

**DECISION**  
**DU BUREAU COMMUNAUTAIRE**

<b>23_01_19_0005</b>	AVIS DE LA CAPI CONCERNANT LE PROJET D'AMPLIFICATION DE LA ZFE DE LA METROPOLE DE LYON	<b>B.C DU 19/01/2023</b>
----------------------	---	------------------------------

Le jeudi 19 janvier 2023, le Bureau Communautaire, régulièrement convoqué le vendredi 13 janvier 2023, s'est tenu au lieu ordinaire de ses séances sous la présidence de Monsieur Jean PAPADOPULO, Président.

**26 membres du bureau en exercice.**

**Ont participé aux votes :**

**20 conseillers communautaires présents** : BADIN Pascale - BERGER Dominique - BETON Christian - BOCHARD Jean-Jacques - CHAUMONT-PUILLET Anne - DURAND Fabien - GAGET Mathieu - GAUDE Daniel - GIRARD Jean-Pierre - GIRAUD Denis - KOPFERSCHMITT Carine - MARGIER Patrick - MARION Cyril - MARY Alain - PAPADOPULO Jean - ROY Nadine - SUCHET Noël - TISSERAND Olivier - VIAL Guillaume - WAJDA Daniel

**6 membres du bureau absents** : BERGER Alain - BORGHI Roland - CHRIQUI Vincent - LEPRETRE Aurélien - MICHALLET Damien - NICOLE-WILLIAMS Patrick

Acte certifié exécutoire par

- Dépôt en Sous-préfecture le
- Publié le

Nomenclature

- 9. Autres domaines de compétences
- 4. Voeux et motions

Le rapporteur expose :

La Métropole de Lyon a ouvert une consultation publique concernant l'amplification de sa ZFE (Zone à Faibles émissions) fin novembre 2022. Elle a choisi d'associer les territoires voisins dont la CAPI à sa consultation en tant que Personne Publique Associée.

Il est proposé au bureau communautaire d'adresser l'avis suivant à la Métropole de Lyon concernant ce projet :

« Depuis le 1er janvier 2020, la Métropole de Lyon a déployé une Zone à Faibles Emissions (ZFE) ciblée sur les véhicules des professionnels (poids lourds et véhicules utilitaires légers). Malgré cela, pour les particules fines et le dioxyde d'azote, des dépassements réguliers des seuils réglementaires sont constatés, notamment aux abords des axes routiers majeurs et au cœur de l'agglomération, mais aussi des dépassements généralisés des seuils définis par l'OMS.

En réponse à ces problématiques, le Conseil de Métropole s'est prononcé le 15 mars 2021 en faveur d'une amplification de la ZFE, incluant son extension aux véhicules des particuliers à partir de 2022 et l'interdiction des véhicules Crit'Air 2 dans un périmètre central à partir de 2026 (sortie du diesel sur ce périmètre).

En parallèle, le renforcement et l'étude de l'extension géographique du périmètre de la ZFE de Lyon a été inscrit comme mesure charnière dans le cadre du 3ème plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise pour la période 2022-2027, approuvé par arrêté inter-préfectoral n°DDPP-DREAL 2022-279 du 24 novembre 2022.

La Communauté d'agglomération Porte de l'Isère (CAPI), appartient au périmètre étendu du Plan de Protection de l'Atmosphère de la Métropole. La CAPI juge que le calendrier d'application de la ZFE est peu compatible avec la modification du parc de véhicules légers, de poids lourds et la mise en place de solutions de transports publics, collectifs, alternatifs. Par ailleurs, elle considère que ce dispositif masque l'amélioration graduelle et généralisée du parc de véhicules, de moins en moins polluants depuis quelques années qui risquent d'être réformés prématurément. Elle craint que le report de véhicules exclus de la Métropole sur l'axe majeur de l'A43 n'engendre un effet rebond de hausse de la pollution vers son territoire.

L'attractivité des différents territoires génère des flux de déplacements pendulaires des habitants et travailleurs ainsi que des flux de transports liés aux activités économiques (artisans, entreprises de services). La mise en œuvre de la ZFE, qui impacte donc, d'ores et déjà les activités économiques de notre territoire, devrait également affecter la vie quotidienne de nos populations déjà particulièrement fragiles, puisque 14% des ménages de la CAPI sont aujourd'hui en situation de précarité énergétique liée à la mobilité (maillage insuffisant des transports en commun, acquisition trop onéreuse de véhicules propre). La CAPI qui compte plus de 50 000 emplois sur son territoire, a identifié plus de 15 000 déplacements pendulaires vers et depuis la Métropole, sans compter les déplacements des artisans, industriels et transporteurs qui contribuent à la continuité des activités économiques. Ce dispositif se révèle discriminant pour les populations les plus fragiles socialement, la CAPI n'ayant pas la capacité à accompagner financièrement les populations et les entreprises dans l'acquisition de véhicules moins polluants.

La CAPI s'est interrogée sur les mesures d'accompagnement et solutions qui pourraient être apportées à ses habitants et ses entreprises et a porté à connaissance ces éléments à deux reprises : en janvier 2022 par courrier auprès de la Métropole de Lyon, resté sans réponse à ce jour, et en juillet 2022 en contribuant à l'enquête publique ouverte sur le PPA3.

Elle constate aujourd'hui que des éléments de réponse ont été apportés par la Métropole de Lyon dans le projet d'amplification de la ZFE actuellement soumis à consultation, relatives notamment aux dérogations ouvertes aux habitants des territoires voisins de la Métropole de Lyon proposées pour faciliter l'adaptation des propriétaires de véhicules concernés par la mesure :

- la dérogation dite « petit rouleur » pour les propriétaires qui utilisent peu leur véhicule ou se rendent exceptionnellement à la Métropole ;
- la dérogation pour les personnes travaillant dans la ZFE justifiant d'un revenu fiscal de référence par part inférieur à 19 600€, leur donnant un temps d'adaptation supplémentaire jusqu'au 31/12/2023 ;
- la dérogation pour les détenteurs de VP ou 2RM Crit'air 2 acquis avant la délibération de mars

2023 travaillant au sein du périmètre central de la ZFE, dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur à 19 600 €, autorisés à circuler jusqu'au 31/12/2027.

En revanche, elle regrette que la Métropole ne puisse pas accorder d'aides financières directes aux particuliers résidant en dehors de son périmètre institutionnel car l'acquisition de véhicules propres, plus récents, n'est pas accessible à une grande partie de la population de la CAPI au regard de la précarité énergétique réelle à laquelle elle est confrontée.

Concernant les aides aux professionnels, la Métropole a ouvert aux communautés de communes de l'Est Lyonnais et du Pays de l'Ozon en janvier 2022, des aides pour les entreprises réalisant au moins 20% de leur chiffre d'affaire dans la ZFE. La CAPI réaffirme qu'elle souhaite un élargissement du dispositif afin qu'il puisse bénéficier aux professionnels de son territoire. Elle souhaiterait que davantage de véhicules puissent être éligibles aux aides par entreprise (quota d'un seul véhicule prévu actuellement) et que le montant forfaitaire de l'aide soit augmenté. Par ailleurs, elle souligne que l'existence de véhicules critères 1 et 2 pour certains véhicules industriels ou techniques spécifiques n'est aujourd'hui pas garantie et sollicite la mise en place de dérogations pour les entreprises qui seront concernées si besoin au-delà du 31/12/2025. Elle est favorable aux dérogations proposées par la Métropole notamment celle concernant l'amortissement Crit'air 2 (dérogation dans le périmètre central pour les VUL/PL de Crit'air 2 achetés après le 1er janvier 2020. Fin de dérogation aux 7 ans du véhicule.).

La CAPI a adopté en juin 2022 son nouveau Plan des Mobilités, vient de lancer la mise à jour de son Schéma directeur cyclable et de renouveler son contrat de Délégation de service public mobilités pour la période 2022/2028. Elle s'associe pleinement à l'effort d'accompagnement du déploiement des modes actifs tout en ayant identifié l'enjeu de l'intermodalité comme stratégique dans sa liaison avec la Métropole de Lyon. La CAPI souligne la nécessité de proposer concomitamment à ces mesures des infrastructures et offres de mobilités publiques, collectives :

- Parkings relais,
- RER Lyonnais,
- Bornes électriques de recharges, en s'assurant de la capacité effective de fournir suffisamment d'énergie.

La CAPI a déployé depuis 2018 un dispositif de covoiturage instantané innovant : « Lane », issu d'un partenariat public/privé qui regroupe la Métropole de Lyon, la CAPI et la startup Ecov spécialiste du covoiturage dynamique. Jusqu'en 2020 le projet a été soutenu par l'ADEME et l'Union Européenne. Ce service économique, pratique et fiable permet aux habitants de covoiturer sereinement et sans réservation pour leurs trajets domicile-travail, en direction de Lyon le matin et vers Bourgoin-Jallieu en fin de journée. Le nombre croissant d'utilisateurs du service justifie pleinement la poursuite de ce service et la mise en place de dispositifs de covoiturage équivalents sur les autres axes routiers majeurs de desserte de l'agglomération.

Le PPA3 met particulièrement en avant le levier du covoiturage, ainsi que les rabattements vers les gares du territoire (parkings, plateformes de mise en relation des usagers, itinéraires cyclables pour accéder aux gares, stationnements vélo sécurisés, etc.). Ces rabattements sont d'ores et déjà encouragés au niveau des gares TER du territoire de la CAPI, ou en lien avec les infrastructures autoroutières en amont des zones denses de l'agglomération par la mise en place de parkings dédiés sur la CAPI. Cependant, nous alertons sur le fait que la mise en place de ces parcs relais et parkings de covoiturage, a atteint ses limites sur notre territoire, tant au niveau foncier que financier.

Les parcs relais ou de covoiturage existants de la Métropole sont situés en périphérie du périmètre centrale de la ZFE. Un renforcement des infrastructures en périphérie de la zone étendue serait nécessaire pour permettre le stationnement des véhicules non autorisés et la desserte depuis ces parcs relais vers le périmètre central.

De plus, la fragilité du réseau ferroviaire est critique, tant sur la quantité des offres que sur la qualité du service. Le déploiement d'un système de transport ferroviaire urbain avec une fréquence de service renforcée et une amplitude horaire étendue est souhaité sur l'axe Lyon-Grenoble. Par ailleurs, la mise en place d'une tarification adaptée incitative sur les transports en communs combinés pour nos habitants serait souhaitable pour renforcer leur attractivité.

Les capacités des lignes express Cars Région sont limitées et ne garantissent pas des temps de parcours

suffisamment attractifs du fait d'un manque d'accès amélioré malgré un réseau de bonne densité et le travail collaboratif mené avec la Région.

Concernant le volet énergétique des mobilités, l'étude menée en 2021 concernant le déploiement d'un écosystème de production-distribution-usages de carburants alternatifs sur la CAPI a confirmé l'intérêt de la part des opérateurs de transport publics et privés rencontrés pour une distribution d'hydrogène et de BioGNV en complément de bornes de recharge électrique rapides. Nous travaillons actuellement pour faciliter l'implantation d'une station multi-énergie sur le territoire en lien avec les propriétaires fonciers et les opérateurs, ainsi que les clients potentiels de cette station. Nous souhaitons offrir des solutions de mobilité vertes qui répondent aux ambitions du territoire en matière de transition énergétique tout en préfigurant les besoins de mobilité actuels et futurs des entreprises et usagers du territoire. A terme, une infrastructure de ce type produira des effets positifs sur les émissions de GES et la qualité de l'air du territoire et au-delà (aire métropolitaine lyonnaise), en contribuant à réduire fortement les émissions de polluants liés au transport routier.

La CAPI dispose aujourd'hui de 2 mini-bus GNV et 1 midi-bus électrique pour sa propre flotte de transports publics. La nouvelle DSP Mobilité conduit à un mix énergétique de sa flotte. Par ailleurs pour sa flotte interne (véhicules légers ou techniques) la CAPI est engagée dans un processus de renouvellement et de verdissement qui ouvre des opportunités d'usages de ces carburants propres.

En complément, la CAPI participe à l'élaboration du schéma directeur départemental de déploiement des IRVE qui est en cours, piloté par Territoires d'énergie 38. »

## **LE BUREAU COMMUNAUTAIRE,**

**OUI** l'exposé du rapporteur,  
Après en avoir délibéré et voté (Approuvé à l'unanimité)

## **DECIDE**

- **DE TRANSMETTRE** à la Métropole de Lyon l'avis proposé ci-dessus
- **D'AUTORISER** Monsieur le Président, ou, en cas d'empêchement, un Vice-Président, à signer, au nom et pour le compte de la CAPI, toutes pièces de nature administrative, technique ou financière, nécessaires à l'exécution de la présente décision.



Le Président  
**Jean PAPADOPULO**