématique du développement des transports en commun est une des catégories la plus citée par les participants à la consultation. Il est souhaité un accroissement de l'offre de transports en commun, notamment, sur les territoires les plus éloignés du centre de l'agglomération lyonnaise. De manière concomitante, de nombreux avis se sont exprimés sur une offre croissante de parkings relais aux abords du périmètre de la ZFE afin d'inciter les automobilistes à utiliser les lignes de métro, de bus et de tramway à l'intérieur du périmètre ZFE.

### **e) Développement des modes doux**

En parallèle du développement de l'offre de transports en commun, de nombreux avis se sont exprimés en faveur de politiques favorisant davantage l'usage de modes doux. Parmi celles-ci, l'entretien et le développement des pistes cyclables et la piétonisation des centres villes apparaissent prioritaires.

### **VI - Les caractéristiques du dispositif de la ZFE**

Après analyse des avis issus de la consultation réglementaire, certaines observations ont été prises en compte pour établir les caractéristiques (périmètre, véhicules concernés, dérogations et calendrier progressif) du projet définitif de ZFE. Les paragraphes suivants présentent les principales caractéristiques de la ZFE, qui seront inscrites dans les arrêtés de circulation et de stationnement nécessaires à la mise en œuvre du dispositif. Les caractéristiques du projet soumis à consultation sont rappelées en pièce jointe (Annexe n°1).

Ces caractéristiques constituent la 1<sup>ère</sup> étape de la mise en œuvre de la ZFE de la Métropole lyonnaise pour limiter les émissions liées au trafic routier dans l'ensemble de l'agglomération. Pendant cette 1<sup>ère</sup> étape, conformément à certains avis issus de la consultation réglementaire, les effets de la mise en œuvre de la ZFE seront évalués en continu avec ATMO AURA. Les questions soulevées lors de la consultation au sujet, notamment, de l'élargissement du périmètre de la ZFE et du renforcement des véhicules concernés seront réétudiées au regard du résultat de ces évaluations.

Les caractéristiques de la ZFE pourront ainsi être renforcées dans une 2<sup>ème</sup> étape de mise en œuvre, après concertation avec l'ensemble des parties prenantes pour accélérer l'amélioration de la qualité de l'air sur l'agglomération et réduire davantage le nombre de personnes exposées.

Il est important de rappeler que les principes qui ont guidé les choix arrêtés pour la 1<sup>ère</sup> étape de cette ZFE sont avant tout ceux de l'équilibre et de l'équité : équilibre entre amélioration rapide de la qualité de l'air et contraintes imposées aux acteurs concernés ; équité en protégeant les populations les plus exposées sans pénaliser les habitants les plus précaires (qui possèdent les véhicules les plus anciens) ; équité enfin en aidant les acteurs économiques les plus impactés.

Concernant plus spécifiquement le périmètre retenu, le choix proposé dans le dossier de consultation est fondé sur :

- un principe d'efficacité qui suppose de privilégier les zones les plus densément peuplées,
- un principe de lisibilité pour identifier clairement les contours du périmètre basés sur des voiries structurantes connues de tous (périphérique, montée des soldats, RD 306, etc.),
- un principe de sécurité qui suppose de permettre à un usager non autorisé de pouvoir aisément, en entrée de zone, éviter d'y pénétrer,
- un principe d'accès aux diffuseurs des voies rapides structurantes pour tous les véhicules (y compris non conformes) en entrée de zone, pour éviter des reports de trafic indésirables sur la voirie locale.

Au regard des éléments issus de la concertation et des demandes exprimées, notamment, par la Commune de Caluire et Cuire, le périmètre du dispositif de la ZFE sera délimité pour cette 1<sup>ère</sup> étape :

- au nord par la limite communale de Caluire et Cuire et par le boulevard périphérique nord de Lyon dans le 9<sup>e</sup> arrondissement,
- à l'est et au sud par le boulevard Laurent Bonneval,
- à l'ouest, en absence de voies structurantes en rocade, par les limites administratives de la Ville de Lyon.

Pour permettre aux usagers d'accéder au boulevard périphérique nord de Lyon (BPNL) afin de maintenir le principe de sécurité exposé ci-dessus, les voies d'accès caluirardes au BPNL (route de Strasbourg et quai Clémenceau ainsi que le pont de Collonges au Mont d'Or) seront exclues du périmètre réglementé.

Concernant les véhicules concernés par les restrictions, le dispositif ZFE concernera pour cette 1<sup>ère</sup> phase les véhicules utilitaires légers (VUL) et poids lourds (PL) destinés au transport de marchandises.

Afin de permettre un dispositif efficient et efficace, les mesures de restriction de circulation et de stationnement prévues dans le périmètre de la ZFE seront applicables 24h/24 et 7j/7.

Afin de permettre aux acteurs économiques de s'adapter au dispositif proposé, le dispositif de la ZFE sera déployé selon le calendrier suivant :

- février 2019 : installation de panneaux pédagogiques, communication, sensibilisation et informations auprès des acteurs concernés sur la future mise en œuvre de la ZFE, sans toutefois permettre aux autorités de police de verbaliser les contrevenants,



- 1<sup>er</sup> janvier 2020 au 31 décembre 2020 : interdiction de circulation et de stationnement pour les VUL et PL non classés ou disposant d'une vignette Crit'Air 5 ou Crit'Air 4,

- 1<sup>er</sup> janvier 2021 au 31 décembre 2029 : interdiction de circulation et de stationnement pour les VUL et PL non classés ou disposant d'une vignette Crit'Air 5, Crit'Air 4 ou Crit'Air 3.

Concernant les dérogations, elles seront de 3 types :

#### **1°- Les exclusions permanentes**

Les exclusions réglementaires, prévues par l'article R 2213-1-0-1 du CGCT, qui concernent les véhicules d'intérêt général prioritaires ou bénéficiant de facilités de passage au sens du code de la route, les véhicules du Ministère de la défense, les véhicules portant une carte de stationnement pour personnes handicapées.

Les exclusions définies par le Président de la Métropole en sa qualité d'autorité de police de la circulation, conformément à l'article L 2213-4-1 du CGCT : les véhicules automoteurs spécialisés (VASP) et les véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile.

#### **2°- Les dérogations pour une durée de 3 ans**

Ces dérogations s'appuient sur des catégories de véhicules définies sur les certificats d'immatriculation, et non sur un type d'usage pour faciliter le contrôle par les forces de l'ordre. Aussi, au regard des demandes formulées par les acteurs économiques et de leur difficulté à investir dans des délais courts dans de nouveaux véhicules. Seront exclus pour une durée de 3 ans des mesures d'interdiction de circulation et de stationnement instituées au sein de la ZFE les véhicules suivants : les camions bétonnières, les bennes amovibles et bennes basculantes, les porte-engins, les camions citernes à eau et les véhicules frigorifiques.

#### **3°- Des dérogations individuelles pourront être proposées aux propriétaires des véhicules suivants, pour une durée maximale de 12 mois, renouvelable 1 fois maximum**

- véhicules utilisés dans le cadre d'évènements ou de manifestations se déroulant sur la voie publique, de type festif, économique, sportif ou culturel,
- véhicules utilisés dans le cadre de tournages faisant l'objet d'une autorisation,
- véhicules de convois exceptionnels,
- véhicules affectés à un service public, dans le cadre d'interventions ponctuelles,
- véhicules utilisés par les entreprises en état de cessation de paiement et faisant l'objet d'une procédure de redressement judiciaire,
- véhicules d'entreprises pouvant justifier de l'achat de véhicules autorisés à circuler dans la ZFE avec un délai de livraison au plus tard le 31 décembre 2021,
- véhicules d'approvisionnement des marchés, munis d'une autorisation délivrée par la commune ou d'une carte de commerçant non sédentaire, ou véhicules d'approvisionnement de denrées alimentaires de proximité,
- camions citernes (CIT et CARB) autres que citernes à eau visés au point n° 2 ci-dessus.

La création de cette ZFE, associée aux effets du renouvellement tendanciel du parc de véhicules, permettra ainsi de diminuer nettement les émissions d'oxydes d'azote et les émissions de particules. À l'échelle de la Métropole, les modélisations d'ATMO Auvergne-Rhône-Alpes montrent que la combinaison de ces 2 actions permettra une réduction de l'ordre de 50 % des émissions de NOx entre 2015 et 2021. Cette réduction permettra de réduire de moitié le nombre d'habitants exposés à des dépassements au NO<sub>2</sub> dès 2021.

### **VII - Aides financières à l'achat de véhicules propres de transport de marchandises**

Afin d'accompagner les entreprises soumises aux restrictions de la circulation liées à la mise en place de la ZFE, la Métropole souhaite instaurer un dispositif d'aides financières, d'une durée de 3 ans, pour l'achat de véhicules propres. Ces aides attribuées par la Métropole pourront, sous réserve du respect de la réglementation communautaire relative aux aides aux entreprises, se cumuler avec d'autres aides publiques, notamment, celles mises en place au niveau national ou régional.

Les bénéficiaires de ce dispositif incitatif sont les personnes de droit privé entrant dans la catégorie des micros, petites et PME et justifiant d'un siège social, d'un établissement ou d'une succursale sur le territoire de la Métropole.

La catégorie des PME est constituée des entreprises, indépendamment de leur forme juridique (sociétés commerciales, sociétés de personnes, associations, activités artisanales, etc.), qui emploient moins de 250 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel n'excède pas 50 M€ ou dont le total du bilan annuel n'excède pas 43 M€.

L'aide est attribuée pour l'achat d'un véhicule propre (au sens d'un véhicule avec source d'énergie exclusivement GNV (Gaz naturel pour véhicules), GNL (Gaz naturel liquéfié), électrique ou hydrogène) de type :

- véhicule utilitaire léger affecté à du transport de marchandises,
- poids lourd affecté à du transport de marchandises,
- triporteur à assistance électrique.

Les véhicules bénéficiant d'une aide peuvent être neufs ou d'occasion, acquis dans le cadre d'un achat ou d'un contrat de location longue durée (LLD) d'une durée de 36 mois ou plus.

Chaque entreprise pourra bénéficier d'une aide pour l'acquisition de 3 véhicules sur la durée du dispositif d'aides.

Pour les entreprises justifiant d'un siège social, d'un établissement ou d'une succursale au sein du périmètre de la ZFE, la limite sera augmentée à six véhicules maximum si elles sont domiciliées dans le périmètre de la ZFE.

Le bénéficiaire s'engage à ne pas céder son (ses) véhicule(s) subventionné(s) pendant un minimum de 3 ans et à l'utiliser de manière régulière sur le territoire de la Métropole. Dans le cas contraire, le bénéficiaire devra restituer l'intégralité du montant de la subvention.

Le montant de l'aide forfaitaire maximum est défini comme suit :

	Gaz naturel comprimé - Gaz naturel liquéfié (en €)	100% électrique (en €)	Hydrogène (en €)
poids lourd	10 000	10 000	13 000
véhicule utilitaire léger	5 000	5 000	8 000
triporteur		300	

Pour l'achat de poids lourds ou de véhicules utilitaires légers, la Métropole versera une aide supplémentaire de 1 000 € par demandeur s'il justifie de la souscription d'un contrat, pour une durée minimale de 2 ans, soit de fourniture de gaz "vert" (bénéficiant de garanties d'origine), soit de fourniture d'électricité "verte" (au sens où le fournisseur s'engage, en plus des garanties d'origine, soit à s'approvisionner à partir de ses propres sites de production d'électricité verte, soit à acheter directement et exclusivement de l'électricité verte à des producteurs identifiés).

La mise en place de ce dispositif d'aides aux entreprises fera l'objet d'une convention avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes, conformément aux dispositions de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe n° 2015-991 du 7 août 2015).

Le règlement des aides est en pièce jointe (Annexe n° 2).

#### **VIII - Accompagnement des collectivités territoriales et des établissements publics, dont les Hospices civils de Lyon, situés sur le territoire de la Métropole**

S'agissant de l'équipement en véhicules propres de transport de marchandises des collectivités territoriales et établissements publics dont celui des Hospices civils de Lyon situés sur le territoire de la Métropole, la Métropole se propose d'étudier l'opportunité de mettre en place un groupement de commandes ou dispositif équivalent qui permettrait de faciliter les acquisitions.

## **IX - Guichet unique**

L'accompagnement des acteurs économiques nécessite de simplifier leurs démarches pour s'adapter au contexte de mise en place de la ZFE. Dans ce but, il est proposé la mise en place d'un guichet unique ayant pour mission :

- l'instruction et le versement des aides à l'achat de véhicules propres,
- l'instruction et l'attribution des dérogations accordées à titre individuel, après publication de l'arrêté instaurant la ZFE, prévue en juin 2019,
- l'information et le conseil auprès des acteurs économiques et des particuliers, sur les modalités d'application de la ZFE, les aides disponibles, l'accompagnement possible par les fédérations et chambres consulaires, les véhicules et les carburants alternatif, etc.

## **X - Accompagnements individualisés auprès des entreprises artisanales - Convention avec la CMAR**

Afin d'aider les acteurs économiques du territoire dans leurs préoccupations quotidiennes de mobilité, et de sensibiliser les chefs d'entreprises artisanales sur l'ensemble des solutions d'une mobilité plus durable, il est proposé d'accompagner individuellement les entreprises artisanales pour leur permettre une intégration et une mise en œuvre effective de ces outils de mobilité.

Il est donc proposé d'attribuer à la CMAR, une subvention de 45 000 € par an, pour une durée de 3 ans, pour la réalisation conjointe avec la Métropole d'un programme comportant les actions suivantes :

- des accompagnements individuels auprès des entreprises du territoire à l'intégration de nouveaux modes de déplacements,
- des actions collectives permettant une information et une sensibilisation au dispositif ZFE avec des fournisseurs de solutions pour s'adapter à la nouvelle réglementation en place.

La programmation annuelle des actions et le suivi de leur exécution feront l'objet d'échanges réguliers entre la CMAR et la Métropole.

Un rapport annuel d'activités et d'évaluation sera en outre réalisé par la CMAR pour adapter et faire évoluer en tant que de besoin les actions menées.

## **XI - Expérimentations logistiques pour l'organisation des flux de marchandises au sein de la ZFE**

Plusieurs expérimentations logistiques seront mises en place à partir de l'année 2019 en partenariat avec des entreprises. Les projets expérimentés auront pour objectif d'organiser les flux de marchandises de manière innovante afin de limiter les émissions de polluants en milieu urbain. En parallèle, d'autres projets novateurs utilisant les nouvelles technologies numériques seront expérimentés.

L'objectif pourra être, notamment, de communiquer auprès des conducteurs de véhicules utilitaires légers et de poids lourds sur la conformité de leur véhicule aux restrictions de la ZFE. La Métropole accompagnera les différents porteurs de projets en privilégiant les expérimentations apportant des solutions aux acteurs dans le contexte de la mise en place de la ZFE.

## **XII - Études complémentaires pour l'accompagnement de la mise en œuvre et l'évaluation du dispositif ZFE - Appel à projets ZFE de l'ADEME**

Le projet de ZFE sur la Métropole lyonnaise constitue une 1<sup>ère</sup> étape dans la réduction de la circulation des véhicules les plus polluants sur le territoire. Des études complémentaires seront menées par la Métropole afin d'accompagner la mise en œuvre de la ZFE et d'évaluer ses effets et son appropriation par les usagers, en vue de proposer des évolutions pertinentes du dispositif.

Dans ce but, la Métropole a répondu à l'appel à projets ZFE de l'ADEME en présentant un programme d'études et d'expérimentations sur la période 2019-2021 pour un montant de dépenses de 230 000 € :

- une étude relative à l'organisation du guichet unique menée en 2019 optimisera l'efficacité des outils mis en place,
- une enquête "plaques d'immatriculation" évaluera les effets de la ZFE sur le renouvellement du parc de véhicules concernés,
- une enquête qualitative permettra de connaître la perception de la ZFE par le grand public et les professionnels et les modifications des pratiques de mobilité induites dans les entreprises,
- enfin, la Métropole expérimentera en 2019 et 2020 des solutions innovantes utilisant des technologies avancées, à des fins pédagogiques et/ou de contrôle.

Ces études et expérimentations permettront de réajuster les actions d'accompagnement et de mieux définir les mesures à prévoir dans une phase ultérieure.

### **XIII - Contrôle des mesures de restriction de circulation et de stationnement au sein du périmètre de la ZFE**

La mise en œuvre de la ZFE nécessite des actions d'information et de contrôle pour s'assurer du bon fonctionnement et du respect du dispositif. Pour que les mesures de restriction de circulation et de stationnement soient effectives et qu'elles puissent faire l'objet de contrôles, il est indispensable de mettre en place la signalisation de police réglementaire, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020.

La délimitation du périmètre de la ZFE implique la pose de plus de 250 panneaux en entrée et en sortie sur le domaine public routier de la Métropole.

En parallèle, des études et expérimentations permettant l'automatisation du contrôle par vidéo verbalisation seront lancées afin de garantir un respect des mesures de restriction de circulation et de stationnement, et ainsi assurer une meilleure efficacité du dispositif. Le coût de ces actions est estimé à 400 000 €.

### **XIV - Dispositif de mesures de la qualité de l'air**

En complément du dispositif de surveillance de la qualité de l'air géré par ATMO Auvergne-Rhône-Alpes, au cours de l'année 2019, la Métropole en lien avec ATMO Auvergne-Rhône-Alpes va mettre en place un dispositif de mesures de la qualité de l'air, notamment aux abords de l'A46, du boulevard périphérique nord de Lyon et des axes A6/A7 déclassés. Ce qui permettra d'évaluer l'évolution de la qualité de l'air avant et après la mise en œuvre de la ZFE ;

Vu ledit dossier ;

Où l'avis de sa commission proximité, environnement et agriculture ;

Où l'intervention de monsieur le rapporteur précisant que :

- Dans le dispositif "**5° - Décide**", il convient de lire :

"chapitre 23"

au lieu de :

"chapitre 231" ;

#### **DELIBERE**

**1° - Prend acte** des résultats issus de la procédure de concertation réglementaire préalable à l'instauration d'une ZFE sur le territoire de la Métropole.

**2° - Approuve :**

- a) - les modifications proposées par monsieur le rapporteur,
- b) - le principe de création d'une ZFE sur le territoire de la Métropole et le projet soumis à consultation,
- c) - le règlement d'aides aux entreprises pour l'acquisition de véhicules propres de transport de marchandises, annexé à la présente délibération et définissant les conditions d'attribution et les modalités de versement desdites aides,
- d) - la convention à passer entre la Métropole et la Région Auvergne-Rhône-Alpes définissant, notamment, les conditions de mise en œuvre des aides aux entreprises,
- e) - l'attribution d'une subvention de fonctionnement d'un montant de 135 000 € (45 000 € par an pendant 3 ans) au profit de la CMAR pour la réalisation d'un programme d'actions triennal conjoint avec la Métropole d'accompagnement à la mobilité vertueuse en faveur des entreprises artisanales,

f) - la convention à passer entre la Métropole et la CMAR définissant, notamment, les conditions d'utilisation de cette subvention,

g) - le lancement d'études complémentaires en vue d'un élargissement du périmètre de la ZFE et/ou de l'accroissement des catégories de véhicules concernés par les restrictions de circulation et de stationnement, si cela s'avère nécessaire pour satisfaire l'atteinte des objectifs fixés,

h) - le programme d'actions 2019-2021 proposé à l'ADEME dans le cadre de son appel à projet ZFE - Accompagnement pour déployer des ZFE pour améliorer la qualité de l'air pour un montant de dépenses en fonctionnement de 230 000 €, dont un montant de 65 000 € inscrit en dépenses en 2019.

**3° - Délègue** à la Commission permanente le soin de prendre toute décision relative aux aides financières en application de la présente délibération-cadre sous réserve que les crédits soient prévus au budget.

**4° - Autorise** monsieur le Président à signer :

a) - la convention à passer entre la Métropole et la CMAR définissant, notamment, les conditions d'utilisation de la subvention,

b) - la convention avec l'ADEME consécutive à l'appel à projet ZFE - Accompagnement pour déployer des ZFE pour améliorer la qualité de l'air, sous réserve d'une décision favorable de l'ADEME,

c) - la convention à passer entre la Métropole et la Région Auvergne-Rhône-Alpes définissant, notamment, les conditions de mise en œuvre des aides aux entreprises par la Métropole.

**5° - Décide** l'individualisation partielle de l'autorisation de programme globale P26 - Lutte contre les pollutions pour un montant de 1 400 000 € en dépenses à la charge du budget principal (comprenant les aides financières, et le dispositif d'information et de contrôle) répartis selon l'échéancier prévisionnel suivant :

- 500 000 € en dépenses en 2019,
- 500 000 € en dépenses en 2020,
- 400 000 € en dépenses en 2021,

sur l'opération n°0P2605312.

Le montant total de l'autorisation de programme individualisée est donc porté à 3 700 000 € TTC en dépenses pour le budget principal.

Le montant à payer sera imputé sur les crédits inscrits et à inscrire au budget principal - exercices 2019 à 2021 - chapitre 204, pour un montant de 1 000 000 € et chapitre 23 pour un montant de 400 000 €.

**6° - La dépense** de fonctionnement, en faveur de la CMAR, soit 135 000 €, sera imputée sur les crédits inscrits et à inscrire au budget principal - exercices 2019, 2020 et 2021 - chapitre 65 - opération n° 0P08O2878.

**7° - La recette** de fonctionnement, liée à la subvention ADEME, soit 133 000 €, sera imputée sur les crédits inscrits et à inscrire au budget principal - exercices 2019, 2020 et 2021 - chapitre 74 - opération n° 0P26O2629.

Et ont signé les membres présents,  
pour extrait conforme.

**Reçu au contrôle de légalité le : 30 janvier 2019.**