



**PRÉFÈTE
DU RHÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction départementale
des territoires**

Le Directeur

Lyon, le 13 juin 2024

Rapport au CODERST du 4 juillet 2024

Objet : Modification de l'arrêté préfectoral départemental de gestion des épisodes de pollution

- P J :**
- Arrêté préfectoral du 24 août 2022 relatif aux procédures préfectorales d'information-recommandation et d'alerte du public en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant dans le département du Rhône .
 - Cartes de périmètres ZFE et épisode de pollution.

Le présent rapport est établi conformément aux dispositions du code de l'environnement qui dispose que l'arrêté définissant les mesures d'urgence susceptibles d'être prises en cas d'épisode de pollution le soit après avis du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST). Il vise à éclairer les membres du CODERST sur les évolutions qu'il est envisagé d'apporter à l'arrêté-cadre départemental du 24 août 2022 régissant la gestion des épisodes de pollution à l'échelle du département du Rhône de manière à ce qu'ils puissent rendre leur avis.

1 Rappel du cadre réglementaire relatif à la gestion des épisodes de pollution

1.1 Un cadre zonal modernisé début 2024.

Afin de limiter l'ampleur des épisodes de pollution qui touchent le territoire d'Auvergne-Rhône-Alpes et d'en prévenir les effets négatifs sur le plan sanitaire et économique, un plan gradué de mesures de limitation ou d'interdiction de certaines activités relevant des secteurs industriels, agricoles, résidentiels et du secteur des transports a été mis en œuvre en mai 2017.

En février 2024, ce plan a été actualisé de manière à tenir compte de l'évolution de l'outil de modélisation utilisé par Atmo AURA pour surveiller la qualité de l'air. Cette évolution permet de mieux anticiper les épisodes de pollution avec une meilleure réactivité des mesures mises en place en cas de pollution de l'air.

Le dispositif d'information et d'alerte de la population en cas d'épisode de pollution est désormais régi par le document-cadre zonal approuvé par arrêté du 12 février 2024.

La mise en œuvre des actions d'information et de recommandation et des mesures réglementaires de réduction des émissions de polluants circonscrites à un département relève du préfet de département.

Ainsi, le représentant de l'État dans le département dispose d'un délai de six mois suivant la publication du document-cadre précité pour le décliner à l'échelle de son territoire.

1.2 La nécessaire modification de l'arrêté cadre départemental de gestion des épisodes de pollution d'ici fin juillet 2024.

Conformément aux dispositions des articles L.223-1 et R.223-2 du code de l'environnement, d'une part, et de l'arrêté ministériel du 7 avril 2016, d'autre part, la gestion des épisodes de pollution à l'échelle du département du Rhône est encadrée par un arrêté-cadre du 24 août 2022 qui précise les mesures susceptibles d'être prises sur les deux bassins d'air constitutifs du département, en cas d'épisode de pollution, lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L.221-1 du code de l'environnement ne sont pas respectées ou risquent de ne pas l'être.

Cet arrêté doit être modifié pour prendre en compte les modifications récentes du document cadre zonal.

2 Contexte de la zone à faibles émissions mobilité de la Métropole de Lyon

De manière à agir vis-à-vis de la pollution chronique au dioxyde d'azote (polluant traceur du trafic routier), la Métropole de Lyon a instauré au 1er janvier 2020 une zone à faibles émissions mobilité sur une partie de son territoire. Elle vise à restreindre de manière pérenne la circulation des véhicules utilitaires légers et poids lourds dédiés au transport de marchandises les plus polluants. Elle fixe le périmètre d'application, les véhicules concernés ainsi que ceux bénéficiant de dérogations temporaires ou permanentes.

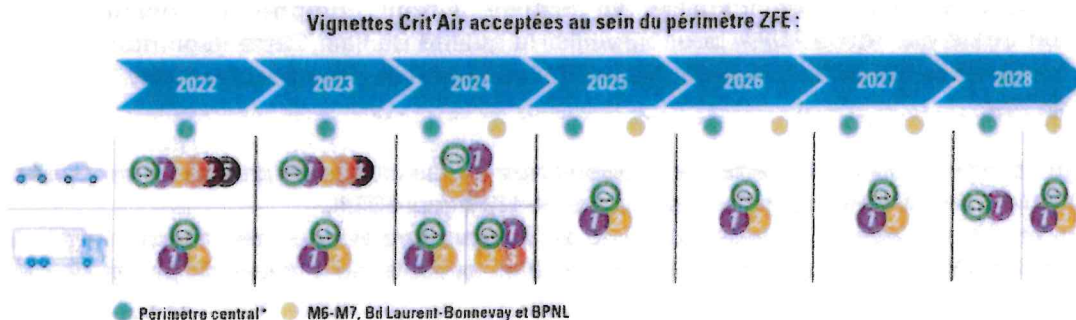
Cette zone à faibles émissions mobilité couvre aujourd'hui partiellement ou intégralement les communes de Lyon, Caluire-et-cuire, Villeurbanne, Bron et Vénissieux sur les secteurs situés à l'intérieur du boulevard périphérique Laurent Bonnevey ainsi que les voies structurantes d'agglomération : M6 et M7, boulevard périphérique Nord Lyon (BPNL) et boulevard périphérique Laurent Bonnevey.

Initialement encadrée par un arrêté métropolitain du 4 juillet 2019 puis complétée par un arrêté du 2 décembre 2020 et du 16 mars 2021 puis du 15 février 2022, cette zone à faibles émissions est désormais régie par un arrêté métropolitain du 26 décembre 2023 en cohérence avec les obligations introduites par la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets et dans la continuité de celles introduites par la loi d'orientation sur les mobilités.

Depuis le 1er janvier 2024, sont interdits les véhicules Crit'Air 5, 4 et non-classés (les voitures diesel immatriculées pour la première fois avant le 1er janvier 2006 ; les deux-roues motorisés immatriculés pour la première fois avant le 30 juin 2004). Pour mémoire, la ZFE est déjà inaccessible aux poids lourds et véhicules utilitaires légers (de catégorie n) classés Crit'air 5, 4 et 3 ou non-classés.

Ces restrictions sont applicables, au sein du périmètre de la ZFE, 7 jours/7 et 24 heures/24, en circulation comme en stationnement.

Le calendrier prévisionnel acté pour la ZFE est le suivant : entre 2025 et 2028, extension progressive de l'interdiction aux véhicules Crit'Air 3, puis 2 à l'horizon 2028, avec une extension possible du périmètre géographique concerné.



* Lyon, Caluire-et-Cuire, Villeurbanne, Bron, Vénissieux et les secteurs situés à l'intérieur du boulevard périphérique Laurent-Bonnevey

3 L'objet des modifications apportées à l'arrêté-cadre départemental

Les principales modifications de l'arrêté visent à le mettre en conformité avec le nouveau document cadre zonal qui vient d'être modifié (par arrêté préfectoral du 12 février 2024).

- La première révision mineure consiste à modifier la phrase (à l'article 9 de l'arrêté) qui précise l'heure à laquelle débutent les éventuelles mesures mises en place lors d'un épisode de pollution de l'air. Les mesures ne prennent plus effet à 17h le jour J mais à 00h (soit plus tôt) sauf pour la circulation différenciée qui reste effective le lendemain matin à 05h. En effet, Atmo Auvergne-Rhône-Alpes a modifié ses horaires de référence pour effectuer les modélisations de la qualité de l'air. Cette modification permet d'améliorer de manière significative la prévision de ces épisodes de pollution (Atmo signale désormais la veille qu'un épisode de pollution va se déclencher le lendemain à partir de la première heure donc 00h00) et s'aligne sur la méthode utilisée dans les autres régions.
- La deuxième modification consiste à ajuster la mesure de niveau 2 (annexe 3 de l'arrêté) pour le secteur du BTP et carrière qui est écrite ainsi « M-C 4 : Reporter sur les chantiers, les travaux générateurs de poussières (démolition, terrassement, etc..) à la fin de l'épisode de pollution » en supprimant la formulation « etc.. », en réponse à une demande de la fédération régionale des travaux publics de lever l'ambiguïté du texte.

Par la suite et pour être en cohérence avec l'application des restrictions de la ZFE, certaines modifications pourraient être portées :

- Une troisième modification pourrait être de prévoir systématiquement l'interdiction des véhicules CQA3 en cas d'activation de la circulation différenciée (modification article 11-2 point 2 – Niveau N1 de l'arrêté). La rédaction souple du dispositif de gestion des pics de pollution actuel offre déjà cette possibilité, le principe mentionné étant que la circulation différenciée doit être plus restrictive que la ZFE (interdiction CQA 4 et 5 toute l'année depuis le 1er janvier 2024). Cette modification permettrait donc de systématiser cette interdiction des CQA3 en pic de pollution (alerte N1) sur le périmètre défini (périmètre excluant dans l'arrêté existant les voies structurantes d'agglomération : axes M6, M7 et boulevard périphérique) quelques mois avant l'interdiction toute l'année des véhicules CQA3 dans la ZFE (1er janvier 2025). Cette mesure permettrait d'anticiper, en cas de pic de pollution, ce qui sera la norme l'année prochaine toute l'année.

4 Procédure

Conformément aux dispositions de l'article 13 de l'arrêté ministériel du 7 avril 2016 qui prévoit que les mesures déclenchées lors d'un épisode de pollution par le représentant de l'État dans le département le soient après consultation d'un comité de partenaires et conformément aux dispositions du VI 2 du document cadre zonal approuvé par arrêté du 12 février 2024 qui permettent au préfet de consulter ce comité en amont des épisodes lors de l'élaboration de l'arrêté-cadre départemental, le comité des partenaires sera consulté par la Préfecture du Rhône le 1 juillet 2024.

Ce comité regroupe, conformément aux dispositions de l'article 13 de l'arrêté ministériel précité et de l'article 10-1 de l'arrêté-cadre départemental en vigueur, les services déconcentrés de l'Etat concernés (DREAL, DDT, DDSP, DDPP, DDETS, SDJES) et l'agence régionale de santé, Atmo Auvergne-Rhône-Alpes ainsi que des représentants du conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, du conseil départemental du Rhône, de la Métropole de Lyon, du Sytral ou encore de l'Association des maires du Rhône, de la Métropole de Lyon et des présidents d'intercommunalités. Les expressions de ce comité seront présentées en séance du CODERST.

Désormais, conformément aux dispositions de l'article R.223-2 du code de l'environnement, l'avis du CODERST est sollicité sur les modifications proposées.

Une fois approuvé, l'arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Rhône ainsi que sur le site internet de la DREAL et des services de l'État dans le Rhône. Un avis de publication sera également inséré, par les soins du préfet, dans deux journaux quotidiens, dont un au moins régional ou

local, diffusés dans le ou les départements concernés. Il sera en outre notifié aux exploitants des sources fixes concernées ainsi qu'aux maires des communes intéressées.

5 Réflexions pour les modifications à venir en 2025

Une réflexion en anticipation a par ailleurs été engagée entre les services de l'État (Préfecture, DDT, DREAL) concernant l'évolution de la mesure de circulation différenciée (prévue par le dispositif de gestion des épisodes de pollution) dans le contexte d'amplification progressive de la zone à faibles émissions (ZFE). Cette réflexion pourrait aboutir à une nouvelle proposition d'évolution de l'arrêté cadre départemental d'ici fin 2024 pour une application au 1er janvier 2025.

5.1 Les points de vigilance soulevés

Le dispositif de gestion des pics de pollution comprend un panel d'actions devant permettre de faire chuter au plus vite les concentrations en polluants. La circulation différenciée fait partie de ce panel (anciennement, la circulation alternée permettait d'interdire chaque jour la moitié des véhicules). Afin d'avoir une efficacité, cette mesure doit aller plus loin que les restrictions de la ZFE.

Or, dès le 1er janvier 2025 tous les véhicules (légers – voitures et motos, utilitaires et poids lourds) Crit'Air 3 et + seront interdits dans le périmètre de la ZFE, en conformité avec la loi climat et résilience, mesure attendue au regard du contentieux en cours sur le non-respect des normes de qualité de l'air sur l'agglomération lyonnaise. La question va donc se poser des actions à mener pour la circulation différenciée en cas d'épisode de pollution : quelle pertinence de la circulation différenciée en territoire ZFE ? Faut-il couvrir un périmètre plus large ? Faut-il interdire plus de véhicules ? Peut-on accentuer les contrôles ?

5.2 Les pistes de réflexion

- Proposer un périmètre strictement identique d'application de circulation différenciée entre le périmètre de la ZFE et de gestion des épisodes de pollution afin d'en faciliter l'appropriation par les usagers de la route. En effet, depuis le nouveau périmètre ZFE arrêté en 2023 dans le cadre de la phase d'amplification de la ZFE par la Métropole de Lyon, des différences apparaissent entre les 2 périmètres identifiées en annexe 1 de ce rapport et notamment les voies structurantes d'agglomération M6, M7 et boulevard périphérique qui ne sont pas intégrées au périmètre de gestion des épisodes de pollution.
- Étendre le périmètre pour la circulation différenciée lorsqu'il y aura des épisodes de pollution : en contexte, la loi climat et résilience a imposé à la Métropole de Lyon de programmer l'interdiction progressive des véhicules les plus polluants dans le périmètre de la ZFE sur un périmètre couvrant au moins 50 % de la population de la Métropole ce qui est le cas du périmètre ZFE. Une option serait d'étendre le périmètre de restriction en cas de pic de pollution sur un périmètre lisible pour les usagers (car connu des usagers) : celui de la Métropole de Lyon par exemple. Cette réflexion nécessite d'analyser l'impact (gain sanitaire) dû à la restriction des Crit'Air 3 et plus, mais aussi les solutions alternatives pour les usagers (gares, parkings, aires de covoiturage, lignes de transport en commun performantes) et dispositions à prévoir dans l'arrêté pour garantir leur accès (maintien de voiries d'accès aux parkings relais hors périmètre de restriction).
- Aller jusqu'à interdire les véhicules Crit'Air 2 : Une mise à jour des restrictions de circulation différenciée, afin qu'elles soient plus strictes que celles de la ZFE, aboutirait logiquement en 2025, en cas de pic de pollution, à l'interdiction des véhicules CQA2. D'après le parc actuel de véhicules particuliers immatriculés dans la Métropole de Lyon (~661 500 véhicules), on en compte 27% qui seraient interdits dans la ZFE en 2025 (CQA3/4/5 ou sans vignette). En ajoutant les véhicules particuliers CQA2 (35 % du parc actuel) on monterait à 62 % de véhicules interdits. Concernant les véhicules utilitaires légers (~107 600 immatriculés dans la Métropole de Lyon), l'interdiction des Crit'Air est particulièrement sensible. Les véhicules professionnels de type VUL Crit'Air 3/4/5 sont déjà interdits depuis 2022 dans la ZFE. Les véhicules utilitaires légers CQA2 représentent 72 % du parc. D'après les immatriculations, après l'interdiction des CQA2, seul 10 % du parc des VUL immatriculés dans la Métropole resteraient autorisés dans la ZFE. On notera que les parcs de

véhicules des intercommunalités voisines, dont une partie circule sur le périmètre ZFE pour les déplacements domicile-travail, sont plus anciens, réduisant encore cette part.

La mesure d'interdiction des véhicules CQA2 posera donc d'importants problèmes d'acceptabilité et semble très difficile à mettre en œuvre.

- Accentuer les contrôles routiers : cette mesure permettrait de préparer un peu plus la population aux contrôles sanction automatisés qui devraient voir le jour dans les années à venir. Cette mesure doit être accompagnée d'actions de communication fortes pour sensibiliser la population. Elle nécessite cependant de mobiliser des forces de l'ordre en nombre sur un nombre de jours assez restreint sur l'année.

Ces pistes de réflexion sont proposées aux membres du CODERST pour information et seront débattues pour avis lors d'un prochain CODERST de fin d'année.

ATMO Auvergne Rhône Alpes pourrait être mobilisé sur la base de certaines hypothèses (niveau d'interdiction et périmètre) afin d'évaluer les gains dans chaque cas de figure. À l'appui de ces résultats, la pérennité de cette mesure de circulation différenciée pourra être analysée et une stratégie pourrait être définie concernant une modification éventuelle de l'arrêté avant le 1er janvier 2025.