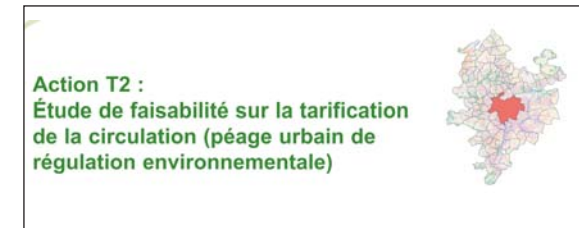


Péage urbain: expliquer et communiquer

Les mesures adoptées par le PPA font l'objet d'un consensus de principe, et le cofinancement des études entre l'Etat et les collectivités semble acquis sous réserve de mise à disposition des crédits.

Cependant la mesure T2 qui porte sur les conditions de la mise en œuvre d'un péage urbain sur le secteur Lyon-Villeurbanne s'avère a priori délicate d'application.



Source PPA de l'agglomération lyonnaise

Le péage urbain n'est pas en usage aujourd'hui en France. Interdit en droit français sinon à titre expérimental, il ne semble pas devoir être repris dans les lois Grenelle. Il a été mis en place à Oslo, Trondheim, Londres, Stockholm où on a constaté aussitôt une baisse du trafic de l'ordre de 20% et simultanément des baisses de concentrations en polluants d'origine routière du même ordre.

De fait il s'agit d'une mesure à mettre en œuvre prudemment en raison de ses conséquences possibles, notamment :

- en termes de restriction apparente à la liberté de circuler,
- en termes de rupture d'égalité à travers une sélection par l'argent des « entrants », ou entre les résidents et non résidents de la zone sous péage.

La DDE du Rhône a pris la mesure de l'enjeu de ce PPA qui est de faire appliquer les normes européennes en matière de qualité de l'air et d'obtenir des améliorations mesurables de la qualité de l'air lyonnais, sous le contrôle de l'Union Européenne.

Elle est consciente de l'importance de sa mission dans le champ des transports et s'appuie sur les partenaires et experts du domaine pour préparer la phase décisive de choix du bureau d'études qui aura à définir concrètement les modalités de mise en œuvre des mesures retenues.

Sur la question du péage urbain elle sait ne pas pouvoir avancer aussi vite et efficacement qu'elle l'aurait souhaité.

A travers cette mission la DDE se met dans la perspective de l'élaboration des futurs schémas régionaux et plans climat territoriaux.

- Les activités économiques et commerciales dans la zone de péage peuvent se voir pénalisées et à terme leur réorientation hors zone viendrait perturber les équilibres économiques acquis.

L'exigence de consensus entre l'Etat et les collectivités locales sur une telle mesure apparaît dès lors comme une condition indispensable pour l'avancement des études de faisabilité et ultérieurement sa mise en œuvre.

Le Grand Lyon, principale collectivité visée par un péage urbain au centre de l'agglomération a fait savoir ses réserves suite à la parution dans la presse d'articles évoquant cette mesure et ses conséquences.

La DDE du Rhône a donc décidé en l'absence de consensus immédiat d'assurer une veille informative et explicative sur le sujet. Elle propose d'informer le groupe de travail « transports routiers » du PPA sur les expériences en cours en Europe et de débattre sur leur bilan en invitant des organismes techniques comme le CERTU, le Laboratoire d'économie des transports (Université Lyon 2) et le CETE à éclairer le sujet.

Les conditions d'une application cohérente de cette mesure nécessitent de travailler simultanément sur l'offre de transport en commun afin de favoriser le report modal, ainsi que sur la question de l'offre et des coûts du stationnement dans et hors zone de péage. Ces réflexions globales sur les conditions du fonctionnement de la mesure seront mises à l'ordre du jour du groupe de travail « transports » par la DDE en 2009.

Pour en savoir plus :

Jean Louis MONET DDE du Rhône 04 78 62 52 71

Isabelle TREVE DDE du Rhône 04 78 62 52 57

Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a mené un audit sur la prise en compte du développement durable par les services déconcentrés.

Dans ce cadre, l'équipe de la MIGT10 a souhaité mettre en valeur des expériences et actions concrètes que les services ont lancées, ou auxquelles ils ont puissamment contribué dans les directions régionales et départementales visitées.

Les fiches de cette série ont ainsi pour objectif d'illustrer le savoir-faire déployé par les services constitutifs des futures DREAL et DDT, en action sur le terrain.

Cette collection a vocation à être enrichie par d'autres initiatives intéressantes et/ou innovantes d'autres services opérationnels.

le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996 et le décret du 25 mai 2001 ont prévu la mise en œuvre de plans de protection de l'atmosphère (PPA) dans toute agglomération de plus de 250 000 habitants.

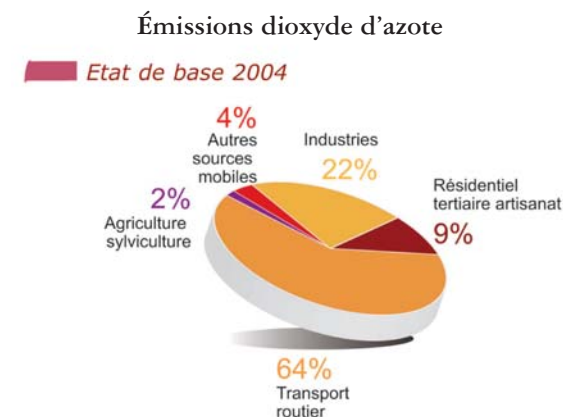


La circulation routière, principal pollueur de l'air lyonnais

Sur un périmètre territorial défini et validé par décision préfectorale, un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) propose des mesures préventives et correctives pour ramener les pollutions atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs réglementaires définies au plan européen.

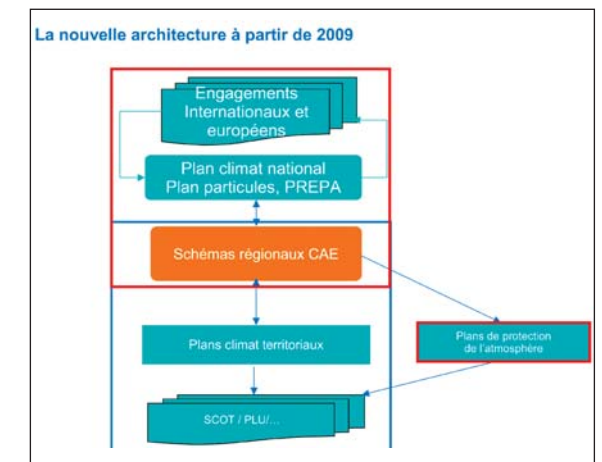
Ces mesures sont censées être mises en œuvre en 2010, date à laquelle entreront en vigueur de nouvelles normes européennes plus exigeantes en matière de qualité de l'air.

Les PPA doivent être compatibles avec les documents de protection de l'atmosphère de niveau national et régional ainsi qu'avec les documents de planification locaux.



Source PPA de l'agglomération lyonnaise

Le PPA de l'agglomération lyonnaise réalisé avec concours technique du Comité pour le contrôle de la Pollution Atmosphérique sur le Rhône et la région Lyonnaise (COPARLY) entre 2004 et 2006 a été approuvé en 2008 par décision préfectorale.



Source PPA de l'agglomération lyonnaise

Il comporte un état des lieux détaillé des émissions polluantes et fixe les objectifs à atteindre en termes de qualité de l'air et de réduction des émissions de polluants au regard des normes européennes qui entreront en vigueur en 2010.

Il propose les mesures de nature à améliorer la situation, notamment dans le domaine de la circulation routière, principale cause de la dégradation de la qualité de l'air lyonnais et responsable de 63 % des émis-

La DDE du Rhône en charge des objectifs routiers du PPA

Lancée en avril 2003 par les préfets du Rhône, de l'Ain et de l'Isère, l'élaboration du PPA de l'agglomération lyonnaise s'est appuyée sur les travaux d'une commission rassemblant des représentants de l'Etat, des collectivités locales, des activités émettrices de polluants ainsi que de représentants du monde associatif.

Le document global a été approuvé par le Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST), par les collectivités territoriales concernées, a été soumis à enquête publique fin 2007 et arrêté par les préfets du Rhône, de l'Ain et de l'Isère le 30 juin 2008. Les mesures d'amélioration de la qualité de l'air portent sur quatre domaines : industrie, logement, transports et urbanisme.

Les transports routiers, premier secteur « pollueur » de l'agglomération, sont concernés par 6 mesures sur les 15 que comporte le plan.

Trois de ces mesures « routières » ont un objectif chiffré de réduction d'émission de dioxyde d'azote. Il s'agit des mesures portant sur l'interdiction des véhicules les plus polluants dans le périmètre du PPA, sur la réduction des vitesses de circulation dans toute l'agglomération et sur la faisabilité d'un péage urbain autour du centre de l'agglomération.

Désignée par le préfet comme service responsable du

sions de dioxyde d'azote. La circulation est en outre responsable d'une part importante des émissions d'oxyde de carbone, d'ozone et de particules.

« Pour le centre de l'agglomération, le PPA considère la diminution drastique de la pollution d'origine automobile comme le seul moyen d'atteindre à horizon 2010 les niveaux de concentration de polluants exigés par les directives européennes et le droit français. » PPA extrait p 139.

champ transports routiers, la DDE du Rhône est en charge des études de faisabilité de ces 6 mesures et particulièrement des trois principales que l'on vient d'évoquer.

Pour répondre à cette mission la DDE s'est entourée d'un groupe travail d'abord informel, puis officialisé, comptant des représentants des principales villes de l'agglomération, de services régaliens ou techniques de l'Etat (police, routes, industrie...) et du Sytral, autorité organisatrice des transports de l'agglomération lyonnaise. COPARLY⁽¹⁾, gestionnaire du réseau de surveillance de la qualité de l'air, assure la cohérence technique des travaux du groupe. La DDE envisage de constituer des sous-groupes relatifs à chacune des trois mesures phares « transport routier » du PPA.

Avec l'accord de ce groupe de travail la DDE a désigné le CETE de Lyon comme assistant au maître d'ouvrage en lui demandant de proposer un cahier des charges pour chacune des trois actions phares, en vue de lancer un programme d'études de faisabilité.

Actions	Nature	Gain (tonnes/an) Nox *	Territoire
T1 : Interdiction des VUL et PL les plus polluants (sur le périmètre du PPA)	Réglementaire	1 230	Zone PPA
T2 : Etude de faisabilité sur la tarification de la circulation (péage urbain de régulation environnementale)	Réglementaire	427	Lyon Villeurbaine
T3 : Réduction progressive de la vitesse (sur le périmètre du PPA)	Réglementaire	209	Zone PPA
T4 : Action spécifique sur les axes routiers les plus pollués	Réglementaire		Zone PPA
T5 : Généralisation des plans de mobilité	Recommandation		Zone PPA
T6 : Recommandation stationnements/transports en commun	Recommandation		Zone PPA

Source PPA de l'agglomération lyonnaise

Interdire le centre aux poids lourds polluants et réduire les vitesses dans l'aire du PPA

Ces deux objectifs du PPA se présentent à première vue comme des mesures de police dont l'application pourrait intervenir avant 2010 sous forme de signalisation routière et de contrôles de vitesse ou de conformité des véhicules.

S'agissant de l'interdiction d'accès au centre de Lyon aux poids lourds et véhicules utilitaires légers (VUL) polluants, cette mesure est déjà en application sur la presqu'île à titre expérimental et il convient d'en utiliser des éléments de bilan.

➔ **Action T1 : Interdiction des VUL et PL les plus polluants (sur le périmètre du PPA)**

➔ La mesure proposée consiste donc en premier lieu à étudier, en liaison avec l'ensemble des acteurs concernés, la faisabilité du dispositif :

- Définition d'un moyen d'identification simple (vignette, ...) du niveau d'émissions polluantes en référence aux directives applicables aux véhicules neufs (normes EURO).
- Définition des modalités de sa diffusion et de son contrôle.
- Définition du calendrier de mise en œuvre.

Source PPA de l'agglomération lyonnaise

La mesure porte sur les normes d'émission des moteurs certifiées par les constructeurs et attestées par une vignette. Elle apparaît simple d'application en ce qui concerne les flottes importantes de poids lourds.

En revanche pour les PL légers et les VUL utilisés par les petits transporteurs et les artisans, parc au renouvellement plus lent, la mesure apparaît difficile d'application dans sa dimension de contrôle.

Enfin des systèmes dérogatoires doivent être imaginés par catégories de prestataires, en observant que les flottes publiques (transports en commun, bennes à ordures...) sont également très concernées par cette disposition.

Comment identifier les véhicules échappant aux normes européennes et comment leur interdire l'accès au périmètre du PPA? Comment mettre en œuvre les modalités du contrôle, sur quel périmètre et avec quel bénéfice en termes de pollution? Telles sont les principales questions.

Il entre dans les missions du groupe de travail « transports routiers », sous l'impulsion de la DDE et avec l'appui du CETE, de décliner précisément ces questionnements avant de les soumettre à appel d'offres.

S'agissant de la mesure T3, qui porte sur la limitation des vitesses, sa mise en œuvre nécessite que soient précisés les périmètres d'application, les modulations locales permettant d'éviter les congestions (épisodes particulièrement polluants), la hiérarchie des limitations ainsi que leur caractère permanent ou temporaire.

➔ Il est proposé qu'une limitation de vitesse maximale homogène par typologie de voirie ou par secteur géographique sur l'ensemble des réseaux routiers du périmètre d'application du PPA soit appliquée progressivement.

Impacts attendus :

- Limitation directe et indirecte (report modal) de la pollution d'origine automobile.
- Maîtrise de l'étalement urbain.
- Diminution des accidents de la circulation.
- Diminution des nuisances sonores.

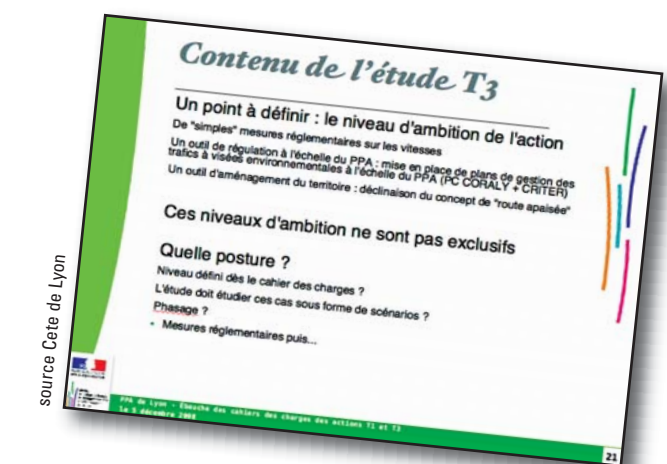
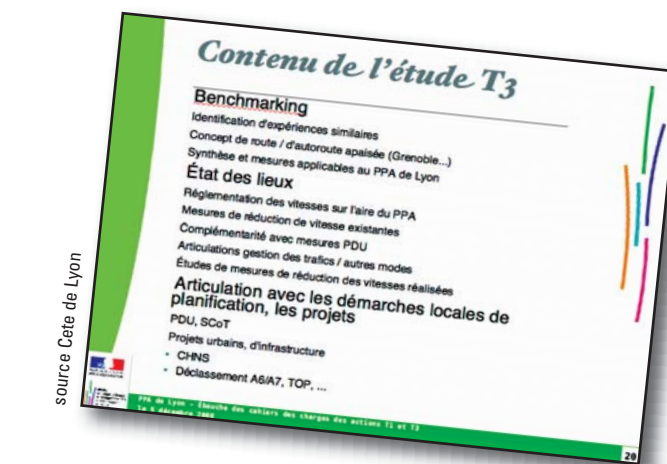
source PPA de l'agglomération lyonnaise

L'ambition du PPA en la matière peut même aller au plus loin et faire entrer en synergie la réduction des vitesses en lien avec les autres politiques de modulation du trafic (Plan de Déplacements Urbains), de prévention routière (route apaisée) ou d'urbanisme et d'aménagement du territoire (Schéma de Cohérence Territoriale).

On est loin dans ce cas de simples mesures réglementaires visant un niveau de pollution puisqu'on s'appuie sur la limitation des vitesses pour redéfinir la fonction des voies, leurs dimensions, leurs caractéristiques urbaines. On sait que c'est principalement le contexte urbain et son aménagement qui influencent le choix d'une vitesse de circulation pour l'automobiliste. Le PPA peut donc être l'auxiliaire du PDU sur ce point et favoriser les requalifications urbaines de voies rapides en boulevards. Agissant sur les vitesses, le PPA peut aussi « décourager » l'usage du véhicule particulier, favoriser le report modal et en fin de compte contrecarrer l'étalement urbain.

La DDE a donc proposé au groupe de travail « transport » un processus de réflexion qui aboutira à un cahier des charges de mise en œuvre de la mesure dont la faisabilité précise fera l'objet d'une commande d'étude.

Elle a demandé au CETE de Lyon d'animer et de documenter cette réflexion en valorisant les travaux déjà réalisés dans ce domaine et en préparant le futur appel d'offres.



⁽¹⁾Comité de Coordination pour la Contrôle de la pollution Atmosphérique dans la Région Lyonnaise