

ANNEXE

Annexe 4

Procédure de concertation préalable du public (2021)

ANNEXE

Annexe 4a

**Déclaration
d'intention pour
la concertation
préalable**



**PRÉFET
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Lyon, le **17 FEV. 2021**

**DÉCLARATION D'INTENTION au titre des articles L.121-18
et R.121-25 du code de l'environnement**

**RELATIVE AUX MODALITÉS DE CONCERTATION PRÉALABLE POUR
L'ÉLABORATION DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE**

La réglementation européenne prévoit, dans sa directive 2008/50/CE, en particulier, au sein de son article 23, que, dans les zones ou agglomérations où les valeurs limites ou valeurs cibles de concentration de polluants atmosphériques sont dépassées ou susceptibles de l'être, les États membres doivent élaborer des plans relatifs à la qualité de l'air afin d'atteindre ces valeurs. Ces plans doivent notamment prévoir des mesures appropriées pour que la période de dépassement de ces valeurs soit la plus courte possible et peuvent comporter des mesures additionnelles spécifiques pour protéger les catégories de population sensibles, notamment les enfants. En droit français, les plans ainsi désignés par la directive sont les plans de protection de l'atmosphère, encadrés par les articles L.222-4 à L.222-7 et R.222-13 à R.222-36 du code de l'environnement. Ils concernent :

- les agglomérations de plus de 250 000 habitants ;
- les zones dans lesquelles le niveau dans l'air ambiant d'au moins un des polluants mentionnées à l'article R.221-1 de ce même code dépasse ou risque de dépasser une valeur limite ou une valeur cible.

Ces plans, évalués sur une fréquence quinquennale, sont établis sous l'autorité préfectorale, en concertation étroite avec l'ensemble des acteurs concernés – collectivités territoriales, acteurs économiques et associations de protection de l'environnement, de consommateurs et d'usagers des transports. Préalablement à leur approbation, ces plans font l'objet de plusieurs consultations et sont mis à disposition du public selon les dispositions fixées par les articles R.222-21 et suivants du code de l'environnement.

Suite à l'évaluation du plan de protection de l'atmosphère 2014-2019, le comité de pilotage, présidé par le préfet du Rhône a décidé le 15 octobre 2019 d'engager la mise en révision du PPA pour continuer à agir et amplifier l'effort pour l'amélioration de la qualité de l'air :

(http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20191231_rapport_evaluation_ppa2-lyon_vf.pdf).

Le projet de plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise sera soumis à concertation préalable. La présente déclaration d'intention est établie en vertu des articles L.121-18 et R121-25 du code de l'environnement. Elle a pour but d'informer le public sur l'objet du plan de protection de l'atmosphère, les modalités de son élaboration et sur les modalités d'association des citoyens retenues.

1 – Le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise – présentation générale

Les plans de protection de l'atmosphère sont les plans d'actions à mettre en œuvre pour une amélioration de la qualité de l'air, tant en pollution chronique que pour diminuer le nombre d'épisodes de pollution. Pour chaque polluant mentionné à l'article R.221-1 du code de l'environnement, le plan de protection de l'atmosphère définit les objectifs permettant de ramener, à l'intérieur de l'agglomération ou de la zone concernée, dans les délais les plus courts possibles, les niveaux globaux de concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux valeurs limites ou, lorsque cela est

possible, par des mesures proportionnées au regard du rapport entre leur coût et leur efficacité dans un délai donné, à un niveau conforme aux valeurs cibles. En outre, il établit la liste des mesures pouvant être prises localement par les autorités administratives en fonction de leurs compétences respectives pour atteindre ces objectifs et recense les actions sectorielles ne relevant pas des autorités administratives pouvant avoir un effet bénéfique sur la qualité de l'air.

Adopté en juin 2008, le PPA1 de l'agglomération lyonnaise s'était prioritairement attaché à réduire les émissions d'origine industrielle. Sa révision s'était avérée nécessaire au regard de la persistance de niveaux de pollution aux particules et aux oxydes d'azote dépassant les seuils réglementaires et des enjeux sanitaires induits par cette situation.

Le PPA2 approuvé en février 2014, affichait les objectifs de :

- ramener les niveaux de particules et de dioxyde d'azote en deçà des seuils réglementaires ;
- respecter les objectifs nationaux de réduction d'émissions ;
- réduire l'exposition de la population à ces polluants au minimum, en mettant en place, si besoin, des actions spécifiques pour des « points sensibles qualité de l'air identifiés ».

Son évaluation en 2019 a montré une amélioration globale de la qualité de l'air ainsi qu'une nette réduction de l'exposition des populations à la pollution, notamment vis-à-vis du dioxyde d'azote. Elle a néanmoins soulevé que ses objectifs n'avaient pas été atteints :

- des dépassements des valeurs limites réglementaires pour les oxydes d'azote étaient toujours observés, notamment à proximité de certains axes routiers ;
- plusieurs milliers d'habitants étaient toujours exposés à des dépassements des valeurs guides recommandées par l'Organisation mondiale de la santé pour les particules de taille inférieure à 10 microns (PM 10) et pour les particules de taille inférieure à 2,5 microns (PM 2,5).

En application des articles R.222-13 et R.222-13-1 du code de l'environnement, un PPA doit être établi dans :

- dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants ;
- dans les zones où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées ou susceptibles de ne pas l'être.

De ce fait, en sus de tenir compte du territoire de l'agglomération tel que défini par l'arrêté ministériel du 28 juin 2016, le périmètre du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise doit couvrir de manière cohérente l'ensemble des zones présentant ou amenées à présenter des dépassements de concentration d'un ou plusieurs polluants. Il s'appuie sur l'arrêté du 26 décembre 2016 relatif au découpage des régions en zones administratives de surveillance de la qualité de l'air ambiant et requiert, d'une part, de tenir compte de différents critères dont notamment, l'inventaire des sources d'émission des substances polluantes, la localisation de ces sources, les phénomènes de diffusion et de déplacement des substances polluantes ou encore les conditions topographiques et, d'autre part, de prendre en considération les autres démarches de planification, les éléments objectifs d'information sur la qualité de l'air fournis par l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air (ATMO Auvergne-Rhône-Alpes) et le domaine de compétences des collectivités impliquées.

La liste des communes concernées par le PPA est fournie en annexe 1. En sus de prendre en compte les territoires couverts partiellement ou intégralement par la zone administrative de surveillance de l'agglomération lyonnaise, cette liste tient compte de l'établissement public de coopération intercommunale « Entre Bièvre et Rhône » du fait des dépassements réguliers de la valeur limite prévue pour le dioxyde d'azote constatés au niveau de la station de mesure ATMO « A7 Nord Isère » et de sa contiguïté avec la zone administrative de surveillance de Lyon.

Les objectifs principaux de ce plan de protection de l'atmosphère seront de :

- ramener les concentrations en dioxyde d'azote aux stations de mesure sous les valeurs limites réglementaires dans les délais les plus courts possible et au plus tard au 1^{er} janvier 2023 ;
- respecter les objectifs de réduction des émissions de polluants définis dans le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) ;
- réduire l'exposition de la population à la pollution particulaire.

Il sera élaboré selon les modalités prévues au 2- de la présente déclaration et soumis à approbation des préfets concernés après plusieurs séquences de consultation administratives et publiques. En outre, ce plan fera l'objet d'une évaluation environnementale et sera soumis à l'avis de l'autorité environnementale. Il comprendra notamment l'ensemble des informations prévues à l'article R.222-15 du code de l'environnement, reprises en annexe 2.

2 – Modalités d'élaboration du plan

Pour élaborer le plan de protection de l'atmosphère, les préfets concernés s'appuieront sur une gouvernance partagée avec les différents acteurs du territoire. Ainsi, sur le premier trimestre 2021, seront organisés des **ateliers thématiques**, notamment sur les secteurs du résidentiel, de l'industrie, de l'agriculture, des mobilités et de l'urbanisme, afin de faire émerger le futur plan d'actions d'amélioration de la qualité de l'air qui constituera le PPA 3. Ces ateliers viseront une représentation des différents collèges (État, collectivités, acteurs du secteur économique, acteurs du secteur associatif) et auront vocation à préfigurer la formation des commissions thématiques qui, présidées ou co-présidées par des acteurs du territoire, seront ensuite en charge du déploiement des actions et du rendu-compte au comité de pilotage. Un bilan de l'avancée du PPA sera fait chaque année dans les conseils départementaux de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST) conformément à l'article R.222-29 du code de l'environnement.

Une **équipe projet** resserrée réunissant les principaux services de l'État, la Métropole de Lyon, ATMO Auvergne-Rhône-Alpes et les collectivités volontaires assurera la conduite globale de la révision du PPA, avec l'appui d'une assistance à maîtrise d'ouvrage, en veillant notamment à la qualité des productions et au respect du calendrier des travaux des commissions, ainsi qu'en assurant la préparation des comités de pilotage.

Le **comité de pilotage** est co-présidé par la préfète secrétaire général du Rhône et le vice-président de la Métropole de Lyon en charge de l'environnement, de la protection animale et de la prévention des risques. Il réunit les collèges de l'État, des collectivités territoriales (région, département, EPCI), des secteurs économiques – en particulier des activités émettrices de substances – des associations et des personnalités qualifiées et se réunit aux moments clés de la procédure. Il est l'instance de validation politique qui acte les décisions importantes permettant la bonne marche du projet. Il sera notamment en charge de valider les mesures et grandes orientations retenues pour le PPA à l'issue des ateliers thématiques, mesures qui feront l'objet d'une évaluation par ATMO Auvergne-Rhône-Alpes de leur impact sur la qualité de l'air et de valider la version finale du PPA à l'issue des différentes évaluations et consultations prévues par le code de l'environnement :

- en application de l'article R.222-21 du code de l'environnement, le projet de plan sera soumis pour avis au CODERST de chacun des départements concernés ;
- il sera ensuite soumis pour avis, en application de ce même article, aux organes délibérants des communes, des établissements publics de coopération intercommunale lorsqu'ils existent, des départements et des régions dont le territoire est inclus en tout ou partie dans le périmètre précité – ceux-ci disposeront d'un délai de trois mois pour formuler leur avis ;
- le projet de plan sera également soumis à l'avis de l'autorité environnementale selon les modalités de l'article R.122-17 du code de l'environnement ;
- le projet de plan éventuellement modifié pour tenir compte des avis exprimés et accompagné du rapport environnemental sera alors soumis à enquête publique en application de l'article R.222-22 du même code - un avis portant à la connaissance du public les indications figurant dans l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête sera publié, par les soins du préfet, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux nationaux, régionaux ou locaux diffusés dans le ou les départements concernés ;
- le cas échéant, au vu du résultat de ces consultations, le projet sera modifié ;
- il sera ensuite approuvé par un arrêté conjoint des préfets concernés dans les conditions définies à l'article R.222-28 du code de l'environnement.

3 – Les incidences potentielles sur l'environnement

Les plans de protection de l'atmosphère ont pour objet de réduire les concentrations en polluants dans l'air ambiant. Outre ses effets sanitaires, la pollution de l'air a des répercussions importantes sur les cultures agricoles ou encore le fonctionnement général des écosystèmes puisque certains polluants :

- agissent sur le changement climatique en ayant tendance à réchauffer l'atmosphère (ex : ozone), sur les processus physiologiques des végétaux et leur capacité à stocker du carbone ;
- sont responsables de l'acidification (ex : oxydes d'azote et dioxyde de soufre) et de l'eutrophisation de certains milieux ;
- contribuent au déclin de certaines populations pollinisatrices et impactent plus généralement la faune en affectant la capacité de certaines espèces à se reproduire ou à se nourrir.

Bien que les mesures du futur plan d'actions restent à définir, le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise s'attachera à réduire les émissions de polluants en provenance des différents secteurs et contribuera

notamment à l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de polluants fixés par le PREPA. De ce fait, les mesures prises dans le cadre des PPA, devraient plutôt avoir des incidences positives sur l'environnement. Une attention particulière sera néanmoins systématiquement portée aux incidences des différentes mesures lors de l'élaboration du plan d'actions :

- le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise fera l'objet d'une évaluation environnementale stratégique ;
- cette évaluation permettra d'apprécier les incidences potentielles sur l'environnement, en particulier des enjeux ci-après, des différentes mesures par rapport à un scénario de référence: limiter les émissions de polluants atmosphériques ; limiter l'exposition des populations à la pollution de l'air ; préserver la qualité des milieux et de la biodiversité ; atténuer le changement climatique et maîtriser la production et la consommation d'énergie ; limiter les nuisances sonores et olfactives ; préserver la qualité paysagère ;
- le cas échéant, si des mesures du PPA font apparaître des incidences incertaines ou négatives sur l'environnement, des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation seront préconisées et intégrées au plan d'actions.

4 – La concertation préalable : proposition de modalités

La présente déclaration d'intention décrit les modalités de concertation préalable retenues pour l'élaboration du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise. Elle ouvre un droit d'initiative d'une durée de deux mois à compter de sa publication conformément à l'article L.121-19, à l'issue de laquelle, la concertation préalable aura lieu. Au vu du calendrier actuel, la concertation débiterait à la fin du premier trimestre 2021.

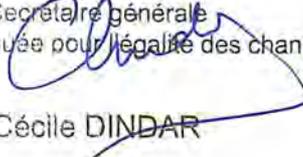
Afin d'associer le public en amont des phases de consultation décrites précédemment, le public sera sollicité dans le cadre d'une concertation préalable, conformément aux dispositions de l'article L.121-16 CE. Les observations et propositions du public pourront ainsi être prises en compte pour élaborer le plan de protection de l'atmosphère qui fera l'objet d'une évaluation de son impact sur la qualité de l'air par ATMO Auvergne-Rhône-Alpes et sera ensuite soumis aux différentes consultations précitées, dont l'enquête publique.

Au plus tard, quinze jours avant l'organisation de la concertation préalable, un avis comportant les informations visées au R.121-19 CE sera publié sur les sites Internet des préfectures concernées et de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes et dans au moins deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans les départements concernés. L'avis sera également publié par voie d'affichage dans les locaux des administrations précitées.

La proposition de concertation préalable faisant l'objet de la présente déclaration d'intention prévoit une procédure ouverte sur une durée de quatre à cinq semaines. Cette concertation préalable sera accessible via le site internet de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes. Réalisée par voie électronique, elle permettra au public de communiquer ses observations et propositions sur la base des premières pistes d'actions issues des ateliers thématiques et d'exprimer ses attentes concernant l'amélioration de la qualité de l'air sur le territoire.

Conformément à l'article R.121-21, le bilan et les mesures jugées nécessaires pour tenir compte des enseignements de la concertation seront établis et publiés sur le site Internet de la DREAL selon les mêmes modalités que l'avis précité dans un délai n'excédant pas 3 mois après la clôture de la concertation.

La présente déclaration d'intention sera publiée sur les sites Internet de la préfecture de l'Ain (<http://ain.gouv.fr>), de la préfecture de l'Isère (<http://www.isere.gouv.fr>), de la préfecture de la Loire (<http://www.loire.gouv.fr>), de la préfecture du Rhône (<http://www.rhone.gouv.fr>) et de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes (<http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr>). Elle sera également affichée dans les locaux associés en application de l'article R.121-25 du code précité.

La préfète
Secrétaire générale
Préfète déléguée pour la légalité des chances

Cécile DINDAR

AIN

L'Abergement-Clémenciat, Ambérieux-en-Dombes, Ars-sur-Formans, Balan, Baneins, Beauregard, Béligneux, Beynost, Birieux, La Boisse, Bouligneux, Bressolles, Chalamont, Chaleins, Chaneins, La Chapelle-du-Châtelard, Châtenay, Châtillon-la-Palud, Châtillon-sur-Chalaronne, Civrieux, Condeissiat, Crans, Dagneux, Dompierre-sur-Chalaronne, Fareins, Francheleins, Frans, Garnerans, Genouilleux, Guéreins, Illiat, Lapeyrouse, Lurcy, Marlieux, Massieux, Messimy-sur-Saône, Mionnay, Miribel, Misérieux, Mogneneins, Montceaux, Monthieux, Montluel, Montmerle-sur-Saône, Neuville-les-Dames, Neyron, Niévroz, Parcieux, Peyzieux-sur-Saône, Pizay, Le Plantay, Rancé, Relevant, Reyrieux, Romans, Saint-André-de-Corcy, Saint-André-le-Bouchoux, Saint-Bernard, Sainte-Croix, Saint-Didier-de-Formans, Saint-Didier-sur-Chalaronne, Saint-Étienne-sur-Chalaronne, Sainte-Euphémie, Saint-Georges-sur-Renon, Saint-Germain-sur-Renon, Saint-Jean-de-Thurigneux, Saint-Marcel, Saint-Maurice-de-Beynost, Saint-Nizier-le-Désert, Sainte-Olive, Saint-Paul-de-Varax, Saint-Trivier-sur-Moignans, Sandrans, Savigneux, Sulignat, Thil, Thoissey, Toussieux, Tramoyes, Trévoux, Valeins, Versailleux, Villars-les-Dombes, Villeneuve, Villette-sur-Ain.

ISERE

Agnin, Anjou, Anthon, Assieu, Auberives-sur-Varèze, Beaurepaire, Bellegarde-Poussieu, Bonnefamille, Bougé-Chambalud, Bourgoin-Jallieu, Chalon, Chanas, La Chapelle-de-Surieu, Charantonnay, Charvieu-Chavagneux, Chasse-sur-Rhône, Châteauvilain, Chavanoz, Cheyssieu, Chèzeneuve, Chonas-l'Amballan, Chuzelles, Clonas-sur-Varèze, Les Côtes-d'Arey, Cour-et-Buis, Crachier, Diémoz, Domarin, Eclose-Badinières, Les Éparres, Estrablin, Eyzin-Pinet, Four, Grenay, Heyrieux, L'Isle-d'Abeau, Janneyrias, Jarcieu, Jardin, Luzinay, Maubec, Meyrié, Meyssiez, Moidieu-Détourbe, Moissieu-sur-Dolon, Monsteroux-Milieu, Montseveroux, Nivolas-Vermelle, Oytier-Saint-Oblas, Pact, Le Péage-de-Roussillon, Pisieu, Pommier-de-Beaurepaire, Pont-de-Chéruy, Pont-Évêque, Primarette, Revel-Tourdan, Reventin-Vaugris, Roche, Les Roches-de-Condrieu, Roussillon, Ruy-Montceau, Sablons, Saint-Alban-de-Roche, Saint-Alban-du-Rhône, Saint-Barthélemy, Saint-Clair-du-Rhône, Saint-Georges-d'Espéranche, Saint-Julien-de-l'Herms, Saint-Just-Chaleyssin, Saint-Maurice-l'Exil, Saint-Prim, Saint-Quentin-Fallavier, Saint-Romain-de-Surieu, Saint-Savin, Saint-Sorlin-de-Vienne, Salaise-sur-Sanne, Satolas-et-Bonce, Septème, Sérézin-de-la-Tour, Serpaize, Seyssuel, Sonnay, Succieu, Valencin, Vaulx-Milieu, Vernioz, La Verpillière, Vienne, Villefontaine, Ville-sous-Anjou, Villette-d'Anthon, Villette-de-Vienne.

LOIRE

Châtelus, Chevrières, Grammond, Maringes, Saint-Denis-sur-Coise, Viricelle, Virigneux.

RHONE

Affoux, Aigueperse, Albigny-sur-Saône, Alix, Ambérieux, Amplepuis, Ampuis, Ancy, Anse, L'Arbresle, Les Ardillats, Arnas, Aveize, Azolette, Bagnols, Beaujeu, Belleville-en-Beaujolais, Belmont-d'Azergues, Bessenay, Bibost, Blacé, Val d'Oingt, Le Breuil, Brignais, Brindas, Bron, Brullioles, Brussieu, Bully, Cailloux-sur-Fontaines, Caluire-et-Cuire, Cenves, Cercié, Chambost-Allières, Chambost-Longessaigne, Chamelet, Champagne-au-Mont-d'Or, La, Chapelle-sur-Coise, Chaponost, Charbonnières-les-Bains, Charentay, Charly, Charnay, Chasselay, Châtillon, Chaussan, Chazay-d'Azergues, Chénas, Chénelette, Les Chères, Chessy, Chevinay, Chiroubles, Civrieux-d'Azergues, Claveisolles, Cogny, Coise, Collonges-au-Mont-d'Or, Condrieu, Corcelles-en-Beaujolais, Cours, Courzieu, Couzon-au-Mont-d'Or, Craponne, Cublize, Curis-au-Mont-d'Or, Dardilly, Denicé, Dième, Dommartin, Dracé, Duerne, Échalas, Écully, Émeringes, Éveux, Fleurie, Fleurieu-sur-Saône, Fleurieux-sur-l'Arbresle, Fontaines-Saint-Martin, Fontaines-sur-Saône, Francheville, Frontenas, Givors, Gleizé, Grandris, Grézieu-la-Varenne, Grézieu-le-Marché, Grigny, Les Haies, Les Halles, Haute-Rivoire, Irigny, Joux, Juliéna, Jullié, Lacenas, Lachassagne, Lamure-sur-Azergues, Lancié, Lantignié, Larajasse, Légnay, Lentilly, Létra, Limas, Limonest, Lissieu, Loire-sur-Rhône, Longes, Longessaigne, Lozanne, Lucenay, Lyon, Marchamp, Marcilly-d'Azergues, Marcy, Marcy-l'Étoile, Meaux-la-Montagne, Messimy, Meys, Millery, Moiré, Deux-Grosnes, Montagny, Montmelas-Saint-Sorlin, Montromant, Montrottier, Morancé, Mornant, La, Mulatière, Neuville-sur-Saône, Odenas, Orliénas, Oullins, Le Perréon, Pierre-Bénite, Poleymieux-au-Mont-d'Or, Pollionnay, Pomeys, Pommiers, Vindry-sur-Turdine, Porte des Pierres Dorées, Poule-les-Charmeaux, Propières, Quincié-en-Beaujolais, Quincieux, Ranchal, Régnié-Durette, Riverie,

Rivolet, Rochetaillée-sur-Saône, Ronno, Rontalon, Sain-Bel, Salles-Arbuissonnas-en-Beaujolais, Sarcey, Les Sauvages, Savigny, Soucieu-en-Jarrest, Sourcieux-les-Mines, Souzy, Beauvallon, Saint-André-la-Côte, Saint-Appolinaire, Saint-Bonnet-des-Bruyères, Saint-Bonnet-le-Troncy, Sainte-Catherine, Saint-Clément-de-Vers, Saint-Clément-les-Places, Saint-Clément-sur-Valsonne, Sainte-Colombe, Sainte-Consorce, Saint-Cyr-au-Mont-d'Or, Saint-Cyr-le-Chatoux, Saint-Cyr-sur-le-Rhône, Saint-Didier-au-Mont-d'Or, Saint-Didier-sur-Beaujeu, Saint-Étienne-des-Oullières, Saint-Étienne-la-Varenne, Saint-Fons, Saint-Forgeux, Sainte-Foy-l'Argentière, Sainte-Foy-lès-Lyon, Saint-Genis-l'Argentière, Saint-Genis-Laval, Saint-Genis-les-Ollières, Saint-Georges-de-Reneins, Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Saint-Germain-Nuelles, Saint-Igny-de-Vers, Saint-Jean-des-Vignes, Saint-Jean-la-Bussière, Saint-Julien, Saint-Julien-sur-Bibost, Saint-Just-d'Avray, Saint-Lager, Saint-Laurent-d'Agny, Saint-Laurent-de-Chamousset, Saint-Marcel-l'Éclairé, Saint-Martin-en-Haut, Chabanière, Saint-Nizier-d'Azergues, Sainte-Paule, Saint-Pierre-la-Palud, Saint-Romain-au-Mont-d'Or, Saint-Romain-de-Popey, Saint-Romain-en-Gal, Saint-Romain-en-Gier, Saint-Symphorien-sur-Coise, Saint-Vérand, Saint-Vincent-de-Reins, Taluyers, Taponas, Tarare, Tassin-la-Demi-Lune, Ternand, Theizé, Thizy-les-Bourgs, Thurins, La Tour-de-Salvagny, Trèves, Tupin-et-Semons, Valsonne, Vaugneray, Vaulx-en-Velin, Vaux-en-Beaujolais, Vauxrenard, Vénissieux, Vernaison, Vernay, Villechenève, Villefranche-sur-Saône, Ville-sur-Jarnioux, Villeurbanne, Villié-Morgon, Vourles, Yzeron, Chaponnay, Chassieu, Communay, Corbas, Décines-Charpieu, Feyzin, Genas, Genay, Jonage, Jons, Marennes, Meyzieu, Mions, Montanay, Pusignan, Rillieux-la-Pape, Saint-Bonnet-de-Mure, Saint-Laurent-de-Mure, Saint-Pierre-de-Chandieu, Saint-Priest, Saint-Symphorien-d'Ozon, Sathonay-Camp, Sathonay-Village, Sérézin-du-Rhône, Simandres, Solaize, Ternay, Toussieu, Colombier-Saugnieu.

Annexe 2 : contenu d'un plan de protection de l'atmosphère

En application de l'article R.222-15 du code de l'environnement, les plans de protection de l'atmosphère comprennent les documents et informations suivants :

1. Des informations générales relatives à la superficie et à la topographie de la zone concernée, à l'occupation des sols, à la population exposée à la pollution, aux activités exercées, au climat et aux phénomènes météorologiques, aux milieux naturels, aux groupes de personnes particulièrement sensibles à la pollution et autres cibles qui doivent être protégées, ainsi qu'aux effets de la qualité de l'air sur la santé ;
2. Une carte de la zone concernée indiquant la localisation des stations de surveillance de la qualité de l'air pour chacun des polluants surveillés et des dépassements de valeurs cibles et de valeurs limites ;
3. Des informations relatives au dispositif de surveillance de la qualité de l'air, aux techniques utilisées pour l'évaluation de la pollution, à l'évolution des concentrations mesurées, notamment au regard des valeurs cibles et des valeurs limites, avant la mise en œuvre des mesures et depuis la mise en œuvre des mesures ;
4. Un inventaire des principales sources ou catégories de sources d'émission des polluants avec une représentation cartographique, une quantification des émissions provenant de ces sources ou catégories de sources d'émission, des renseignements sur la pollution en provenance d'autres zones ou d'autres régions, l'évolution constatée de toutes ces émissions ;
5. Une analyse des phénomènes de diffusion et de transformation de la pollution comportant des précisions sur les facteurs responsables du non-respect des valeurs limites ou des valeurs cibles ;
6. Des informations sur toutes les actions engagées ou prévues tendant à réduire la pollution atmosphérique avec l'évaluation prévisible de leur effet sur la qualité de l'air, en distinguant celles qui sont élaborées avant et après l'adoption du plan de protection de l'atmosphère ;
7. Les responsables de la mise en œuvre des mesures ;
8. Des informations sur les documents d'urbanisme, les projets d'aménagement, d'infrastructures ou d'installations pouvant avoir une incidence significative sur la qualité de l'air ;
9. La liste des publications, documents et travaux relatifs au plan de protection de l'atmosphère et complétant les informations précédentes.

ANNEXE

Annexe 4b

**Dossier de la
concertation
publique**

3^{ème} Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération lyonnaise

Concertation préalable
du 10 mai au 7 juin 2021



SOMMAIRE

5

Avant-propos

7

I. Résumé de la démarche

La qualité de l'air, un enjeu de santé publique pour l'agglomération
L'outil PPA
La concertation préalable

13

II. Comprendre la pollution atmosphérique

La pollution atmosphérique : quelques rappels
Le suivi de la qualité de l'air

25

III. L'outil PPA

Qu'est ce qu'un PPA ?
Les acteurs
Le PPA de l'agglomération lyonnaise
Bilan des actions du PPA 2
Enjeux à traiter dans le PPA 3

33

IV. Vers un troisième PPA

Objectifs du PPA3
Zone d'étude prise en compte pour la révision du PPA
Pourquoi un nouveau périmètre ?
Présentation du périmètre
Principes d'actions envisagés pour le plan d'action
Leviers d'actions envisagés pour le plan d'action
Pour aller plus loin
Glossaire

AVANT – PROPOS

La qualité de l'air extérieur constitue un enjeu de santé publique majeur. Chaque année, on estime à plus de 40000, le nombre de personnes qui décèdent prématurément en France en raison d'une exposition chronique à une qualité de l'air dégradée.

Cette problématique concerne particulièrement plusieurs zones urbaines françaises, dont l'agglomération lyonnaise.

En dépit d'une amélioration continue observée depuis une vingtaine d'années, la qualité de l'air dans l'agglomération n'est pas encore satisfaisante. Les normes réglementaires sont encore dépassées en 2020 sur quelques points spécifiques et l'exposition moyenne des citoyens aux poussières et aux oxydes d'azote (NO_x) doit encore être réduite. Il s'agit de préserver la santé de tous et en particulier des publics les plus vulnérables (enfants, personnes âgées, personnes souffrant de pathologies chroniques, etc.)

Dans ce contexte, le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) est un outil réglementaire et opérationnel privilégié. Il permet de piloter et de coordonner, au niveau local, les politiques d'amélioration de la qualité de l'air. Il prévoit des actions qui doivent permettre de ramener les concentrations de polluants dans les normes prévues par la réglementation nationale et européenne. Mis en oeuvre par l'État, en partenariat avec les collectivités et l'ensemble des acteurs locaux, le PPA définit les actions sectorielles adaptées au contexte local pour réduire les émissions de polluants atmosphériques et ainsi, diminuer l'exposition de la population.

Un premier PPA avait été adopté en 2008, auquel a succédé un deuxième en 2014. Une nouvelle révision a été décidée par l'État et ses partenaires pour amplifier et accélérer les mesures. Ce PPA3 intègrera de nouvelles actions, pour accentuer la baisse des émissions de polluants sur le territoire. Parmi les leviers identifiés, une part importante concerne nos pratiques quotidiennes dans nos déplacements, nos logements, etc. ce qui signifie que chacun à son niveau peut être acteur de l'amélioration de la qualité de l'air.

C'est avec cette ambition de replacer le citoyen au coeur des réflexions que s'ouvre la présente concertation préalable. Il s'agira en particulier d'informer le public sur l'état de la qualité de l'air et les actions entreprises pour l'améliorer, de recueillir les attentes, avis et propositions citoyennes afin d'oeuvrer ensemble à l'amélioration de la qualité de l'air sur le territoire.



Résumé de la démarche

La qualité de l'air, un enjeu de santé publique pour l'agglomération

L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu de santé publique sur l'agglomération lyonnaise, particulièrement exposée à la pollution atmosphérique, notamment aux particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}), au dioxyde d'azote (NO₂) et à l'ozone (O₃).

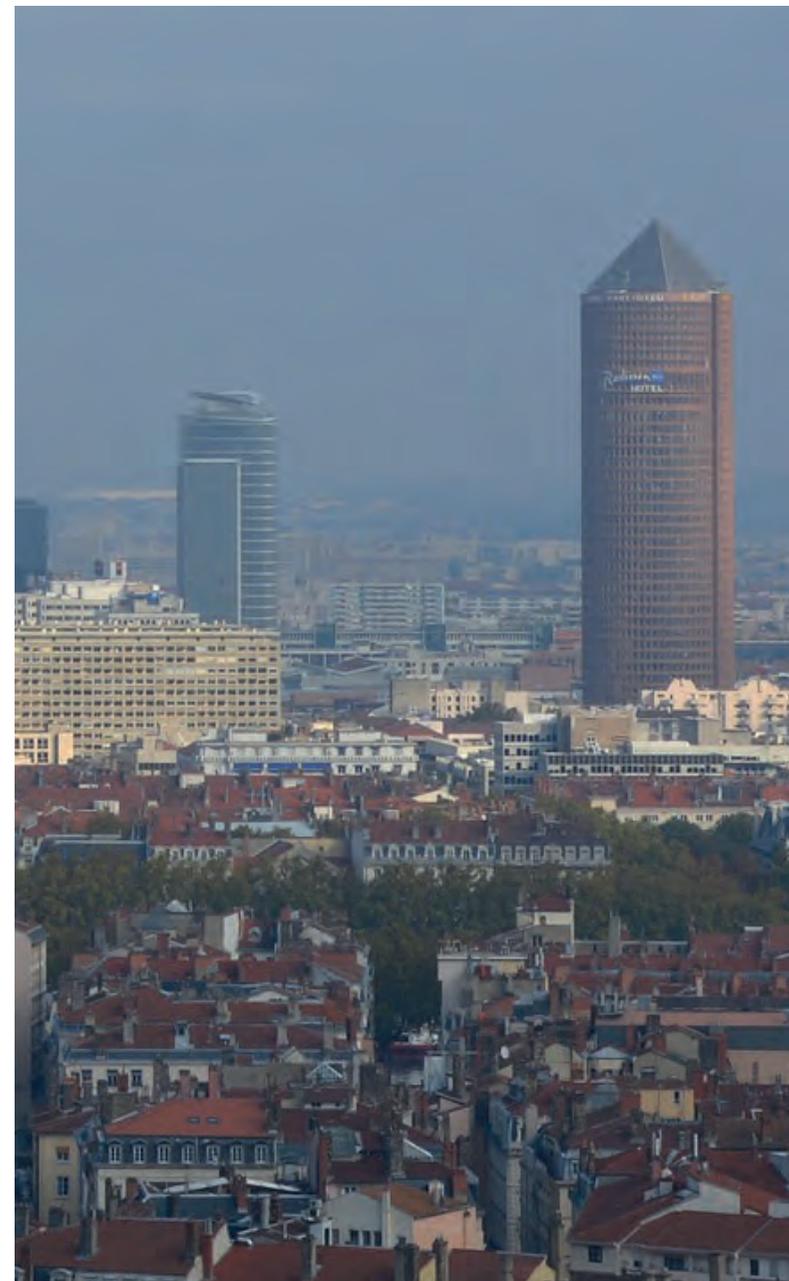
Certaines caractéristiques du territoire expliquent l'importance tant des émissions de polluants que de l'exposition des populations qui en résulte :

- **un grand réseau d'infrastructures routières** qui maille le territoire et supporte des niveaux de circulation élevés,
- **une forte densité de population** et une forte densité d'activités humaines émettrices de pollution (chauffage, déplacements, activités économiques, etc.). Mais qui explique également le grand

nombre de personnes exposées sur le territoire à cette pollution atmosphérique,

- **une forte densité industrielle**, notamment au sud de l'agglomération, nécessitant une surveillance de polluants spécifiques tels que le benzène, le benzo(a)pyrène, le dioxyde de soufre (SO₂),
- **un climat pouvant être venteux**, orienté nord-sud ou sud-nord, ce qui peut favoriser la dispersion des polluants ou au contraire en importer, comme l'ozone depuis le sud de la France en été, les poussières depuis le nord et l'est de la France à la fin de l'hiver et au début du printemps,
- Depuis une vingtaine d'années **la qualité de l'air s'améliore** sur l'agglomération lyonnaise avec une baisse continue tant des émissions que des concentrations mesurées.

Néanmoins les sources de pollution restent encore nombreuses et les concentrations de certains polluants comme le NO₂ demeurent au-dessus des seuils réglementaires, notamment aux abords des axes routiers.



Lyon - quartier Part-dieu

L'outil PPA

L'un des outils pour améliorer la qualité de l'air extérieur est le PPA (plan de protection de l'atmosphère).

Il s'agit d'une stratégie locale, pilotée par l'État en association étroite avec les collectivités et les partenaires. Elle se décline en actions (réglementaires et volontaires) à mettre en œuvre pour diminuer les émissions de polluants.

Du PPA1 au PPA3

Le premier PPA de l'agglomération lyonnaise a été adopté en juin 2008. Ses objectifs principaux concernaient la baisse des **émissions industrielles et de celles du trafic routier (NO₂)**. Le bilan tiré de ce premier plan était globalement positif : en particulier les émissions de dioxyde de soufre (SO₂) et de plusieurs autres polluants d'origine industrielle ont drastiquement diminué.

En 2014, après évaluation de ce premier PPA, un PPA2 a été adopté, dans l'objectif de réduire les **émissions de particules (PM₁₀ et PM_{2,5}) et de dioxyde d'azote (NO₂)**, restées au-dessus des seuils réglementaires. Dans ce but, le PPA2 comprenait au total une vingtaine d'actions visant à réduire les émissions des transports,

de l'habitat et des activités industrielles ou de travaux.

En 2018, les mesures de ce PPA2 ont été complétées par une feuille de route pour la qualité de l'air. Cet outil a été déployé en réponse à une condamnation prononcée par le conseil d'État à l'encontre de la France et l'enjoignant à prendre des mesures complémentaires aux PPA pour une dizaine d'agglomérations françaises (dont Lyon) présentant des dépassements persistants des normes de qualité de l'air.

Le second PPA et cette feuille de route ont été **évalués en 2019**, conformément à l'échéance de 5 ans prévue par la loi. Les rapports sont disponibles sur le site de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes : <http://www.auvergne-rhonealpes.developpement-durable.gouv.fr/plan-de-protection-de-l-atmosphere-de-lyon-etsa-a12372.html>. Ils rendent compte de résultats du PPA2 encourageants, et invitent à une poursuite à plus long terme des actions engagées. Ils soulignent toutefois que les objectifs initiaux de ramener les niveaux de pollution en dessous des seuils prévus par la loi n'étaient toujours pas atteints. Cette situation a conduit le préfet à décider la mise en révision du PPA, afin de définir des mesures nouvelles en faveur dans le cadre d'un PPA3.

À la suite de cette évaluation, le PPA3 a donc été engagé. Il se veut **plus partenarial** que les précédents, en incluant davantage les citoyens et les acteurs de la société. Il se veut aussi **plus transversal**, par une approche globale des interactions influençant les émissions de polluants, non uniquement par secteurs d'activité mais en agissant sur tous les leviers possibles.

Les enjeux de santé publique invitent les acteurs du PPA3 à se montrer **ambitieux**, en visant non plus seulement le respect des seuils réglementaires (quasiment tous atteints sauf au niveau de quelques localisations spécifiques), mais **vers les seuils recommandés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS)**, plus faibles et plus bénéfiques pour notre santé.

À NOTER

Les actions des PPA traitent prioritairement la pollution de fond ; la gestion des épisodes de pollution fait quant à elle l'objet d'une de procédures spécifiques. Néanmoins, les actions visant à diminuer la pollution de fond auront nécessairement un effet bénéfique sur les pics de pollution, en diminuant leur fréquence et leur intensité.

Étapes du PPA3

L'élaboration du PPA3 se déroule en plusieurs étapes :

1. **un diagnostic du territoire**, un état des lieux de la qualité de l'air, visant à déterminer le périmètre d'action le plus pertinent en identifiant précisément les enjeux à traiter en lien avec les différents polluants, tout en tenant compte des spécificités du territoire ;
2. **des ateliers de travail** avec les collectivités et les acteurs du territoire afin de dégager des axes de travail et initier des pistes d'actions du nouveau PPA, suite au diagnostic approfondi ;
3. **la concertation préalable du public** pour affiner l'articulation entre les mesures à mettre en place et les enjeux identifiés par la population locale ;
4. **la finalisation** du plan d'actions en tenant compte des avis exprimés par **tous les acteurs au cours des différentes phases de concertation** ;
5. **la validation** du nouveau PPA 3.

La concertation préalable

Dans le cadre de la révision du PPA de l'agglomération, une concertation du public est réalisée.

Cadre réglementaire

La phase de concertation préalable est organisée en application du III de l'article L.121-17 du code de l'environnement et conformément aux modalités décrites dans la déclaration d'intention du 19 février 2021 publiée sur le site de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes.

Objectifs

- **informer le public** sur l'état de la qualité de l'air et les actions entreprises pour l'améliorer,
- **recueillir les attentes, les avis et les propositions** citoyennes afin d'améliorer ensemble la qualité de l'air de l'agglomération Lyonnaise.

Méthode

Cette concertation mobilisera les services d'un consultant, **Niagara Innovation**, qui la coordonnera (questionnaire en ligne, webinaire), et produira une synthèse des éléments recueillis dans le cadre de cette démarche.

Toutes les contributions feront l'objet d'une égale attention et seront jugées de façon objective sur leur pertinence propre.

Outils de concertation

Un dossier de concertation, organisé en plusieurs fiches, est mis en ligne afin d'informer le public sur l'état des lieux du territoire en terme de qualité de l'air, et sur les pistes d'actions du nouveau PPA.

Il est complété par :

- un **questionnaire en ligne** permettant à chacun de s'exprimer sur les enjeux du PPA et les pistes d'actions
- **une réunion dématérialisée** ou « webinaire » le 19 mai 2021, où chacun pourra s'exprimer directement auprès des interlocuteurs de l'élaboration du PPA.

CALENDRIER

- 10 mai au 7 juin 2021 : concertation préalable du public
- 19 mai 2021 : webinaire ouvert au public et aux médias
- 7 juin 2021 : clôture de la concertation
- fin Juillet 2021 : mise en ligne du bilan de la concertation sur le site de la DREAL

En pratique – comment contribuer ?

La concertation se déroulera suivant les modalités suivantes :

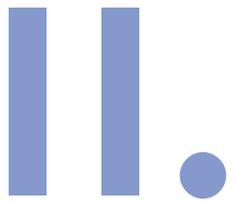
- une mise en ligne du présent dossier vous permettant d'accéder aux informations relative à la qualité de l'air et aux enjeux liés au PPA3 ;
- une consultation libre du 10 mai au 7 juin 2021 où vous pourrez faire connaître votre avis et vos propositions en répondant au questionnaire en ligne ;
- une réunion virtuelle/en ligne, le 19 mai de 18h00 à 20h30, animée par Niagara Innovation. Cette réunion vous permettra de poser vos questions, de vous exprimer sur la thématique et de réfléchir aux leviers disponibles pour les acteurs locaux et pour les citoyens, en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air.

À noter

Certains sujets abordés dans le PPA feront l'objet d'une consultation spécifique dans le cadre de procédures dédiées (cela concerne en particulier l'évolution de la zone à faibles émissions de la Métropole de Lyon).

ET ENSUITE

- Un bilan de la concertation préalable sera établi et publié sur le site de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes d'ici la fin du mois de juillet 2021 : <http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/plan-de-protection-de-l-atmosphere-de-lyon-et-sa-a12372.html>
- Ce bilan rendra compte des réponses apportées par les instances de pilotage aux différences contributions reçues et indiquera les propositions qui seront retenues ou intégrées au moins partiellement au plan d'actions
- À l'issue de cette phase importante du projet, les consultations se poursuivront à l'automne. Le dossier sera ainsi soumis à l'avis des Conseils départementaux de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST), à l'ensemble des collectivités locales concernées, ainsi qu'à l'avis de l'autorité environnementale nationale.
- À l'issue de ces **procédures**, le PPA3 de l'agglomération lyonnaise sera soumis à une enquête publique, qui devrait se tenir mi-2022 pour permettre une approbation in fine du PPA3 à l'automne 2022.



11.



Comprendre la pollution atmosphérique

La pollution atmosphérique : quelques rappels

De quoi parle t-on ?

- Toute substance rejetée dans l'atmosphère issue directement ou indirectement des activités humaines est un **polluant atmosphérique**.
- **La pollution de l'air** est donc une altération de la qualité de l'air due à ces substances.
- On distingue deux types de polluants :

Les polluants primaires, directement émis dans l'atmosphère :

- Oxyde d'azote (NO_x) ;
- Composés organiques (COV, etc.), inorganique (ammoniac NH_3 , mercure Hg, etc.) ;
- Particules en suspension ou aérosols (débris végétaux, combustions, poussière désertiques, etc.) PM_{10} (diamètre $< 10 \mu\text{m}$) et $\text{PM}_{2,5}$ (diamètre $< 2,5 \mu\text{m}$) ;
- Dioxyde de soufre (SO_2) ;

Les polluants secondaires, formés dans l'atmosphère suite à des réactions physico-chimiques.

- Ozone (O_3), formé à partir de COV et NO_x .
- Poussières (PM), formées à partir de NH_3 et NO_x .

Le coût annuel total de la pollution de l'air pour le territoire national (extérieur et intérieur) s'élève à 100 milliards d'euros dont une large part est liée aux coûts de santé.

Site ministère écologie, d'après la commission d'enquête du sénat

Il ne faut pas confondre pollution de l'air et gaz à effet de serre (GES)

- Les polluants de l'air, composés de gaz toxiques ou de particules nocives, ont un effet direct sur la santé et les écosystèmes.
- Les GES sont responsables du changement climatique. Ils restent très longtemps dans l'atmosphère, mais ont peu d'effets directs sur la santé (à l'exception notable de l'ozone, qui est aussi un polluant de l'air).

Pollution chronique vs pic de pollution

On parle de **pollution de fond ou chronique** lorsque la pollution de l'air est due à la présence répétée et continue de polluants atmosphériques.

On parle de **pic de pollution** lorsque la concentration de polluants dans l'air devient très élevée et présente un risque à court terme pour la santé humaine. La durée de ces épisodes est relativement courte.

Un épisode de pollution peut être dû :

- aux conditions météorologiques :
 - lorsque l'air est froid, plaquant les polluants au niveau du sol en période hivernale (pics particules et oxydes d'azote),

- lorsqu'il fait chaud et ensoleillé en période estivale, favorisant la formation d'ozone et de particules fines secondaires,
- A l'inverse, le vent permet la dispersion des polluants et la pluie occasionne en quelque sorte un lessivage de l'atmosphère qui fait retomber les polluants au sol.

- **Un apport massif par une masse d'air chargée de polluants ;**
- à l'**augmentation saisonnière des émissions** de polluants en lien avec certaines activités : agricoles (ammoniac), chauffage domestique...

Pollution locale vs pollution importée

On parle de **pollution locale**, lorsque les émissions de polluants atmosphériques et les lieux de pollutions se situent dans une même zone géographique.

On parle de **pollution importée** lorsque les émissions de polluants atmosphériques et les lieux de pollutions se situent dans des zones géographiques différentes.

Les déplacements de polluants dépendent de plusieurs paramètres :

- Les conditions météorologiques (vents, pluie, chaleur, etc.). Les poussières du Sahara arrivant sur la métropole de Lyon au printemps en sont un bon exemple,

- La persistance du polluant dans l'air. En effet, certains polluants ne restent présents dans l'air que quelques heures alors que d'autres peuvent rester présents pendant plusieurs mois.

Nous pouvons agir sur la pollution locale en réduisant nos émissions de polluants mais il est plus difficile de réguler la pollution importée. C'est pourquoi il est important d'avoir des règles à différentes échelles, du local à l'international.



Conséquences de la pollution sur la santé

La pollution atmosphérique a des conséquences néfastes sur la santé humaine et l'environnement.

Malgré une amélioration de la qualité de l'air au cours de ces vingt dernières années, les valeurs limites réglementaires de certains polluants ne sont toujours pas respectées dans plusieurs zones. Au delà de l'aspect réglementaire, la pollution atmosphérique représente un enjeu important pour la santé humaine et l'environnement.

Il existe trois voies de contamination :

- la voie respiratoire, la principale entrée des polluants de l'air
 - les polluants pénètrent dans le poumon et peuvent l'irriter,
 - les polluants peuvent passer dans la circulation sanguine et provoquer des réactions inflammatoires sur tout l'organisme,
 - certains polluants peuvent être cancérigènes.

- la voie digestive, lorsque les polluants retombent dans l'eau, le sol, les végétaux que l'on consomme
- la voie cutanée (marginale)

Les impacts sanitaires des différents polluants sont divers et variés. Ils peuvent être localisés aux voies respiratoires, ou avoir des conséquences néfastes dans tout le corps allant jusqu'au cancer pour les cas les plus défavorables.

par voie respiratoire, principal point d'entrée de l'air et donc des polluants

par voie cutanée, même si cela reste marginal

par voie digestive, lorsque les polluants contaminent notre alimentation



Les principaux effets sur la santé des polluants ainsi que leur persistance dans l'atmosphère

NO _x	Particules fines PM ₁₀ et PM _{2,5}	COV	NH ₃	SO ₂	O ₃
Peu persistant (1 jour) Pollution locale	Persistant dans l'air Peut voyager sur de grandes distances	Plus ou moins persistant suivant la nature du COV Pollution locale ou régionale		Persistant (quelques mois) Pollution locale	Persistant (quelques mois) Peut voyager sur de grandes distances
Irritation des bronches, Inflammation des voies respiratoires	Impacts cardiovasculaires, Altération des fonctions pulmonaires, Certaines particules sont cancérigènes et mutagènes	Les effets dépendent du type de COV Irritations des yeux, des muqueuses des voies respiratoires, Troubles cardiaques et du système nerveux, céphalées Certains COV sont cancérigènes, toxiques pour la reproduction ou mutagènes	Irritation du nez et de la gorge Brûlures oculaires et respiratoires	Irritation des muqueuses de la peau et des voies respiratoires supérieures	Irritation des voies respiratoires Irritation oculaires Effets cardiovasculaires

Attention, certains groupes de personnes sont plus sensibles à la pollution de l'air :

- les **nourrissons et les enfants de moins de 5 ans**, dont les poumons ne sont pas encore totalement formés,
- les **femmes enceintes**,
- les **personnes âgées**,
- les personnes souffrants de **pathologies chroniques** (maladies respiratoires, allergies, asthme, maladies cardio-vasculaire, diabète),
- les **fumeurs**, dont l'appareil respiratoire est déjà irrité par le tabac,
- les personnes pratiquant une **activité sportive en extérieur**, étant soumises à une exposition plus importante (augmentation de la ventilation).

Par ailleurs, les effets de la pollution peuvent être classés en deux catégories :

- des **effets à court terme** dus à une exposition de courte durée (pic de pollution par exemple),
- des **effets à long terme** dus à une exposition régulière, continue aux polluants de l'air (pollution de fond) à des niveaux inférieurs aux seuils d'information et d'alertes réglementaires.

En synthèse, il ne s'agit pas d'agir uniquement sur les pics de pollution mais d'agir sur la pollution de fond.

La majeure partie des impacts de la pollution atmosphérique sur la santé résulte de cette exposition continue, qui contribue au développement ou à l'aggravation de pathologies chroniques.

Toute réduction du niveau de pollution aura des effets bénéfiques sur la santé.

LE SAVIEZ-VOUS ?

En termes d'impacts pour la santé,

- pour une même durée d'exposition, les effets sanitaires seront plus importants lors d'un pic de pollution => D'où l'utilité de mesures spécifiques lors de pics de pollution

MAIS

- nous sommes beaucoup plus soumis à la pollution de fond sur des durées d'exposition beaucoup plus longues. C'est bien la pollution chronique qui cause globalement le plus d'impacts sanitaires.

CHIFFRES CLÉS

40 000

décès prématurés par an sont attribués aux conséquences de la pollution due aux particules fines (PM).

Source : Étude santé publique France, 2021

4 400

décès en région Auvergne-Rhône-Alpes sont attribués à la pollution par les particules de tailles inférieures à 2,5 µm.

Source : DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

Conséquences de la pollution sur l'environnement sur ...

LES ÉCOSYSTÈMES

Les oxydes d'azote (NO_x) et de soufre (SO_2) sont responsables de l'acidification des milieux et des pluies acides qui en combinaison avec d'autres facteurs entraînent le dépérissement des forêts et la dégradation des sols. L'azote contenu dans les oxydes d'azote issus des activités agricoles (l'ammoniac NH_3) favorisent l'eutrophisation de l'eau. Cela perturbe alors l'équilibre des milieux aquatiques, conduisant à une modification de la biodiversité des milieux.

LES RENDEMENTS AGRICOLES

L'ozone en trop grande quantité peut entraîner une baisse de rendement de 5 à 20 % suivant le type de cultures. Il impacte également la qualité des produits par la nécrose des feuilles en empêchant une croissance correcte.



LA VISIBILITÉ

Lorsque les polluants stagnent dans l'atmosphère (absence de vent), les polluants s'accumulent et forment un nuage brumeux épais de particules, qui limite la visibilité.



LE BÂTI

Les polluants de l'air ont d'une part un effet salissant sur toutes les constructions, mais surtout, ils ont une action corrosive ; ils attaquent les matériaux de façade : béton, verre, pierre, ciment, etc.



Le suivi de la qualité de l'air

Point législatif

Les polluants peuvent parcourir de longues distances et ne s'arrêtent pas aux frontières. Une amélioration globale de l'air est indispensable pour améliorer la qualité de l'air localement.

C'est pourquoi, certaines dispositions réglementaires sont prises au niveau international et européen, retranscrites dans le droit français, et d'autres relèvent de la responsabilité locale.

■ Au niveau international

La convention de Genève, concernant la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, a mis en place le

protocole de Göteborg, qui fixe des objectifs de réduction d'émissions de certains polluants à horizon 2020 (par rapport aux émissions de 2005).

■ Au niveau européen

Les directives européennes 2004/107/CE et 2008/50/CE fixent les normes sanitaires à respecter en plus de la surveillance de la qualité de l'air, de l'information à la population, de la mise en place de plans d'actions dans les zones où les normes ne sont pas respectées.

La directive 2016/2284 fixe les objectifs de réductions des émissions de polluants par rapport aux émissions de 2005 pour les horizons 2020 et 2030, et intègre les objectifs du protocole de Göteborg.

■ Au niveau national

Le ministère en charge de l'environnement définit les réglementations relatives à la surveillance de la pollution atmosphérique.

En France, la surveillance de la qualité de l'air est obligatoire depuis 1996, de par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (Loi LAURE).

L'Arrêté du 16 avril 2021 relatif au dispositif national de surveillance de la qualité de l'air ambiant, fixe les missions des différents acteurs de la surveillance de la qualité de l'air :

- le laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air (LCSQA) qui coordonne scientifiquement et techniquement la surveillance de la qualité de l'air,
- les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA),
- le système PREV'AIR, qui diffuse quotidiennement des prévisions et des cartographies de qualité de l'air à l'échelle nationale,
- PREPA : Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques,

interministériel et révisé tous les 4 ans.

Composé d'un décret fixant les objectifs de réductions à différentes échéances 2020, 2025, 2030.

■ Au niveau local

Le PPA : plan de protection de l'atmosphère, issu de la LAURE.

Pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants et les zones où les seuils réglementaires de polluants dans l'air sont dépassés ou risquent d'être dépassés, il s'agit de mettre en place des mesures réglementaires et volontaires pour réduire les niveaux de polluants.



La pollution : Principales caractéristiques

Les différentes sources d'émissions peuvent être classées en plusieurs catégories :

■ Le secteur des transports :

Il s'agit des émissions dues à l'ensemble des modes de transport (routier, ferroviaire, aérien, fluvial) avec une large prépondérance des émissions dues au trafic routier.

■ Le secteur résidentiel + tertiaire :

Il s'agit des émissions dues à nos pratiques dans nos habitations et sur nos lieux de travail, dont principalement les émissions résultant du chauffage des locaux.

■ Le secteur industriel :

Il s'agit de toutes les émissions produites sur les sites industriels, que ce soit des productions manufacturières ou des productions d'énergie mais également des carrières et des travaux publics.

■ Le secteur agricole :

Il s'agit des émissions d'origine énergétique (bâtiments, engins agricoles) et non énergétiques (cultures et élevage).

Les principaux polluants présents dans l'agglomération de Lyon sont :

■ Oxydes d'azote, NO_x :

Dont la principale source d'émission est constituée par les véhicules routiers, en particulier ceux à moteur diesel.

■ Particules, PM₁₀ et PM_{2,5} :

Tous les secteurs en sont émetteurs, mais environ la moitié provient du secteur résidentiel et particulièrement des chauffages individuels au bois peu performants.

■ Composés Organiques volatiles non méthaniques, COVNM :

Les principales sources émettrices sont le chauffage individuel, et les process industriels entraînant des

produits de combustion incomplète. charbon et le pétrole.

À noter : une décroissance des émissions très forte ces dernières décennies sous l'effet de réglementations sur les réductions d'émissions.

■ Ammoniac, NH₃ :

Ce sont principalement les engrais/fertilisants artificiels et l'épandage de fumiers qui sont à l'origine des émissions d'ammoniac.

■ Dioxyde de soufre, SO₂ :

Ce polluant provient surtout des industries et de l'utilisation de combustible fossile tel que le

à noter : une décroissance des émissions très forte ces dernières décennies sous l'effet de réglementations sur les réductions d'émissions.

■ Cas particulier de l'ozone O₃ :

C'est un polluant secondaire, formé principalement à partir NO_x, et des COVNM sous l'effet de fort ensoleillement et températures élevées.

Contexte de la région Auvergne-Rhône-Alpes

Depuis une vingtaine d'années, les concentrations observées **des polluants atmosphériques diminuent dans la région, excepté pour l'ozone.**

Les baisses importantes observées pour les poussières et les oxydes d'azote s'expliquent par les progrès majeurs réalisés par :

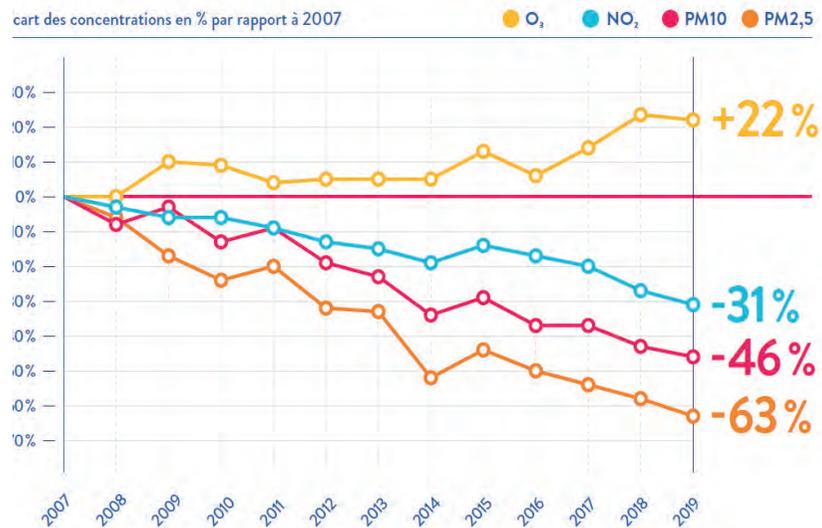
- l'industrie, dont les émissions ont été divisées par 2 ou 3 en 20 ans selon les polluants, sous l'effet de durcissements progressifs des réglementations et grâce aux actions des premières générations de PPA.

- les véhicules routiers (voitures, utilitaires et poids lourds) qui avec les nouvelles normes et notamment la généralisation des filtres à particules ont largement réduit leurs émissions.

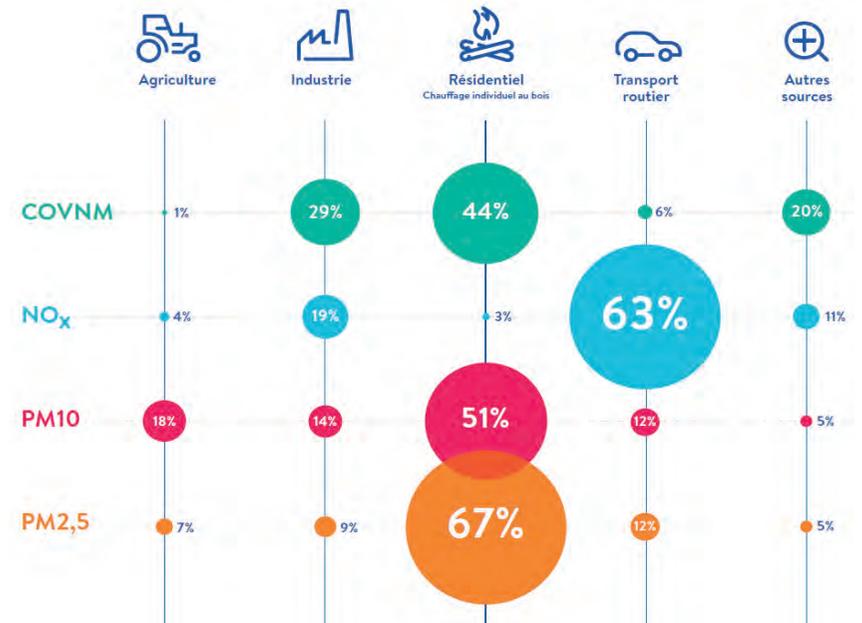
Malgré ces baisses importantes, les concentrations de NO_x dépassent encore localement les valeurs limites réglementaires aux abords des grands axes routiers.

Concernant les particules, les concentrations sont désormais sous le seuil réglementaire dans toute la région, mais les niveaux d'exposition préconisés par l'OMS sont assez loin d'être atteints.

Tendance d'évolution des concentrations moyennes annuelles en Auvergne Rhône-Alpes entre 2007 et 2017



Contributions des différentes activités humaines aux émissions de polluants atmosphériques en 2019



Bilan de la qualité de l'air 2017 en Auvergne-Rhône-Alpes, ATMO AURA 2020

Concernant l'ozone, la concentration moyenne annuelle a augmenté de 22 % en Auvergne-Rhône-Alpes entre 2007 et 2019, avec une hausse marquée à partir de 2016.

Cette situation régionale correspond peu ou prou à celle de l'agglomération lyonnaise modulo quelques spécificités :

- l'environnement très urbain de l'agglomération de Lyon génère davantage d'émissions d'origine routière ;
- les nombreuses industries présentes autour de Lyon accentuent la part de ces émissions industrielles sur ce territoire.

La surveillance de la qualité de l'air

1. Zonage du territoire en ZAS (Zone administrative de surveillance)

Il s'agit tout d'abord de délimiter des zones dont les enjeux sont similaires :

- zone à risques – agglomération (qui comporte une agglomération de plus de 250 000 habs.) ;
- zone à risques – hors agglomération (zones denses hors cas 1) ;
- zone régionale (reste du territoire).

2. Analyse du territoire :

Il s'agit ici de connaître le territoire :

- les sources potentielles d'émissions (axes routiers, industrie, agriculture, etc.) ;
- l'occupation des sols ;
- la configuration des populations (population sensible, densité, localisation des structures d'accueil).

3. Stratégie de surveillance

Il s'agit d'adapter les différentes méthodologies de surveillance en fonction de l'environnement et des polluants afin de fiabiliser les résultats et d'avoir une vision la plus correcte possible des concentrations :

- une procédure de mesures suivant les types de polluants, les seuils de mesures, la durée des mesures, les objectifs de précision des mesures.
- un choix pertinent des sites de mesures suivant :
 - l'environnement d'implantation (rural, périurbain, urbain),
 - le type d'influence (fond – sans influence spécifique –, influence à prédominance trafic, influence à prédominance industrielle) qui peut être différent selon le polluant.

4. Méthodes de mesures :

- mesures fixes, mesures régulières avec des appareils homologués,
- mesures indicatives, mesures sur des courtes durées,
- modélisation : projection temporelle et spatiale des concentrations des polluants, à partir des mesures et de la météorologie, qui permet :
 - de comprendre les phénomènes de dispersion des polluants et d'estimer les concentrations en tout point du territoire,
 - de cartographier l'exposition de la population aux polluants.
- estimation objective : méthode formalisée permettant d'obtenir une ordre de grandeur de la concentration d'un polluant à un moment donné ou sur une aire géographique précise.

81 stations en AURA

261 analyseurs sur l'ensemble du territoire AURA

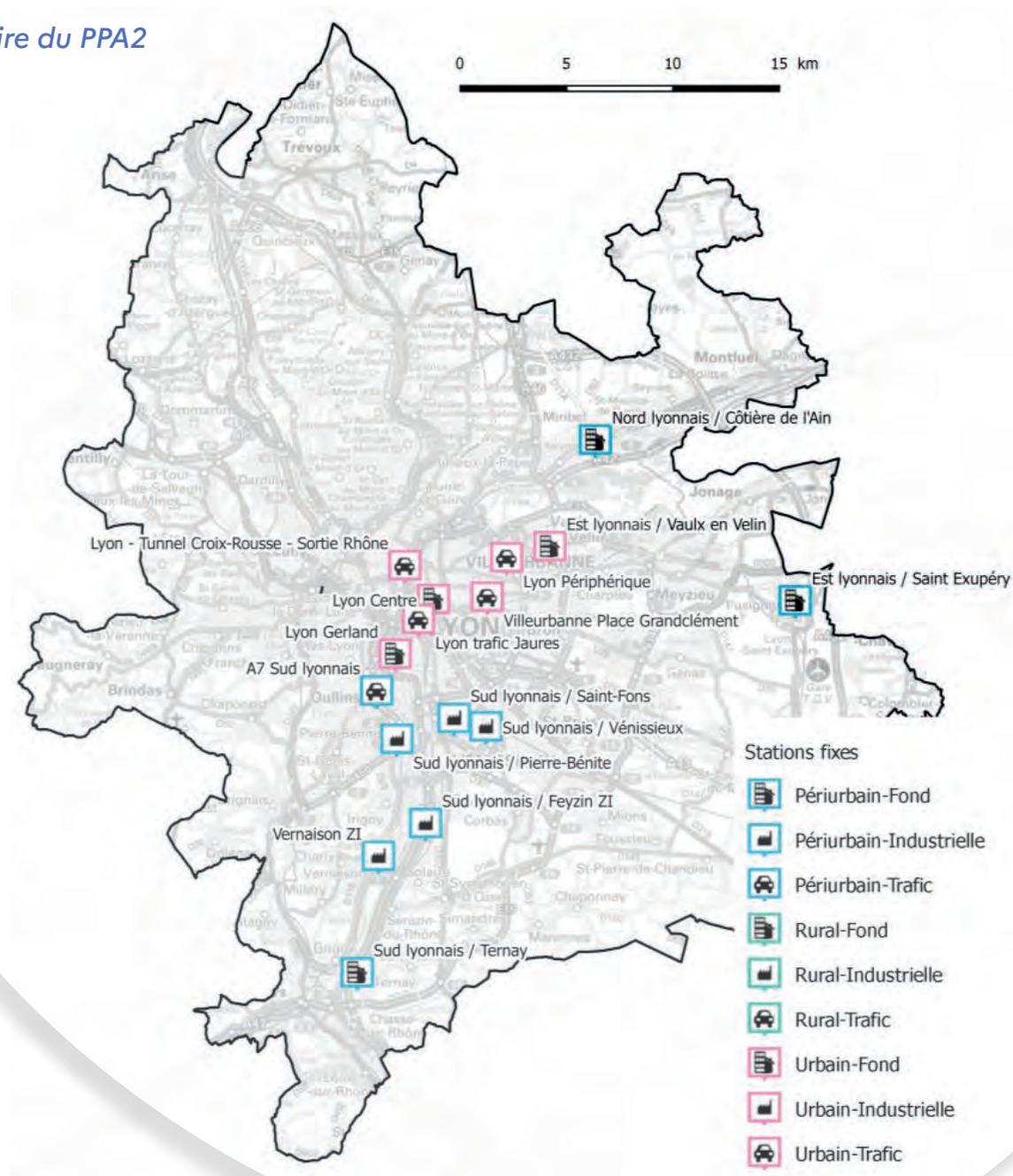
Source : DREAL AURA Plaquette mieux respirer, 18/01/2021

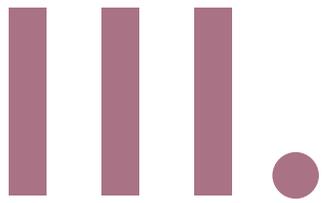
La surveillance de la qualité de l'air sur le territoire du PPA2

Sur le territoire du PPA 2 :

Il y a 16 stations fixes dont :

- 7 en environnement urbain,
- 9 en environnement périurbain,
- 5 sont soumises à une influence à dominante routière,
- 5 sont sous une influence à dominante industrielle,
- 6 n'ont pas d'influence particulière.





L'outil PPA

Qu'est-ce-qu'un PPA ?

Mis en œuvre par l'État, en partenariat avec les collectivités et les acteurs locaux, le PPA définit les actions sectorielles adaptées au contexte local pour améliorer la qualité de l'air.

Ses composantes sont les suivantes :

- Le **périmètre** de la zone concernée par la pollution de l'air (les données de qualité de l'air et les principales sources d'émissions de polluants prises en compte).
- Les **informations** nécessaires à l'inventaire et à l'évaluation de la qualité de l'air.
- Les **objectifs** de réduction des émissions par polluant et par secteur.
- Les **principales mesures** (réglementaires ou volontaires) à prendre pour réduire la pollution de fond et pendant les épisodes de pollution.
- L'**organisation du suivi de la mise en œuvre** des mesures par tous les acteurs.

- Le **délai** sous lequel les normes réglementaires de qualité de l'air seront respectées.

C'est un projet partenarial, impliquant une multitude d'acteurs du territoire :

- des acteurs institutionnels (préfet, DREAL),
- des collectivités,
- des professionnels de la qualité de l'air (AASQA),
- les acteurs économiques, associations et particuliers.

Les mesures des PPA concernent tous les **secteurs émetteurs** de polluants atmosphériques : les transports, l'industrie, l'agriculture et le résidentiel-tertiaire.

Une fois approuvé, le PPA entre en vigueur pour une durée minimale de 5 ans, au bout de laquelle il est évalué afin de décider de sa poursuite ou de sa mise en révision.

En France, 38 PPA sont élaborés et concernent 50 % de la population.

La région Auvergne-Rhône-Alpes dispose de 5 PPA, pour les agglomérations de Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Saint-Étienne et de la vallée de l'Arve.

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

Le PPA constitue l'outil prévu par la France en application à la directive européenne 2008/ EC/50.

Il se traduit par les articles L. 222-4 à L. 222-7 et R. 222-13 à R. 222-36 du Code de l'environnement. Un PPA doit être élaboré, sous l'autorité préfectorale :

- dans toute agglomération de plus de 250 000 habitants,
- dans les zones pour lesquelles la concentration d'au moins un des polluants dépasse ou risque de dépasser une valeur limite ou une valeur cible mentionnée dans l'article R.222-1 du code de l'environnement.
- Le PPA doit prévoir des mesures permettant de ramener les niveaux de pollution en-dessous des seuils prévus par la loi, dans les délais les plus courts possibles.

Les acteurs

LES ACTEURS INSTITUTIONNELS

■ La préfecture

- Représentant de l'État au niveau local, le préfet est en charge de la mise en œuvre des lois et réglementations nationales à l'échelle locale. Il supervise la validation du PPA3.

■ ATMO Auvergne-Rhône-Alpes (association de surveillance de la qualité de l'air)

- Observatoire agréé par le Ministère de la Transition écologique et solidaire, pour la surveillance et l'information sur la qualité de l'air dans la région. À ce titre, elle appuie la DREAL pour la révision du PPA3.

■ La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes (DREAL)

- Service technique du préfet en charge du portage au niveau régional de différentes missions de l'État (transports, logement, environnement, risques, etc.). À ce titre, la DREAL est le service responsable de l'élaboration, du pilotage et du suivi du PPA.

■ Les directions départementales des territoires (DDT)

- Service technique des préfets en charge du portage au niveau départemental de différentes missions de l'État (logement, urbanisme, déplacements, agriculture, risques, etc.).

■ L'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)

- Etablissement public sous tutelle du Ministère de la Transition Ecologique, sa mission est d'animer, accompagner, financer ou susciter des actions pour la protection de l'environnement ou du climat. Elle joue effectivement ce rôle dans le cadre du PPA de Lyon.

■ l'agence régionale de santé (ARS)

- Participe aux échanges et aux décisions, au titre de ses compétences sur les effets de la pollution sur la santé humaine.

■ La direction régionale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DRAAF)

- Service technique du préfet en charge du pilotage au niveau régional des missions de l'État concernant l'agriculture et les forêts. C'est un acteur central du volet agricole du PPA.

PPA 3

LES COLLECTIVITÉS

■ La métropole de Lyon

- Acteur central du PPA de Lyon car elle représente 60% de la population concernée. Elle participe activement aux travaux d'élaboration et copréside le comité de pilotage aux côtés du préfet.

■ Les autres collectivités du PPA de Lyon

- Il s'agit des communautés de communes et d'agglomération du territoire. Elles participent aux travaux d'élaboration du PPA et auront à charge de déployer à leur échelle certaines des actions retenues.

■ Le conseil régional d'Auvergne-Rhône-Alpes

- Soutien financièrement certaines actions des collectivités en faveur de la qualité de l'air.

■ Les conseils départementaux

- Participent aux échanges sur l'élaboration des plans d'actions.

LES ACTEURS ÉCONOMIQUES

■ Représentés par des fédérations professionnelles ou des chambres consulaires,

- Participent aux échanges et décisions sur l'élaboration des plans d'actions des thématiques du PPA qui les concernent (agriculture, industrie, carrières, travaux publics, transports de marchandises, etc).

ET AUSSI...

- Les habitants de l'agglomération Lyonnaise
- Les usagers (personnes qui travaillent, consomment, se détendent, se déplacent sur ce territoire)
- Les associations

Le PPA de l'agglomération Lyonnaise

L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu majeur de santé publique sur l'agglomération lyonnaise, soumise à la pollution atmosphérique aux particules fines (PM₁₀) et au dioxyde d'azote (NO₂).

■ JUIN 2008 : PPA 1

Objectifs :

Priorité sur la réduction des émissions issues des activités industrielles et du trafic routier.

Baisser le niveau moyen d'exposition des populations.

Résultats :

Les émissions de particules (PM₁₀), d'oxydes d'azote (NO_x), de dioxyde de soufre (SO₂) et de certains autres polluants d'origine industrielle ont bien diminué.

Révision nécessaire au vu de la persistance de niveaux de pollution aux particules et aux oxydes d'azote dépassant les seuils réglementaires et d'une exposition d'une part importante de la population à ces dépassements.

■ FÉVRIER 2014 : PPA 2

Objectifs :

Le PPA2 comportait une vingtaine d'actions concernant l'industrie, l'habitat, les déplacements et l'urbanisme, lesquelles visaient à diminuer fortement les émissions de poussières (PM₁₀) et d'oxydes d'azote (NO_x) afin de les ramener en-deçà des seuils réglementaires. Il s'agissait également de :

- réduire l'exposition de la population à ces polluants
- respecter les objectifs nationaux de réduction d'émissions de 40 % pour les oxydes d'azotes et de 30 % pour les particules.

Résultats :

Le PPA2 a fait l'objet d'une évaluation en 2019 dont les résultats sont présentés en page suivante.

LE SAVIEZ-VOUS

La France fait l'objet d'une procédure contentieuse instruite par la Cour de justice de l'Union européenne pour non-respect des seuils réglementaires concernant les particules fines (les PM) et les oxydes d'azote (NO_x). Afin d'éviter une condamnation à une astreinte financière, la France doit amplifier ses actions visant à abaisser les concentrations de ces polluants « dans les meilleurs délais ».

Les PPA font partie des plans d'action qui permettront à l'État français de répondre à ses engagements européens en matière de qualité de l'air.

■ AVRIL 2018 : FEUILLES DE ROUTE

En réaction à un jugement défavorable du conseil d'Etat dans le cadre d'une procédure contentieuse initiée par des associations, une feuille de route en faveur de la qualité de l'air a été élaborée pour différents territoires, dont celui du PPA de Lyon.

Elle est constituée de 8 fiches actions, dont le détail est disponible au lien ci-après. Il s'agit d'actions complémentaires au plan d'actions du PPA2, dont la plupart ont vocation à être poursuivies dans le cadre du PPA3.

<http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/feuille-de-route-pour-la-qualite-de-l-air-a13972.html>

Bilan des actions du PPA 2

Conformément aux exigences réglementaires, ce PPA a fait l'objet d'un bilan après 5 ans d'exécution.

Ce bilan à 5 ans du PPA2 est mitigé.

Il permet globalement de confirmer l'amélioration marquée de la qualité de l'air dans l'agglomération, avec notamment une nette réduction de l'exposition des populations notamment vis à vis du dioxyde d'azote.

On peut également souligner que les valeurs limites réglementaires concernant les PM_{10} ne sont plus dépassées à partir de 2017, ce qui permet au territoire lyonnais de ne plus être concerné par le contentieux européen concernant ce polluant.

Ces points favorables sont toutefois contrebalancés par le fait que des dépassements des valeurs réglementaires persistent pour les NO_x à proximité des axes routiers.

Par ailleurs, les objectifs initialement fixés concernant la baisse des émissions de PM_{10} et NO_x ne sont que partiellement atteints : les émissions sont restées à un niveau plus élevé qu'escompté.

Enfin, les niveaux recommandés par l'OMS concernant l'exposition des populations à la pollution aux particules (PM_{10} et surtout $PM_{2,5}$) sont encore loin d'être atteints, traduisant la persistance d'un enjeu sanitaire marqué qui devra être traité dans le PPA3.

Ces résultats mitigés s'expliquent toutefois en partie par le fait que, plusieurs actions phares du PPA2, comme la zone à faible émissions, étaient encore en cours de déploiement au moment de son évaluation. Les effets favorables pour la qualité de l'air de ces actions restent donc à venir.

Pour plus d'infos sur le bilan des actions du PPA2 et de la feuille de route de 2018, vous pouvez consulter les deux rapports d'évaluation :

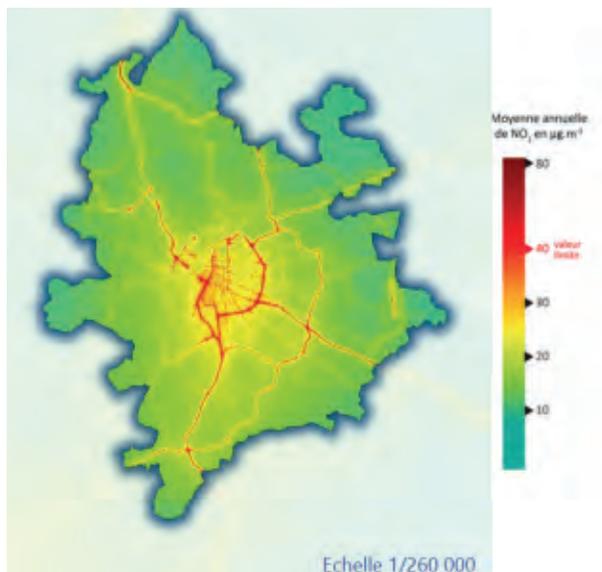
<http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/plan-de-protection-de-l-atmosphere-de-lyon-et-sa-a12372.html>



Bilans quantitatif et qualitatif du PPA2

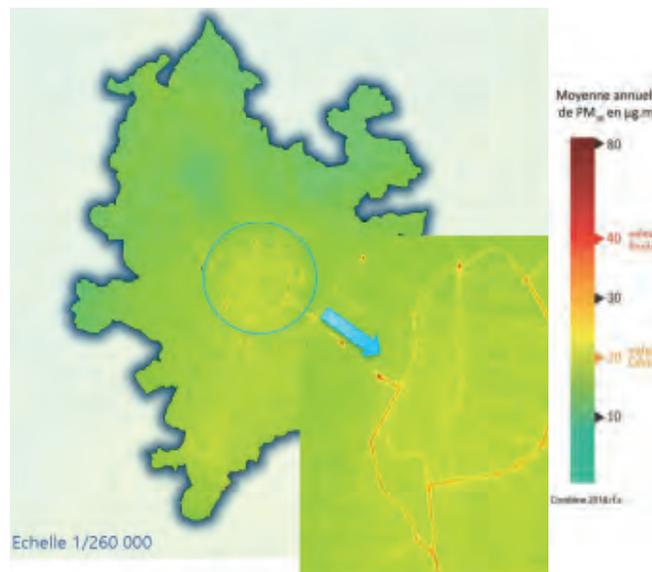
État de la qualité de l'air à l'issue du PPA 2

NO₂



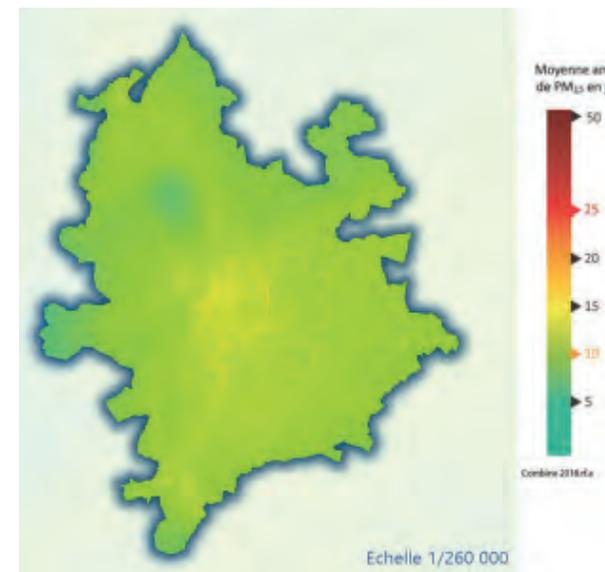
Concentration moyenne en NO₂ en 2018

PM₁₀



Concentration moyenne en PM₁₀ en 2018

PM_{2,5}



Concentration moyenne en PM_{2,5} en 2018

Population exposée au dépassement des seuils

Seuil réglementaire : 14 000 personnes

Seuil OMS : 14 000 personnes

- Principalement le long des axes de circulation
- Entre 2013 et 2018, les concentrations moyennes de NO₂ ont baissé sur quasiment toutes les stations du réseau d'Atmo

Enjeux réglementaires importants

Enjeux sanitaires importants

Un précurseur de l'ozone

Population exposée au dépassement des seuils

Seuil réglementaire : < 100 personnes

Seuil OMS : 165 000 personnes (dont 96% résident dans la Métropole de Lyon)

- Principalement le long des axes routiers
- Entre 2013 et 2018, les concentrations moyennes de PM₁₀ ont baissé sur quasiment toutes les stations du réseau d'Atmo

Enjeux sanitaires importants

Population exposée au dépassement des seuils

Seuil réglementaire : < 100 personnes

Seuil OMS : 1,4 millions personnes (soit 87% de la population du périmètre PPA2)

- Principalement le long des axes routiers
- Entre 2013 et 2018, les concentrations moyennes de PM_{2,5} ont baissé sur quasiment toutes les stations du réseau d'Atmo

Enjeux sanitaires importants

Enjeux à traiter dans le PPA 3

À l'issue du PPA 2, plusieurs enjeux restent à traiter dans l'agglomération de Lyon.

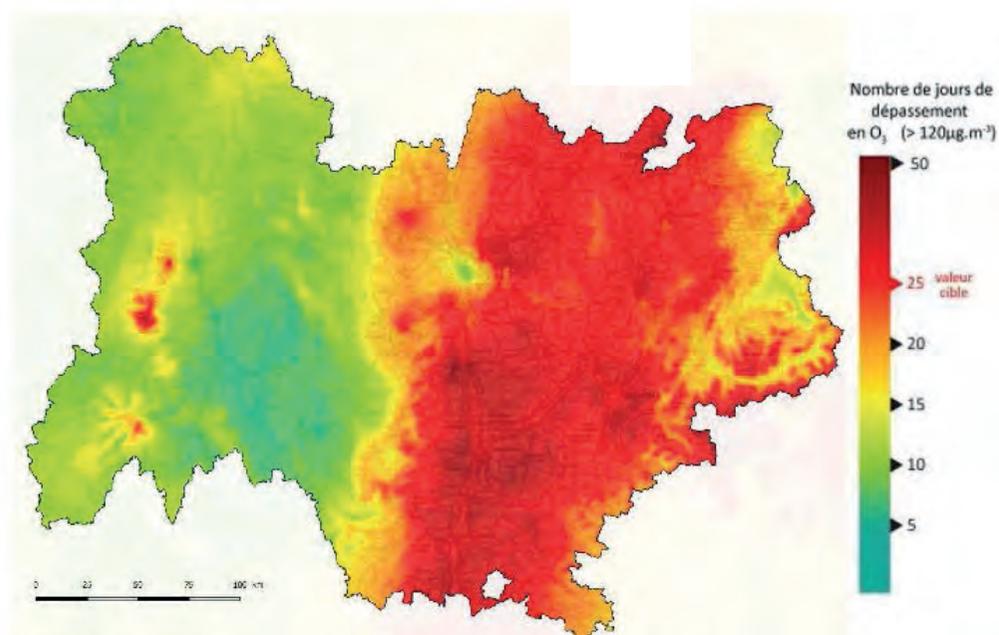
La persistance des enjeux réglementaires sur les NO_x et des enjeux sanitaires sur les PM nécessite la mise en œuvre d'actions complémentaires.

Pour les oxydes d'azote, les baisses d'émissions seront à rechercher du côté du trafic routier, et en

particulier des véhicules diesel qui en constituent la source prépondérante.

Pour les poussières, les sources sont multiples, mais le principal émetteur reste le chauffage individuel au bois.

L'ammoniac, non traité dans les PPA1 et 2 devient également un enjeu : les émissions sont relativement stables d'année en année, et l'objectif d'une baisse de ces émissions à l'échelle nationale n'est pour l'instant pas tenu.



Exposition de la population en 2019 à l'ozone, ATMO AURA 2020

L'OZONE

L'ozone est le seul polluant pour lequel la situation se dégrade sur le territoire du PPA de Lyon, mais également à l'échelle de toute la région.

C'est un enjeu qui n'a pas été traité dans le PPA2.

Les valeurs cibles pour la santé sont dépassées chaque année depuis 2017.

Focus sur l'ozone

En 2019, dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, plus de 4 millions de personnes ont été exposées à la pollution à l'ozone, principalement dans l'est de la région. Le département le plus touché est l'Isère.

Entre 2007 et 2019, l'exposition a augmenté de 22% dans la région avec une augmentation particulièrement marquée depuis 2016.

L'apparition récente de la problématique concernant l'exposition à l'ozone a appelé au déploiement d'une nouvelle stratégie, visant en particulier une baisse des émissions des COV, l'un des précurseurs de la formation de l'ozone. Le sujet est traité à l'échelle régionale dans le cadre d'un Plan ozone piloté par la DREAL, mais une déclinaison de certaines mesures dans les PPA est prévue.

IV.

Vers un troisième PPA

Objectifs du PPA3

Le PPA doit traiter les problématiques de qualité de l'air en présence. Dans le cadre du PPA3 de l'agglomération lyonnaise, plusieurs objectifs seront poursuivis en particulier.

■ Oxydes d'azote NO_x

L'objectif prioritaire concerne les oxydes d'azote, dont les concentrations devront être abaissées, afin qu'elles s'établissent en dessous des valeurs limites réglementaires dans le délai le plus court possible.

L'exposition moyenne des personnes, notamment aux abords des axes routiers, devra également diminuer.

■ Poussières PM₁₀ et PM_{2,5}

Le second objectif concerne les particules fines qui peuvent pénétrer profondément les voies respiratoires et présentent un enjeu de santé publique important.

Il s'agira également d'en faire baisser les concentrations et de viser, à terme, un respect des niveaux d'exposition recommandés par l'OMS.

■ Ozone O₃

Le troisième objectif sera de contenir la dégradation observée depuis quelques années concernant l'ozone. Une baisse des concentrations moyennes d'ozone, et donc une baisse de l'exposition des populations seront recherchées.

Il s'agit d'un sujet complexe, car l'ozone est un polluant secondaire formé dans des conditions particulières (chaleur, ensoleillement) à partir de dioxyde d'azote et de composés organiques volatils (COV). En première approche, il semble qu'une baisse des émissions de COV ait bien un effet favorable sur les niveaux d'ozone observés.

■ Autres objectifs

Le quatrième objectif concerne le respect des objectifs de réduction des émissions de polluants définis dans le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) (cf. encadré ci-contre). Il s'agit d'un enjeu en particulier concernant les émissions d'ammoniac (NH₃), de composés organiques volatils (COV) et de dioxyde de soufre (SO₂).

Enfin, le PPA visera également le respect des orientations fixées dans la stratégie Eau Air Sol du préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, avec en particulier un objectif de réduire de moitié le nombre de journées d'épisode de pollution entre 2019 et 2027

FOCUS SUR LE PREPA

Le plan national de réduction des émissions atmosphériques est issu d'une réglementation européenne intégrée ensuite dans le droit français. Il impose aux États membres de suivre une trajectoire régulière de baisse des émissions concernant plusieurs polluants : le dioxyde de soufre (SO₂), les oxydes d'azote (NO_x), les composés organiques volatils non méthaniques (COVnM), l'ammoniac (NH₃), les poussières d'un diamètre inférieur à 2,5µm (PM_{2,5})

Les objectifs sont définis par rapport aux émissions de l'année 2005 avec des points de passages à respecter en 2020, 2025 et 2030.

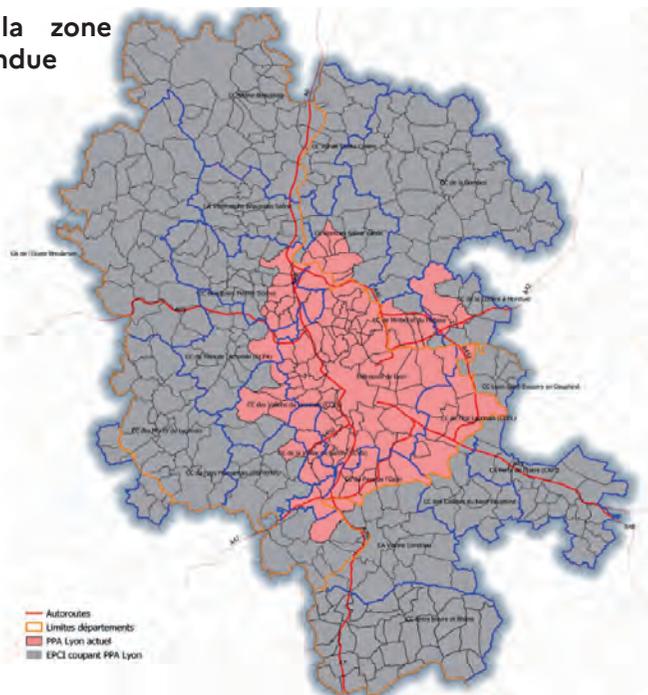
	2020 - 2024	2025 - 2029	À partir de 2030
SO ₂	- 55 %	- 66 %	- 77 %
NO _x	- 50 %	- 60 %	- 69 %
COVnm	- 43 %	- 47 %	- 52 %
NH ₃	- 4 %	- 8 %	- 13 %
PM _{2,5}	- 27 %	- 42 %	- 57 %

Zone d'étude prise en compte pour la révision du PPA

La mise en révision d'un PPA nécessite de s'interroger sur le périmètre le plus pertinent pour traiter les enjeux de qualité de l'air en présence dans l'agglomération.

La carte ci-dessous illustre le périmètre du PPA2 (en rose) et la zone d'étude prise en compte pour la préparation de sa révision (en gris).

Carte de la zone d'étude étendue



Cette zone d'étude comprend l'ensemble du département du Rhône, la frange sud-ouest du département de l'Ain, la partie nord-ouest du département de l'Isère ainsi que quelques communes de la Loire rattachées à la Communauté de Communes des Monts du Lyonnais.

Il s'agit également de la zone prise en compte dans la présente concertation.

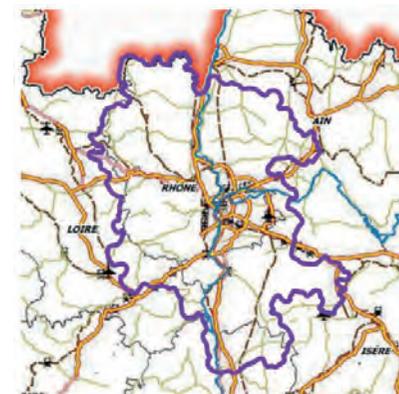
Ce territoire centré sur l'agglomération de Lyon totalise 2 310 000 habitants. Il englobe les agglomérations de Villefranche-sur-Saône au nord, de Bourgoin-Jallieu à l'est, de Vienne et de Roussillon au sud.

Cette carte d'occupation de sols fait ressortir la partie urbanisée du territoire, ainsi que les surfaces cultivées sur l'Ain, le Beaujolais et l'est lyonnais. Les massifs forestiers de l'ouest du Rhône et de l'Isère rhodanienne ressortent également.

Le territoire est également caractérisé par la convergence de plusieurs grandes infrastructures autoroutières et ferroviaires qui permettent à la fois des déplacements locaux, des échanges avec les territoires voisins, mais qui supportent également du transit national, voire continental.

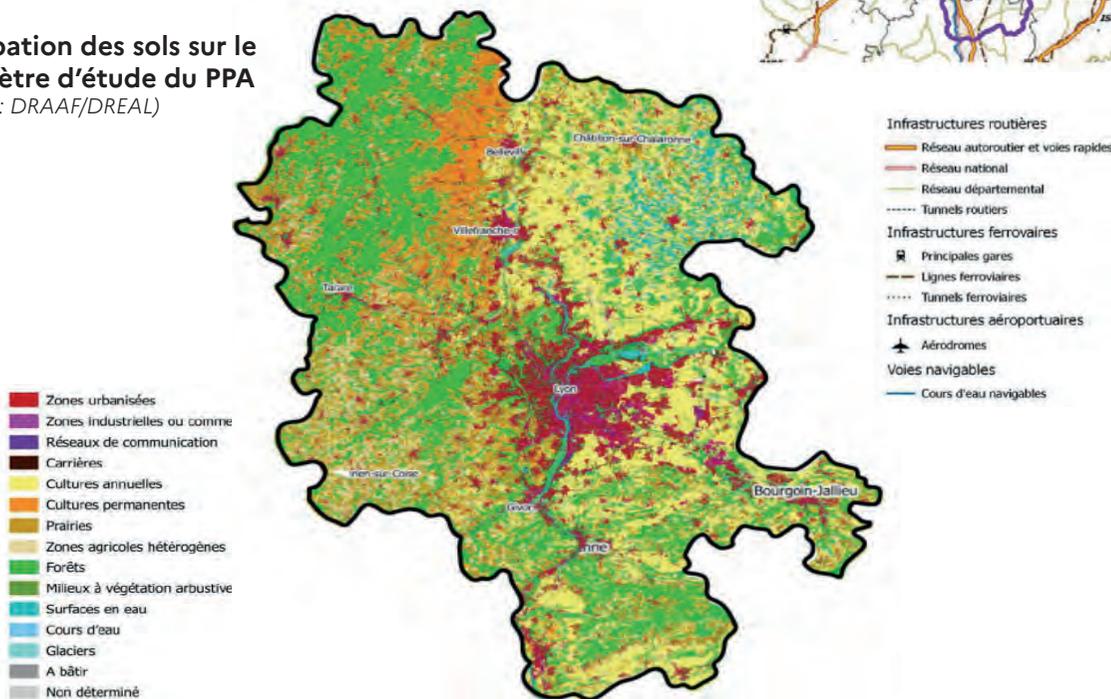
Infrastructures de transport multimodales

(source : adapté du SRADDET)



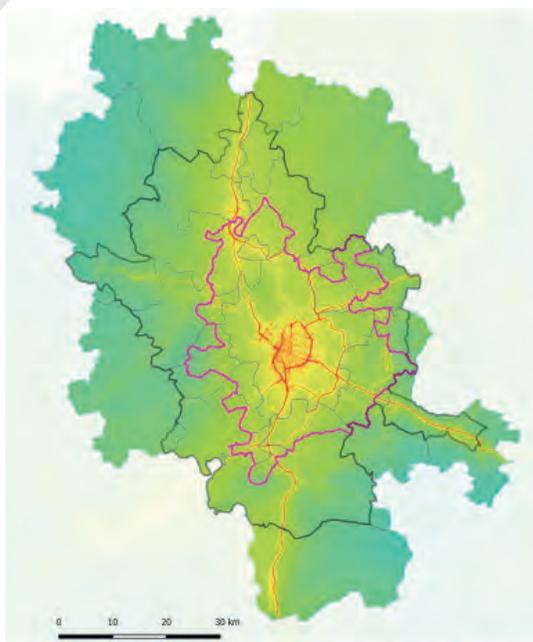
Occupation des sols sur le périmètre d'étude du PPA

(source : DRAAF/DREAL)



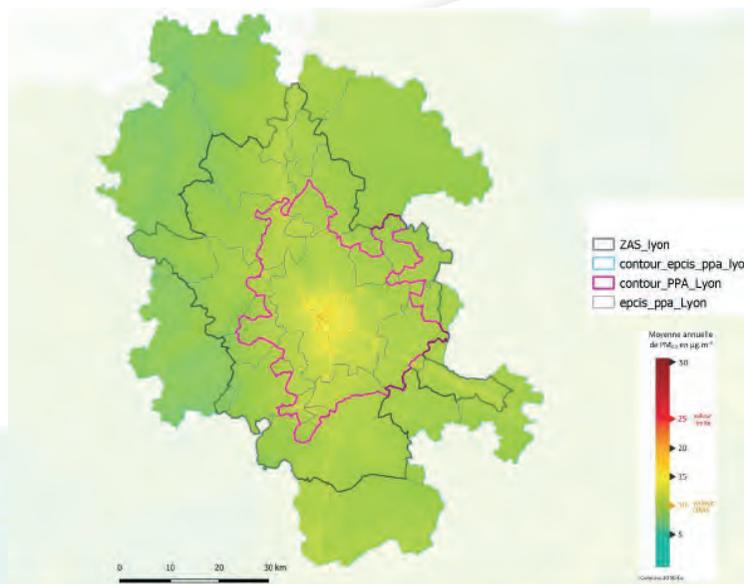
Etat de la qualité de l'air sur la zone d'étude

Ces cartes illustrent l'état de la qualité de l'air sur la zone d'étude étendue.



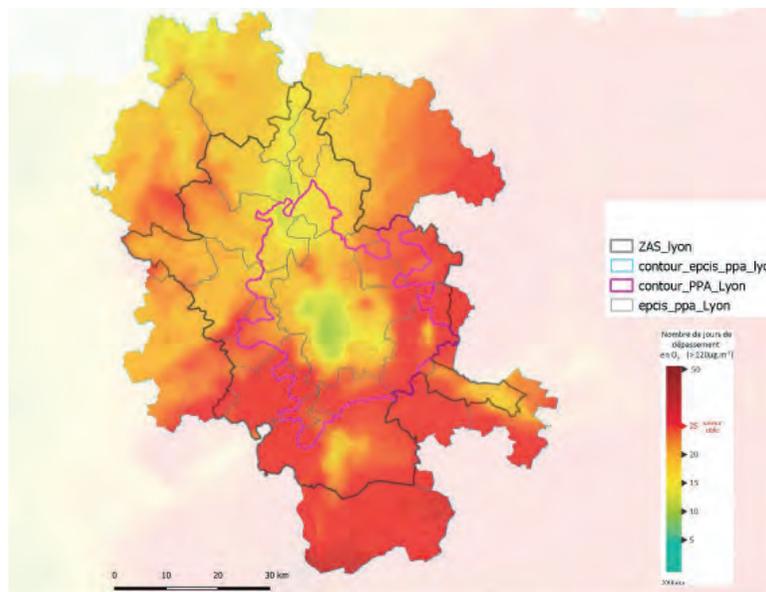
Concentration annuelles en NO_2 en 2017 - ATMO AURA

Les concentrations élevées de NO_x se retrouvent dans le centre de Lyon et aux abords des principales autoroutes (A6-A7-A43).



Concentrations annuelles en $\text{PM}_{2,5}$ en 2017 - ATMO AURA

Concernant les $\text{PM}_{2,5}$, qui représentent un enjeu sanitaire très marqué, les concentrations les plus élevées se trouvent sur une zone un peu plus diffuse autour des secteurs urbanisés. Le coeur de l'agglomération ainsi que la frange sud de la Métropole, le pays de l'Ozon, puis un peu plus au sud, le secteur de Vienne sont assez exposés.



Nombre de jours de dépassement en O_3 en 2017 - ATMO AURA

Enfin, concernant l'ozone la situation est différente : ce polluant se forme surtout à la période estivale sur les zones périurbaines voire rurales.

Aussi, le retrouve-t-on davantage sur la partie iséroise du territoire, mais également sur le sud-ouest lyonnais et la plaine de l'Ain.

Pourquoi un nouveau périmètre ?

- Pour répondre aux exigences réglementaires :

La réglementation prévoit notamment que les zones exposées à des dépassements de valeurs limites réglementaires doivent être intégrées à un PPA. Sur la zone d'étude des dépassements sont notamment constatés pour les oxydes d'azote (NO_x) au niveau de stations du réseau de surveillance d'ATMO :

- à Villeurbanne (au bord du périphérique),
- à La Mulatière (au bord de M7 (ex-A7),
- à Salaise-sur-Sanne (au bord de l'A7).

Ce dernier constat conduit à intégrer la Communauté de

communes d'Entre Bièvre et Rhône au PPA de Lyon.

- Pour une cohérence territoriale :

Il a été choisi de faire coïncider les limites des PPA avec les limites administratives, en particulier celles des communautés de communes et d'agglomérations.

- Pour prendre en compte l'évolution des enjeux :

L'évaluation de 2019 a permis d'observer que certaines communes du PPA2 ne rencontraient plus de problème spécifique de pollution ; à l'inverse des territoires exposés à des niveaux assez élevés de pollution n'étaient pas intégrés.

Quels enjeux pris en compte ?

- les émissions de polluants :

Les niveaux relatifs d'émissions de polluants ont été comparés,

afin d'identifier les territoires où les actions du futur PPA3 seraient susceptibles d'avoir le plus fort impact.

- l'exposition des populations :

Les niveaux d'exposition moyens des populations aux PM_{2,5} ont été particulièrement analysés, compte tenu de l'impact sanitaire important de ces particules.

- Les relations entre territoires

L'analyse a tenu compte notamment de l'ampleur des déplacements entre chaque territoire et le cœur de l'agglomération lyonnaise, ainsi que de la part de ces déplacements effectués en voiture individuelle.



Trafic routier dense

Présentation du périmètre

Le périmètre envisagé pour le PPA3 correspond à la zone gris foncé ci-contre.

Ce périmètre comprend 9 collectivités, regroupant 174 communes :

- Métropole de Lyon (59 communes)
- Vienne Condrieu agglomération (CAVC) (37 communes)
- Communauté de communes Entre Bièvre et Rhône (EBER) (37 communes)
- Communauté de communes de la Côtière à Montluel (CCCM) (9 communes)
- Communauté de communes de l'Est Lyonnais (CEEL) (8 communes)
- Communauté de communes du Pays de l'Ozon (CCPO) (7 communes)
- Communauté de communes de Miribel et du Plateau (CCMP) (6 communes)
- Communauté de communes de Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné (LYSED) (6 communes)
- Communauté de communes de la Vallée du Garon (CCVG) (5 communes)



Le PPA s'étend donc assez fortement au sud sur l'Isère rhodanienne pour mieux traiter les enjeux identifiés sur ces territoires (émissions routières et industrielles) ainsi qu'à l'est sur de nouvelles communes de l'Isère et de l'Ain.

À l'inverse, certaines communes à l'ouest et au nord-ouest sortent du PPA au vu d'enjeux relativement moins importants sur ces secteurs.

Au-delà de ce périmètre, 8 autres collectivités (gris clair), seront associées à la démarche du PPA, compte tenu des enjeux en présence et des relations qu'entretiennent ces territoires avec la Métropole. Il s'agit pour certains de territoires qui étaient partiellement intégrés au PPA2. Ces collectivités pourront participer à l'élaboration des mesures et en appliquer certaines de manière volontaire.

Plus rurales, les 5 autres communautés de communes de la zone d'étude ne seront pas intégrées au PPA3.

Principes d'actions envisagés pour PPA3

Secteur résidentiel – tertiaire

Ce secteur désigne les logements ainsi que plus largement les locaux d'activités.

Les émissions de polluants imputés à ce secteur concernant en premier lieu, les émissions liées aux systèmes de chauffage de ces logements et locaux d'activité.

Selon le mode de chauffage utilisé, la pollution émise est plus ou moins importante.

Les systèmes de chauffage les plus polluants pour l'air extérieur sont les chauffages individuels au bois d'une part et les chaudières fioul d'autre part, qui rejettent de grandes quantités de poussières (PM₁₀ et PM_{2,5}) ainsi que des composés organiques volatils (COV).

De ce fait, le plan d'action envisagé pour le PPA3 devrait intégrer en

particulier plusieurs mesures concernant le chauffage au bois :

- une reconduction et une amplification des dispositifs de subventionnement du remplacement des appareils non performants (à l'instar de la prime air-bois mise en place par la métropole de Lyon)
- une interdiction d'installation en zone PPA d'appareils de chauffage au bois non performants (déjà inscrite au PPA2), voire **une interdiction à terme de l'utilisation des foyers ouverts dans un périmètre donné**
- des campagnes de sensibilisation aux bonnes pratiques en matière de chauffage bois (allumage par le haut, utilisation d'un bois sec labellisé, etc....)

Retrouvez les conseils en détails sur les plaquettes de l'ADEME :

- sur le [chauffage au bois](#)
- sur les [différents types d'installation de chauffage au bois](#) (poêle à bois, chaudière ou insert)

Des explications sont également disponibles sur les sites internet et chaînes youtube du Label Flamme Verte et de France Bois Bûche

D'autres leviers d'actions ont été identifiés et devraient apparaître dans le plan d'actions du PPA3 :

- le soutien à la rénovation thermique des bâtiments, Notons qu'un service public a été créé pour guider les particuliers dans leurs travaux de rénovation énergétique : [la plateforme FAIRE](#)
- le rappel de [l'interdiction de brûlage des déchets verts](#). Plus de renseignements sur ce sujet sur le [site internet de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes](#)



LE SAVIEZ-VOUS ?

Une cheminée ouverte ou un insert de plus de 20 ans rejette jusqu'à 10 fois plus de pollution qu'un **appareil de chauffage au bois** labellisé Flamme Verte 7*.

Faire brûler 50 kg de déchets verts (feuilles, branchages, etc.) émet autant de pollution que parcourir 13 000 km avec une voiture récente.

Leviers d'actions envisagées pour le plan d'action

Secteur mobilité – transports

Les émissions de polluants de ce secteur proviennent principalement des déplacements routiers. Il s'agit en premier lieu d'émissions d'oxydes d'azote qui proviennent largement des véhicules diesel et des particules issues à la fois des moteurs essence, des moteurs diesel, mais également de l'usure des routes, des freins et de l'abrasion des pneus.

Les actions du PPA3 viseront donc à diminuer globalement la circulation routière, en favorisant différentes alternatives (covoiturage, vélo, marche à pied, etc.). Un soutien aux transports collectifs et ferroviaires sera renouvelé avec notamment la mise en place d'une tarification intégrée TER + TCL et d'autres réseaux urbains.

Il s'agira également par ces mesures, d'accompagner l'évolution prévue par la Métropole de Lyon de sa zone à faibles émissions (ZFE). Elle ne concerne actuellement que les poids-lourds et

utilitaires, mais d'autres catégories de voitures seront progressivement interdites.

Des dispositifs d'accompagnement des particuliers au renouvellement de leur véhicule seront proposés. À cet égard, des aides de l'État sont d'ores et déjà disponibles : <https://jechangemavoiture.gouv.fr/jcmv/>

Afin de favoriser le renouvellement des véhicules vers des motorisations dites non thermiques, le PPA devrait également soutenir le déploiement de bornes de recharges électriques et de stations services multi-énergies proposant (hydrogène, GNV, GNL, etc.).

Par ailleurs, plusieurs actions sont envisagées concernant le réseau d'autoroutes et de voies rapides avec notamment la création de nouvelles voies réservées au covoiturage ou aux transports en commun. Une réflexion sera également conduite pour abaisser la vitesse sur quelques portions autoroutières traversant des zones urbanisées.

Enfin des mesures seront prévues pour réduire la pollution émise au niveau de l'aéroport de Saint-Exupéry et par celle résultant de la navigation sur le Rhône et la Saône

LE SAVIEZ-VOUS ?

Sur des trajets de quelques minutes, les moteurs des véhicules essence et diesel n'ont pas le temps de chauffer et ont un rendement dégradé. Leurs émissions peuvent être très importantes dans de telles conditions.

En agglomération, le vélo est généralement le mode de déplacement le plus rapide par rapport à la voiture et aux transports en commun sur des distances de moins de 5 km



Station vélo à proximité d'un arrêt de tram

Pour plus d'informations sur les émissions dues aux transports, n'hésitez pas à consulter [le site de la DREAL](#)

Secteur industrie – carrières et travaux publics

Parmi les polluants caractéristiques de ce secteur d'activités, ceux qui présentent un enjeu dans le cadre du PPA sont principalement : les composés volatils non méthaniques (COVnM), les oxydes d'azote (NO_x), le dioxyde de soufre (SO₂) et dans une moindre mesure les poussières (PM). A l'échelle du PPA3, ils représentent respectivement 46 %, 33 % et 94 % et 19 % des émissions totales.

Depuis une vingtaine d'années, les émissions industrielles à l'échelle de l'aire d'étude, ont très fortement diminué : de l'ordre de 55% pour les COVnM, 70 % pour les NO_x, 80 % pour les PM et 80 % également pour le SO₂, en lien notamment avec le renforcement des réglementations sur les émissions énergétiques.

Les actions du PPA3 viseront à réduire et contrôler les émissions des polluants atmosphériques sur les installations industrielles soumises à la directive IED*, les carrières, les installations de combustion, mais également sur les chantiers de travaux.

Concernant les principaux émetteurs industriels du territoire existants ou en projet, les fourchettes basses des valeurs limites d'émission prévues par

la réglementation IED devront être recherchées après analyse cas-par-cas. Pour les installations de combustion utilisant de la biomasse, l'objectif sera d'abaisser les valeurs limites d'émissions de particules et de NO_x et de renforcer les contrôles. De même, l'utilisation de certains combustibles très polluants pourra être interdite dans les installations nouvelles.

Dans les carrières et les sites de traitement des matériaux, qui émettent de grandes quantités de poussières diffuses, des niveaux d'émissions spécifiques, un peu plus stricts que la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), seront mis en place.

Par ailleurs, une action spécifique visera à améliorer la connaissance des émissions de poussières, notamment en caractérisant leur granulométrie sur certains sites émetteurs.

Sur l'ensemble des sites émettant des polluants, l'enjeu sera de poursuivre la mise en œuvre des « bonnes pratiques », et donc de partager, diffuser et inciter à l'adoption de ces bonnes pratiques. A cet égard, dans le prolongement du PPA2, le PPA3 continuera à valoriser différents outils et recueils existants à l'instar de la « Charte chantier propre ».

Secteur agricole

L'agriculture est un secteur qui émet d'importantes quantités d'ammoniac (NH₃), celui-ci provient en grande partie de l'évaporation de l'azote (N) utilisé comme engrais pour les cultures ainsi que des grands élevages et les effluents qu'ils génèrent.

Ces molécules de NH₃, suite à un processus de réactions chimiques dans l'air, peuvent former des poussières, pouvant se déplacer sur de longues distances et polluer l'air des grandes villes, aux périodes d'épandage notamment.

Pour diminuer les évaporations d'ammoniac, aussi bien dans les champs que dans les élevages, un certain nombre de bonnes pratiques

sont connues et doivent être encouragées dans les exploitations du territoire tels que l'utilisation de matériel spécifique pour les épandages d'engrais moins volatils, une meilleure gestion et couverture rapide des effluents, etc.

Le PPA prévoit donc en premier lieu des formations/sensibilisations des agriculteurs aux enjeux de la qualité de l'air, afin de promouvoir les bonnes pratiques permettant de réduire ces émissions d'ammoniac. Les épandages d'engrais et les pratiques d'élevage sont particulièrement concernées.

Des aides pourront être déployées pour accompagner des changements de pratiques dans certaines exploitations.



Élevage bovin

* - La directive européenne IED (n°2010/75/UE), encadre la prévention et la réduction des pollutions émises par certaines installations industrielles ou agricoles, en imposant l'application de meilleures techniques disponibles ainsi que le respect de valeurs limites d'émissions contraignantes.

Glossaire

2 RM : Deux roues motorisés

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

APORA : Association régionale des entreprises pour l'environnement

ARS : Agence Régionale de Santé

As : Arsenic

AURA : Auvergne-Rhône-Alpes

BTP : Bâtiment et Travaux Publics

CO : Monoxyde de Carbone

COFIL : Comité de Pilotage

COV : Composé Organique Volatil

COVnM : Composé Organique Volatil non Méthanique

DDT : Direction Départementale des Territoires

DIRCE : Direction interdépartementale des Routes Centre est

DRAAF : Direction régionale de l'Alimentation de l'Agriculture et de la Forêt

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

HAP : Hydrocarbures aromatiques polycycliques

Hg : Mercure

MW : Mégawatt

NEA-MTD : Niveaux d'émission associés - Meilleurs Techniques Disponibles

NH₃ : Ammoniac

NO_x : Oxyde d'azote

NO₂ : Dioxyde d'azote

O₃ : Ozone

OQ : Objectif de qualité

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

PCAET : Plan Climat Air Energie Territorial

PL : Poids lourds

PM_{2,5} : Particules en suspension dans l'air d'un diamètre aérodynamique inférieur à 2,5 micromètres

PM₁₀ : Particules en suspension dans l'air d'un diamètre aérodynamique inférieur à 10 micromètres

PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère

PREPA : Plan national de Réduction des Emissions de Polluants atmosphériques

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

SO₂ : Dioxyde de soufre

TC : Transports en commun

VL : Valeur limite

VP : véhicule particulier

VUL : Véhicule utilitaire léger

ZAS : zones administratives de surveillance de la qualité de l'air ambiant définie dans l'arrêté du 26 décembre 2016 relatif au découpage des régions en zones administratives de surveillance

ZFEm : Zone à Faible Emissions mobilité

Pour aller plus loin...

Vous pouvez consulter les sites internet suivants :

- [Ministère de la transition écologique et solidaire](#)
- [Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de l'Auvergne-Rhône-Alpes](#)
- [Atmo Auvergne-Rhône-Alpes](#)
- [Ministère des Affaires sociales et de la Santé](#)
- [Fédération des associations agréées de la surveillance de la qualité de l'air](#)
- [Prév'air \(prévision de la qualité de l'air en France et en Europe\)](#)
- [Agences régionale de santé](#)
- [Réseau national de surveillance aérobiologique](#)
- [Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie](#)
- [Service de délivrance des certificats qualité de l'air](#)
- [Legifrance](#)
- [Label Flamme Verte](#)



Directeur de la publication : Jean-Philippe Deneuvy
Pilotage, coordination : Unité départementale du Rhône
Crédits photo 1^{ère} de couverture : © Laurent Mignaux, Arnaud Bouissou, Bernard Suard / Terra
Mai 2021
Ce document est téléchargeable sur : www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes
69453 Lyon cedex 06 - Tél. 04 26 28 60 00

ANNEXE

Annexe 4c

Bilan de la concertation publique



**PRÉFET
DU RHÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

3^{ème} Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération lyonnaise

Bilan de la concertation préalable

septembre 2021



Sommaire

Contexte.....	3
L'outil PPA.....	4
La concertation préalable.....	6
Données de la participation.....	7
Analyse de la participation.....	12
Déplacements et mobilité.....	13
Résidentiel et tertiaire.....	27
Activités industrielles.....	33
Activités agricoles.....	38
Urbanisme.....	43
Épisodes de pollution de l'air.....	48
Observations générales.....	53
Conclusion.....	54

Contexte

L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu de santé publique sur l'agglomération lyonnaise, particulièrement exposée à la pollution atmosphérique, notamment aux particules fines (PM10 et PM2.5), au dioxyde d'azote (NO2) et à l'ozone (O3).

Certaines caractéristiques du territoire expliquent l'importance tant des émissions de polluants que de l'exposition des populations qui en résulte :

- Un grand réseau d'infrastructures routières qui maille le territoire et supporte des niveaux de circulation élevés,
- Une forte densité de population et une forte densité d'activités humaines émettrices de pollution (chauffage, déplacements, activités économiques, etc.).
- Une forte densité industrielle, notamment au sud de l'agglomération, nécessitant une surveillance de polluants spécifiques tels que le benzène, le benzo(a)pyrène, le dioxyde de soufre (SO2),
- Un climat pouvant être venteux, orienté nord-sud ou sud-nord, ce qui peut favoriser la dispersion des polluants ou au contraire en importer, comme l'ozone depuis le sud de la France en été, les poussières depuis le nord et l'est de la France à la fin de l'hiver et au début du printemps.
- Depuis une vingtaine d'années la qualité de l'air s'améliore sur l'agglomération lyonnaise avec une baisse continue tant des émissions que des concentrations mesurées.

Néanmoins les sources de pollution restent encore nombreuses et les concentrations de certains polluants comme le NO2 demeurent au-dessus des seuils réglementaires, notamment aux abords des axes routiers

L'outil PPA

L'un des outils pour améliorer la qualité de l'air extérieur est le PPA (plan de protection de l'atmosphère). Il s'agit d'une stratégie locale, pilotée par l'État en association étroite avec les collectivités et les partenaires. Cette stratégie se décline en actions (réglementaires et volontaires) à mettre en œuvre pour diminuer les émissions de polluants.

Du PPA1 au PPA3

Le premier PPA (PPA1) de l'agglomération lyonnaise a été adopté en juin 2008. Ses objectifs principaux concernaient la baisse des émissions industrielles et de celles du trafic routier (NO₂). Le bilan tiré de ce premier plan était globalement positif : en particulier les émissions de dioxyde de soufre (SO₂) et de plusieurs autres polluants d'origine industrielle ont drastiquement diminuées.

En 2014, après évaluation de ce premier PPA, un PPA2 a été adopté, dans l'objectif de réduire les émissions de particules (PM₁₀ et PM_{2,5}) et de dioxyde d'azote (NO₂), restées au-dessus des seuils réglementaires. Dans ce but, le PPA2 comprenait au total une vingtaine d'actions visant à réduire les émissions des transports, de l'habitat et des activités industrielles ou de travaux.

En 2018, une feuille de route pour la qualité de l'air a été adoptée pour compléter le PPA de Lyon par d'autres actions pouvant être déployées rapidement, certaines concernant des thèmes non abordés dans le PPA (transport fluvial, agriculture, isolation des bâtiments, etc.) Cet outil a été déployé suite à une condamnation prononcée par le conseil d'État à l'encontre de la France et l'enjoignant à prendre des mesures complémentaires aux PPAs pour une dizaine d'agglomérations françaises (dont Lyon) présentant des dépassements persistants des normes de qualité de l'air. Le PPA2 et cette feuille de route ont été évalués en 2019, conformément à l'échéance de cinq ans prévue par la loi.

Ces rapports d'évaluation sont disponibles sur le site de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes¹. Ils rendent compte de résultats du PPA2 encourageants en termes d'évolution de la qualité de l'air, et invitent à une poursuite à plus long terme des actions engagées. Toutefois, l'objectif initial de ramener les niveaux de pollution en dessous des seuils prévus par la loi n'était toujours par atteint. Cette situation a conduit le préfet à décider la mise en révision du PPA, afin de définir des mesures nouvelles en faveur dans le cadre d'un PPA3.

Ce nouveau PPA dont l'élaboration a commencé fin 2019, se veut plus partenarial que les précédents, en incluant davantage les citoyens et les acteurs de la société. Il se veut aussi plus transversal, par une approche globale des interactions influençant les émissions de polluants, non uniquement par secteurs d'activité mais en agissant sur tous les leviers possibles.

Les enjeux de santé publique invitent les acteurs du PPA3 à se montrer ambitieux, en visant non plus seulement le respect des valeurs limites réglementaires (respectées quasiment partout en 2020 sauf au niveau de quelques localisations spécifiques), mais en visant à terme les seuils recommandés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), qui pour certains polluants sont plus bas que les seuils réglementaires actuels.

1 <http://www.auvergne-rhonealpes.developpement-durable.gouv.fr/plan-de-protectionde-l-atmospherede-lyon-etsa-a12372.html>

L'élaboration du PPA3

L'élaboration du nouveau plan suit plusieurs étapes de constructions et de procédures réglementaires.

La première étape a consisté à consolider un diagnostic territorial des enjeux en présence. Ce diagnostic a été réalisé à partir de novembre 2019 sur l'ensemble de la zone administrative de surveillance de la qualité de l'air relative à l'agglomération lyonnaise. Cela a permis de valider un périmètre d'action pertinent pour ce nouveau PPA en tenant compte des différentes sources d'émissions de polluants et de l'exposition des populations ainsi que des spécificités et des dynamiques du territoire.

Début 2021, des ateliers de travail impliquant les collectivités ainsi que les acteurs du territoire ont été organisés, afin de dégager des axes de travail et initier des pistes d'actions du nouveau PPA. Ils sont permis de faire émerger un projet de plan comprenant une trentaine d'action sur l'ensemble des secteurs émetteurs.

En parallèle, une concertation préalable du public a été organisée sur mai-juin 2021 afin de recueillir l'avis du public sur les enjeux à traiter et les actions à déployer en priorité.

L'ensemble de ces travaux permettra in fine de finaliser un plan d'action tenant compte des avis exprimés par l'ensemble des acteurs au cours des différentes phases de concertation.

Début 2022, le PPA3 sera soumis à différentes phases de concertation réglementaires, notamment une enquête publique qui permettra de consulter à nouveau le grand public et l'ensemble des acteurs concernés avant l'approbation finale du plan par arrêté préfectoral.

La concertation préalable

Dans le cadre de la révision du PPA de l'agglomération lyonnaise, une concertation du public est réalisée.

Cadre réglementaire

La phase de concertation préalable a été organisée en application du III de l'article L.121-17 du code de l'environnement et conformément aux modalités décrites dans la déclaration d'intention du 19 février 2021 publiée sur le site internet de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes².

Objectifs

- Informer le public sur l'état de la qualité de l'air et les actions entreprises pour l'améliorer,
- Recueillir les attentes, les avis et les propositions citoyennes afin d'améliorer ensemble la qualité de l'air de l'agglomération lyonnaise.

Méthode

Cette concertation a mobilisé les services du cabinet Niagara Innovation qui l'a coordonnée (questionnaire en ligne, webinaire), et a produit une synthèse des éléments recueillis dans le cadre de cette démarche. Toutes les contributions feront l'objet d'une égale attention et seront jugées de façon objective sur leur pertinence propre.

Modalités de la concertation

La concertation s'est déroulée suivant les modalités suivantes :

- un dossier support permettant d'accéder aux informations relatives à la qualité de l'air et aux enjeux liés au PPA3 sur l'agglomération lyonnaise,
- une consultation libre ouverte du 10 mai au 7 juin 2021 pour que chacun puisse faire connaître son avis et ses propositions en répondant à un questionnaire en ligne,
- une réunion virtuelle/en ligne, le 19 mai de 18h00 à 20h00, qui a permis aux participants de poser des questions, de s'exprimer sur la thématique et de réfléchir aux leviers disponibles pour les acteurs locaux et pour les citoyens, en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air.

2 <http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/declaration-d-intention-relative-aux-modalites-de-a19236.html>

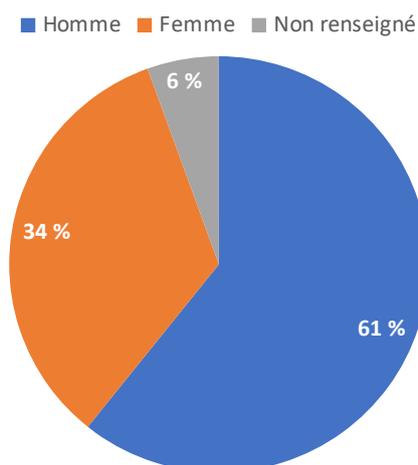
Le présent document dresse le bilan quantitatif et qualitatif des avis émis durant la concertation préalable.

Données de la participation

- Répartition des participants par genre

Genre	Questionnaire	Réunion publique	TOTAL
Homme	76	23	99
Femme	34	21	55
Non renseigné	6	3	9
TOTAL	116	47	163

Répartition par genre

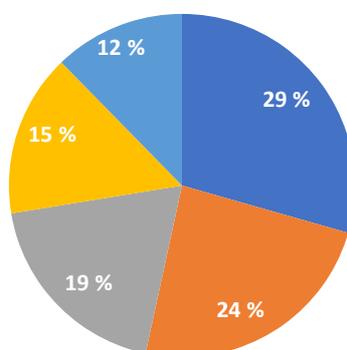


- Répartition des participants par âge

Âge	Questionnaire	Réunion publique	TOTAL
51 à 65 ans	35	13	48
36 à 50 ans	29	10	39
Plus de 65 ans	26	5	31
20 à 35 ans	19	6	25
Non renseigné	7	13	20
TOTAL	116	47	163

Répartition par âge

■ 51 à 65 ans ■ 36 à 50 ans ■ Plus de 65 ans
 ■ 20 à 35 ans ■ Non renseigné

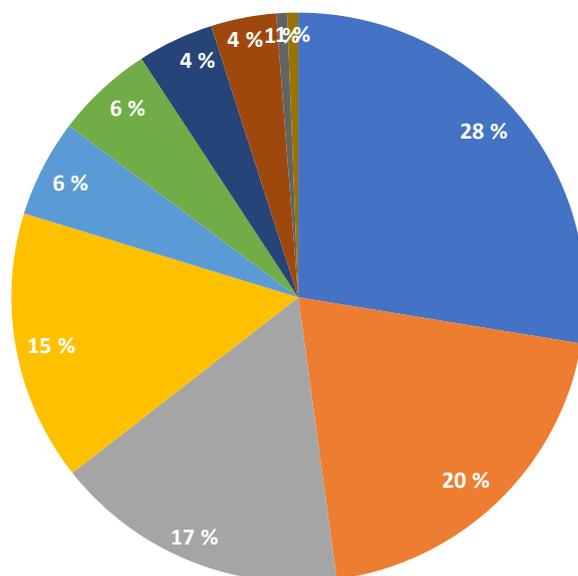


- Répartition des participants par catégorie professionnelle

Profession	Questionnaire	Réunion publique	TOTAL
Retraité	36	9	45
Ingénieur	26	7	33
Cadre	16	11	27
Salarié	20	5	25
Non renseigné	7	2	9
Profession libérale	6	3	9
Autres (élus, associations, ...)	2	5	7
Étudiant	1	5	6
Sans emploi	1	0	1
Commerçant/Artisan	1	0	1
TOTAL	116	47	163

Répartition par profession

■ Retraité ■ Ingénieur ■ Cadre ■ Salarié ■ Non renseigné
■ Profession libérale ■ Autres ■ Etudiant ■ Sans emploi ■ Commerçant/Artisan



- Répartition des participants par commune de résidence

Commune résidence	Questionnaire	Réunion publique	TOTAL
Lyon	21	10	31
Mions	15	4	19
Villeurbanne	9	4	13
Chaponnay	12	0	12
Non renseigné	0	12	12
Jonage	9	0	9
Vienne	3	4	7
Saint-Pierre-de-Chandieu	5	1	6
Saint-Laurent-de-Mure	5	0	5
Saint-Bonnet-de-Mure	2	1	3
Genas	2	1	3
Tassin-la-Demi-Lune	2	0	2
Beauvallon	2	0	2
La Boisse	2	0	2
Diemoz	2	0	2
Heyrieux	2	0	2
Décines-Charpieu	1	1	2
Jardin	0	2	2
Meyzieu	1	0	1
Sainte-Julie	1	0	1

Oullins	1	0	1
Saint-Fons	1	0	1
Vaulx-en-Velin	1	0	1
Vénissieux	1	0	1
Sainte-Catherine	1	0	1
Vernaison	1	0	1
Charbonnières-les-Bains	1	0	1
Sablons	1	0	1
Simandres	1	0	1
Rillieux-la-Pape	1	0	1
Bron	1	0	1
L'Arbresle	1	0	1
Eyzin-Pinet	1	0	1
Montluel	1	0	1
Pusignan	1	0	1
Thil	1	0	1
Saint-Genis-les-Ollières	1	0	1
Chaponost	1	0	1
Toussieu	1	0	1
Saint-Priest	1	0	1
Caluire et Cuire	0	1	1
Dijon	0	1	1
La Mulatière	0	1	1
Millery	0	1	1
Sainte-Colombe	0	1	1
Saint-Rambert-d'Albon	0	1	1
Ternay	0	1	1
TOTAL	116	47	163

- Répartition des participants par commune d'activité professionnelle

Commune d'activité professionnelle	Questionnaire	Réunion publique	TOTAL
Non renseigné	37	18	55
Lyon	38	14	52
Vaux-en-Velin	6	2	8
Villeurbanne	1	6	7
Saint-Priest	4	0	4
Vienne	1	3	4
Bron	3	0	3
Jonage	3	0	3
Vénissieux	2	0	2
Saint-Etienne	1	0	1
Bourgoin-Jallieu	1	0	1
Chaponnay	1	0	1
Chaponost	1	0	1
Chazey-sur-Ain	1	0	1

Corbas	1	0	1
Décines-Charpieu	1	0	1
Francheville	1	0	1
Grigny	1	0	1
Heyrieux	1	0	1
Irigny	1	0	1
La Boisse	1	0	1
L'Arbresle	1	0	1
Mions	1	0	1
Montluel	1	0	1
Mornant	1	0	1
Oullins	1	0	1
Saint-Bonnet-de-Mure	1	0	1
Saint-Rambert-d'Albon	1	0	1
Saint-Symphorien-d'Ozon	1	0	1
Sainte-Catherine	1	0	1
Chassieu	0	1	1
Clermont-Ferrand	0	1	1
Sablons	0	1	1
Ternay	0	1	1
TOTAL	116	47	163

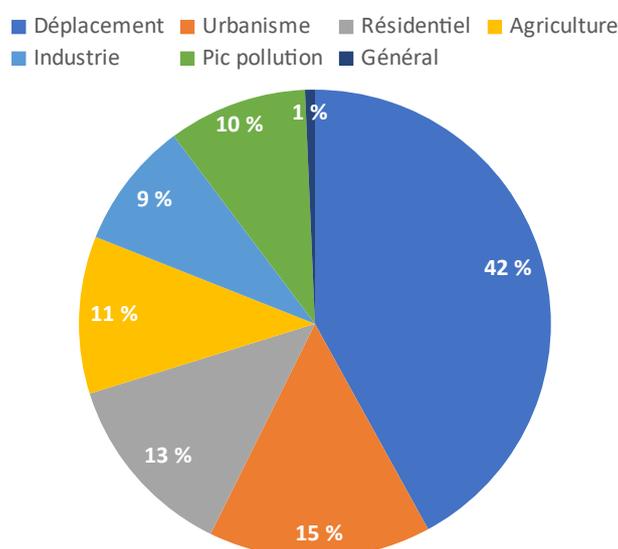
Analyse de la participation

Les 163 contributions recueillies étaient très riches et détaillées. Deux associations (France Nature Environnement et La Ville à Vélo) ont en particulier transmis une contribution rédigée de plusieurs pages présentant leur analyse détaillée des enjeux en présence, ainsi qu'un grand nombre de propositions de mesures. Le constat que les répondants au questionnaire sont de manière générale aguerris à la problématique s'impose spontanément à la lecture de ces contributions. Une contribution rassemble souvent de nombreuses propositions ou avis.

Tous les avis formulés durant la concertation préalable ont été répartis selon sept grandes thématiques :

- Déplacements et mobilité
- Résidentiel et tertiaire
- Activité industrielle
- Activité agricole
- Urbanisme
- Pic de pollution
- Général

Compte tenu des nombreuses idées recueillies dans chacune des contributions, le nombre total « d'avis » pris en compte s'élève à 1 187, et sont répartis par thématique comme suit :



Déplacements et mobilité

(499 avis et propositions)

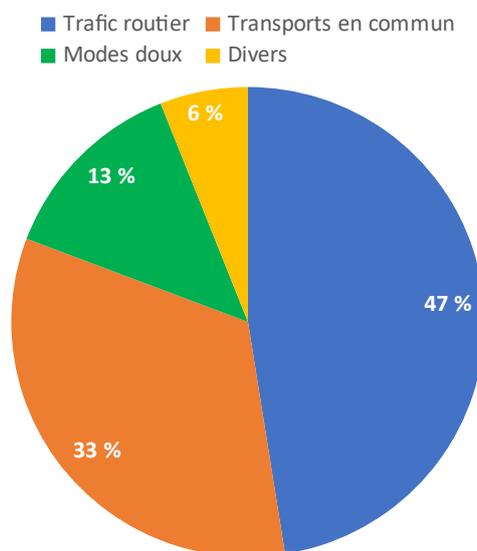


Cette thématique concerne l'ensemble des avis formulés en lien avec les déplacements, la mobilité et les transports sur le territoire de l'agglomération lyonnaise. Il s'agit, de loin, du thème qui a suscité le plus d'avis et propositions ce qui témoigne de l'importance qu'il prend dans le quotidien des citoyens de l'agglomération lyonnaise.

Afin de faciliter l'analyse de ces très nombreuses propositions, quatre sous-thématiques ont été créées :

- Trafic routier
- Transports en commun
- Modes doux
- Divers

La répartition des avis par sous-thématique se décompose comme suit :



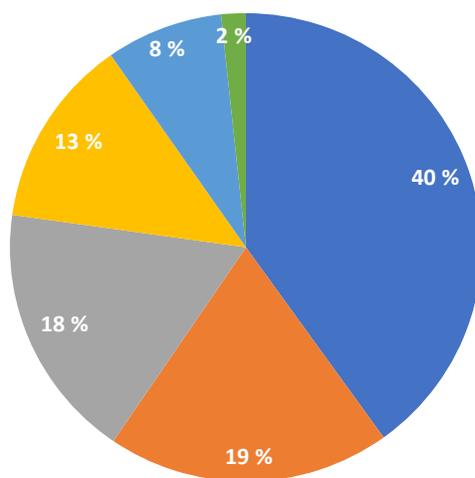
Trafic routier

(237 avis, soit 48% des avis de la thématique « Déplacements et mobilité »)



Cette sous-thématique concerne l'ensemble des avis dont l'objectif est d'avoir un impact direct sur le trafic routier. La répartition des avis en lien avec le trafic routier se décompose comme suit :

■ Véhicules thermiques ■ Infrastructures ■ Contrôle & sanction
■ Stationnement ■ Incitation & aides ■ Vitesse



- Véhicules thermiques

De manière générale, il est demandé de diminuer le trafic routier en réduisant le nombre de véhicules et en fluidifiant la circulation. Pour ce faire, il est proposé :

- d'interdire les véhicules au diesel, à échéance courte (2025).
- a minima, d'interdire la circulation des véhicules les plus polluants (sont notamment cités les 4x4, SUV, véhicules anciens, ...), en visant le centre-ville ou des zones spécifiques avec une forte concentration de population (près des écoles par exemple).

Plus spécifiquement, concernant les véhicules légers, il est constaté trop de déplacements en voiture individuelle. Il est donc demandé d'interdire l'accès du centre-ville aux voitures, voire de les supprimer de l'agglomération lyonnaise.

Concernant les poids lourds, il est fait état d'une circulation trop importante de ce type de véhicules. Il est donc proposé de :

- limiter le transport routier de marchandises et le transit (notamment en ville).
- d'électrifier les poids lourds.
- de développer le fret par train et voie navigable, voire en tramway et en métro.
- dans certains cas, de créer des voies réservées aux poids lourds.
- dans d'autres cas, de supprimer les voies réservées aux poids lourds.
- d'interdire la circulation des poids-lourds, notamment en journée (7h-20h).

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Les propositions qui ont trait à des restrictions de circulation de véhicules diesels ou/et de véhicules anciens sont intégrées au PPA et concernent la mesure de durcissement de la zone à faibles émissions mobilité (ZFEm) portée par la Métropole de Lyon pour laquelle une vaste concertation dédiée est prévue entre septembre 2021 et février 2022.

La possibilité de restrictions de circulation aux abords des écoles ou d'autres établissements accueillant une population vulnérable est également un levier identifié parmi les mesures liées à l'urbanisme. Ce levier est à l'appréciation des communes en lien avec les gestionnaires de voiries.

Concernant les poids-lourds (PL), le PPA3 souhaite valoriser les démarches visant à rationaliser ou verdir la logistique urbaine. Comme le projet en cours de déploiement d'une logistique fluviale décarbonée qui devrait se concrétiser à Lyon en 2022. D'autres démarches complémentaires sont portées par les communes et EPCI du territoire en particulier la Métropole de Lyon et concourent globalement à diminuer ou contenir les nuisances du transport de marchandises dans le cœur de l'agglomération lyonnaise. L'interdiction des PL sur des plages horaires étendues en journée reste cependant une mesure difficilement applicable au regard des enjeux d'approvisionnement et de livraison pour les habitants et acteurs économiques du territoire. Les véhicules lourds accédant au centre-ville sont toutefois soumis au respect de la ZFEm : les restrictions en vigueur, leur durcissement annoncé, ainsi que les aides proposées par la Métropole pour remplacer les véhicules concourent à verdir le parc PL, notamment via des motorisations électriques.

Concernant les demandes de restrictions de circulation portant sur les SUV ou les 4x4, si elles ne seront pas être intégrées au PPA3 en tant que telles, il peut être signalé qu'une évolution du dispositif Crit'air attendue pour le 1er janvier 2022 permettra d'apporter un début de réponse à cet enjeu. Cette évolution consistera en effet à afficher le niveau des émissions de CO2 sur la vignette pour les voitures et les véhicules utilitaires légers. Le classement Crit'Air restera le même pour le véhicule, mais les collectivités disposeront de cette information additionnelle qui leur permettra de décliner certaines politiques (droit de circulation sur des voies réservées, tarification réduite du stationnement, etc.) en différenciant le traitement des véhicules selon leur contribution à la pollution atmosphérique locale.

- Infrastructures routières

La problématique des contournements autoroutiers et des flux de transit a été évoquée par plusieurs contributeurs qui s'inquiètent de possibles reports des trafics depuis la M6-M7, en lien avec le projet le projet à long terme de requalification profonde de cet axe dans la traversée de Lyon. Pour ce faire, certains participants proposent :

- soit à l'ouest de l'agglomération, de créer un véritable périphérique.
- soit à l'est de l'agglomération, de renforcer l'A46 et l'A432.

À l'inverse, plusieurs avis condamnent le report du trafic sur l'A46, estimant que cette voie est déjà saturée et qu'elle ne contribue « qu'à reporter la pollution du centre-ville vers les communes avoisinantes ». Il est demandé de ne pas accentuer le report de trafic sur cet axe, notamment par la construction d'une 3^{ème} voie.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

La planification des grandes infrastructures routières ne relève pas du PPA. Certains avis exprimés par des habitants de communes de l'est et du sud-est lyonnais concernent une opposition spécifique au projet d'élargissement d'A46sud qui fait l'objet d'une concertation propre de juin à septembre 2021. Ce projet sera en outre soumis à une évaluation environnementale (afin d'apprécier les incidences du projet sur l'environnement dont la qualité de l'air et d'identifier en cas d'incidences négatives les mesures pour éviter, réduire ou compenser ces incidences).

La requalification de M6 et M7 est un projet de long terme porté par la métropole de Lyon dont la réalisation s'inscrit dans un horizon postérieur au PPA3. Ce projet ainsi que les voies réservées qui y sont liées, auront pour objectif de diminuer le recours à la voiture individuelle et à l'autosolisme pour les déplacements quotidiens en cohérence avec les objectifs portés dans le cadre des politiques concernant la qualité de l'air. À titre indicatif, le trafic de transit nord-sud traversant Lyon via les ex A6-A7 était estimé en 2017 (avant le début de requalification et passage à 70 km/h) à environ 15 % du trafic total de l'axe³.

- Contrôle et sanction

De manière générale, il est demandé de mettre en place des mesures financières pour réduire le trafic routier. Pour ce faire, il est proposé :

- de mettre en place un péage urbain à l'entrée de l'agglomération.
- de mettre en place une taxation des véhicules en fonction de leur poids.
- de mettre en place une taxation des poids lourds (taxe au km, taxe de stationnement, taxe des véhicules étrangers, ...).
- de mettre en place une vignette crit'air plus drastique pour pénétrer en ville.
- d'augmenter le prix du carburant comme moyen de dissuasion.

Il est également demandé d'augmenter le nombre de contrôles anti-pollution, de respect de la vitesse, de respect des ZFE, d'avoir plus de radars de contrôle (notamment de radars avec calcul de vitesse moyenne), ... pour s'assurer que les règles en vigueur sont bien respectées. De manière plus spécifique, il est demandé d'augmenter le nombre de ZFE et d'interdire la vente et la fabrication d'engins polluants.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Les propositions concernant des taxations relèvent de réglementations nationales et, de fait, ne pourront être intégrées au PPA. Le sujet des contrôles est, quant à lui, effectivement intégré au PPA3 qui prévoit notamment des campagnes de contrôles plus fréquentes de la fraude à l'AdBlue⁴ par les poids-lourds. Actuellement, le contrôle du respect de la ZFEm est effectué sur le terrain par les équipes de police municipale et nationale. À terme (d'ici 2023), il sera assuré via un système automatisé reposant sur des caméras qui liront les plaques d'immatriculation des véhicules.

3 Etude SETEC de 2018 pilotée par la DREAL et la Métropole de Lyon

4 L'Adblue est un dispositif de dépollution des moteurs diesels des véhicules de plus de 3,5 tonnes, qui a été généralisé à partir de 2006 avec l'entrée en vigueur de la norme EURO 4 pour les véhicules routiers. Il fonctionne avec un additif à base d'urée qui réagit avec les oxydes d'azote (NOx) pour les transformer en diazote et en vapeur d'eau, permettant ainsi d'abattre fortement les émissions de NOx à l'échappement. Les fraudes constatées concernent une désactivation manuelle de ce dispositif de dépollution, ce qui a pour effet d'accroître significativement les émissions du véhicule.

- Stationnement

De manière générale, il est demandé d'augmenter le nombre de places de stationnement, et surtout de parkings-relais aux abords de l'agglomération et à proximité des transports en commun.

De manière plus spécifique, il est demandé de rendre les parkings gratuits, de développer les parkings souterrains et en silos. Inversement, il est demandé dans certains cas de diminuer/contraindre le stationnement, notamment en zone urbaine ou encore d'inciter à la prise en compte des émissions des véhicules ou de leur poids dans les politiques de stationnement.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Le développement des parcs-relais est identifié comme un levier permettant le report de trafics s'effectuant en voiture individuelle vers un transport collectif ou ferroviaire. À ce titre, il sera encouragé dans le cadre du PPA, avec notamment le soutien aux espaces covoiturage et aux stationnements vélos sur ces parcs-relais.

À l'inverse, l'offre de stationnement en cœur d'agglomération lyonnaise est plutôt surdimensionnée ce qui a tendance à créer un appel de trafic voitures vers le centre, alors que des alternatives en transports en commun existent. À ce titre, c'est donc plutôt la diminution du stationnement en ville qui sera retenue parmi les sous-actions relevant de la mobilité dans le cadre du PPA3. En outre, l'adaptation de la tarification du stationnement au niveau de pollution des véhicules n'est pas spécifiquement identifiée par le PPA, mais pourra être déployée par les communes qui le souhaitent.

- Incitation et aides

De manière générale, il est demandé de promouvoir, par des aides et des subventions, ou des infrastructures (bornes de recharge pour véhicules électriques par exemple), les motorisations « alternatives » (hybride, électrique, hydrogène, gaz naturel) pour remplacer les véhicules thermiques et la dépendance au pétrole.

De la même manière, il est demandé d'augmenter les aides pour l'achat de vélo et/ou de vélos électriques.

De manière plus spécifique, il est proposé d'instaurer une journée par mois sans voiture.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Le développement des bornes de recharges est intégré au PPA3 et fera l'objet d'une mesure à part entière en faveur d'un déploiement étendu de ces équipements. Concernant cet enjeu, il s'agira en particulier de mettre en œuvre dispositions introduites par la loi climat et résilience promulguée à l'été 2021 qui prévoit notamment de faciliter le déploiement de ces bornes dans les copropriétés, d'amplifier le déploiement de bornes de recharge rapide sur les autoroutes et voies rapides avec une prise en charge de 75 % des coûts de raccordement jusqu'en 2025, ou encore d'obliger l'équipement des parcs de stationnement publics de plus de 20 emplacements. Porteuse d'une ZFEm, la Métropole de Lyon, aura en outre des obligations renforcées en la matière : le déploiement des bornes de recharges qui devra en effet être en phase avec les niveaux de restrictions actuels et à venir imposés par cette ZFEm.

Concernant les aides à l'acquisition de véhicules à faibles ou très faibles émissions⁵ ou de vélos, le Gouvernement a reconfirmé en 2021 le maintien et le renforcement de plusieurs dispositifs nationaux existants (prime à la conversion, bonus écologique, surprime ZFEm) avec notamment la mise en place d'un dispositif de micro-crédit pour les ménages les plus modestes, l'expérimentation de prêts à taux zéro pour ceux vivants dans les zones à faibles émissions l'élargissement de la prime à la conversion aux personnes souhaitant remplacer un vieux véhicule polluant par un vélo à assistance électrique ou encore l'instauration d'un bonus vélo pour l'acquisition de vélos-cargos.

Ces aides nationales sont complétées par les aides prévues par la Métropole de Lyon en accompagnement du déploiement de sa ZFEm. Elles pourront être complétées de diverses initiatives des autres collectivités, lesquelles seront encouragées dans le cadre du PPA.

- Vitesse de circulation

De manière générale, il est demandé de réduire les vitesses limite de circulation, en particulier en agglomération (30km/h ou 50km/h).

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

L'apaisement des circulations urbaines constitue également un des leviers identifiés dans le cadre du PPA3 de l'agglomération lyonnaise. Si cette mesure en elle-même ne donne lieu à aucune baisse de pollution émise par les voitures ou à une baisse très faible, elle est avant tout de nature à sécuriser les voies de circulation et donc à favoriser la pratique du vélo et les déplacements à pied dans les secteurs les plus denses. A l'été 2021, la Métropole de Lyon a confirmé son intention de généraliser le 30 km/h en ville à horizon 2022.

Le PPA3 intégrera également une mesure visant à identifier les sections du réseau autoroutier sur lesquelles un abaissement de la vitesse de circulation permettrait des gains significatifs en termes de qualité de l'air pour les riverains. Le déploiement de cette action est déjà effectif puisque l'étude confiée au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) a démarré à l'été 2021.

5 <https://jechangemavoiture.gouv.fr/jcmv/>

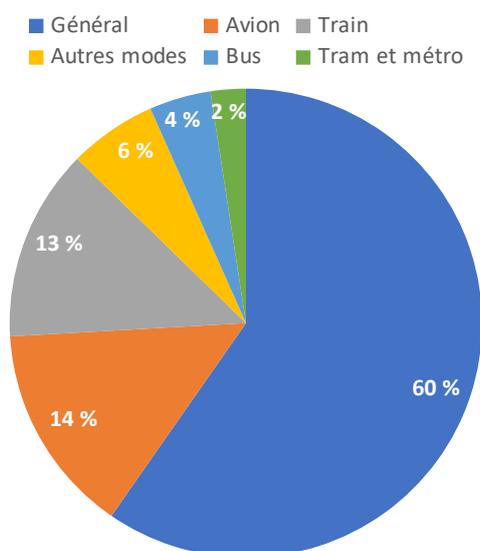
Transports en commun et transport aérien

(166 avis, soit 33% des avis de la thématique « Déplacement et mobilité »)



Cette sous-thématique concerne l'ensemble des avis dont l'objectif est d'améliorer le réseau de transports en commun pour offrir une alternative à l'usage de la voiture. Afin d'éviter de démultiplier les sous-rubriques, les remarques portant sur le transport aérien ont été ajoutés ici.

La répartition des avis en lien avec les transports en commun se décompose comme suit :



- Général

En grande majorité, il est demandé de développer le réseau de transports en commun, en termes d'offre, de fréquence, de maillage, d'accessibilité et de voies réservées, afin d'inciter à ne plus utiliser la voiture.

De manière générale, il est demandé de disposer d'une tarification unique pour les modes de transports en commun, voire de leur gratuité. De manière plus spécifique, il est demandé :

- de développer l'intermodalité.
- de renouveler les véhicules de transport en commun les plus anciens et/ou roulant au diesel, notamment en ne proposant que des véhicules électriques ou au gaz vert (bioGNV).

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Le développement de l'offre de transport en commun, le renforcement de l'accessibilité de la tarification et le renouvellement des flottes sont trois leviers intégrés au plan d'actions du PPA3 et dont la mise en œuvre a d'ores et déjà débuté :

- depuis 2020, le SYTRAL, autorité organisatrice des mobilités (AOM) sur la métropole de Lyon, la communauté de communes de l'est lyonnais (CCEL) et six communes de l'ouest lyonnais a renforcé la fréquence sur plusieurs lignes de bus et tramway du réseau. De nombreux autres développements

(nouvelles lignes) sont prévus de surcroît dans le cadre du plan de mandat du SYTRAL adopté en décembre 2020.

- des évolutions importantes sont intervenues en 2020 et 2021 concernant les tarifications pour proposer des abonnements à prix très réduits aux étudiants, scolaires et aux publics défavorisés ;
- le SYTRAL poursuit également sa politique de rajeunissement de son parc de bus et trolleybus, en remplaçant quand cela est possible des véhicules diesels par des motorisations électriques, et dispose déjà d'une des flottes les moins émettrices de France.

Par ailleurs, le déploiement d'une tarification et d'une billettique combinée entre les TER, les TCL et aussi avec les autres réseaux urbains du secteur est bien identifiée dans le cadre du PPA3 en tant qu'action permettant de faciliter l'accès aux transports en commun et partant leur utilisation. Piloté par le SMTAML (Syndicat Mixte des Transports pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise), le déploiement de cette tarification est déjà effectif pour ce qui concerne les abonnements. Le déploiement des titres individuels est prévu à brève échéance, tandis qu'un projet de tarification zonale est étudié par le SYTRAL pour un déploiement prévu pendant le PPA3.

- Train, tramway, métro et bus

De manière générale, il est demandé de développer et d'intensifier le réseau de train, notamment en réactivant les petites gares aujourd'hui inutilisées. Il est demandé de prolonger les lignes de métro et de tramway bien au-delà de l'agglomération lyonnaise, de mettre en place un réseau sur l'ensemble du territoire.

À l'inverse, de manière très spécifique, il est demandé d'arrêter la construction de lignes de tramway.

De manière spécifique, il est également demandé de proposer davantage de bus/navette électriques et d'augmenter le nombre de voies de bus, au détriment des voies réservées aux voitures. Il est également demandé de créer un système de RER dans l'agglomération.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Le développement de l'offre ferroviaire, de métros et de tramways fait partie des leviers identifiés dans le cadre du PPA3. La réouverture de gares inutilisées et le développement d'un système de type RER constituent des investissements de plus long terme qui ne sont pas spécifiquement identifiés par le PPA, même si leur concrétisation permettra de concourir à ses objectifs.

Le développement des lignes de bus et de nouvelles voies de bus est un enjeu lié à la requalification de la voirie, mesure identifiée dans le cadre du PPA. En effet, certains grands boulevards lyonnais pourront, au cours des prochaines années, faire l'objet de réduction des capacités offertes à la voiture afin de favoriser la performance, l'attractivité et la sécurité des autres modes (vélos et transports en commun en particulier), dans une optique de report modal favorable à la qualité de l'air. Les projets concernant des axes identifiés comme routes à grande circulation (RGC) devront toutefois faire l'objet d'une analyse approfondie en lien avec les services de l'État, en prenant en compte leurs fonctions spécifiques (gestion du trafic, desserte économique du territoire, passage de transports exceptionnels et convois militaires, etc.).

- Transport aérien

Les avis en lien avec ce mode de transport concernent directement l'aéroport Saint-Exupéry et sa proximité avec la Métropole de Lyon.

De manière générale, il est demandé de limiter le trafic aérien, jugé polluant aussi bien en termes d'émissions que de pollution sonore. Pour ce faire, il est proposé :

- d'interdire le vol d'avions la nuit.
- de demander aux avions de voler plus haut.
- d'interdire l'usage de l'avion si une alternative ferroviaire ou transports en commun existe.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Les enjeux liés à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry non abordés avec le PPA2, seront intégrés au PPA3, avec différentes sous-actions permettant de diminuer les émissions générées par les aéronefs, par les véhicules et auxiliaires de puissances utilisés sur le tarmac ou encore par la rénovation thermique d'un des terminaux. La problématique évoquée des vols de nuits ou encore celle de l'altitude des trajectoires d'approche semble renvoyer davantage à des enjeux de nuisances sonores et ne seront donc pas abordées dans le PPA. Concernant l'interdiction de certaines liaisons aériennes lorsqu'une alternative ferroviaire existe, celle-ci a été intégrée dans la récente Loi Climat et Résilience adoptée à la fin de l'été 2021 et n'est donc pas intégrée en tant qu'action du PPA.

- Autres modes de transport

Quelques rares avis ont été émis concernant d'autres modes de transports que ceux précédemment traités. De manière spécifique, il est demandé :

- de développer la recherche pour des modes de déplacement par sustentation.
- de développer le transport par voie fluviale.
- de développer le transport par câble.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

La recherche sur la sustentation constitue un levier très indirect d'action concernant la qualité de l'air lyonnaise et n'est pas retenue pour le PPA. Le développement de la logistique fluviale sera en revanche intégré, tandis que le transport par câble relève plus globalement du développement de l'offre de transport en commun porté par le SYTRAL (qui comprend plusieurs projets de ce type) et intégré à ce titre au PPA3.

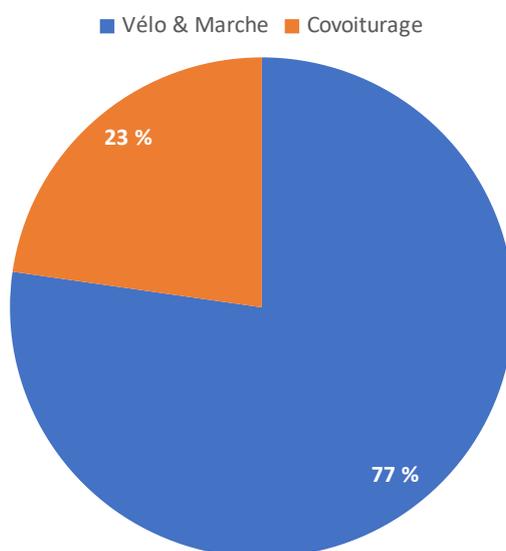
Modes doux et partagés

(66 avis, soit 13% des avis de la thématique « Déplacement et mobilité »)



Cette sous-thématique concerne l'ensemble des avis dont l'objectif est d'améliorer l'accessibilité aux modes doux (vélo, marche, covoiturage) pour offrir une alternative à l'usage de la voiture.

La répartition des avis en lien avec les modes doux se décompose comme suit :



- Marche et vélo

En grande majorité, il est demandé de développer davantage les modes doux, avec des aménagements adaptés : davantage de voies sécurisées et de parkings à vélo (notamment près des gares, commerces, bâtiments publics), il est également demandé de faciliter l'intermodalité avec les autres modes (notamment le train et le bus).

De manière plus spécifique, il est demandé de piétonner le centre-ville, de fixer un objectif ambitieux de part modale pour le vélo, la marche et les transports en commun, de relancer les Plans Locaux de Déplacement (PLD) afin qu'ils défavorisent l'usage de la voiture pour les trajets courts, au profit des modes doux.

À l'inverse, de manière très spécifique, il est demandé de supprimer l'usage des trottinettes en libre-service.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Ces demandes vont largement dans le sens des mesures prévues dans le cadre du PPA3, sachant que le déploiement effectif de certaines d'entre elles est d'ores et déjà en cours, en particulier sur le territoire de la Métropole de Lyon, dans la continuité de l'action de la feuille de route Air de 2018 et

du plan oxygène porté par le précédent exécutif de la Métropole de Lyon. Des objectifs ambitieux d'évolution de la part-modale vélo sont bien affichés, notamment au travers du projet de réseau express vélo (REV) porté par la métropole de Lyon. L'outil *plan local de déplacement* n'est pas explicitement identifié dans le cadre du PPA, cependant son esprit se retrouve dans l'action de planification de la ville des courtes distances retenue parmi les actions *Urbanisme* du PPA3. En outre, la nouvelle autorité organisatrice qui remplacera le SYTRAL au 1^{er} janvier 2022, lancera notamment un chantier d'élaboration d'un plan de mobilité à l'échelle du département du Rhône, avec des déclinaisons locales élaborées par les intercommunalités ayant pris la compétence d'AOM.

La piétonisation du centre-ville de Lyon rejoint les mesures identifiées dans le cadre du PPA3 concernant l'apaisement des circulations et la requalification des voiries dans le sens d'une réduction de la place de la voiture individuelle.

La réglementation des trottinettes en libre-service n'est en revanche pas identifiée dans le PPA et relève des intentions des communes en la matière. À cet effet, la loi d'orientation sur les mobilités (LOM) a fourni aux collectivités des moyens pour mieux réguler ce type de service (déploiement par l'opérateur conditionné à la délivrance d'un titre d'occupation domaniale, possibilité de fixer des prescriptions portant sur les caractéristiques des véhicules mis à disposition au regard de leurs émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, de leurs conditions de durabilité ainsi que de leurs modalités d'entretien, etc.)

- Covoiturage

De manière générale, il est demandé d'encourager et faciliter l'accès au covoiturage (aides financières aux usagers, davantage d'aires dédiées, relais par les communes) pour inciter les citoyens à modifier leurs pratiques et comportement.

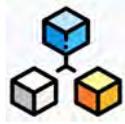
De manière plus spécifique, il est demandé une réduction tarifaire aux péages, voire la gratuité, pour les voitures transportant plus de deux personnes et pratiquant le covoiturage.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

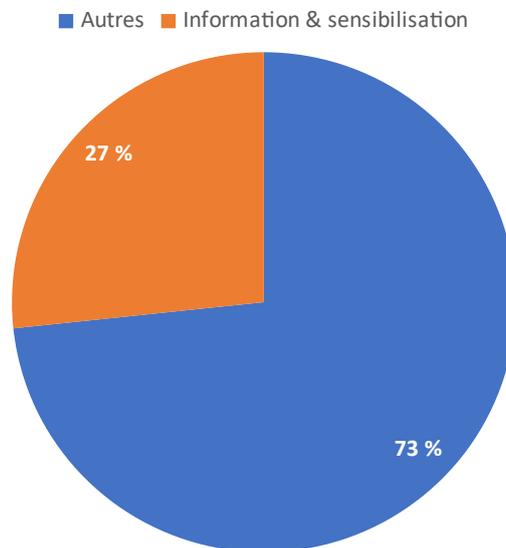
Toutes ces mesures sont effectivement identifiées dans le plan d'action du PPA3 en matière de développement du covoiturage. La question d'une adaptation des tarifs des péages aux covoitureurs relève de la politique commerciale des concessionnaires autoroutiers. La société APRR a en particulier indiqué avoir engagé une réflexion à ce sujet.

Divers

(30 avis, soit 6% des avis de la thématique « Déplacement et mobilité »)



Cette sous-thématique concerne l'ensemble des avis en lien avec les politiques publiques en matière de mobilité, ou de la mise en place d'actions d'information et de sensibilisation, avec des remarques particulières qui concernent la mobilité des salariés. La répartition des avis se décompose comme suit :



- Information est sensibilisation

De manière spécifique, il est demandé :

- d'éduquer tout au long de la scolarité à l'environnement et aux modes doux.
- de communiquer positivement sur les modes doux.
- de définir et diffuser les 10 écogestes que chaque citoyen peut mettre en œuvre pour réduire les émissions polluantes dans sa vie quotidienne.
- d'organiser ou soutenir des événements grand public (journée sans voiture, challenge mobilité, ...) pour promouvoir la mobilité douce au détriment de la voiture.

[Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3](#)

Le soutien d'actions sur les modes doux et notamment le vélo en milieu scolaire fait partie des nombreux leviers identifiés concernant l'accompagnement de la mobilité cyclable.

Les autres actions évoquées pourront utilement s'inscrire dans le cadre du volet communication du PPA qui intègre des objectifs de communication et de sensibilisation vers le grand public.

- Mobilité des salariés d'entreprises

De manière spécifique, pour les entreprises, il est demandé d'interdire la fourniture de véhicules de fonction et/ou de réduire le remboursement des frais kilométriques, d'autant plus lorsqu'une alternative en transports en commun existe.

De manière très spécifique, il est proposé d'imposer la réalisation d'un plan de mobilité aux administrations d'au moins 50 agents sur un même site. Il est également proposé la création d'une plateforme régionale de groupement de commandes afin d'aider les PME et PMI à acquérir des flottes de véhicule/vélo électriques.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Les mesures proposées ont été l'objet d'évolutions réglementaires relativement récentes au travers de la loi d'orientation des mobilités (LOM) qui a fait évoluer les conditions des frais de carburant en fonction notamment de la possibilité pour le salarié d'emprunter une alternative en transports en commun. Il n'apparaît donc pas nécessaire de retenir cette mesure dans le PPA, en ce qu'elle est déjà inscrite dans le droit national. Des évolutions importantes ont également été introduites concernant les plans de mobilité, dont la réalisation ne s'impose désormais que lorsque les négociations internes à l'entreprise avec les sections syndicales représentatives n'ont pas abouti à ce sujet.

Concernant l'enjeu du verdissement des déplacements quotidiens des salariés, le PPA misera en revanche sur une incitation des entreprises et des différentes branches professionnelles à généraliser de façon volontaire la mise à disposition du forfait mobilité durable (FMD) pour leurs salariés recourant au vélo ou au covoiturage pour se rendre sur leur lieu de travail.

La plateforme régionale d'achat de véhicules et vélos électriques n'est pas non plus identifiée dans le cadre du PPA, mais une telle réalisation pourrait utilement compléter le plan d'actions dès lors qu'une chambre consulaire locale souhaiterait se saisir d'un tel levier.

- Autres remarques

De manière générale, il est demandé de favoriser et de développer le télétravail, la télémédecine, l'enseignement par correspondance, afin de limiter au maximum les déplacements.

De manière plus spécifique, il est demandé de :

- élargir le périmètre du PPA.
- mesurer les taux de particules ultrafines (PM2.5 et PM1) et contribuer à l'instauration d'une réglementation spécifique pour ces types de polluants.
- installer plus de capteurs de haute précision en ville afin d'améliorer la connaissance sur la qualité de l'air.
- mettre des véhicules électriques pour le ramassage des ordures ménagères.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Le développement du télétravail et notamment la mise en place de tiers-lieux font partie des leviers identifiés pour diminuer à la marge les besoins de mobilité des habitants et salariés du territoire. Concernant la télémédecine et l'enseignement par correspondance, la crise sanitaire a permis de

développer et mettre en place des outils adaptés qui ont permis un changement des usages. Cette évolution devrait perdurer au-delà de la crise sanitaire.

Le périmètre du PPA est effectivement étendu au sud et à l'est de l'agglomération.

De son côté, Atmo Auvergne-Rhône-Alpes modernise de façon continue son dispositif de surveillance de la qualité de l'air et se prépare à répondre aux enjeux émergents notamment en ce qui concerne les PM1, mais également certains pesticides, l'ammoniac, le carbone suie ou encore certains précurseurs d'ozone, via l'acquisition de différents équipements. Concernant les PM2,5 Atmo Auvergne-Rhône-Alpes dispose déjà d'un réseau de stations permettant d'en mesurer la concentration, compte tenu de l'impératif de suivi de différents objectifs réglementaires liés à ce polluant.

Le renouvellement des flottes de bennes d'ordures ménagères rentrera dans une action générale concernant le renouvellement des flottes de véhicules. Plusieurs collectivités (dont la CA Vienne Condrieu) s'engagent dans cette voie sans attendre l'approbation du PPA et pourront éventuellement bénéficier d'aides publiques (ADEME ou conseil régional) pour concrétiser ce projet. Il est à noter qu'à cet égard, la motorisation électrique n'est pas forcément celle qui est privilégiée ; la solution bio-GNV constitue en effet une possibilité pertinente pour ce type de véhicules et a été retenue par la Métropole de Lyon pour le renouvellement d'une partie de sa flotte.

En résumé

La thématique des transports et de la mobilité regroupe 42 % des propositions recueillies ce qui témoigne de son importance dans le quotidien des citoyens du territoire. Il ressort de ces avis une demande d'action prioritaire sur le trafic routier, en limitant autant que possible la circulation des véhicules (légers ou poids lourds) thermiques sur le territoire. Des contrôles renforcés et des sanctions sont demandés pour s'assurer que cette mesures prises soient effectivement appliquées.

Parallèlement, il est suggéré de renforcer et d'améliorer l'accessibilité aux transports en commun de tout type et aux modes doux, afin de proposer une alternative crédible à la voiture et de progressivement modifier les comportements et les pratiques régis par l'autosolisme.

Enfin, il est demandé d'accélérer cette transition vers une mobilité plus respectueuse de la qualité de l'air par un renforcement des politiques publiques en faveur des modes de déplacement alternatifs (transports en commun et modes doux), et par des actions de sensibilisation pour aider à la prise de conscience citoyenne et au changement de pratiques.

Globalement la très grande majorité de ces demandes seront effectivement inscrites soient explicitement, soit en filigrane dans le cadre du PPA. L'ensemble des mesures concourant à réduire la part de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens, en particulier en poursuivant le développement et en facilitant l'accès à des offres alternatives, s'en trouve renforcé. Il est à noter que certaines de ces actions, concernant le renouvellement de la flotte de transports en commun, le renforcement des dessertes, le développement d'aménagements cyclables et de stationnements pour les vélos font déjà l'objet de réalisations importantes en 2020 et 2021 sans attendre l'approbation finale du PPA. En matière de mobilité, l'action phare du PPA concernant le renforcement de la ZFEm est plébiscitée par une assez large partie des contributeurs à cette concertation.

Résidentiel et tertiaire

(153 avis et propositions)

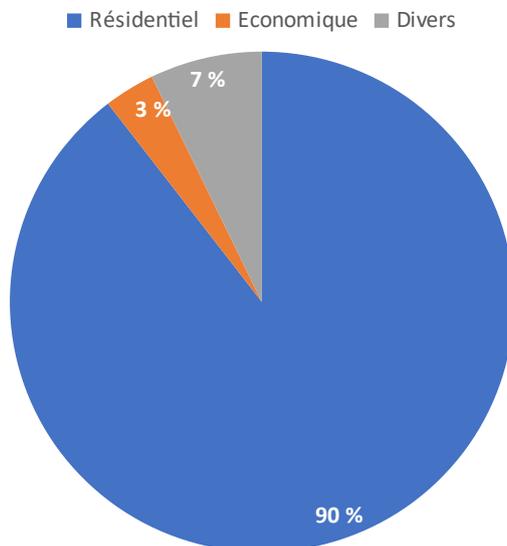


Cette thématique concerne l'ensemble des avis formulés en lien avec les logements, les bâtiments et les locaux d'activité sur le territoire de l'agglomération lyonnaise.

Pour plus de précision, 3 sous-thématiques ont été créées :

- Bâtiments à vocation résidentielle
- Bâtiments à vocation économique
- Divers

La répartition des avis par sous-thématique se décompose comme suit :



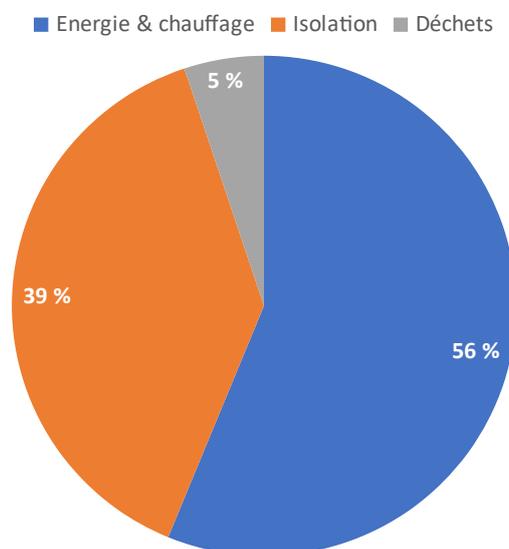
Bâtiments à vocation résidentielle

(137 avis, soit 90% des avis de la thématique « Résidentiel et tertiaire »)



Cette sous-thématique concerne l'ensemble des avis dont l'objectif est de limiter l'impact énergétique et d'émission de polluants de l'habitat.

La répartition des avis en lien avec l'habitat par se décompose comme suit :



- Énergie et chauffage

En grande majorité, il est demandé de :

- développer les modes de chauffage innovants : pompes à chaleur, géothermie, panneaux solaires, réseau de chaleur.
- subventionner le remplacement des appareils de chauffage non performants au bois ou au fioul.
- interdire ou mieux contrôler les appareils de chauffage au bois ou au fioul.

De manière plus spécifique, il est demandé de :

- mettre en place des campagnes de sensibilisation sur l'aération des logements, les températures idéales, mettre des filtres de bonne qualité dans les habitations.
- mettre en place des systèmes de cogénération (avec des entreprises, des systèmes collectifs).
- interdire la location de logements non conformes à des critères définis, en vue de minimiser le potentiel à polluer des logements locatifs ;
- réglementer la climatisation, voire interdire l'installation de nouvelle climatisation.

- supprimer la prime air-bois.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Plusieurs de ces propositions vont pleinement dans le sens du plan d'actions envisagé dans le cadre du PPA3 et y seront effectivement inscrites. Le subventionnement du remplacement des appareils de chauffage au bois non performant par la Métropole de Lyon (Fonds Air Bois) doit être poursuivi et amplifié ; des dispositifs similaires sont également en cours de déploiement sur les territoires voisins sans attendre l'approbation finale du PPA3. Une interdiction d'usage des foyers ouverts sera également mise en œuvre au cours du PPA3, a minima sur le territoire de la Métropole de Lyon, compte tenu de la demande unanime des acteurs en faveur d'une telle mesure.

Le remplacement des chauffages au fioul et le recours à l'ensemble des énergies renouvelables sont également des leviers identifiés pour le PPA3 et sur lesquels plusieurs collectivités du territoire ont fait des propositions.

La diffusion de bonnes pratiques concernant le chauffage et l'aération des logements (ainsi que plus spécifiquement sur les filtres et l'entretien des aérations) est également prévue dans le cadre du PPA et de diverses initiatives connexes concernant la qualité de l'air.

La cogénération et les systèmes de chauffages collectifs sont également des solutions envisagées et développées par les acteurs locaux, notamment la Métropole de Lyon ou encore Dalkia qui exploite et développe les réseaux de chaleur et de froid urbains dans la métropole. Ce levier concourt effectivement à atteindre les objectifs du PPA en favorisant des systèmes de chauffage à meilleur rendement et donc moins émetteurs. Il n'est cependant pas spécifiquement inscrit dans le cadre du PPA : ce levier est en effet développé au travers du schéma des énergies de la Métropole et fait l'objet d'un suivi et d'un développement propre.

Les autres leviers ne seront en revanche pas intégrés au PPA : l'interdiction des climatisations ne constitue pas un enjeu direct pour la qualité de l'air, tandis que les conditions de mise en location de certains logements sont du ressort d'une réglementation nationale. À ce propos, la loi climat et résilience adoptée au cours de l'été 2021 interdira la mise en location des « passoires énergétiques » (logements ayant un DPE F et G) d'ici 2028 (dès 2025 pour les étiquettes G), puis des logements classés E d'ici 2034, le gel des loyers dans les passoires énergétiques sera imposé dès 2023.

- Isolation

En grande majorité, il est demandé d'accompagner (par des subventions, des crédits d'impôts) l'amélioration de l'isolation des habitations.

De manière plus spécifique, il est demandé d'améliorer la qualité thermique des logements anciens non conforme à la norme RT 2012 ou encore d'utiliser des techniques et matériaux vertueux (isolant biosourcé, protection des vitrages contre le rayonnement solaire, ...) pour limiter l'impact énergétique des logements. Il est également proposé de mettre en place des mesures et diagnostics de performances énergétiques, permettant de réduire la production de gaz à effet de serre et améliorer les étiquettes énergétiques des habitations.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

La rénovation thermique de l'habitat est identifiée comme un levier majeur du PPA3 et sera inscrite au plan d'actions. De nombreux dispositifs d'aides sont déjà proposés par l'État ou par les collectivités territoriales. Il s'agit donc en partie d'un enjeu de communication et de sensibilisation des particuliers afin qu'ils puissent plus massivement passer à l'acte sur ce levier spécifique. Dans ce cadre, le recours aux matériaux biosourcés est également un des leviers identifiés.

- Gestion des déchets

De manière spécifique, il est demandé de :

- interdire, contrôler, ou sanctionner le brûlage des déchets verts.
- sensibiliser et former au compostage résidentiel.
- encourager au recyclage en mettant à disposition plus de bennes de tri.
- favoriser et optimiser le recyclage des logements (récupération des eaux de pluies, des déjections humaines, ...).

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

L'interdiction de brûlage des déchets verts est d'ores et déjà en vigueur. Pour autant la pratique perdure, ce qui conduit au maintien d'une action sur ce thème dans le cadre du PPA3. L'accent sera mis sur la communication auprès des particuliers sur les impacts de cette pratique et sur les alternatives disponibles, ainsi qu'auprès des communes qui ont la responsabilité du contrôle et sanction de cette pratique. De plus, les collectivités du territoire (notamment les EPCI) seront encouragées à proposer des alternatives au brûlage, par exemple en mettant à disposition des broyeurs partagés pour leurs communes membres ou directement pour les particuliers. Des aides peuvent être sollicitées auprès du conseil régional ou l'ADEME pour financer ce type d'initiatives.

Le compostage résidentiel constitue un levier intéressant pour réduire les volumes des déchets ménagés à collecter en valorisant, qui plus est, la matière organique. L'impact de cette pratique sur la qualité de l'air n'étant qu'indirect, ce levier ne sera pas identifié en tant que tel dans le cadre du PPA3. Dans la même logique, les deux autres propositions mises en avant ne seront pas intégrées au PPA3.

Bâtiments à vocation économique

(5 avis, soit 3% des avis de la thématique « Résidentiel et tertiaire »)



Cette sous-thématique regroupe les quelques avis exprimés quant à la limitation de l'impact énergétique et l'émission de polluants des commerces et autres locaux d'activités économiques.

De manière spécifique, il est demandé de :

- accompagner et subventionner l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments à vocation économique (commerces, bars, restaurants, ...).
- interdire les chauffages de terrasses.
- limiter, voire interdire la climatisation dans les commerces.

- sanctionner les bâtiments dont la porte est ouverte lors de l'utilisation du chauffage ou de la climatisation.
- améliorer le recyclage des déchets (cartons notamment).

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

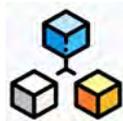
Le PPA3 intégrera une action concernant la rénovation énergétique du bâti qui visera également les locaux d'activités économiques. Cet axe constitue aussi un des leviers d'actions identifiés par la Métropole de Lyon dans son schéma des énergies, lequel intègre des objectifs quantifiés à cet égard. De la même manière, les autres collectivités du PPA pourront se mobiliser pour accompagner les acteurs économiques du territoire et les encourager à améliorer la performance énergétique de leurs locaux.

L'interdiction des terrasses chauffées a été introduite à l'échelle nationale dans la loi Climat et Résilience adoptée à l'été 2021. Cette interdiction entrera en vigueur en 2022.

Concernant un meilleur encadrement de la climatisation des commerces et l'interdiction de laisser les portes ouvertes de ces locaux lorsqu'ils sont chauffés ou climatisés, ces mesures ne sont pas affichées en tant que telles dans le PPA. Toutefois, un engagement des professionnels sur une évolution de leurs pratiques à cet égard concourrait à l'objectif poursuivi d'une baisse des consommations énergétiques de ces locaux.

Divers

(11 avis, soit 7% des avis de la thématique « Résidentiel et tertiaire »)



Cette sous-thématique regroupe un ensemble assez disparate de propositions visant à diminuer les émissions des bâtiments résidentiels et tertiaires. De manière spécifique, il est demandé de :

- Améliorer l'information et la sensibilisation à destination des citoyens et des entreprises, plus particulièrement sur les impacts des bâtiments sur la qualité de l'air.
- Rénover les circuits de transport d'eau chaude depuis l'usine d'incinération de Rillieux-la-Pape.
- Inciter à limiter le chauffage à 21 °C en hiver.
- Étendre le contrôle régulier des installations (ramonage, réglage de brûleurs, ...) des bâtiments de moindre taille (hors ICPE et habitations).
- Ne pas augmenter les locaux d'activités afin de limiter les rotations de véhicules de livraison.
- Augmenter le nombre de locaux à vélo près des lieux de vie pour inciter à l'usage du vélo, par un doublement de la surface minimale prescrite pour les locaux à vélos dans le PLU-H.
- Recenser les logements et locaux "passoires thermiques".
- Mettre en place un service de mesures et de contrôles de la qualité de l'air dans les habitations et les entreprises.
- Mettre en place un plan de détection du radon.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Certains de ces leviers relèvent de l'information ou de la sensibilisation du public et seront pour partie abordés dans le cadre du PPA via les actions de ce domaine. Concernant le chauffage hivernal, la recommandation généralement diffusée est de le limiter à 19°C et non 21°C. La mise à disposition de locaux à vélo et de stationnements vélos plus nombreux est bien abordée dans le PPA3 au travers des actions du secteur de la mobilité et de l'urbanisme.

Sur les enjeux de qualité de l'air intérieur, les obligations de surveillance et de mesure sont déjà encadrés par des réglementations nationales concernant certains établissements. L'enjeu du radon, très présent dans la région sur certains secteurs ruraux, mais beaucoup moins dans la partie plus urbaine couverte par le PPA, fera l'objet d'actions spécifique dans le cadre de la stratégie régionale Eau-Air-Sol portée par le préfet de région et déclinée dans des feuilles de route départementales.

L'obligation de contrôle régulier des installations de chauffage au bois est en fait déjà en vigueur via les règlements sanitaires départementaux. À cet égard, un renforcement des obligations des occupants des logements (via notamment la fourniture de certificats lors de ventes immobilières) est envisagé par le Ministère de la Transition Écologique dans son plan d'actions chauffage au bois publié le 23/07/2021⁶. En outre, le gestionnaire du réseau de chaleur urbaine de la Métropole de Lyon modernise régulièrement l'ensemble de son réseau, sans que cela concerne spécifiquement les canalisations du plateau nord.

En résumé

Sur la thématique des bâtiments résidentiels et tertiaires, les avis citoyens demandent une action accrue à la fois sur l'isolation thermique (par des aides et subventions notamment), et à la fois sur les modes de chauffage, en particulier les appareils de chauffage au bois. L'objectif final de ces actions étant de limiter l'impact énergétique des bâtiments et partant les émissions de polluants associées à ces consommations d'énergie.

Parallèlement des actions de sensibilisation sont suggérées pour modifier les comportements.

Sur cette thématique, les propositions recueillies dans le cadre de la concertation préalable concernent en majorité l'habitat et plus marginalement les locaux d'activité. Les principales propositions exprimées dans le cadre de cette concertation vont assez largement dans le sens des mesures identifiées pour le plan d'actions du PPA3 et viennent donc conforter la pertinence de celui-ci. Un certain nombre d'enjeux connexes sont également mis en avant à l'instar du recyclage ou de la valorisation de certains déchets. Ces leviers aux effets indirects sur la qualité de l'air ne seront cependant pas intégrés au PPA et ont vocation à être déployées via d'autres plans d'actions par les parties prenantes.

6 <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Plan%20d%27action%20chauffage%20au%20bois.pdf>

Activités industrielles

(104 avis et propositions)

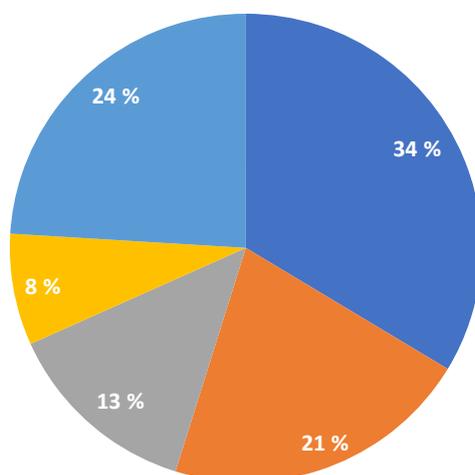


Cette thématique concerne l'ensemble des avis formulés en lien avec les activités industrielles sur le territoire de l'agglomération lyonnaise. Pour plus de précision, 5 sous-thématiques ont été créées :

- Contrôle et sanction
- Gestion des déchets
- Energie et isolation
- Incitation
- Divers

La répartition des avis par sous-thématique se décompose comme suit :

■ Contrôle & sanction ■ Déchets ■ Energie & isolation
■ Incitation ■ Divers



Contrôle et sanction

(35 avis, soit 34% des avis de la thématique « Activités industrielles »)



De manière générale, il est demandé d'augmenter et de renforcer les normes et contrôles des émissions et des rejets des activités industrielles : industries, carrières, chantiers, ...

De manière plus spécifique, il est demandé de :

- Taxer et sanctionner les entreprises polluantes (logique du « pollueur-payeur, mesures environnementales compensatoires comme la plantation d'arbres, la création de jardins publics, le financement aux projets de transports en commun, ...).
- Imposer une réduction d'émissions de produits nocifs en améliorant les procédés industriels.
- Adapter la production en fonction de la météo (fort vent) ou des horaires (privilégier une activité industrielle la nuit).

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Plusieurs de ces propositions s'intègrent dans le plan d'actions envisagé et seront effectivement inscrites dans le PPA3.

Si la réduction des émissions industrielles est un objectif poursuivi par le renforcement de normes ou des objectifs de réduction des émissions des principaux émetteurs relevant de la directive sur les émissions industrielles, des installations de combustion, des carrières et installations de traitement des matériaux, le PPA3 cible un nombre plus important de sites industriels sur un périmètre élargi. De fait, des actions de contrôles pourront être diligentées auprès d'un panel plus vaste d'établissements industriels, en s'appuyant notamment sur les résultats de contrôles périodiques réalisés par des bureaux de contrôles.

De façon générale, s'agissant d'établissements industriels relevant de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement, le cadre réglementaire permet d'adapter le fonctionnement de l'activité selon les contraintes locales du PPA3. Pour ce qui concerne le secteur BTP/chantier, le PPA3 via la formation et l'incitation à la mise en œuvre des bonnes pratiques devrait permettre de réduire les émissions de poussières.

Enfin, la mise en œuvre de taxes et les mécanismes de redistribution associées, relèvent plus de l'échelon national, les possibilités de leur mise en œuvre au niveau local restent limitées.

Gestion des déchets

(22 avis, soit 21% des avis de la thématique « Activité industrielle »)



De manière générale, il est demandé d'inciter ou de contraindre les industries au recyclage de l'air, émissions et déchets industriels. De manière plus spécifique, il est demandé de :

- Favoriser l'emploi de matériaux recyclés lors des constructions.
- Créer des zones de compostage.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Favoriser l'économie circulaire présente au moins trois intérêts : la limitation des distances parcourues pour le transport des matériaux, la réduction de la consommation des ressources et la valorisation des déchets. Ces objectifs, portés par d'autres politiques publiques trouveront pleinement leur place sur le territoire du PPA3, mais doivent être accompagnés d'une évolution des pratiques et d'un encadrement adapté afin de ne pas entraîner une dégradation de la qualité de l'air. Le plan d'actions du PPA3 pour ses parties concernant l'industrie, le BTP/chantiers, le résidentiel/tertiaire intègre bien cette dimension.

Énergie et isolation

(14 avis, soit 13% des avis de la thématique « Activités industrielles »)



De manière générale, il est demandé de promouvoir ou de contraindre les industries à une meilleure isolation de leurs bâtiments.

De manière plus spécifique, il est demandé de :

- favoriser les technologies vertes.
- supprimer les appareils de chauffage polluants pour de plus performants.
- rénover les bâtiments plutôt que les détruire.
- mettre en place une gestion des e-mails, des serveurs, du papier pour moins consommer d'énergie, et donc diminuer la pollution.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Les industriels ont pris conscience depuis plusieurs années des enjeux de performance énergétique pour maintenir leur compétitivité et de la nécessaire décarbonation de leur activité. Aujourd'hui de

nombreux dispositifs d'accompagnements existent via les appels à projets de l'ADEME, le Plan de relance de l'État, les fédérations professionnelles, l'appui des collectivités (notamment via le schéma des énergies de la Métropole de Lyon) et prochainement celui de l'Europe.

Ces leviers, identifiés dans le plan d'actions PPA3 et mobilisés par les acteurs locaux concernent notamment la modernisation des outils de production et la réduction de l'utilisation des énergies fossiles, la rénovation et l'isolation des bâtiments, la réduction des consommations énergétiques. Ils se traduisent généralement par un bénéfice induit sur la qualité de l'air.

Incitation

(8 avis, soit 8% des avis de la thématique « Activités industrielles »)



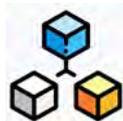
De manière spécifique, il est demandé d'aider à la modernisation des entreprises et au financement de la R&D pour des solutions moins polluantes (recherche sur l'hydrogène par exemple), via un financement participatif des citoyens, une logique de bonus/malus ou un autre procédé.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Comme vu précédemment, les dispositifs existants qui aideront à la modernisation des entreprises conduisent généralement à une amélioration de la qualité de l'air. Les mécanismes financiers de type bonus/malus ne relèvent pas de l'échelon local. Le PPA3 se veut concret et opérationnel, aussi l'efficacité des actions conduites sera mesurée en termes de gains d'émissions ou devra permettre une évolution des pratiques auprès d'un large public. De fait, l'objet du PPA3 n'apparaît pas adapté au soutien financier de la recherche bien que cette nécessité dans le domaine de la qualité de l'air soit incontestable.

Divers

(25 avis, soit 24% des avis de la thématique « Activité industrielle »)



Parmi ces contributions diverses, de manière générale, il est demandé de :

- ne plus construire d'usines polluantes, et de déplacer les existantes vers des zones moins peuplées.
- limiter, voire arrêter les activités polluantes des industries.

De manière plus spécifique, il est demandé de :

- mieux informer et sensibiliser la population et les industriels aux bonnes pratiques.

- développer un pôle lyonnais innovant d'industries à zéro émission de rejet dans l'atmosphère.
- axer les efforts et les actions sur les émissions industrielles de type PM10.
- limiter la pollution sonore des industries.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Les émissions industrielles de polluants sur le périmètre du PPA3 sont en nette diminution depuis de nombreuses années sous l'effet d'un renforcement de la réglementation et de l'évolution de l'activité du territoire. Il apparaît difficile d'interdire l'implantation de nouveaux projets, toutefois le plan d'actions PPA3 demande pour les plus importants d'entre eux (projets qui relèvent de la directive sur les émissions industrielles) de viser les valeurs limites d'émissions les plus basses définies par les meilleures technologies disponibles. Pour les sites existants les plus émetteurs, des moyens de réduction des émissions pourront être mis en œuvre après évaluation technico-économique en fonction des enjeux identifiés dans le cadre du PPA3 et en application des réglementations nationales ou européennes les concernant.

Le PPA3 comprend également un volet communication qui vise à la fois la diffusion de l'information et la sensibilisation des publics, ainsi qu'un volet pour mettre en place un meilleur suivi et reporting des actions engagées (bénéfice obtenu/attendu, nombre de contrôles menés en particulier en situation dégradée de la qualité de l'air).

En résumé

Sur la thématique de l'activité industrielle, les avis citoyens appellent à des actions renforcées pour limiter la pollution émise par les industries, en particulier celles de la Vallée de la Chimie. Cela peut se faire soit de manière globale en limitant l'activité de ces industries selon certaines conditions, soit de manière spécifique par une optimisation des procédés de production et un système de recyclage amélioré des déchets et émissions.

Des contrôles plus nombreux et des sanctions sont demandés pour contraindre les industries et mesurer leur impact sur la qualité de l'air.

Les demandes exprimées sur ce champ thématique, plus technique, ont été relativement peu nombreuses. Ces avis correspondent toutefois en assez grande partie aux orientations envisagées par la DREAL pour le plan d'action du PPA3 de l'agglomération lyonnaise et viennent à ce titre conforter globalement ces orientations ainsi que les actions engagées en application des réglementations européennes et nationales pour le secteur industriel.

Activités agricoles

(129 avis et propositions)

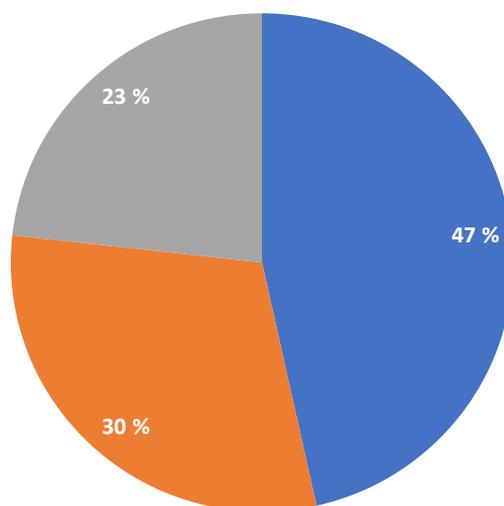


Cette thématique concerne l'ensemble des avis formulés en lien avec les activités agricoles sur le territoire de l'agglomération lyonnaise. Pour plus de lisibilité, les avis ont été classés en trois sous-thématiques :

- Mode de production
- Mode de culture
- Divers

La répartition des avis par sous-thématique se décompose comme suit :

■ Mode de production ■ Mode de culture ■ Divers



Mode de production

(60 avis, soit 47% des avis de la thématique « Activités agricoles »)



En grande majorité, il est demandé d'interdire et de limiter l'usage de pesticides et de produits chimiques en raison de leur impact potentiel sur l'eau et les sols, avec dans certains cas des propositions de mise en place de compensations financières pour les agriculteurs.

De manière plus spécifique, il est demandé de :

- limiter, voire interdire l'élevage intensif.
- réduire la consommation globale de viande et de poisson.
- exploiter la biomasse et valoriser les déchets (compost).
- créer un label pour les exploitations agricoles respectueuses de l'environnement, ou à l'inverse non-respectueuses, comme moyen d'incitation pour changer de mode de production.
- interdire le brûlage visant à lutter contre le gel.
- limiter les rejets chimiques et gazeux (méthane, CO₂, ...)
- rémunérer les agriculteurs pour la captation du carbone que leur exploitation peut effectuer.
- limiter les émissions liées aux transports des denrées.
- diminuer les poussières en diminuant le labour des terres.
- mettre en place des centrales de filtration de l'air.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Les avis exprimés sur cette sous-thématique sont diversifiés et traduisent bien les préoccupations et les attentes fortes associées à des modes de production moins intensifs, plus sobres, plus respectueux des riverains, des consommateurs et de l'environnement.

Parmi les propositions recueillies, certaines dépassent cependant le cadre de ce qui peut être mis en œuvre réglementairement dans le cadre d'un PPA. En effet, l'outil PPA permet d'agir sur les polluants réglementés pour lesquels des dépassements de valeurs cibles ou réglementaires sont observés (polluants qui disposent d'une valeur limite/valeur guide dans l'air ambiant) et d'intégrer les objectifs de réduction pluriannuel du PREPA (plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques). Aussi, le plan d'actions prévu pour ce secteur vise en premier lieu l'ammoniac (NH₃) qui est émis à 94 % par le secteur agricole, ainsi que les particules (PM) qui si elles ne représentent qu'environ 10 % des émissions annuelles du territoire, peuvent être ponctuellement significatives à certaines périodes de l'année.

D'autres politiques ont vocation à limiter l'usage des pesticides (plan Ecophyto) ou à préserver la santé par une limitation de l'exposition aux pesticides (Plan régionaux Santé environnement). Tandis que d'autres dispositifs tels que le Label Bas Carbone apportent une meilleure réponse aux enjeux de captation de CO₂ ou d'émissions de gaz à effets de serre.

Le volet agricole du plan d'action du PPA3 comportera un volet sur la formation (initiale et continue), ainsi que des mesures visant la diffusion de certaines pratiques agricoles plus favorables à la qualité de l'air, avec l'appui des représentants de la profession. Ce plan d'action visera notamment à l'adoption de matériels d'épandage tels que des injecteurs ou des pendillards qui permettent d'optimiser les quantités d'intrants utilisés et indirectement de réduire aussi les quantités de produits phytosanitaires utilisés sur les cultures, en cohérence avec un des objectifs mis en avant par les contributeurs de cette concertation citoyenne.

D'autres mesures et bonnes pratiques concernent plus spécifiquement les bâtiments d'élevage permettront de limiter les émissions d'ammoniac.

Concernant la mise en œuvre de ses pratiques et les investissements qu'elles nécessitent, un accompagnement financier spécifique est à l'étude avec l'appui du conseil régional d'Auvergne-Rhône-Alpes dans le cadre des Plans de développement ruraux (PDR) et des Plans de compétitivité et d'adaptation des exploitations agricoles (PCEA).

En outre, une évolution des arrêtés encadrant les interdictions de brûlage agricole applicables sur le territoire du PPA3 sera également envisagée dans le cadre de ce plan.

Mode de culture

(39 avis, soit 23% des avis de la thématique « Activités agricoles »)



De manière générale, il est demandé de :

- favoriser et subventionner une agriculture raisonnée et diversifiée (permaculture, agroécologie, ...)
- favoriser l'agriculture bio par un accompagnement, des aides financières, une sensibilisation

De manière plus spécifique, il est demandé de réimplanter des haies pour délimiter les parcelles.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

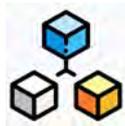
Ainsi qu'il a été précisé préalablement, le plan d'actions PPA3 prévoit bien un dispositif de sensibilisation, formation, d'accompagnement, et d'aides financières pour limiter les émissions d'ammoniac et les particules associés aux modes d'élevage et pratiques culturales (choix des intrants, techniques d'enfouissement et matériel d'épandage).

La question de l'intégration d'une action spécifique en faveur du « bio » s'est posée en atelier, thématique. Toutefois celle-ci n'a volontairement pas été retenue s'agissant d'un sujet très large et dont l'impact direct sur la qualité de l'air, en l'état des connaissances actuelles, apparaît difficile à évaluer.

La réimplantation des haies fait l'objet de soutiens publics au titre des effets favorables induits sur la biodiversité et à l'écoulement des eaux. L'impact éventuel d'une telle mesure sur la qualité de l'air restant très indirect, celle-ci n'a pas vocation à figurer dans le PPA.

Divers

(30 avis, soit 24% des avis de la thématique « Activités agricoles »)



Cette sous-rubrique regroupe une trentaine de propositions diverses concernant les enjeux liés au secteur agricole.

De manière générale, il est demandé de favoriser les circuits courts et la production de produits locaux/de saison (dans la restauration collective, en informant sur la provenance des produits, en limitant les importations « hors saison »).

De manière plus spécifique, il est demandé de :

- augmenter et protéger les zones agricoles.
- sensibiliser et former à l'acceptabilité de la saisonnalité des produits pour les citoyens, et à l'agriculture alternative pour les agriculteurs.
- engager les organismes de formation agricole vers une transition au bio.
- mettre en place des contrôles renforcés du respect des règles en vigueur (lors des pics de pollution, avec restrictions d'usages des véhicules agricoles).
- utiliser les toitures des bâtiments comme jardins potagers.
- remplacer les parkings de voitures par des jardins maraîchers collectifs.
- afficher le bilan des émissions liées au e-commerce.
- éviter les échanges de produits à travers le monde.
- accentuer les services de livraison.
- favoriser les groupements d'achat pour limiter l'impact écologique des véhicules agricoles.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Comme précisé précédemment, bien que toutes ces propositions apparaissent légitimes, le bénéfice sur la qualité de l'air dans le périmètre PPA3 apparaît difficile à évaluer ou ne constitue pas un enjeu majeur du PPA3. Aussi, hormis les actions du secteur agricole déjà visées aux thématiques « mode de culture » « mode de production », leur déclinaison dans le plan d'action PPA3 semble difficilement adaptée.

Néanmoins, il convient de noter que la Métropole de Lyon s'est fixé à l'horizon 2026 un objectif ambitieux de 100 % de produits bio et locaux dans ses cantines.

L'implantation de jardins partagés sur les toits ou sur des parkings reconvertis à cet usage peut utilement être portée par les collectivités, dans le cadre de leurs attributions liées à l'urbanisme.

Enfin, la question de l’affichage du bilan des émissions liées au e-commerce relèverait d’une réglementation nationale, sur le modèle des dispositions relatives à l’affichage des émissions de CO2 lors de l’achat d’une prestation de transport.

En résumé

Sur la thématique de l’activité agricole, les avis citoyens appellent à des actions prioritaires sur deux axes : d’un côté en limitant les pratiques polluantes, comme l’usage de pesticide ou les formes d’agriculture « intensive », d’un autre côté en favorisation des alternatives aux pratiques actuelles, en favorisant une agriculture biologique et diversifiée.

Parallèlement, il est demandé d’agir sur le citoyen en l’incitant à modifier son mode de consommation, au travers notamment du développement de circuits courts et d’actions pour l’aider à prendre conscience de l’impact écologique de ses pratiques.

Concernant ce domaine spécifique, les contributions recueillies sont relativement peu nombreuses, ce qui témoigne sans doute à la fois d’une préoccupation légèrement en retrait pour les citoyens par rapport aux problématiques de déplacements et de logement, mais également sans doute d’une moins bonne appropriation du lien entre ces activités agricoles et la qualité de l’air.

Les propositions mises en avant par les citoyens ne sont que partiellement intégrées au PPA3 qui se concentrera sur un certain nombre de leviers liés aux pratiques agricoles dans le but d’en faire baisser les émissions d’ammoniac. Les préoccupations exprimées dans le cadre de cette concertation sur l’approvisionnement local et les pratiques bio ou raisonnées ont toutefois vocation à être soutenues par les collectivités du PPA (métropole de Lyon et conseils départementaux principalement) qui agissent ou prévoient d’agir en ce sens au travers notamment de Plans alimentaires territoriaux (PAT).

Urbanisme

(181 avis et propositions)

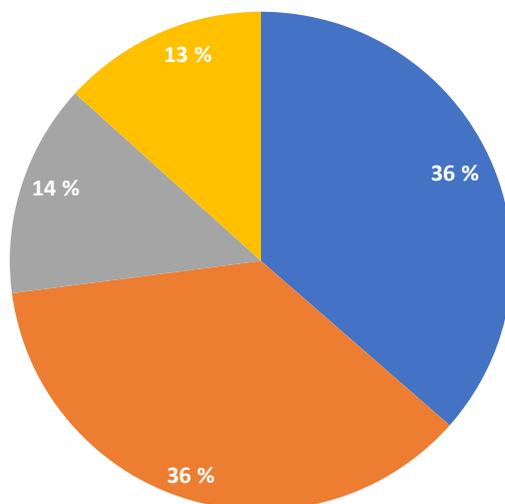


Cette thématique regroupe l'ensemble des avis et remarques formulés en lien avec l'urbanisme sur le territoire de l'agglomération lyonnaise. Pour plus de facilité d'analyse, les remarques sont regroupées en quatre sous-thématiques :

- Végétalisation
- Densification
- Aménagement
- Divers

La répartition par sous-thématique des 181 propositions recueillies se décompose comme suit :

■ Végétalisation ■ Densification ■ Aménagement ■ Divers



Végétalisation

(66 avis, soit 36,5% des avis de la thématique « Urbanisme »)



En grande majorité, il est demandé de créer davantage d'espaces verts et espaces naturels. Pour ce faire, il est proposé de :

- planter davantage d'arbres.
- créer davantage de jardins publics, jardins partagés, et de coulées vertes.
- protéger les zones naturelles existantes.
- imposer des quotas d'espaces verts dans les nouvelles constructions et le long des infrastructures routières.

De manière plus spécifique, il est demandé de :

- végétaliser les toitures des bâtiments.
- prévoir moins d'espèces d'arbres allergènes.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3 :

Les enjeux de végétalisation de l'espace public sont intégrés indirectement au PPA au travers des actions portant sur la planification des aménagements favorables à la qualité de l'air. L'enjeu de sélectionner des espèces d'arbres émettant peu d'allergènes est généralement bien connu et correctement mis en œuvre par les aménageurs et autres porteurs de projets immobiliers pour végétaliser les espaces urbains ; aussi, il ne sera pas spécifiquement affiché dans le PPA. Les autres propositions ne sont pas, en tant que telles, intégrées au PPA, en ce qu'elles ne sont susceptibles d'avoir qu'un impact indirect sur la qualité de l'air.

Densification

(66 avis, soit 36,5% des avis de la thématique « Urbanisme »)



Sur ce thème, de nombreux avis émis concernent une demande de freiner les constructions nouvelles, avec en sous-jacent une critique plus ou moins explicite du développement urbain qu'a connu l'agglomération jusqu'ici.

En parallèle, une grande majorité d'avis met en avant une nécessité d'une densification accrue du territoire (construction en hauteur, autour des principaux points d'accès au réseau de transports en commun...) pour mettre en place une « ville du quart d'heure », rapprocher les habitations des commerces et des lieux de travail, etc. et globalement limiter les déplacements. Dans la continuité, il

est demandé de permettre l'accès à des logements abordables, afin d'éviter d'éloigner les populations et donc augmenter les déplacements.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Ces demandes sont effectivement prises en compte dans le PPA3 au travers d'une action portant sur la promotion d'un urbanisme et de formes urbaines favorables à la qualité de l'air. À cet égard, la densification est largement bénéfique en ce qu'elle est de nature à concentrer les activités, logements et commerces sur des espaces peu étendus et ainsi limiter les besoins en déplacements et la pollution générée par ceux-ci. Pour autant, les formes urbaines développées dans ce cadre doivent également être conçues de manière à favoriser les flux d'air (notamment en créant des discontinuités ou en laissant des vides dans l'alignement des constructions) permettant de disperser plus facilement les polluants. À l'inverse, le phénomène de « rue canyon » (rue étroite bordée d'immeubles élevés) est de nature à concentrer les polluants au niveau du sol.

Aménagement

(25 avis, soit 14% des avis de la thématique « Urbanisme »)



Les quelques avis exprimés rangés dans cette catégorie évoquent surtout un arrêt des constructions de logements et de commerces près des grands axes routiers. De manière plus spécifique, il est demandé de :

- mettre des revêtements routiers moins bruyants et des pare-bruits sur le côté des voies proches des agglomérations.
- diminuer les revêtements des chaussées et des bâtiments sombres.
- réduire les surfaces stériles (trottoirs, toits, ...).
- couvrir les immenses surfaces de parkings des zones commerciales avec des panneaux solaires.
- augmenter des axes de circulation rapide, ou à l'inverse de ne plus construire de nouvelle infrastructure routière, voire même de réduire celles existantes.
- inclure les communes de la Métropole limitrophes des grands axes en ZFE.
- supprimer ou à minima d'éviter l'usage de ralentisseur, ce qui crée des ralentissements et donc la libération de particules due à l'usure des freins.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

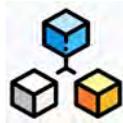
La principale remarque rapportée ci-avant va pleinement dans le sens d'une des actions prévue dans le cadre du PPA qui vise à encourager les collectivités à se doter, en lien avec Atmo Auvergne-Rhône-Alpes, d'une *carte stratégique air* pour identifier les zones particulièrement exposées à la pollution de l'air sur lesquelles il conviendrait d'éviter de rajouter des logements ou des établissements accueillant des personnes vulnérables (crèches, établissements scolaires, etc.). Cette approche vise particulièrement les abords des grands axes routiers.

Les autres propositions rapportées ci-avant concernent soit des enjeux de nuisances sonores, de perméabilité des sols, de productions d'énergie renouvelable ou encore de réduction d'îlots de chaleur urbain. Ces leviers n'auraient pour la plupart pas d'effet notable sur la qualité de l'air et ne seront donc pas intégrés dans le PPA.

Concernant les ralentisseurs, l'observation est pertinente : le freinage des véhicules génère des émissions de poussières liées à l'abrasion des plaquettes sur les disques de freins. Quand bien même, le PPA3 ne prévoit pas d'intégrer d'éléments de doctrine à concernant ces aménagements de voirie qui garantissent une vitesse de circulation modérée et partant une meilleure sécurité de tous les usagers.

Divers

(24 avis, soit 13% des avis de la thématique « Urbanisme »)



De manière générale, il est demandé de prévoir les plateformes logistiques à l'extérieur de l'agglomération, proche des nœuds ferroviaires. Il est également demandé d'éviter l'accumulation de ces plateformes (notamment autour de l'aéroport de St Exupéry) pour éviter une circulation excessive de poids lourds.

De manière générale, concernant les livraisons, il est proposé :

- d'avoir recourt à des camions de moins de 3,5 tonnes.
- d'électrifier la desserte du dernier km avec des vélos utilitaires.
- de mettre en place des hôtels logistiques urbains pour concentrer les lieux de livraison.
- de reporter les livraisons la nuit.
- d'interdire la livraison à domicile sauf pour les personnes « fragiles » ou dans le cas d'objets lourds et encombrants.

De manière plus spécifique, il est demandé de :

- interdire l'extension des aéroports, voire de les réduire.
- prévoir une meilleure coordination entre le PPA et les documents d'urbanismes afin que ceux-ci puissent être de véritable levier réglementaire dans l'amélioration de la qualité de l'air et intégrer un volet « qualité de l'air ».

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Une grande partie de ces remarques concernant des mesures relatives à l'urbanisme recoupe des thématiques abordées concernant les transports. Ces problématiques de logistique urbaine sont abordées dans le cadre des actions du PPA portant sur la mobilité. Les initiatives des collectivités et d'autres acteurs (gestionnaires de parkings notamment) visant à massifier les flux aux entrées de l'agglomération, à rationaliser les livraisons et à décarboner la logistique du dernier kilomètre (ou a minima à recourir à des véhicules à faibles émissions) pourront donc être accompagnées et soutenues dans le cadre du PPA. Par ailleurs, la meilleure prise en compte des enjeux air dans les PDU est une mesure qui a été pleinement déployée dans le PPA2 et qui a vocation à être poursuivie.

Les demandes de mieux encadrer les plages horaires et les possibilités de livraisons ne pourront pas intégrer le PPA, de même que la proposition concernant la capacité de l'aéroport. Ces problématiques spécifiques n'ont en effet pas été abordées lors des ateliers de travail avec les acteurs concernés. Elles pourront cependant faire l'objet de réflexions ultérieures avec ces derniers au cours de la mise en œuvre du PPA3.

En résumé

Sur la thématique de l'urbanisme, les avis citoyens appellent en priorité à accentuer la végétalisation dans l'espace urbain, comme moyen d'amélioration de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique. Concernant la question de la densification, une certaine divergence ressort entre des demandes de freiner les constructions nouvelles au regard de la taille déjà très étendue de l'agglomération et une demande de densification accrue, notamment près des axes de dessertes en transport, visant à améliorer le maillage urbain pour constituer une « ville du quart d'heure » avec pour objectif de limiter au-maximum les déplacements en voitures.

De plus, il est demandé de revoir l'aménagement et les infrastructures urbaines afin de réduire la circulation des voitures au profit des transports en commun et des modes doux, toujours avec cet objectif de « libérer » la ville de la voiture et des conséquences de son utilisation.

Ce thème spécifique regroupe environ 10 % des contributions recueillies dans le cadre de la concertation préalable. Une partie des avis exprimés s'écarte des thèmes traités dans le cadre du PPA et ne pourront donc y figurer. Au-delà, la plupart des contributions recueillies vont pleinement dans le sens des actions envisagées dans le cadre du PPA3 de Lyon, en particulier concernant une meilleure intégration des enjeux de qualité de l'air et de mobilité dans la planification urbaine ainsi que pour ce qui est d'une vigilance dans l'implantation de nouveaux logements aux abords de zones exposées à la pollution de l'air.

Épisodes de pollution de l'air

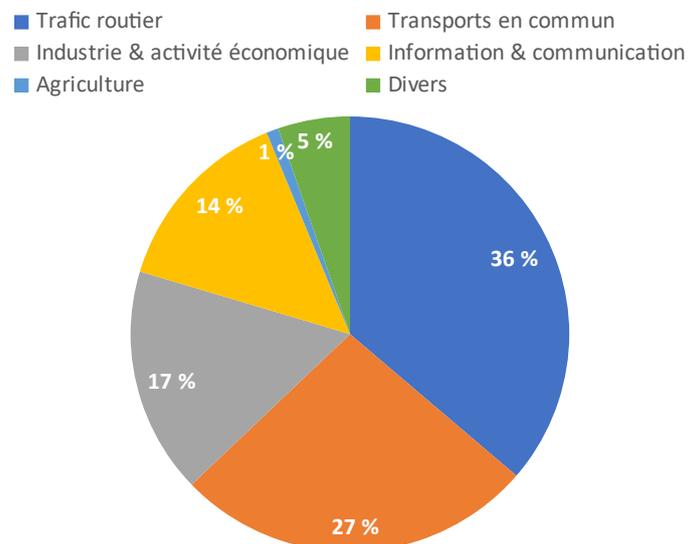
(113 avis et propositions)



Cette thématique regroupe l'ensemble des avis émis concernant des mesures à mettre en œuvre en cas de pic de pollution sur le territoire de l'agglomération lyonnaise. Pour plus de précision, six sous-thématiques ont été créées pour répertorier ces propositions :

- trafic routier
- transports en commun
- industrie et activité économique
- information et communication
- agriculture
- divers

La répartition des avis par sous-thématique se décompose comme suit :



Trafic routier

(41 avis, soit 36% des avis de la thématique « Pic de pollution »)



De manière générale, il est demandé de réguler la circulation lors des pics de pollution. Pour ce faire, il est proposé de :

- interdire l'autosolisme en encourageant le covoiturage, éventuellement via des subventions.
- interdire l'usage des véhicules en ville, voire fermer le centre-ville.
- interdire l'accès à l'agglomération pour les véhicules trop polluants, et n'autoriser que les véhicules « propres » (hybride, électrique, ...).
- stopper la circulation des poids lourds.
- alterner la circulation des véhicules pairs/impairs.
- supprimer l'utilisation de la voiture pour toute personne travaillant à moins de 5km de son domicile.

De la même façon, il est demandé de multiplier les contrôles pour faire respecter les règles mises en place (respect de la vitesse, contrôle anti-pollution, respect des vignettes).

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

L'actuel arrêté préfectoral portant sur les mesures déployées lors des épisodes de pollution intègre bien des mesures permettant de restreindre la circulation des véhicules les plus polluants dès le niveau d'alerte N1. Ces mesures peuvent être activées graduellement selon l'ampleur et la durée prévisible de l'épisode, dans une logique d'action proportionnée tenant compte des besoins inhérents au fonctionnement et à l'approvisionnement d'une grande métropole. La distinction plaque paire/impaire n'a plus cours, la distinction des véhicules repose désormais sur les certificats qualité de l'air (CQA) et donc sur les vignettes Crit'Air des véhicules.

Ce dispositif préfectoral de gestion des épisodes est appelé à être révisé en 2022, en cohérence avec le dispositif national de gestion de ces épisodes qui doit lui-même évoluer pour intégrer les évolutions introduites par le nouvel indice de qualité de l'air en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2021 et pour intégrer les PM_{2,5}. Une réflexion en ce sens a été engagée par le Ministère de la Transition écologique en 2021.

Cette évolution du dispositif préfectoral constituera une des actions identifiées dans le volet communication du PPA3. Dans ce cadre, les mesures à mettre en œuvre pourront être ajustées après consultation du comité des partenaires auxquelles les collectivités sont largement associées.

En complément, le durcissement à venir de la ZFEm se traduira par une interdiction pérenne de la circulation des véhicules les plus polluants dans le cœur de l'agglomération, en cohérence avec l'attente citoyenne exprimée à cet égard.

En outre, le subventionnement du covoiturage (déjà évoqué dans le volet Transports) constitue une mesure qui peut tout à fait être déployée par les acteurs publics et privés du PPA3, et ce, indépendamment des situations de pics de pollution.

Transports en commun

(30 avis, soit 27% des avis de la thématique « Pic de pollution »)



De manière générale, il est demandé de :

- rendre gratuit les transports en commun.
- augmenter la fréquence des transports en commun et les rendre obligatoires pour se déplacer.
- rendre gratuit les parkings relais.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Ces trois propositions sont intéressantes et pourront alimenter les réflexions à venir sur l'évolution du dispositif préfectoral concernant les épisodes de pollution, ainsi que les futures discussions avec le SYTRAL sur ce thème. En première approche, les possibilités d'augmenter les fréquences des transports en communs restent assez limitées compte tenu des contraintes importantes liées à l'exploitation d'un tel réseau. Concernant la tarification, la loi (L.222-3 du code de l'environnement) prévoit effectivement que des mesures doivent être prises pour favoriser l'accès aux transports en commun lorsque des restrictions de circulation sont imposées aux voitures. Pour autant, la gratuité pour tous du réseau TCL ne serait pas, en première approche, la piste envisagée. Des réflexions sont en cours pour faire éventuellement évoluer la tarification Tick'Air (ticket journée à 3€) mise en place lors des épisodes de pollution qui ne suscite pas de surcroît significatif de fréquentation sur le réseau TCL, lorsqu'elle est déployée.

Industrie et activités économiques

(19 avis, soit 17% des avis de la thématique « Pic de pollution »)



Parmi ces quelques contributions, ressortent en particulier des demandes de :

- réduire, voire arrêter, l'activité des industries, suspendre les chantiers ou toute activité génératrice de poussières. Certains avis évoquent un arrêt en journée, pour une reprise la nuit.
- encourager, voire imposer aux entreprises de mettre en place le télétravail.
- de rendre le jour de pic férié, ou de mettre en chômage technique les citoyens, avec récupération ultérieure (par exemple le week-end).

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

La première proposition est déjà en partie intégrée à l'arrêté concernant les pics de pollution. En cas d'épisode important, il est en effet prévu que les activités industrielles les plus polluantes, réduisent ou reportent certaines de leurs activités. Elles doivent de surcroît en rendre compte à l'inspection des installations classées à la DREAL. Par contre, l'arrêt total ne constitue pas une option privilégiée et peut, dans certains cas, être impossible à mettre en œuvre pour des raisons de sécurité.

L'encouragement du recours au télétravail est également une proposition intéressante. Des recommandations en ce sens pourront utilement être diffusées lors des prochains épisodes de pollution et cette mesure pourrait être intégrée lors de la prochaine révision de l'arrêté préfectoral encadrant les pics de pollution. Par contre, la transformation d'un jour de pollution en jour chômé ne sera, a priori, pas envisagée et ne relève pas des possibilités ouvertes dans le cadre d'un PPA.

Information et communication

(16 avis, soit 14% des avis de la thématique « Pic de pollution »)



De manière générale, il est demandé une meilleure analyse de la cause réelle des pics de pollution afin d'empêcher leur survenue.

De la même façon, il est demandé de mieux communiquer auprès de la population, le plus largement possible, et de déclencher les alertes plus tôt.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

L'enjeu de mieux communiquer auprès de la population en cas d'épisode de pollution est effectivement une action retenue pour le futur PPA3. Son déploiement est d'ailleurs déjà en partie effectif puisqu'un dossier de communication sur les épisodes liés à l'ozone a été diffusé par la DREAL en août 2021. Un dossier similaire sur la problématique des poussières PM doit être élaboré sur le même modèle.

Les actions de sensibilisation et de communication réactive prévues dans le cadre du PPA3 au plus près des citoyens devraient permettre un meilleur ancrage des bonnes pratiques et une plus grande réactivité en cas de pic de pollution.

Un déclenchement plus précoce des alertes concernant la qualité de l'air serait effectivement bénéfique. Toutefois, cette possibilité se heurte aux contraintes opérationnelles d'Atmo Auvergne-Rhône-Alpes qui peut difficilement anticiper davantage la communication d'une prévision fiable de l'état de la qualité de l'air du lendemain.

L'analyse a posteriori des pics de pollution et de leurs causes est systématiquement réalisée par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes et fait l'objet de publications sur son site internet. Une communication autour de ces publications et de leurs enseignements pourra être envisagée au cours du PPA3.

Agriculture

(1 avis, soit 1% des avis de la thématique « Pic de pollution »)



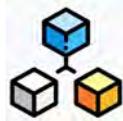
De manière très spécifique, a été formulée une proposition d'interdire l'épandage de pesticides dans une zone définie et pour un temps donné.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

L'enjeu concerne plutôt les épandages d'intrants azotés qui génèrent des évaporations d'ammoniac pouvant se transformer en poussières lesquelles contribuent parfois fortement à des épisodes de pollution printaniers (de fin février à mi-mai). Une limitation de ces épandages en cas d'épisodes de pollution est déjà inscrite dans les arrêtés encadrant la gestion de ces épisodes.

Divers

(6 avis, soit 5% des avis de la thématique « Pic de pollution »)



De manière plus spécifique, il est demandé de :

- ne plus se baser sur les vignettes.
- freiner les départs des avions.
- baisser les températures dans les locaux.
- fermer les écoles.
- imposer le port du masque.
- appliquer le principe du « pollueur-payeur ».

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

La baisse des températures de chauffage des locaux est déjà intégrée dans les arrêtés encadrant les épisodes de pollution. L'ensemble des autres mesures évoquées paraissent soit trop imprécises, soit inadaptées pour traiter les enjeux en question.

Observations générales

(8 avis et propositions)



Cette thématique regroupe plusieurs contributions très générales sur la pollution de l'air. Ces avis appellent notamment à des mesures complémentaires et amplification de l'action publique visant à :

- augmenter les points de mesures de la qualité de l'air.
- réglementer les particules ultrafines.
- désigner clairement une autorité publique en charge de la pollution de l'air.
- disposer d'une vision globale de la qualité de l'air et d'un portage politique fort et assumé.
- suivre effectivement les mesures décidées pour améliorer la qualité de l'air, pour permettre d'en évaluer l'impact réel sur la qualité de l'air, pour sensibiliser la population sur ses enjeux sanitaires, mais également pour fédérer et mobiliser les élus des collectivités.
- renforcer les moyens de contrôle administratif et les mesures de police administrative préventives prévues par le PPA afin de limiter les épisodes de pollution, afin de constituer un environnement réglementaire contraignant et surtout incitatif pour entrer véritablement dans une transition des activités, notamment économiques, vers une forte diminution de l'impact sur la qualité de l'air.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

Le suivi de la mise en œuvre des mesures et le contrôle de leur respect effectif sont bien identifiées en tant qu'actions transversales du PPA3. De même, la clarification de la gouvernance du PPA et plus largement des politiques publiques liées à l'air constituent également une des actions transverses du PPA3 de l'agglomération lyonnaise.

L'augmentation des points de mesures est régulièrement demandée par les collectivités qui souhaiteraient disposer de relevés au plus près de leur territoire. Cet enjeu est pris en compte par Atmo dans le cadre de l'amélioration continue de son réseau de surveillance qui intègre régulièrement de nouvelles stations et dispose de moyens mobiles permettant de réaliser des campagnes de relevés temporaires sur des points spécifiques. La réglementation d'autres polluants, à l'instar des particules ultrafines, relèverait d'une réglementation nationale, voire européenne.

Conclusion

La concertation préalable relative au plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise s'est tenue du 11 mai au 7 juin 2021. Le registre électronique mis à disposition, ainsi que la réunion publique organisée sous forme de webinaire le 19 mai à 18h ont permis de recueillir un total de 163 contributions émanant de citoyens du territoire et de représentants d'associations.

Si ce nombre de participants peu paraître assez faible compte tenu de la population de la zone d'étude concernée par le PPA (environ 1,5 million d'habitants), il est d'un ordre de grandeur cohérent avec la participation habituellement constatée lors des consultations réglementaires sur ce type de plans et programmes de grande ampleur.

Toutefois, les contributions reçues sont très riches et très détaillées, témoignant d'une très grande appropriation de cette problématique complexe par les participants à cette concertation. Il en ressort que les 163 contributions se traduisent in fine par 1 187 avis et propositions techniques (soit en moyenne 7 idées apportées par chacun des répondants) qui ont pu être analysées et synthétisées par le consultant Niagara Innovation missionné à cet effet par la DREAL.

De manière générale, les propositions qui se dégagent sont très largement en phase avec le projet de plan d'actions sur lequel la DREAL a travaillé en étroite concertation avec l'ensemble des parties prenantes (collectivités, autres services de l'État, acteurs économiques, etc.) de la problématique. En particulier, il ressort une demande de restreindre davantage la circulation automobile dans le centre de l'agglomération, de mobiliser différents leviers pour soutenir les modes alternatifs (transports en commun, vélo, marche, covoiturage), de favoriser les motorisations à faibles émissions, d'amplifier les dispositifs d'aides à la rénovation thermique des logements, d'accompagner le remplacement voire interdire l'usage des systèmes individuels de chauffage les plus polluants, de durcir l'encadrement et le suivi des émissions industrielles. Autant de mesures effectivement prévues dans le cadre du plan d'actions en cours de finalisation.

Parallèlement, les citoyens ont également fait des propositions intéressantes concernant des enjeux transverses comme un meilleur contrôle des mesures d'interdiction déployées, une sensibilisation et une information du public sur les bons gestes à adopter, sur le caractère nuisible de certaines pratiques (brûlages) et sur les alternatives disponibles. Sont également pointés l'enjeu d'un suivi des mesures, d'une clarification de la gouvernance et d'une meilleure communication sur les raisons de la pollution de l'air. Ces enjeux feront effectivement l'objet d'un volet à part entière dans le PPA qui se déclinera en plusieurs actions transversales relatives à la communication, au suivi et à la gouvernance du plan.

Enfin, cette concertation fait émerger des propositions intéressantes (notamment concernant la logistique urbaine, le soutien au covoiturage, la tarification du stationnement, le recours accru aux énergies renouvelables, ou encore concernant la définition des formes urbaines et la végétalisation des espaces publics, etc.) qui pourront utilement enrichir le plan d'action dans sa rédaction finale et également être prises en compte par les partenaires de l'État dans leurs actions en faveur de la qualité de l'air. À ce titre, la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes remercie grandement l'ensemble des participants à cette concertation pour leur contribution à la réflexion d'ensemble sur le PPA de Lyon.



**PRÉFET
DU RHÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Directeur de la publication : Jean-Philippe Deneuvy
Pilotage, coordination : Unité départementale du Rhône
Crédits photo 1^{ère} de couverture : Laurent Mignaux, Arnaud Bouissou, Bernard Suard / Terra
Avril 2022
Ce document est téléchargeable sur : www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr
Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Auvergne-Rhône-
Alpes 69453 Lyon cedex 06 - Tél. 04 26 28 60 00