

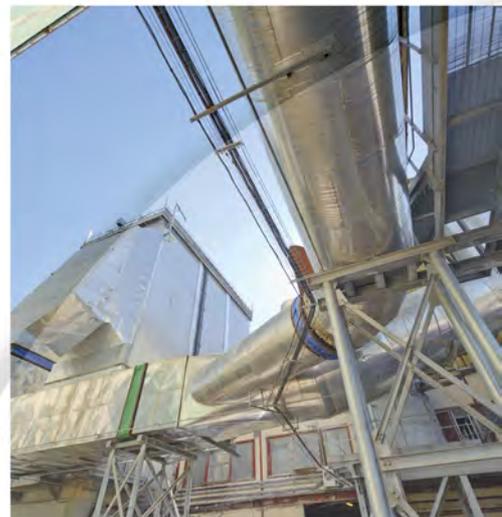


**PRÉFET  
DU RHÔNE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

## **3<sup>e</sup> Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération lyonnaise**

**DOSSIER  
D'ENQUÊTE  
PUBLIQUE**



**Pièce F :  
Synthèse des avis émis  
par les organes délibérants  
des collectivités**





*Le présent document présente une synthèse de l'ensemble des avis formulés par les organes délibérants des collectivités territoriales consultées sur le projet de 3<sup>e</sup> plan de protection de l'atmosphère (PPA 3) de l'agglomération lyonnaise. Cette procédure conduite en application des articles L.222-4 et R.222-21 du code de l'environnement s'est matérialisée par la saisine formelle par un courrier de la préfecture du Rhône envoyé le 23 décembre 2021 aux 167 communes, 9 EPCI, 3 conseils départementaux, au conseil régional, ainsi qu'au SYTRAL. Conformément à la réglementation, ces collectivités disposaient d'un délai de trois mois pour émettre une délibération sur le projet de PPA 3. A défaut, l'avis de la collectivité est réputé favorable.*

*La présente synthèse rend donc compte des avis délibérés dans le délai imparti. Un petit nombre de délibérations prises au-delà du délai réglementaire ont bien été reçus par la DREAL, mais ne sont pas retracées ici.*

*Cette synthèse est structurée par chapitres thématiques regroupant les principales observations émises sur le projet de PPA3, à la suite desquelles sont présentés les commentaires de la DREAL concernant la prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA. Sauf cas spécifiques, la ou les collectivités qui ont émis les différentes remarques ne sont pas mentionnés dans le corps de cette synthèse. Toutefois, un tableau récapitulatif de l'ensemble des réponses et observations est fourni à la fin du présent document.*

*En outre, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) a également été saisie pour rendre un avis sur le projet de PPA3, conformément aux dispositions de l'article L.6361-5 du code des transports. Son avis émis le 7 février 2022 (disponible en Annexe 1e du dossier d'enquête publique), ainsi que les réponses apportées par la DREAL sont également intégrées à la présente synthèse.*



## Sommaire de cette synthèse

1. Données générales concernant la participation.....	6
2. Synthèse des avis.....	8
2.1. Observations générales sur le PPA3.....	8
2.1.1. Concernant le périmètre retenu pour le PPA3.....	8
2.1.2. Concernant les objectifs du PPA3.....	9
2.1.3. Concernant la gouvernance du PPA3.....	10
2.1.4. Concernant les enjeux de communication d'accompagnement sur le PPA3.....	11
2.1.5. Concernant les moyens prévus pour le déploiement et le suivi des actions.....	11
2.1.6. Demandes spécifiques sur les mesures de qualité de l'air.....	12
2.2. Observations recueillies sur le volet mobilités du PPA3.....	13
2.2.1. Infrastructures routières.....	13
2.2.2. Projets de voies réservées et soutien au covoiturage.....	16
2.2.3. Transport ferroviaire de voyageurs.....	18
2.2.4. Transports en commun.....	19
2.2.5. Mobilités actives.....	21
2.2.6. Transport aérien.....	22
2.2.7. Zone à Faible Émissions métropolitaine (ZFE <sub>m</sub> ).....	23
2.3. Observations recueillies sur le volet résidentiel & tertiaire du PPA3.....	28
2.3.1. Généralités sur le volet résidentiel.....	28
2.3.2. Chauffage individuel au bois.....	28
2.3.2. Brûlages à l'air libre.....	32
2.4. Observations recueillies sur le volet Urbanisme du PPA3.....	33
2.5. Observations recueillies sur le volet Industrie du PPA3.....	34
2.6. Observations recueillies sur le volet agricole du PPA3.....	35
Conclusion.....	36
ANNEXE : Tableau récapitulatif.....	39
Détail des délibérations émises au cours de la procédure.....	39

# 1. Données générales concernant la participation

## Taux de réponse

La procédure concernait donc au total 180 collectivités ainsi qu'une autorité organisatrice de mobilité, soit au total 181 instances. L'avis émis par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) dans le cadre d'une consultation conduite dans la même temporalité a également été intégré à la présente synthèse.

Sur les 181 instances, exactement 100 avis ont été émis dans le délai imparti, soit un taux de réponse de 56 %. Ainsi, le conseil régional, l'ensemble des 9 EPCI, ainsi que les départements de l'Isère et du Rhône ont rendu un avis, ce qui était attendu s'agissant des échelons territoriaux les plus étroitement associés aux démarches d'élaboration et de suivi du PPA. On observe tout de même également un taux de réponse supérieur à 50 % (87 avis émis dans le délai réglementaire sur 167) parmi les communes.

## Typologie des avis

Les avis des 181 instances ont été classés selon la répartition ci-après :

Avis favorable	Favorable avec remarques	Favorable avec réserves	Avis réservé	Avis défavorable	Pas de délibération
45	20	11	12	12	81
(25%)	(11%)	(6%)	(7%)	(7%)	(44%)

Dans un petit nombre de cas, la formulation de la délibération émise ne rendait pas explicitement compte d'une position correspondant à une des dénominations ci-avant ; ce qui a conduit la DREAL à quelques interprétations pour les affecter à la catégorie la plus proche compte tenu de la position portée dans ces délibérations.

Parmi ces 100 avis, un peu moins de la moitié consistent en de simples avis favorables ou neutres, n'exprimant aucune remarque particulière. A l'inverse, 55 des délibérations sont documentées, dans le sens où elles rendent compte de réserves, de remarques, ou d'observations plus ou moins étayées. Il ressort ainsi de l'analyse de ces 55 avis argumentés, l'identification de 302 remarques au total qui ont été analysées et ont fait l'objet de réponses apportées par la DREAL dans la synthèse ci-après.

Il doit également être signalé que de fortes similitudes ressortent entre certains avis, voire que des délibérations identiques ont été adoptées au sein de certains ensembles territoriaux. Ainsi, plusieurs communes de la CC de la Côtière à Montluel (Ain) d'une part, et de la CC du Pays de l'Ozon (Rhône) d'autre part ont émis un avis identique à celui de leur EPCI d'appartenance.

De façon similaire, les principales observations émises dans son avis par la CA de Vienne Condrieu se retrouvent dans les avis émis par les communes de ce territoire. Et une commune de la CC de l'est lyonnais a également repris les observations portées par cet EPCI dans son avis.

Malgré cette redondance manifestement voulue par ces collectivités, les remarques ont bien été décomptées autant de fois qu'elles apparaissent dans les différents avis reçus.

### Thématiques des remarques émises

L'ensemble de ces 302 observations exprimées par les participants à cette procédure de consultation ont fait l'objet d'une analyse détaillée. Il se dégage la répartition thématique ci-après :

Généralités	Mobilités	Résidentiel & tertiaire	Urbanisme & aménagement	Industrie & BTP	Agriculture
90	144	44	17	4	3
(30%)	(47 %)	(15%)	(6%)	(1%)	(1%)

Comme cela avait été déjà observé lors de la consultation du public en 2021, au-delà des remarques générales, la majorité des observations porte sur la thématique des transports et de la mobilité, traduisant un niveau de préoccupation élevé sur ces sujets. Arrivent ensuite les problématiques d'habitat et d'urbanisme. Les thématiques industrielles et agricoles n'ont suscité qu'un nombre très faible de remarques des collectivités.

## 2. Synthèse des avis

### 2.1. Observations générales sur le PPA3

Un peu moins du tiers (29%) des observations émises sont des remarques d'ordre général, sur le périmètre, les objectifs du plan, sa gouvernance, les moyens disponibles pour son déploiement.

#### 2.1.1. Concernant le périmètre retenu pour le PPA3

Plusieurs avis demandent à ce que le périmètre du PPA3 soit étendu à d'autres collectivités du nord Isère (axe Lyon – Bourgoin-Jallieu – La Tour-du-Pin) ou du val de Saône (axe Lyon – Villefranche).

Toutefois, il est également demandé par d'autres collectivités, que le PPA3 tienne compte des spécificités de chaque territoire, par exemple le pourcentage d'urbanisation, qui est très disparate d'une commune à l'autre. Sur ce dernier point, un avis demande des précisions sur la cohérence entre les communes et les actions du PPA3. Dans le même esprit, quelques communes de l'Isère rhodanienne (nouvellement intégrées au PPA) s'estiment très éloignées de l'agglomération lyonnaise ou non concernées par les enjeux portés dans le PPA et demandent à ne pas faire partie du périmètre des mesures qui seront prises dans ce cadre.

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

La justification du périmètre retenu est développée au chapitre 9 de la pièce C.

L'éventualité d'une intégration de territoires supplémentaires comme la CA des Portes de l'Isère et la CA de Villefranche Beaujolais Saône ont bien été examinées dans le cadre des travaux amont de définition du PPA3. Le choix a cependant été fait de ne pas intégrer ces territoires, considérant que les enjeux liés à ces territoires ne justifiaient pas une insertion obligatoire dans le PPA3, et que le nouveau périmètre du PPA3 connaîtrait déjà une extension significative au sud et qu'il fallait maintenir une certaine gouvernabilité de l'ensemble en limitant la taille du territoire à couvrir et le nombre de collectivités territoriales à impliquer. A cet égard, le retour d'expérience du PPA2 illustre bien les difficultés à animer un plan d'action aussi vaste sur un territoire étendu et à maintenir la mobilisation des parties prenantes sur toute la durée du plan.

Si elles ne feront pas partie du périmètre d'application des mesures du PPA3, ces deux communautés d'agglomération, ainsi que six autres EPCI limitrophes du périmètre PPA3 seront toutefois associées à la démarche globale. Leurs représentants seront notamment invités aux différentes réunions techniques ou de pilotage à des fins de partage d'information et de mise en réseau des acteurs du territoire. Ces territoires pourront également appliquer certaines mesures du PPA3 ou s'y associer de façon volontaire (cf. pièce C - chapitre 9.2.3)

Par ailleurs, la demande de tenir compte des spécificités territoriales de certains secteurs ruraux nouvellement intégrés au PPA, notamment en Isère rhodanienne avait déjà fait l'objet d'une réponse de principe favorable de la préfecture du Rhône lors des échanges concernant le nouveau périmètre du PPA. Ainsi, le périmètre d'application de certaines mesures pourra-t-il effectivement être adapté dans certains cas pour ne pas faire peser de contraintes trop significatives sur ces secteurs lorsque les enjeux de qualité de l'air y sont moins importants.

On relève toutefois que les enjeux liés à la pollution particulaire issue des chauffages individuels au bois n'est pas négligeable en secteur rural et qu'il existe également dans le secteur de Beaurepaire de gros émetteurs industriels susceptibles d'être concernés par l'action I1.1, notamment pour ce qui est des émissions de COV au vu de l'enjeu ozone qui est assez important sur ce territoire.

### **2.1.2. Concernant les objectifs du PPA3**

Certains avis demandent à aligner les objectifs du PPA3 sur les nouvelles recommandations de l'OMS publiées en septembre 2021, plutôt que de simplement tendre vers les objectifs OMS<sub>2005</sub>. De même, il est regretté que les objectifs du PPA 3 n'aient pas été globalement plus ambitieux, afin d'adapter les trajectoires à l'abaissement des valeurs limites réglementaires attendues dans le cadre de la révision à venir de la directive européenne sur l'air.

Un avis demande par ailleurs, que le Plan régional ozone soit conforté, compte tenu des indicateurs plutôt médiocres concernant ce polluant qui ressortent de l'évaluation du PPA3 par Atmo AuRA.

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

Les nouvelles valeurs cibles OMS<sub>2021</sub> n'ont été dévoilées que fin septembre 2021, alors que les travaux d'élaboration du PPA3 étaient très avancés et que les objectifs avaient déjà été actés conjointement avec les partenaires du PPA. Il peut être souligné toutefois que ces objectifs retenus (en termes d'évolution des concentrations et des niveaux d'exposition à l'horizon 2027) avaient bien été définis dans l'objectif d'aller au-delà des exigences réglementaires et de rechercher une meilleure prise en compte des enjeux sanitaires. Ils permettent dès à présent de s'inscrire sur la trajectoire définie par l'OMS dans sa publication de septembre 2021 en visant le respect à horizon 2027, à l'échelle du périmètre PPA, du seuil intermédiaire (*interim target*) le plus ambitieux avant l'atteinte de la nouvelle valeur guide. Ces objectifs se révèlent déjà tout particulièrement exigeants dans la mesure où, en ce qui concerne la pollution aux particules (PM) :

- la nouvelle valeur guide annuelle retenue par l'OMS pour les PM<sub>2,5</sub> est plus stricte que celle retenue par Santé Publique France dans son évaluation quantitative de l'impact sanitaire de la qualité de l'air pour qualifier l'absence de pollution anthropique ;

- cette nouvelle valeur guide introduite par l'OMS en 2021 n'est à ce jour respectée quasiment nulle part en France métropolitaine, y compris sur les territoires ruraux ou littoraux (cf. pièce G – mémoire en réponse à l'autorité environnementale).

Pour atteindre des objectifs plus ambitieux encore, notamment sur la baisse des concentrations de PM, il serait nécessaire d'accroître en parallèle l'ambition du plan d'actions d'une façon qui deviendrait incohérente avec la teneur des échanges qui ont eu lieu au cours de son élaboration.

Concernant l'ozone, la problématique est très complexe et l'évaluation d'Atmo AuRA tend effectivement à montrer que les actions retenues pour le PPA3 n'amélioreraient pas ou seulement faiblement la situation à l'horizon 2027. Des éléments de réponse plus complets sur ce sujet précis sont fournis dans la *pièce G - mémoire en réponse à l'autorité environnementale*, à la fois pour préciser l'objectif retenu dans le PPA3 concernant l'ozone et pour détailler davantage la consistance du plan régional ozone également porté par la DREAL.

### **2.1.3. Concernant la gouvernance du PPA3**

Plusieurs avis déplorent un certain manque de concertation en amont de l'élaboration du PPA3. Ils alertent sur le mode de gouvernance du PPA3, notamment sur la nécessité d'impliquer davantage l'ensemble des EPCI et communes couverts par le périmètre, et demandent pour certains sujets majeurs, comme le renforcement de la ZFEm, la mise en place d'une concertation spécifique à l'échelle du PPA3.

Il est également demandé que les différents EPCI soient davantage impliqués et disposent du même niveau d'information, de lecture et de prise de décision ; et qu'ils soient membres des différentes instances de décision et de suivi du PPA (comité de pilotage, comité des financeurs, et pas seulement des instances de gouvernance intermédiaire).

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

Plusieurs communes ont fait part de certaines critiques liées au fait qu'elles n'avaient pas été suffisamment associées aux étapes de concertation amont ayant conduit à l'élaboration du projet de plan d'actions. Compte-tenu de la taille du territoire concerné par le PPA3 et du caractère multi-thématique du plan, il n'était effectivement pas possible de permettre à chacune des 167 communes d'y participer. En effet, lors des 12 réunions d'ateliers d'élaboration organisées de janvier à avril 2021, plus de 200 participants se sont déclarés intéressés et environ 140 intervenants différents y ont effectivement pris part. De ce fait, l'association de l'échelon territorial *EPCI* a été privilégiée ; une trentaine de communes ont également été invitées en fonction des contacts identifiés lors de travaux antérieurs. On peut souligner que quelques collectivités, qui n'avaient pas pris part aux travaux d'ateliers, ont saisi l'opportunité de la présente consultation pour transmettre des remarques et propositions intéressantes.

Concernant la gouvernance, plusieurs collectivités font part d'un ressenti selon lequel les comités de pilotage seraient à la main de l'État et de la Métropole de Lyon et que les autres EPCI ne pourraient pas s'y exprimer. La Métropole de Lyon, en tant que collectivité centrale du PPA réunissant 80 % de la population concernée par ce plan, dispose d'une place particulière dans les instances de gouvernance, puisqu'il lui a été confié la coprésidence du COPIL. Les autres EPCI sont invités à prendre la parole pour réagir aux éléments présentés, mais il est vrai que peu l'ont fait lors des trois dernières réunions de COPIL tenues en 2020 et 2021.

Compte-tenu de la remarque exprimée, la DREAL s'engage à faire évoluer le fonctionnement de ces comités de pilotage afin de davantage permettre à l'ensemble des parties prenantes d'y exprimer leurs observations. La formalisation du schéma de gouvernance et des règles de fonctionnement des différentes instances sera par ailleurs consolidée au cours de l'année 2022. En outre, les enjeux de concertation sur le sujet spécifique de la ZFEm, sont traités dans le paragraphe 2.2.7 du présent document.

### **2.1.4. Concernant les enjeux de communication d'accompagnement sur le PPA3**

De même, une amplification de la communication autour du PPA3 est demandée, considérant que la participation à la concertation préalable du public au printemps 2021 était relativement insuffisante (163 avis recueillis) au vu du nombre de personnes potentiellement concernées sur le territoire.

Certains avis demandent également à l'État de contribuer à la sensibilisation du grand public sur la qualité de l'air et de promouvoir les mesures qui permettent de l'améliorer.

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

L'enjeu d'un renforcement de la communication sur la thématique *Air* vers le grand public est bien identifié par l'État et ses partenaires. Il s'agit bien d'un des axes de la mise en œuvre du *volet communication* du PPA3. De nombreuses actions de communication seront organisées dès cette année 2022 dans ce cadre, notamment en matière de promotion de certaines pratiques favorables à la qualité de l'air (mobilité, chauffage, travaux domestiques, etc.)

Si les services de l'État seront assurément mobilisés vers cet objectif (réalisation de supports, pilotage stratégique, etc.), il sera attendu des collectivités, en particulier des communes, un relai d'information important vers leurs habitants au travers des canaux de communication directs dont elles disposent (bulletins municipaux, panneaux d'affichage, sites internet, page facebook, etc.)

### **2.1.5. Concernant les moyens associés au déploiement et au suivi des actions**

De nombreuses observations formulées pour les collectivités concernent les moyens associés au déploiement du plan d'actions :

- Plusieurs collectivités demandent à l'État de leur fournir des moyens financiers, matériels et humains forts pour accomplir les objectifs ambitieux du PPA3. Des précisions sont demandées à ce sujet, car jugé trop peu documenté dans le PPA3.
- Des craintes sont exprimées sur l'accès aux financements, en particulier une certaine lourdeur des dispositifs de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) est pointée dans certains avis.
- Un avis demande qu'une évaluation continue sur toute la durée du PPA 3 soit effectuée, cela afin de mettre en lumière régulièrement les résultats obtenus et les moyens nécessaires à l'accomplissement des objectifs. Il demande au passage que ces évaluations soient diffusées auprès du public.

### Prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA3

La question des moyens humains et financiers disponibles pour déployer les actions du PPA est centrale. Le sujet est documenté en filigrane dans le plan d'action détaillé (pièce D) avec des sources de financements nombreuses identifiées dans la plupart des fiches actions (cf. pièce D). Cette question a également été soulevée par l'Autorité environnementale et fait l'objet d'une réponse plus complète dans la pièce G, où il est notamment rappelé qu'au-delà de la dotation feuille de route qualité de l'air pilotée par l'ADEME de 2018 (reliquat en 2022 de 900 k€ sur les 3 M€ initiaux déployés dans le cadre d'un appel à projet ouvert depuis avril 2022), le soutien aux différentes actions du PPA3 s'appuie prioritairement sur des dispositifs de droit commun (aides nationales ou européennes, contrat de plan État-Région, dotations de l'État, appels à projet, certificats d'économie d'énergie, etc.) dont peuvent se saisir les acteurs publics et privés pour leurs réalisations.

Des confirmations sont en outre attendues concernant de nouvelles enveloppes budgétaires dédiées à l'accompagnement du déploiement des PPA ; en particulier concernant certains volets thématiques comme le secteur agricole, en lien avec la révision attendue en 2022 du plan d'actions du PREPA.

Les procédures de financement par l'ADEME sont associées à de nombreux critères d'éligibilité à respecter pour pouvoir prétendre à l'octroi d'aides via les différents dispositifs portés par l'Agence. La DREAL se tient à disposition des porteurs de projets pour les guider dans leurs démarches.

En matière de suivi, une remontée annuelle des indicateurs vers les pilotes d'actions, puis vers les différentes instances de gouvernance est prévue. Il s'agira en premier lieu d'un suivi du déploiement effectif des actions lequel sera présenté chaque année au comité de pilotage du PPA, ainsi qu'au CODERST et pourra être mis à disposition du grand public sur le site internet de la DREAL ou bien sur une plate-forme web dédiée.

### **2.1.6. Demandes spécifiques de mesures de qualité de l'air**

Quelques communes demandent que des campagnes d'analyse de la qualité de l'air soient réalisées sur leur territoire pour disposer de « données réelles ».

#### Prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA3

Il s'agit d'une demande régulièrement formulée par des acteurs locaux qui, à l'occasion de différentes réunions sur les thématiques *Air*, déplorent le fait que les données de qualité de l'air de leur territoire soient basées sur des modélisations et non sur des mesures.

En premier lieu, il peut être rappelé que la couverture du territoire par les stations du réseau de surveillance de la qualité de l'air est encadrée précisément par une directive européenne qui définit notamment le nombre et la typologie des implantations des stations à déployer en fonction des caractéristiques d'un territoire. A l'échelle de la région Auvergne-Rhône-Alpes, le dispositif déployé par Atmo AuRA respecte largement les exigences fixées par cette directive : aussi, pour les particules (PM10 et PM2,5), Atmo AuRA dispose de plus de 100 appareils de mesures, alors qu'il en faut seulement 32 pour satisfaire aux exigences européennes ; pour les oxydes d'azote, Atmo en dispose de 69, pour un minimum requis de 24 et pour l'ozone, Atmo en déploie 54 appareils, pour un minimum de 21. La consistance de ce réseau de surveillance sur le territoire du PPA3, ainsi que les principes des modélisations associées, sont détaillés au chapitre 6.2 de la pièce C du présent dossier.

Compte-tenu des coûts associés, il n'est pas envisageable de prévoir une couverture complète de chaque commune avec de telles stations de mesures. Aussi, les données mises à disposition pour de nombreux secteurs reposent-elles effectivement sur des modélisations réalisées par Atmo AuRA.

Pour autant, ces données de qualité de l'air issues de modélisations respectent bien les objectifs de qualité prévus par la réglementation. Ces cartographies annuelles prennent bien en compte, pour chacun des polluants suivis, l'ensemble des mesures effectuées sur le terrain (stations fixes ou stations temporaires pour études) et permettent de recalibrer les résultats bruts issus de la modélisation. Ces processus sont en outre audités régulièrement par le Laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air (LCSQA) qui s'assure que les pratiques sont conformes au référentiel technique national. Et chaque année, en fonction des résultats, Atmo AuRA déploie des moyens d'étude sur différents territoires pour effectuer des mesures complémentaires pour compléter et affiner le calage de ses modèles.

Des mesures complémentaires peuvent également être réalisées dans le cadre d'un conventionnement spécifique à contractualiser avec un territoire qui en ferait la demande. L'ensemble des mesures de qualité de l'air sont publiées de façon complète et transparente sur le site internet d'Atmo Auvergne-Rhône-Alpes, ainsi que sur des plate-formes d'opendata.

## 2.2. Observations recueillies sur le volet mobilités du PPA3

Comme cela avait été le cas lors de la concertation recommandée en mai-juin 2021 qui concernait le grand public, les questions de mobilité ont suscité un très grand volume de remarques dans le cadre de cette consultation, avec en particulier deux sujets qui ont suscité des critiques : le projet d'élargissement d'A46 et le renforcement de la ZFEm de la Métropole de Lyon.

Au-delà, il est également demandé à l'État des engagements opérationnels, afin de développer le plus rapidement possible différentes alternatives à l'autosolisme.

### 2.2.1. Infrastructures routières

- **Enjeux spécifiques de l'A46 sud et autres projets d'infrastructures**

Comme cela avait été le cas lors de la concertation recommandée en mai-juin 2021, cette procédure de consultation sur le PPA a donné lieu à d'assez nombreuses remarques liées au projet d'élargissement de l'autoroute A46 dans le sud-est de l'agglomération lyonnaise.

Sont ainsi exprimées de nombreuses craintes, voire des oppositions franches, quant aux réalisations de cet élargissement de l'A46 ainsi que du réaménagement du nœud de Manissieux. Les acteurs locaux estiment que ces projets impliqueront l'accroissement des trafics routiers. Ainsi, il est demandé la réalisation d'une étude de la qualité de l'air sur les futurs projets autoroutiers avant leur réalisation, avec un conditionnement de ces réalisations aux résultats positifs de l'étude sur la pollution.

Dans la continuité, des craintes sont aussi exprimées vis-à-vis du défi M4 du projet de plan d'action du PPA3 (qui vise à diminuer le trafic routier et la congestion de certains axes) quant à de possibles hausses de trafics et des nuisances associées sur le boulevard urbain sud et sur l'A46, en lien avec l'élargissement à 2x3 voies de cette dernière. Il est demandé que le PPA prenne bien en compte cet élargissement d'A46.

Un autre avis déplore « qu'une meilleure régulation des poids lourds en transit » n'ait pas été retenue dans les actions du PPA3, en tant qu'alternative à l'élargissement d'A46. Il est également demandé des précisions quant aux intentions de l'État sur le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), alors que la déclaration d'utilité publique de la section nord a été prise en 2012.

On relève en outre l'expression d'une opposition à l'implantation retenue pour la réalisation du demi-diffuseur prévu sur l'A7 au sud de Vienne par une commune riveraine de ce projet d'aménagement. Cette commune argue notamment d'une forte augmentation des nuisances sur son territoire et sollicite la réalisation d'une étude air et santé d'un niveau renforcé par rapport à celle présentée dans l'évaluation environnementale.

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

Concernant tout d'abord le défi M4 « Diminuer le trafic routier et limiter la congestion sur certaines sections routières », il a été construit pour regrouper les trois actions concernant les autoroutes et voies rapides du territoire PPA. Malgré son intitulé, les actions prévues ne devraient en fait n'avoir qu'un impact marginal en termes de baisse des trafics ; les reports de ces trafics vers d'autres itinéraires seront donc très limités.

De plus, la planification des grandes infrastructures routières, tout comme la réalisation plus ponctuelle de contournements routiers de petites communes, ne relève pas du PPA. Ce type de projets a vocation à faire l'objet d'une évaluation environnementale laquelle inclut alors nécessairement un volet *analyse des effets du projet sur la qualité de l'air et la santé*.

Enfin, l'élargissement de l'A46 sud est bien pris en compte par le projet de PPA3, en tant qu'évolution probable du réseau routier, dans le cadre des modélisations des effets du PPA à l'horizon 2027. Il peut être précisé que malgré la prise en compte de cet élargissement, la qualité de l'air au droit de cet axe ne se dégraderait pas d'après les modélisations d'Atmo, compte tenu notamment de l'impact favorable des autres mesures déployées, notamment le renforcement de la ZFEm qui induit un verdissement du parc de véhicules routiers sur une zone plus vaste que la ZFEm elle-même (voir Figure 149 de la pièce C du présent dossier d'enquête, chapitre 10.6 et cf. paragraphe ci-après concernant la ZFEm).

La proposition « d'une meilleure régulation du trafic de transit » en tant qu'alternative à cet aménagement, nécessiterait en outre d'être précisée par la métropole de Lyon.

Le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), améliorerait effectivement la compétitivité du mode ferroviaire pour le transport de marchandises et favoriserait donc le report modal. Cela vaut toutefois principalement pour des trafics de longue distance, compte tenu des contraintes liées aux ruptures de charge.

Là encore, la planification de grandes infrastructures de transport de ce type ne relève pas du PPA. Ainsi, la priorisation des projets d'infrastructures issue des travaux préparatoires de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 n'a pas retenu la réalisation du CFAL Nord dans l'immédiat, mais cela ne préjuge pas de son intérêt à moyen ou plus long terme. En outre, le ministre des transports, Jean-Baptiste Djebbari a déclaré par voie de presse le 1<sup>er</sup> mars 2022 qu'« une nouvelle étape de concertation à propos du projet de contournement Sud de Lyon (CFAL Sud) sera prochainement organisée ».

Le demi-diffuseur de Reventin-Vaugris, comme les quelques autres projets d'infrastructures évoqués dans les différents avis, fait l'objet d'un pilotage et d'une mise en œuvre qui ne relèvent pas directement du PPA. Cette opération a fait l'objet d'une enquête publique en mars 2022, dont le dossier support est disponible en ligne (<http://www.a7-echangeur-viennesud.fr/enquete-publique/>) et comprend une évaluation environnementale laquelle intègre un vaste chapitre sur l'impact du projet en matière de qualité de l'air. Il ressort en particulier de ces études que ce projet permettrait une redistribution des trajets entre les différents points d'accès à l'A7 dans le secteur viennois, laquelle conduirait au global à une réduction des kilomètres parcourus, ainsi qu'à des baisses marquées des trafics sur le pont de Vaugris et dans des secteurs urbains comme la traversée de Vienne, ou encore au niveau d'Ampuis et Condrieu. Ce projet devrait donc présenter un bilan globalement positif en matière d'exposition des populations à la pollution de l'air.

- **Réduction de capacité ou de la vitesse maximale autorisée (VMA) sur certains axes routiers**

Plusieurs collectivités du sud lyonnais rappellent leur demande d'un abaissement de 110 à 90 km/h de la vitesse maximale autorisée sur l'autoroute A7 entre Chasse-sur-Rhône et Vienne-sud.

Parallèlement, de nombreux avis avancent le fait que la restriction, voire la suppression, de voies de circulation notamment sur l'agglomération lyonnaise), ainsi que la diminution de la vitesse, génèrent des engorgements et des embouteillages ; ce qui conduirait à une accentuation des problématiques de pollution de l'air. De ce fait, quelques avis demandent que soient apportées des preuves sur les gains réels en termes de pollution quant aux restrictions de circulation.

Parallèlement, il est demandé que les restrictions de circulation et la fermeture de certaines voies de circulation soient compensées par des projets de contournement routier, qui pourraient permettre de redynamiser certains centres-villes, ou/et par des alternatives modales crédibles.

Enfin, certains avis interrogent sur les moyens de contrôle mis en place par les services de l'État pour faire respecter les limitations de vitesse et les mesures mises en place.

#### Prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA3

En premier lieu, il doit être souligné que les baisses de vitesse maximale autorisée (VMA) concernant les voies rapides, objet de l'action M4.1, conduisent à une baisse des situations de congestion et donc bien à une amélioration de la qualité de l'air. L'écoulement des trafics (débit horaire des voies) est en effet plus important à 110 km/h qu'à 130, à 90 km/h qu'à 110, avec un débit maximal aux alentours de 70 km/h. C'est ce qui explique notamment que la baisse de la VMA sur le périphérique lyonnais a conduit à une hausse de 1 % du trafic moyen journalier sur l'axe, compte tenu de la légère hausse de capacité induite.

Concernant la section d'A7 sud, l'étude annoncée par les services de l'État se poursuit en 2022 sur l'ensemble du périmètre du PPA3. Les sections signalées par les collectivités font l'objet d'une attention particulière. Les résultats de l'étude, attendus dans le courant de l'année 2022, permettront d'apporter un éclairage sur les mesures de baisse de vitesse qui pourraient s'avérer pertinentes.

Il peut être également souligné sur ce thème que le PPA n'identifie pas dans ses sous-actions des abaissements de vitesse de 70 à 50 ou de 50 à 30 km/h. En effet, ce type d'abaissement de vitesse qui concernerait des secteurs urbains ne génère pas de gains directs en matière de qualité de l'air. Toutefois, ils sont susceptibles d'être déployés par certains gestionnaires de voiries dans un objectif d'apaisement des circulations, favorable à la sécurité routière, à la cohabitation des différents modes de déplacement et donc indirectement à des déplacements en modes actifs.

Concernant la fermeture ou la réduction de capacité de certains axes routiers urbains, il doit être rappelé que dans le cœur de l'agglomération lyonnaise plus d'un quart des déplacements effectués en voiture couvrent une distance de moins de 2 km et pourraient donc être effectués via un mode actif, ce qui aurait un effet favorable très significatif en matière de congestion et de qualité de l'air.

Dans ce contexte, la baisse de la capacité de certains axes routiers vise donc à dissuader certains usages urbains de la voiture. Elle permet surtout de favoriser la performance, l'attractivité et la

sécurité des autres modes (vélos, marche, transports en commun) dans une optique de report modal, favorable à terme à la qualité de l'air. Lorsque ces projets de réduction de capacité concernent des axes identifiés comme des routes à grande circulation (RGC), ils doivent toutefois, avant d'être approuvés et mis en œuvre, faire l'objet d'une analyse approfondie en lien avec les services de l'État, en prenant en compte l'ensemble de leurs fonctions spécifiques (gestion du trafic, desserte économique du territoire, passage de transports exceptionnels et convois militaires, etc.)

Pour ce qui est de la réalisation de contournements routiers de petites communes, la maîtrise d'ouvrage relève généralement des conseils départementaux, de la métropole de Lyon, voire dans certains cas des communes. Si ce type de déviation peut ponctuellement avoir un effet favorable sur la qualité de l'air et permettre la requalification de centre-bourgs, ce levier n'est pas explicitement identifié dans le PPA. Une évaluation au cas par cas de chaque projet de création d'un segment routier nouveau serait nécessaire pour évaluer si l'impact global est positif ou non sur la qualité de l'air et l'exposition des populations.

Concernant le contrôle du respect des vitesses limites de circulation et plus largement le déploiement de radars automatiques, il peut être indiqué que l'ensemble des radars fixes du périphérique lyonnais est à nouveau opérationnel en 2022. À ce jour, 37 radars fixes vitesse et 14 radars franchissement sont installés dans le Rhône.

Concernant l'implantation de nouveaux radars, notamment dans les secteurs urbains, il est rappelé que ces dispositifs sont destinés à modifier les comportements routiers dangereux sur les secteurs les plus accidentogènes. Leur implantation fait systématiquement l'objet d'une étude approfondie par les services de l'État, en lien avec les collectivités. Aussi, sauf caractère accidentogène avéré, les radars n'ont par exemple pas vocation à être implantés sur des axes à 30km/h, s'agissant déjà d'une mesure destinée à renforcer la sécurité routière. En 2021, la délégation interministérielle à la sécurité routière a lancé une expérimentation dans plusieurs agglomérations de France pour tester de nouveaux équipements de terrain urbain (ETU) aussi appelés «radars urbains». Cette démarche initiée par l'État en concertation avec les élus locaux afin de lutter contre l'insécurité routière est encore en phase expérimentale dans les territoires métropolitains de Belfort, Montpellier et Toulouse. Selon les conclusions de l'expérimentation, des «radars urbains» pourraient être déployés dans la Métropole de Lyon sur les secteurs les plus accidentogènes identifiés par les services de l'État en lien avec la collectivité.

### **2.2.2. Projets de voies réservées et soutien au covoiturage**

Sur ces questions, des avis divergents ont été exprimés par les collectivités :

- Plusieurs avis jugent que le covoiturage ne peut constituer une solution pour la mobilité des citoyens de leur territoire compte tenu des congestions importantes des voies d'accès à la Métropole depuis leur territoire.
- A contrario, certains avis avancent que les embouteillages sur les principales voies d'accès à la Métropole de Lyon sont dissuasifs pour le covoiturage, et que de ce fait, la mise en place de voies réservées sur l'A42 et l'A46 est très pertinente en ce qu'elles permettraient de rendre ce mode de déplacement beaucoup plus attractif.

- Par ailleurs, une collectivité de l'est lyonnais redoute que la mise en place d'une voie réservée sur l'A43, induise des reports de trafic et des nuisances vers les axes adjacents (RD306 et RD318).
- D'autres se disent défavorables à l'instauration d'une voie de covoiturage sur l'A46, compte-tenu des dysfonctionnements observés sur le dispositif de signalisation de la voie réservée de M6-M7.
- Il est également pointé que, dans le cadre de l'échéancier présenté dans le PPA3, seule l'A450 présente une voie réservée aux transports en commun. Cet avis estime que les possibilités d'inclusion des transports en commun sur d'autres voies pénétrantes pourraient être mises en avant, en particulier sur l'A6 et l'A43, de même que les modalités de déploiement de telles voies.
- Certains avis regrettent également que le PPA3 ne présente pas d'échéancier plus précis du déploiement des différents projets de voies réservées aux transports en commun et au covoiturage, ainsi que des aires de service multimodales sur le réseau autoroutier exploité par l'État (A6, A7, A42, A43, A46, A450, etc.)

#### Prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA3

Qu'il soit lié ou non à une voie réservée, le développement du covoiturage pour les déplacements quotidiens reste un levier pertinent. Si certaines voies d'accès à la métropole sont régulièrement congestionnées aux heures de pointes, il doit être souligné qu'un recours accru au covoiturage pourrait permettre une baisse du nombre de véhicules circulant aux heures de pointe, avec un effet favorable potentiellement important sur cette congestion.

Comme le soulignent certaines collectivités, la réalisation de voies réservées au covoiturage (dites VR2+) constitue effectivement un levier intéressant pour rendre ce mode de déplacement plus compétitif que l'autosolisme.

Concernant les voies réservées au covoiturage (VR2+) mises en place par la Métropole de Lyon sur M6 et M7, les dysfonctionnements pointés par certaines collectivités et concernant la signalisation annonçant l'activation du dispositif sont désormais résolus. Il convient à cet égard de rappeler que ces dispositifs sont encore relativement récents et innovants. Aussi, chaque retour d'expérience en la matière, dont celui de la métropole de Lyon, est effectivement enrichissant et permettra de concevoir les futures voies réservées ainsi que leurs dispositifs d'activation d'une façon plus robuste et résiliente.

Pour répondre aux craintes exprimées quant à de possibles reports sur les réseaux secondaires, on peut indiquer que dans certaines situations complexes, les projets de voies réservées font l'objet de simulations préalables pour s'assurer que l'aménagement envisagé n'entraîne pas une aggravation significative de la congestion sur l'axe routier concerné ou n'induirait pas de dysfonctionnement spécifique sur les points d'échanges et les axes connexes.

Les mentions des différents horizons de réalisation dans la fiche action M4.3 concernant les projets de voies réservées rendent compte des dernières informations disponibles sur la temporalité prévisionnelle des différents projets. Il doit être souligné que ces projets sont complexes, en ce qu'ils s'inscrivent sur des axes routiers dont les trafics sont extrêmement élevés et où la présence de

nombreux points d'échanges (entrées, sortie, entrecroisements, etc.) peut contraindre le bon fonctionnement d'un tel aménagement. Certains des projets cités sont, en outre, à un stade moins avancé, ce qui explique que les horizons de réalisation ne soient pas systématiquement précisés.

Enfin, même si ces projets sont mis en avant dans le plan d'actions du PPA3 en raison de leur capacité à concourir à ses objectifs, le PPA n'est toutefois pas en mesure d'en fixer le calendrier précis de déploiement. Les différentes opérations sont en effet portées par les gestionnaires de l'axe routier concerné (DIRCE, APRR, Vinci Autoroutes ou Métropole de Lyon) et leur validation sera arbitrée individuellement de façon relativement indépendante du PPA.

Concernant l'opportunité d'ouvrir certaines voies réservées aux transports en commun, il peut être rappelé que les véhicules de transport en commun figurent bien sur la liste des usagers acceptés sur ces "VR2+" au même titre que les véhicules transportant a minima 2 occupants, les taxis et les véhicules à très faibles émissions. Selon le contexte (existence de lignes régulières de transport en commun, configuration technique de la voirie et entrées/sorties), les voies réservées pourront plus ou moins naturellement accueillir des lignes de transport en commun. En l'espèce ce type de voies réservées préconisées par la convention citoyenne sur le climat (article 124 de la loi climat résilience) est différent des voies réservées aux transports en commun (« VRTC »).

### **2.2.3. Transport ferroviaire de voyageurs**

Plusieurs avis demandent, soit la mise en place d'un RER métropolitain (dont les potentiels bénéfiques ne sont pas assez mis en avant dans le PPA 3) avec un accompagnement financier de l'État, soit l'augmentation des fréquences sur les principales lignes de l'étoile ferroviaire lyonnaise (Vienne-Lyon, Valence-Lyon sont notamment citées).

#### Prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA3

Le déploiement d'un système de transport ferroviaire urbain avec une fréquence de service renforcée et une amplitude horaire étendue est effectivement souhaité à l'échelle de l'agglomération lyonnaise. Ce projet nécessiterait cependant des investissements très lourds qui ne seront réalisés ni dans le cadre du PPA, ni dans sa temporalité, c'est pour cette raison en particulier qu'il n'est pas explicitement mentionné dans le plan d'actions.

Une partie de ces investissements, qui s'inscrit dans le cadre partenarial de l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise regroupant l'État, SNCF Réseau, le conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, la Métropole de Lyon et SYTRAL Mobilités, sont néanmoins déjà mis en œuvre, à l'instar de la voie L en gare de Lyon Part-Dieu qui vise à améliorer la robustesse des services ferroviaires. Des investissements de ce type seront poursuivis dans les prochaines années et des arbitrages doivent être rendus concernant d'autres investissements à plus long terme.

## 2.2.4. Transports en commun

- **Concernant le maillage des réseaux**

Plusieurs collectivités déplorent dans leur avis un maillage des transports en commun insuffisant sur leur territoire pour qu'elles puissent porter des actions en phase avec les orientations du PPA3. En cohérence, certains avis affirment que le développement des déplacements en modes actifs sur leur territoire nécessiterait au préalable la possibilité de se rabattre sur des transports en commun fiables et performants.

En complément, certaines communes urbaines déplorent une relative faiblesse des investissements prévus sur leur secteur. D'autres communes rurales indiquent être largement dépendantes de la voiture individuelle et estiment qu'elles ne pourront pas espérer bénéficier, même à long terme, du développement d'un réseau maillé de transports en commun au vu des capacités trop limitées de l'autorité organisatrice de mobilité (AOM) de leur territoire.

Par ailleurs, plusieurs collectivités soulignent que le déploiement d'une offre de transports en commun ou de covoiturage sort de la seule compétence communale et/ou intercommunale.

### Prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA3

Les objectifs portés dans le PPA au travers du défi M1 concernant la baisse des déplacements en voiture individuelle au profit de modes alternatifs tels que les transports en commun, les modes actifs et le covoiturage sont affirmés de façon générale et ne pourront pas forcément être déclinés avec le même niveau d'ambition à l'échelle de l'ensemble du territoire eu égard aux très fortes disparités d'urbanisation et de densité. Il revient donc aux acteurs impliqués de se saisir des leviers proposés pour soutenir ou déployer les offres pertinentes et efficaces à leur échelle selon les caractéristiques de leur territoire et en fonction des compétences et des moyens dont ils disposent.

La planification des développements d'offre de transport en commun est effectivement du ressort des autorités organisatrices de mobilité (SYTRAL Mobilités et conseil régional, ainsi que certains autres EPCI du territoire). A ce titre, le plan de mandat du SYTRAL adopté le 17 décembre 2020 prévoit la mobilisation de 2,55 milliards d'euros sur la période 2021-2026 pour développer un réseau multimodal, attractif, maillé et performant et enrichir significativement l'offre d'alternatives à la voiture individuelle. Au passage, la quasi-totalité des grands projets inscrits à ce plan de mandat ont été lauréats en 2021 de l'appel à projet TCSP (transports en commun en site propre) du ministère des transports et recevront à ce titre une dotation qui couvrant une partie de l'investissement à engager.

La réalisation de lignes de transport lourds (tramways, métro, bus à haut niveau de service) s'inscrit forcément dans une temporalité longue, au vu de l'ampleur des procédures et des travaux à réaliser, ainsi qu'au vu des montants d'investissement à mobiliser. Un certain nombre des développements planifiés par le SYTRAL dans le cadre du plan de mandat évoqué ci-avant ne verront leur réalisation qu'à la fin de l'échéance quinquennale du PPA3. Il est également avéré que le développement de réseaux de lignes de bus régulières pour desservir des communes rurales peut nécessiter des moyens importants.

Dans ce contexte, le PPA3 met particulièrement en avant le levier du covoiturage (M1.1), ainsi que les rabattements vers les gares du territoire (M1.3), dont le développement nécessiterait des investissements nettement moins lourds (parkings, plate-formes de mise en relation des usagers, itinéraires cyclables pour accéder aux gares, stationnements vélo sécurisés, etc.).

- **Concernant l'intermodalité**

Le SYTRAL, dans sa délibération, a fait part de remarques très spécifiques concernant la fiche action M1.3 qui porte sur le développement des transports en commun et sur la stratégie d'intermodalité au niveau de parcs-relais. Ainsi, le SYTRAL a demandé une reformulation de l'objectif associé à cette fiche action pour ne pas y faire apparaître une part-modale cible ; estimant en effet que cet objectif concernant la part modale des transports en commun à l'horizon 2027 devra être débattu dans le cadre de son futur Plan de mobilité (PDM), dont les travaux d'élaboration commenceront au printemps 2022. Le SYTRAL fait donc valoir qu'il ne serait pas opportun de mentionner un objectif de ce type dans le cadre du PPA, a fortiori sachant que celui couvre un territoire très étendu et alors que le chiffre retenu, correspond à celui identifié aujourd'hui sur le seul territoire de l'agglomération lyonnaise.

Le SYTRAL a également proposé des indicateurs supplémentaires pour le suivi de cette action M1.3 : nombre de parcs de stationnement vélo et fréquentation, espaces réservés au covoiturage, fréquentation des transports en commun de rabattement.

Une remarque complémentaire sur cette fiche vient en outre préciser la doctrine portée par le SYTRAL en matière de développement des parcs-relais : des rabattements en modes actifs ou bus doivent ainsi être priorités pour les P+R de première et deuxième couronne d'agglomération ; tandis que les rabattements voiture et covoiturage seraient à encourager plutôt au niveau des gares TER, le plus en amont possible des zones denses de l'agglomération.

#### Prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA3

L'ensemble de ces observations sont bien prises en compte par le projet de PPA3 ou bien l'ont été suite à la réception de cet avis. Ainsi, l'objectif de part modale TC à horizon 2027 a été retiré de la fiche action et les indicateurs complémentaires ajoutés. Ces modifications ont bien été intégrées au plan d'action détaillé Pièce D, fiche M1.3.

Concernant la formulation de la doctrine en matière de parcs-relais, la fiche action est déjà rédigée de manière à retranscrire la doctrine portée depuis 2020 par le SYTRAL et la Métropole de Lyon en la matière.

- **Concernant les politiques de mobilité des entreprises**

Un avis demande qu'un contrôle effectif soit mis en place concernant la participation obligatoire des employeurs aux abonnements de transports en commun.

#### Prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA3

Sur ce point spécifique, le code du travail (article L.3261-2) prévoit bien l'obligation pour un employeur de prendre en charge une partie du prix des abonnements souscrits par ses salariés pour leurs déplacements domicile-travail accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos.

En région Auvergne-Rhône-Alpes, ce sont les directions régionale et départementales de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS) qui sont les services de l'État en charge de

l'effectivité du droit du travail au sein des entreprises. Ces services ont diligenté plus de 27 000 interventions en 2020 dans la région.

Il ressort des informations collectées auprès d'eux que cette obligation incombant aux employeurs concernant la prise en charge partielle des abonnements de transports en commun est bien respectée et que les litiges entre salariés et employeurs sur ce sujet sont devenus particulièrement rares. En outre, une action spécifique sur ce thème resterait une prérogative de la Direction Générale du Travail, seule habilitée à définir les orientations de la politique du travail. De ce fait, il ne paraît ni nécessaire, ni opportun de prévoir une action spécifique en la matière dans le cadre du PPA.

Enfin, on peut souligner qu'en cas de non-respect de l'obligation précitée :

- l'employeur s'expose, en application de l'article R.3261-16, à une contravention de 4e classe (amende forfaitaire de 135 €) ;
- après avoir mis en demeure son employeur par lettre recommandée avec accusé de réception de respecter ses obligations réglementaires, le salarié peut saisir le conseil de prud'hommes.

### **2.2.5. Mobilités actives**

Quelques avis pointent la nécessité de créer des liaisons modes doux, pour faciliter les déplacements non motorisés dans un contexte de forte hausse des prix des carburants.

De plus, il est demandé à l'État de prendre en charge l'information des automobilistes concernant les cédez-le-passage cyclistes aux feux, les doubles sens cyclables ou les chaussées à voies centrales banalisées, afin de favoriser l'utilisation des modes doux.

#### Prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA3

La création de voies cyclables et de liaison modes doux est explicitement mentionnée dans la fiche action M1.2 Les réalisations de ces aménagements restent du ressort des collectivités locales dont la plupart sur le territoire du PPA lyonnais affichent des intentions de développement importantes y compris en secteur péri-urbain pour ce type d'aménagement. Ces plans de voies cyclables peuvent en particulier être soutenus par le biais de différents AAP portés par l'État ou l'ADEME, ainsi que via des subventions à solliciter auprès du conseil régional.

La formation des automobilistes à ces nouveaux aménagements, panneaux et marquages de signalisation cyclable fait bien partie de la stratégie nationale déployée en matière de sécurité routière. Ainsi, une campagne nationale concernant les « cédez-le-passage cyclistes » a été déployée début 2022 : <https://www.securite-routiere.gouv.fr/actualites/une-nouvelle-signalisation-pour-faciliter-la-circulation-des-cyclistes-certains>. Elle est relayée dans le département du Rhône, par le bureau sécurité routière à la préfecture, notamment par la distribution de flyers dédiés, en particulier dans les auto-écoles. Les autres thématiques évoquées peuvent aussi faire l'objet de campagnes ciblées.

## 2.2.6. Transport aérien

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuares (ACNUSA) a émis, dans son avis rendu le 7 février (Annexe 1e), plusieurs recommandations concernant les mesures prévues pour réduire les émissions du secteur aérien. L'autorité propose notamment que des temps maximaux d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissances (APU) soient imposés en précisant ce point dans la fiche action détaillée (sous-action M.5.1.1).

L'ACNUSA propose également l'ajout d'une sous-action complémentaire pour réduire les émissions des avions lors des phases de décollage et de montée, qui constituent les phases les plus polluantes : il s'agirait de déployer une modulation de la redevance aéroportuaire en fonction des émissions de NOx des appareils, voire de prévoir une interdiction des aéronefs les plus polluants.

### Prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA3

Dans le cadre des travaux préparatoires à l'élaboration du plan d'action du PPA3, la possibilité de prévoir un encadrement des durées maximales d'utilisation des auxiliaires de puissance (APU) avait bien été identifiée au regard notamment des recommandations formulées par l'ACNUSA dans son rapport de septembre 2020. De plus, une mesure de ce type est d'ores et déjà mise en œuvre dans une vingtaine de grands aéroports en Europe et plusieurs aéroports en France faisaient déjà l'objet de telles restrictions (aéroports de Paris-CDG, Orly, Le Bourget, Nantes-Atlantique, Nice Côte-d'Azur par ex).

Néanmoins, le rapport précité soulevait également le fait que les arrêtés de restriction pris sur ces aéroports ne permettaient pas d'atteindre les objectifs fixés en termes de réduction des nuisances (bruit et pollution atmosphérique) ; il a donc été retenu de privilégier, dans le cadre du PPA3 de l'agglomération lyonnaise, le développement des alternatives à l'usage de ces APU. C'est la raison pour laquelle l'action M.5.1.1 prévoit une poursuite de l'électrification des postes avions situés au large du tarmac (100 % des postes au contact de LYS sont équipés de prises 400 Hz) et le déploiement de groupes climatiques pour alimenter les aéronefs en chaleur ou en air climatisé au stationnement.

Néanmoins, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) travaille actuellement sur des projets d'arrêtés ministériels relatifs à l'utilisation des APU des aéronefs lors de l'escale pour l'ensemble des aérodromes relevant de la compétence de l'ACNUSA (dont fait partie l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry) avec une entrée en application envisagée au 1er novembre 2022 incluant une phase d'information, de mise à jour des documents aéronautiques et de rodage du dispositif de contrôle de la gendarmerie des transports aériens jusque fin mars 2023. La recommandation de l'ACNUSA devrait donc bien être mise en application, mais plutôt par le biais d'une réglementation nationale.

Concernant la modulation des redevances et taxes, ce levier avait également été envisagé lors des travaux préparatoires à l'élaboration du PPA3 sur le modèle de ce qui a pu être déployé dans une quinzaine de grands aéroports européens. Il s'agirait, par une redevance majorée pour les aéronefs les plus émetteurs d'oxydes d'azote (NOx), d'encourager une accélération du renouvellement des flottes.

Ce levier n'a toutefois pas été retenu parmi les sous-actions du projet de PPA3 considérant que :

- la réglementation française des taxes aéroportuares, qui relève strictement d'arrêtés ministériels (compétence de la direction générale de l'aviation civile), ne prévoit pas à ce jour

la possibilité d'inclure une modulation basée sur les émissions d'oxydes d'azote des aéronefs ;

- de la même manière, les principales redevances relatives aux grands aéroports ne prévoient pas explicitement la possibilité d'introduire un tel critère (redevance d'atterrissage basée sur la masse de l'avion, redevance passager basée sur le nombre de passagers embarqués, redevance pour usage des installations fixes de distribution de carburants d'aviation basée sur les quantités de carburant distribué).
- Dans l'hypothèse où elle serait mise en œuvre, cette modulation des redevances sur les aéroports lyonnais ne paraît pas à elle seule de nature à susciter un renouvellement des flottes par les compagnies aériennes qui établissent vraisemblablement leur stratégie à l'échelle du réseau d'aéroports qu'elles desservent. Ainsi, les retours d'expérience sur les autres aéroports européens ne démontrent pas que cette mesure aurait conduit à un renouvellement des flottes d'aéronefs par les compagnies.

Néanmoins, il est possible de tenir compte des caractéristiques des aéronefs dans les tarifs de la redevance de stationnement et l'article L.6325-1 du code des transports prévoit que le montant de ces redevances peut faire l'objet, pour des motifs d'intérêt général, de modulations limitées tendant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement. Une telle modulation est d'ailleurs actuellement étudiée par Vinci, gestionnaire des plateformes aéroportuaires lyonnaises, mais celle-ci serait basée sur les émissions de CO<sub>2</sub> des appareils plutôt que sur les émissions de polluants locaux comme les NO<sub>x</sub>. Dans ce contexte, et compte-tenu des incertitudes sur les effets pouvant être escomptés de cette mesure, le PPA3 ne suivra pas cette recommandation de l'ACNUSA et ne prévoira pas l'ajout d'une sous-action spécifique en la matière.

Parallèlement, il convient néanmoins de noter que la révision très récente de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (arrêté du 21 mars 2022 relatif à la classification acoustique des aéronefs), entrée en vigueur au 1er avril 2022, va favoriser l'utilisation d'avions de dernière génération, moins bruyants (-50 % d'empreinte sonore) et plus économes (-15 % de consommation de kérosène) et donc moins émetteurs de polluants locaux, ce qui concourra de fait à l'objectif visé au travers de la modulation proposée par l'ACNUSA.

## 2.2.7. Zone à Faible Émissions métropolitaine (ZFEm)

Le renforcement de la ZFEm lyonnaise (action M2.1) a fait l'objet de nombreux avis et critiques. De manière générale, un assez grand nombre de collectivités proches de la Métropole de Lyon et de communes situées dans la Métropole de Lyon se sont exprimées, au travers de cette consultation sur le PPA, sur la première phase du renforcement de la ZFEm (dite ZFE VP5+) en y apportant un avis défavorable. Cette première phase de renforcement de la ZFEm avait fait l'objet d'une consultation réglementaire spécifique en fin d'année 2021. Pour rappel, elle prévoit une interdiction de circulation et de stationnement dans le périmètre actuel de la ZFEm aux voitures et deux-roues motorisés classés Crit'Air 5 ou non classés à compter de septembre 2022.

- **Effets induits sur les territoires voisins de la ZFEm**

Plusieurs collectivités expriment des craintes quant à de possibles reports de trafic et des nuisances associées vers d'autres axes routiers situés sur les territoires voisins, notamment vers A46 sud ou la rocade Est (RN 346). De tels reports de trafic seraient alors en contradiction avec les objectifs visés dans le cadre des plans climat air énergie territoriaux (PCAET) des EPCI concernés.

De même, certains avis pointent que la limitation d'accès aux véhicules les plus polluants en zone dense empêcherait l'accès aux centres de certaines communes ou communautés de communes périurbaines du territoire (crainte exprimée dans l'est et le sud-est lyonnais par exemple).

### Prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA3

En premier lieu, il doit être rappelé que les principaux effets suscités par la mise en place d'une ZFEm concernent une baisse du trafic routier et une accélération du renouvellement des parcs de véhicules. Il n'est pas avéré qu'elles se traduisent par des reports d'itinéraires, ou alors seulement de manière marginale pour certains déplacements voiture. Les trafics poids-lourds et utilitaires qui sont généralement liés à des activités économiques vont privilégier un renouvellement du véhicule pour pouvoir poursuivre leur activité auprès de leurs clients situés à l'intérieur de la ZFEm. En outre, les enjeux de la logistique urbaine en périmètre ZFEm fera prochainement l'objet d'une étude spécifique portée par la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes.

De surcroît, les études spécifiques réalisées pour la ZFEm et le PPA par Atmo AuRA montrent un impact favorable pour la qualité de l'air du renforcement de la ZFEm, y compris sur les territoires voisins de la ZFEm et sur les principales voies rapides permettant d'accéder au cœur de l'agglomération. Cet effet favorable est notamment visible sur la carte d'évolution des concentrations de NOx (Figure 149 de la pièce C du présent dossier d'enquête, chapitre 10.6). Il s'explique par le fait que le parc de véhicules rajeuni circule sur un périmètre plus étendu que la ZFEm elle-même : à trafic égal les émissions sont donc abaissées au droit des principales voies d'accès et de contournement de l'agglomération. Au final, l'impact défavorable craint par les collectivités riveraines de l'A46, de la rocade Est, d'A42 ou d'A43 n'est pas avéré. La carte mentionnée ci-avant montre bien un impact nul sur certains de ces axes et positif sur la plupart.

Concernant les craintes exprimées sur l'accès au centre de certaines communes péri-urbaines, il s'agit manifestement d'une incompréhension liée à l'intitulé insuffisamment explicite du défi M2 et de l'action M2.1 dans le dossier soumis à cette consultation. Cette action telle qu'elle est prévue dans

le projet de PPA3 vise exclusivement le renforcement de la ZFEm de la Métropole de Lyon et ne prévoit pas spécifiquement la mise en place d'autres ZFEm sur des communes péri-urbaines ou rurales du territoire PPA. L'intitulé du défi a donc été modifié pour résorber cette ambiguïté dans la version du dossier mise à l'enquête publique.

De plus, pour compléter ces informations, il peut être précisé que les EPCI de plus de 20000 habitants intégrés au moins partiellement dans un PPA sont réglementairement tenus d'évaluer l'opportunité de mettre en place une ZFEm sur leur territoire. A ce jour, les premières études réalisées par les différents EPCI du PPA lyonnais concluent que l'outil ZFEm n'est pas adapté à leur territoire.

- **Effets induits sur la mobilité et les dispositifs d'accompagnement prévus**

Certaines collectivités estiment que la ZFEm va porter préjudice à la fois aux travailleurs ayant besoin de se rendre dans le cœur de l'agglomération, aux petites et moyennes entreprises (BTP, artisanat) ou encore aux entreprises disposant d'une flotte importante de véhicules. De plus, certaines collectivités considèrent que le calendrier de renforcement annoncé de la ZFEm est incohérent en ce qu'il va conduire à une mise au rebut précoce d'une part importante du parc de véhicules.

Sont également pointés, un potentiel impact social négatif ainsi qu'un caractère discriminatoire, car la ZFEm contraindra les habitants soit à un report modal soit à se doter d'un véhicule à faibles émissions, ce qui sera certainement difficile pour les ménages les plus modestes et risque d'augmenter les inégalités sociales, notamment chez certaines populations rurales qui ne disposent pas d'alternative à l'autosolisme.

Dans ce contexte, sont demandées des mesures d'accompagnement ainsi que le développement d'alternatives modales, notamment pour desservir en transports en commun des secteurs où l'offre est actuellement jugée insuffisante. Un avis demande en particulier que ces alternatives cyclables et transport en commun soient mises en œuvre préalablement au renforcement de la ZFEm ; le lancement d'études en vue de la prolongation de certaines lignes de tramway vers le sud-est lyonnais est également demandé.

Certains avis demandent à ce que les mesures d'accompagnement prévues par la Métropole de Lyon soient également applicables aux personnes résidant hors de la ZFEm, mais ayant besoin de s'y rendre.

#### Prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA3

Concernant l'impact du renforcement de la ZFEm sur la mobilité des particuliers et des artisans et PME des territoires voisins, l'enjeu réside en particulier dans la définition de dispositifs d'accompagnement et de dérogations temporaires adaptés à toutes les situations, en particulier pour les personnes qui ne disposent pas d'alternative pour réaliser leur trajet domicile-travail en transports en commun.

A cet égard, les modalités prévues en accompagnement de la première phase de renforcement de la ZFEm dite VP5+ sont relativement étendues. Des dérogations temporaires sont notamment prévues pour laisser un délai supplémentaire aux particuliers pour leur permettre de renouveler leur véhicule lorsqu'ils résident ou travaillent dans la ZFEm, y compris s'ils résident dans une commune située en dehors Métropole.

En ce qui concerne les aides au renouvellement des véhicules, les aides de l'État, en particulier le Bonus écologique et la Prime à la Conversion, sont cumulables et peuvent financer respectivement jusqu'à 6000€ et 5000€ pour l'achat d'une voiture électrique par exemple. Les véhicules hybrides rechargeables, les Crit'Air 1 et le rétrofit d'un véhicule (conversion de son moteur thermique en moteur électrique) sont également éligibles. En 2021, sur le périmètre du PPA de Lyon, environ 29 millions d'euros de Bonus écologique et 5,8 millions d'euros de Prime à la conversion ont été versés.

S'ajoutent à ces aides le micro-crédit véhicules propres, de 5000€ maximum, destiné aux ménages très modestes pour l'achat d'un véhicule peu polluant et garanti à 50% par l'État. Enfin, au 1er janvier 2023, le territoire de la Métropole de Lyon et les intercommunalités limitrophes expérimenteront la mise en place par l'État d'un Prêt à taux zéro plafonné à 30000€, sous conditions de ressources.

Pour plus d'informations sur les aides de l'État :

<https://www.primealaconversion.gouv.fr/dboneco/accueil/>

A ces aides de l'État, s'ajoutent des aides complémentaires mises en place par la Métropole de Lyon. Ces aides métropolitaines ne sont toutefois disponibles que pour les ménages et les entreprises établies sur le territoire de la Métropole de Lyon, avec toutefois une exception pour les entreprises des communautés de communes voisines du pays de l'Ozon et de l'est lyonnais qui réalisent au moins 20 % de leur activité sur le territoire de la Métropole qui ont été rendues éligibles aux aides début 2022. Pour plus d'informations sur les aides de la Métropole de Lyon :

<https://www.grandlyon.com/actions/zfe.html>

Comme le prévoit la réglementation, l'octroi de cette aide locale dans le cadre d'une ZFEm permet de surcroît de bénéficier du dispositif de surprime versée par l'État, d'un montant équivalent à l'aide locale et plafonnée à 1000€.

En cumulé, l'ensemble de ces dispositifs d'aides nationaux et locaux ouvrent des possibilités très intéressantes pour renouveler un véhicule routier ancien, avec un reste à charge faible, voire très faible pour les ménages modestes. Le futur dispositif de prêt à taux zéro viendra en outre apporter une réponse complémentaire en permettant aux ménages les plus modestes de renouveler leur véhicule sans avance de trésorerie.

En ce qui concerne par ailleurs le développement d'alternatives modales et cyclables, le plan de mandat du SYTRAL d'une part et les initiatives portées par la Métropole de Lyon et d'autres EPCI en matière de développement des aménagements cyclables se feront largement de façon concomitante au renforcement progressif de la ZFEm prévu entre fin 2022 et 2026. Cela concerne notamment l'amélioration de certaines lignes de bus à fort trafic qui sera déployée à partir de 2022. Le prolongement et l'ouverture des nouvelles lignes de tramways attendus pour améliorer la desserte de certains quartiers de première couronne de l'agglomération, prendra toutefois plus de temps et ces projets aboutiront plutôt en 2025 ou 2026, en lien avec les dernières étapes du renforcement envisagé de la zone à faibles émissions.

- **Concertation sur la ZFEm**

Plusieurs avis jugent que la concertation portée par la métropole de Lyon a été insuffisante, en particulier avec les territoires limitrophes.

### Prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA3

La Métropole de Lyon a porté une démarche de concertation extrêmement ambitieuse de septembre 2021 à mars 2022 concernant ce projet de renforcement de sa ZFEm. Elle a volontairement fait le choix de solliciter la désignation de garants de la Commission nationale du débat public (CNDP), pour conduire cette démarche et en renforcer la neutralité ; elle a parallèlement conduit et animé plusieurs groupes d'échanges (élus, professionnels, agents de la métropole, etc.) Cette démarche d'ensemble a été restituée dans le cadre d'une réunion de synthèse ouverte au grand public organisée le 1<sup>er</sup> mars 2022. Un bilan de l'ensemble de la démarche de concertation sera rédigé et publié prochainement.

Pour poursuivre dans cette dynamique, il existe une volonté partagée entre l'État et la Métropole de Lyon de s'appuyer sur les structures de gouvernance du PPA pour organiser des échanges et du partage d'information à cette échelle. Il ressort en effet de quelques-uns des avis recueillis une certaine incompréhension du fonctionnement et des effets potentiels de la ZFEm ; les analyses techniques et les résultats d'études gagneraient donc à être partagées avec les élus et techniciens des territoires.

- **Contrôle de la ZFEm**

On relève également des demandes de précisions quant aux moyens de contrôle et sanction, ainsi qu'une demande de mise à disposition de radars homologués par l'État.

### Prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA3

En termes de sanctions, il peut être précisé qu'une infraction à la ZFEm (stationnement ou circulation d'un véhicule interdit dans le périmètre ZFEm selon l'arrêté en vigueur) est passible d'une contravention :

- de 3<sup>e</sup> classe (68 € d'amende forfaitaire) pour les VL et VUL ;
- de 4<sup>e</sup> classe (135 € d'amende forfaitaire) pour les PL (y compris bus et cars).

Afin de faciliter le contrôle et la verbalisation des infractions aux ZFEm (circulation ou stationnement de véhicules interdits dans le périmètre), la loi d'orientation sur les mobilités a prévu la possibilité de mettre en œuvre des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules. Pour permettre le déploiement de ces systèmes de contrôle nécessaire au bon fonctionnement des ZFEm, d'importants travaux ont été engagés par les services de l'État depuis fin 2018 et plusieurs réunions associant les collectivités se sont tenues pour rendre compte et recueillir les attentes concernant le dispositif.

Ainsi, le décret ouvrant la possibilité de contrôler les infractions au sein d'une ZFEm sans interception des véhicules devrait être publié dans le courant de l'année 2022 ; tandis qu'un marché national, mobilisable par bons de commande, sera mis en place pour permettre aux collectivités concernées de commander des prestations « clefs en main » comprenant non seulement la fourniture des équipements de contrôle et leur installation, mais aussi les systèmes d'information et prestations associées. Une première phase d'expérimentation est prévue pour la mi-2023. Après cette première phase de transition et de pédagogie, ces dispositifs participeront à une meilleure appropriation des restrictions liées aux ZFEm.

## 2.3. Observations recueillies sur le volet résidentiel & tertiaire du PPA3

Malgré le fait que des mesures phare du PPA3 concerneront ce secteur (en particulier une mesure coercitive au travers de l'interdiction d'usage et d'installation de certains appareils de chauffage au bois) et malgré le fait que ces mesures étaient spécifiquement identifiées et faisaient simultanément l'objet d'une consultation spécifique au titre de la déclinaison locale du plan national chauffage au bois, on relève seulement une quarantaine d'observations émises sur ce volet du plan, soit à peine 15 % du total des remarques recueillies.

### 2.3.1. Généralités sur le volet résidentiel

Plusieurs avis demandent des précisions sur les moyens existants (leviers, structures à mobiliser, financements disponibles) pour la mise en œuvre du plan d'action lié plus particulièrement au secteur résidentiel et privé.

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

Les moyens et les structures supports mobilisables pour le déploiement des différentes actions du PPA sont détaillés dans les fiches actions tant pour ce qui concerne les actions sur le chauffage au bois (RT1.1, 1.2, 1.3) que pour ce qui est de la rénovation thermique des logements (RT3.1). Sur ces thèmes, doit être souligné le rôle central en matière de conseil aux particuliers des Agences Locales de l'Énergie, avec lesquelles les collectivités peuvent contractualiser. En matière de financements, le dispositif national MaPrimeRénov agrège un gros volume des aides apportées par l'État pour la rénovation énergétique des logements et le renouvellement des appareils de chauffage. Il peut être complété par des aides locales déployées par des collectivités, ainsi que par des Certificats d'économie d'énergie (CEE).

### 2.3.2. Chauffage individuel au bois

- **Mesures d'interdiction d'usage et d'installation des appareils non performants**

Plusieurs avis considèrent qu'il y a eu un manque de concertation vis-à-vis de la mesure d'interdiction des foyers ouverts inscrite au PPA3 et demandent un calendrier de mise en œuvre plus « réaliste » au vu des échéances courtes annoncées (2023). Sur ce sujet, plusieurs collectivités, en dehors de la Métropole de Lyon, ont indiqué qu'elles n'étaient pas favorables à la mise en œuvre d'une telle interdiction sur leur territoire.

Quelques communes situées en Isère rhodanienne (secteurs nouvellement intégrés au PPA) jugent également que les restrictions annoncées sur le chauffage individuel au bois seraient plus contraignantes que celles imposées aux industriels ; ou encore redoutent les conséquences pour leur population déjà en précarité, en l'absence de visibilité sur les moyens financiers supplémentaires accompagnant les actions.

En cohérence, de nombreux avis expriment le fait que l'interdiction d'usage des foyers ouverts et/ou le renouvellement des appareils de chauffage au bois nécessitent des mesures d'accompagnement pour les particuliers, notamment pour les populations en situation de précarité dans un contexte d'augmentation du coût de l'énergie.

#### Prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA3

Le projet de PPA tel qu'il est défini va déjà largement dans le sens de ces observations.

En particulier, le besoin de dispositifs d'accompagnement des particuliers pour le renouvellement des installations de chauffage individuel est bien identifié : c'est l'objet même de l'action RT1.1 de poursuivre les dispositifs Prime Air Bois existant sur la Métropole de Lyon et d'encourager le déploiement d'autres dispositifs similaires sur les territoires voisins. Ainsi, la prime Air Bois de la Métropole de Lyon est opérationnelle depuis 2018 et sera poursuivie au-delà de 2023. Son montant a été rehaussé jusqu'à 3000 € au lieu de 1000 € pour les ménages les plus modestes.

C'est bien parce que ce dispositif d'accompagnement existe depuis déjà plusieurs années sur ce territoire que le PPA y prévoit le déploiement à courte échéance d'une interdiction d'usage des cheminées à foyer ouvert. Sur les territoires du PPA3 pour lesquels aucun dispositif d'accompagnement n'a été mis en place ou pour lesquels le déploiement est très récent (début 2022), l'interdiction d'usage des foyers ouverts n'y est pas envisagée. **L'interdiction d'usage des foyers ouverts est donc prévue pour début 2023 sur le territoire de la Métropole de Lyon uniquement** et fera l'objet d'un arrêté préfectoral spécifique à l'automne 2022.

Les installations de type « foyers ouverts » ont un rendement extrêmement médiocre du fait que la combustion du bois ne se fait pas dans une enceinte confinée et qu'une majeure partie de l'énergie se dissipe en fumées et non en chaleur. De fait, les foyers ouverts génèrent un gaspillage énergétique et une pollution de l'air importants et ne peuvent pas être considérées comme des installations de chauffage en tant que telles, si bien qu'il s'agit le plus souvent d'un mode de chauffage d'appoint ou d'agrément.

Par ailleurs, l'opportunité d'interdire l'usage d'autres catégories d'appareils non performants comme les inserts et foyers fermés antérieurs à 2002 est bien identifiée dans la fiche action détaillée RT1.2. ; il s'agit effectivement d'une intention portée dans le cadre du PPA à moyen terme. Cette extension de l'interdiction d'usage a cependant encore besoin d'être précisée et mûrie dans sa définition, ses modalités et son calendrier de mise en œuvre.

Pour répondre à la remarque concernant le caractère « contraignant » des mesures du PPA3 pour les particuliers, on soulignera en particulier que le plan d'actions prévoit des mesures dans l'ensemble des secteurs, y compris le secteur industriel. On rappelle également que ce sont majoritairement les installations individuelles de chauffage au bois qui contribuent aux émissions de particules fines sur le périmètre du PPA (*cf. pièce G – mémoire en réponse à l'autorité environnementale*) - le poids de l'industrie dans les émissions de ce polluant reste beaucoup plus faible. En outre, les dispositifs d'aides financières permettront d'accompagner les ménages concernés par les restrictions dans la mise en conformité de leur installation.

De surcroît, pour les communes hors Métropole de Lyon, le PPA ne prévoit pas véritablement de mesures contraignantes sur le volet chauffage au bois, si ce n'est l'interdiction d'installation d'un appareil non performant, qui sera matérialisée par la mise à jour des arrêtés préfectoraux pris à cet

égard dans le cadre du PPA2. On souligne toutefois que du fait de l'application du règlement européen *Ecodesign*, les appareils disponibles à la vente depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022 répondent tous aux meilleurs critères d'émissions et sont conformes au Label Flamme Verte 7\*. Cette obligation qui sera confirmée par arrêté préfectoral, n'imposera donc pas de contrainte significativement plus élevée que cette réglementation nationale, si ce n'est qu'elle empêchera l'installation (a priori très rare) d'appareils d'occasion.

- **Financement et communication**

Concernant les dispositifs d'accompagnement au renouvellement des appareils, un besoin de financement (ADEME, conseil régional) est également souligné par plusieurs collectivités, dont certaines déplorent le blocage des fonds précédemment annoncés du côté du conseil régional (convention « qualité de l'air »).

Certains avis avancent que les mesures de communication et de sensibilisation qui seront déployées en amont de la mise en œuvre de cette interdiction d'usage des foyers ouverts devraient être davantage explicitées, de même que les mesures de contrôle et de sanction qui devront être mis en œuvre le plus rapidement possible par l'État.

Pour une action plus efficace sur ce sujet, certaines collectivités plaident pour la réalisation d'une nouvelle étude de la consistance du parc d'appareils de chauffage (identifiant la typologie des foyers), laquelle permettrait d'atteindre plus directement les personnes et ménages visés par les actions de renouvellement.

### Prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA3

Le PPA3 retient, à l'échelle de l'ensemble du territoire concerné, un objectif élevé de renouvellement de 10000 appareils de chauffage au bois non performants (foyers ouverts mais aussi foyers fermés et inserts antérieurs à 2002) d'ici 2027. C'est pourquoi les différents EPCI du territoire sont vivement encouragés à déployer un dispositif d'accompagnement au renouvellement à destination des particuliers de leur territoire. A ce titre, la mobilisation de financements de l'ADEME ou/et du conseil régional doit être effectivement recherchée par les EPCI, dont plusieurs ont entamé des démarches en ce sens.

Dans le cadre du plan national chauffage au bois qui affiche l'objectif de renouveler 600000 appareils non performants en 5 ans, le ministère en charge de l'écologie a annoncé la pérennisation des crédits alloués à l'ADEME au moins jusqu'en 2026, avec une enveloppe de 15 à 30 millions d'euros sur 5 ans destinée à financer de nouveaux fonds air-bois.

En complément des fonds air-bois portés par certaines collectivités, les particuliers souhaitant renouveler un appareil de chauffage au bois peuvent mobiliser d'autres dispositifs qui permettent de diminuer fortement le reste à charge, en particulier pour les ménages modestes. Peuvent être cités notamment :

- le dispositif de certificats d'économie d'énergie (CEE) qui permet d'accompagner l'installation d'une chaudière biomasse individuelle (fiche BAR-TH-113) ou d'un appareil indépendant de chauffage au bois de type poêle, foyer fermé, insert (fiche BAR-TH-112) dans les résidences principales et secondaires de plus de deux ans (montant d'aide variable selon revenus des ménages et localisation des logements) ;

- l'éco-prêt à taux zéro, d'un montant maximal compris entre 15000 et 30 000 € (15 000 € pour une action - 30 000 € pour 3), remboursable sur 15 ans et accessible sans condition de ressources pour financer un ensemble de travaux d'amélioration de la performance énergétique sur une résidence principale construite depuis plus de deux ans (hors parois vitrées) ;
- Le dispositif national MaPrimeRénov (MPR) qui permet particulièrement d'accompagner l'acquisition de chaudières ou poêles à granulés ou à bûches, de foyers fermés ou d'inserts et dont les barèmes ont été revus à la hausse au 1er janvier 2022 afin d'inciter les ménages possédant un foyer ouvert à opter pour des solutions bois plus performantes et moins polluantes pour l'air (aides de 2500 € au lieu de 2000 € pour les publics très modestes, aides de 1500 € au lieu de 1200 € pour les publics modestes, aides de 800 € au lieu de 600 € pour les publics intermédiaires) et dont les règles de cumul avec l'éco-prêt précité évoluent à compter du 1er juillet 2022 en application du décret n° 2022-454 du 30 mars 2022.

Le plan national « chauffage au bois » prévoit de permettre aux ménages de bénéficier des aides des fonds air-bois, des CEE et de MPR dès la facturation du nouvel équipement et de créer une plateforme de référence permettant un accès centralisé aux informations utiles pour remplacer un appareil domestique de chauffage au bois.

Du côté du conseil régional, des engagements avaient été pris en 2019 d'octroyer au territoire du PPA lyonnais une enveloppe de 4 M€ pour subventionner des projets d'amélioration de la qualité de l'air portés par les collectivités. Plusieurs EPCI avaient dans ce cadre sollicité et négocié le financement partiel du volet investissement de leur FAB. Il est désormais attendu que le conseil régional concrétise son engagement pour permettre aux collectivités du territoire d'aller au bout de ces opérations importantes pour l'amélioration de la qualité de l'air et la santé des auvergne-rhônealpins.

Concernant le recensement du parc d'appareil à renouveler, la question de réaliser à nouveau une étude, après celle réalisée en début de PPA2, pour remettre à jour ces connaissances reste ouverte, comme cela est précisé dans la fiche action correspondante. Selon ce qui s'avérerait nécessaires ces données pourraient être collectées à l'échelle de la Métropole de Lyon, voire de l'ensemble du PPA ou même à l'échelle de plusieurs PPA dans la région.

En outre, différentes actions de communication sont prévues en amont du déploiement de l'interdiction des foyers ouverts. La sensibilisation des chambres consulaires et des artisans impliqués sur ces thèmes (installateurs, chauffagistes, ramoneurs, etc.) a été engagée dès le printemps 2022 au travers de webinaires ; d'autres interventions seront prévues dans les réunions de ces chambres de métiers à l'automne. Vis-à-vis du grand public, la communication sera surtout déployée à la rentrée 2022 par le biais d'une campagne pilotée par la préfecture du Rhône, tandis que la métropole de Lyon relatera également cette future interdiction dans le cadre de la relance de sa campagne pour sa Prime Air Bois. On peut en outre souligner les actions de communication nationale portées par le Ministère en charge de l'écologie et par l'ADEME dans le cadre du plan d'action national sur le chauffage bois.

Concernant les modalités de contrôle de cette mesure, quelques orientations sont données dans le mémoire en réponse à l'Ae (pièce G).

- **Chauffage au fioul**

De manière spécifique, quelques avis pointent l'absence de mesures visant à dissuader l'utilisation des appareils de chauffage au fioul.

Prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA3

Concernant le **chauffage au fioul**, le projet de PPA3 n'a pas intégré d'action spécifique pour réduire l'usage de cette source d'énergie dans la mesure où elle est avant tout émettrice d'oxydes de soufre, alors que le PPA 3 traitera prioritairement d'autres polluants réglementés.

De surcroît, cet enjeu est avant tout traité au travers de plusieurs actions engagées au niveau national dans le cadre d'une stratégie de lutte contre le réchauffement climatique, de lutte contre la précarité des ménages et au passage d'amélioration de la balance commerciale du pays. En l'occurrence :

- Le décret n°2022-8 du 5 janvier 2022 interdira à compter du 1er juillet 2022 l'installation de chaudières au fioul neuves dans les bâtiments neufs et existants ;
- Des aides financières importantes ont été mises en place ces dernières années pour inciter les propriétaires à remplacer les chaudières fioul notamment via le « coup de pouce chauffage » des certificats d'économie d'énergie (CEE) et MaPrimeRénov. Les aides accordées pour l'installation d'un système de chauffage permettant de sortir du fioul, comme les pompes à chaleur ont d'ailleurs été augmentées de 1000 € à compter du 15 avril 2022.

En outre, afin de limiter les émissions de polluants liées à la combustion de fioul, le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) s'est également attaché par arrêté ministériel du 16 mars 2021 à réduire la teneur en soufre dans le fioul domestique.

Enfin, en complément de ces actions nationales, les collectivités peuvent également mobiliser les leviers à leur disposition pour agir sur ce thème. La Métropole de Lyon affiche ainsi un objectif de sortie du fioul à horizon 2030 dans le cadre de son schéma des énergies. Les autres EPCI peuvent aussi s'engager sur ce thème au travers notamment des plate-formes de rénovation énergétique.

### **2.3.2. Brûlages à l'air libre**

Quelques avis pointent que les solutions alternatives au brûlage à l'air libre et leurs accompagnements sont insuffisants, et qu'aucune action de sanction ne soit mise en place.

Prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA3

Le déploiement d'alternatives pour le traitement des déchets verts fait bien partie des leviers identifiés dans la fiche action RT2.1 ; ces initiatives devront cependant être déployées à leur niveau par les collectivités, en sollicitant un appui financier éventuel de l'ADEME ou du conseil régional.

Concernant le contrôle et les sanctions, on rappelle à nouveau que les infractions à cette réglementation relèvent de la police du maire qui est donc compétent pour dresser un procès-verbal aux contrevenants (particuliers, entreprises) pris en flagrant délit. Des actions d'information à destination des mairies seront organisées régulièrement sur ce thème dans le cadre de la mise en œuvre du PPA3. Un procès-verbal type sera également mis à disposition pour faciliter la sanction des infractions par les maires et les polices municipales.

## 2.4. Observations recueillies sur le volet Urbanisme du PPA3

Parmi les avis recueillis, est exprimée une crainte relative au possible tarissement des financements portés par l'ADEME dans le cadre de la *feuille de route qualité de l'air* de Lyon. Dans un contexte, où le développement urbain à venir de certaines communes du cœur d'agglomération nécessitera certainement des implantations de nouveaux établissements recevant du public (ERP) en zone à qualité de l'air dégradée, ces communes craignent de devoir assumer seules, via leurs budgets d'investissement, les surcoûts liés aux adaptations de ces bâtiments.

Il est également demandé à l'État d'engager une réflexion sur la carte stratégique air, et ce en vue de clarifier son statut actuel et futur et son rôle dans la définition des futurs objectifs de la qualité de l'air.

### Prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA3

La question des moyens alloués au déploiement des actions du PPA fait l'objet d'une réponse détaillée dans la pièce G – mémoire en réponse à l'Ae où il est rappelé la mobilisation importante de l'État au travers de nombreux dispositifs pour le financement d'actions en faveur de la qualité de l'air. Au-delà de l'enveloppe feuille de route pour la qualité de l'air évoquée dans la précédente observation, il est attendu que le ministère en charge de l'écologie confirme prochainement de nouvelles dotations budgétaires pour accompagner le déploiement des plans d'action du PPA sur le territoire.

La carte stratégique air constitue avant tout un outil d'aide à la décision pour les collectivités concernant leur choix d'implantation de certains équipements ou établissements recevant des publics sensibles vis-à-vis de la pollution de l'air. Elle peut également permettre d'identifier des établissements existant déjà situés dans des zones où la qualité de l'air est mauvaise, pour y conduire des investigations sur la qualité de l'air intérieur et le cas échéant y prévoir des actions correctives.

Ces cartes n'ont pas de portée normative et leur réalisation, encouragée par le PPA, n'est pas obligatoire. La fiche action indique au passage que d'autres type d'outils et de méthodologies que ces cartes réalisées par Atmo peuvent être mobilisés pour répondre aux mêmes besoins.

## 2.5. Observations recueillies sur le volet Industrie du PPA3

- **Activités industrielles**

Plusieurs avis demandent à l'État de s'impliquer dans des actions de sensibilisation, de soutien et de contrôle du secteur industriel. De plus, il est attendu la définition d'un corpus d'actions concernant les nuisances olfactives et d'émissions de polluants volatiles souvent signalés (ravalement de façade, cabine à peinture de carrosserie, laveries, etc.)

### Prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA3

Le secteur industriel fait l'objet d'un volet du plan d'action à part entière, avec un défi portant sur les plus grosses installations industrielles soumises à la directive IED, un défi concernant les installations de combustion et un défi concernant les carrières et installations de traitement des matériaux.

La mise en œuvre concrète repose sur l'action de l'inspection des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) de la DREAL, dont les missions sont très étendues par ailleurs, et se concentre sur les principaux sites industriels émetteurs de pollution.

Pour ce qui concerne les nuisances olfactives ou encore la pollution de certaines activités et travaux spécifiques, ces éléments ne sont pas ressortis lors des ateliers de concertation pour l'élaboration du plan d'actions du PPA3. Néanmoins, pour les activités qui relèveraient d'une rubrique de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement comme les cabines à peinture de carrosserie, ou les laveries, il peut être noté qu'un contexte réglementaire existe et permet de cadrer les émissions associées. L'Inspection des installations classées porte une attention particulière aux rejets atmosphériques liés à ces activités, particulièrement lorsque ces derniers sont dans un secteur concerné par un PPA.

- **Chantiers**

De manière plus spécifique, il est demandé aux pouvoirs publics d'encadrer les chantiers pour les inciter à plus de respect de l'environnement. A ce sujet, il est pointé que les communes ont la possibilité d'intervenir plus largement que dans un simple rôle de maître d'ouvrage, par la mise en place d'arrêtés pour encadrer ces activités.

### Prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA3

Ce meilleur encadrement des chantiers par les collectivités locales fait partie des objectifs de l'action I3.3. A ce titre, la proposition de compléter le plan d'actions en ne visant pas seulement les chantiers sous maîtrise d'ouvrage publique, mais également les chantiers sous maîtrise d'ouvrage privée, sera intégrée au PPA3. Ces chantiers peuvent effectivement faire l'objet de prescriptions spécifiques des communes quant à l'application de bonnes pratiques, dans le cadre des autorisations de chantier délivrées.

## 2.6. Observations recueillies sur le volet agricole du PPA3

Quelques avis demandent que des moyens soient mis à disposition pour informer le secteur de l'agriculture quant au PPA3. Il est également pointé un manque d'information sur l'impact réel du PPA3 sur ce secteur d'activité, laissant entendre que cet impact pourrait être négatif, ainsi que la nécessité d'associer les chambres d'agriculture.

D'autres avis regrettent en revanche que le PPA3 n'intègre pas de mesures plus ambitieuses et plus concrètes, allant au-delà de l'information et de la sensibilisation en général, en particulier concernant les émissions d'ammoniac générées pour la majeure partie par le secteur agricole. Il est également demandé une action plus franche à l'encontre la pollution à l'ammoniac.

### Prise en compte de ces observations dans le cadre du PPA3

Les services de l'État en charge des problématiques agricoles, ainsi que les chambres d'agriculture qui sont bien parties prenantes du PPA3 et ont été associées à son élaboration, auront la responsabilité de porter les enjeux de la qualité de l'air auprès de la profession et de faire connaître les actions prévues par le PPA3 en la matière.

Concernant *l'impact du PPA3 sur le secteur agricole*, les craintes exprimées par certaines communes rurales sont infondées puisque le PPA3 ne prévoit aucune mesure coercitive vis-à-vis des exploitations. La mise en œuvre des bonnes pratiques reste d'ordre volontaire, tout comme la réalisation des investissements qui permettraient de réduire les émissions d'ammoniac.

Ce choix, que d'autres collectivités jugent trop peu ambitieux, a été fait dans un contexte où le secteur agricole est intégré pour la première fois à ces plans de protection de l'atmosphère en région Auvergne-Rhône-Alpes et où les chambres consulaires ont souligné une appropriation relativement faible des enjeux de qualité de l'air par la profession. Pour une explication plus détaillée du niveau d'objectifs retenu concernant ce volet du plan, il est possible de se référer au mémoire en réponse à l'autorité environnementale (pièce G) qui avait elle aussi demandé des compléments à cet égard.

Concernant l'impact du PPA3 « sur » le secteur agricole, la mise en œuvre des actions et sous-actions inscrites au PPA générera, en plus de la baisse des émissions d'ammoniac, un effet économique positif pour les exploitants agricoles, en ce qu'elle leur permettra notamment de diminuer les apports azotés sur les cultures (et donc les coûts) par l'emploi de techniques et de matériels plus performants et plus précis qui limiteront la ré-évaporation de l'azote apporté. La mise en œuvre de ces investissements pourra cependant nécessiter des aides financières sur lesquelles des éclairages sont attendus prochainement des instances nationales des ministères en charge de l'agriculture et de l'écologie. De ce point de vue, la nouvelle programmation FEADER devrait permettre d'accompagner les investissements individuels ou collectifs portant sur la rénovation des bâtiments d'élevage (dont investissements de laveurs d'air et brumisateurs et couvertures de fosses), la maîtrise de l'usage de produits phytosanitaires (y compris outils d'aide à la décision en matière de fertilisation azotée), la maîtrise des épandages et la réduction des émanations de NH<sub>3</sub> (enfouisseurs, injecteurs, pendillards, etc.) ou encore le développement de l'approche qualité de l'air dans les formations destinées aux agriculteurs.

## Conclusion

La consultation des organes délibérants des collectivités territoriales sur le projet de 3<sup>e</sup> PPA de l'agglomération lyonnaise était ouverte du 23 décembre 2021 au 25 mars 2022. La participation à cette procédure a été relativement importante avec 100 collectivités sur 182 qui ont émis un avis ; soit un taux de réponse de plus de 55 % qui s'inscrit dans la fourchette haute de ce qu'on constate habituellement sur ce type de procédure. Ce résultat est d'autant plus élevé que plus d'un tiers des communes consultées sont nouvellement intégrées au PPA de l'agglomération lyonnaise et n'ont donc été associées aux échanges et aux procédures que récemment.

Parmi ces avis recueillis, environ la moitié sont des avis simples (favorable ou neutre) ne développant aucune demande ou observation spécifique.

Les avis argumentés (une cinquantaine) qu'ils soient favorables, neutres, réservés ou défavorables, ont été analysés plus en détails. Les observations qui y sont formulées mettent en exergue des positions assez contrastées de la part des collectivités, avec en particulier une polarisation des avis quant au niveau d'ambition retenu pour le projet de PPA3. Ainsi, un petit nombre de collectivités, situées plutôt au cœur de l'agglomération lyonnaise, considèrent que le niveau d'ambition du plan devrait être plus élevé et qu'une mise en œuvre plus rapide devrait être recherchée. A contrario, d'autres collectivités émettent des réserves plus ou moins marquées sur plusieurs actions, faisant part d'inquiétudes quant à l'impact potentiellement défavorable de certaines mesures sur le quotidien de leurs habitants et entreprises, ou sur le manque de moyens d'accompagnement prévus en accompagnement.

Étant donné qu'une très grande majorité des observations formulées s'inscrivent dans ce registre, la DREAL maître d'ouvrage est surtout amenée, dans les réponses apportées dans la présente synthèse, à apporter des compléments d'explications ou des justifications sur les éléments du plan d'action et sur les niveaux d'objectifs retenus pour ce PPA3.

Il en ressort tout de même, par ailleurs, un petit nombre de propositions concrètes qui ont pu être prises en compte pour enrichir le projet de plan ou préciser certaines formulations qui étaient source d'incompréhensions.

On relève également 11 avis défavorables exprimés par différentes collectivités, auxquels le maître d'ouvrage a porté une attention particulière. Motivés par trois types d'arguments, ces avis ne paraissent pas de nature à constituer des points de blocage en particulier.

Ainsi, certaines collectivités, assez éloignées de l'agglomération lyonnaise, ne se considèrent pas concernées par les problématiques de qualité de l'air et demandent à ne pas être intégrées au PPA ou à ne pas être concernées par certaines mesures, notamment celles concernant le chauffage au bois : il s'agit d'une demande de traitement différencié de certaines communes rurales de l'Isère rhodanienne qui avait déjà été exprimée précédemment, à laquelle la préfecture du Rhône s'est engagée à répondre favorablement.

D'autres collectivités jugent ne pas avoir été suffisamment associées aux démarches d'élaboration du plan : eu égard à la taille du territoire il n'était pas possible d'associer toutes les communes aux

ateliers et réunions de travail ; toutefois une des finalités de cette procédure est bien de permettre à chacune des collectivités concernées de se prononcer sur le projet de plan.

Plusieurs collectivités ont en outre émis un avis défavorable au titre de quelques mesures en particulier, notamment, de façon très claire pour certaines, pour faire part de leur opposition au renforcement de la ZFEm. En l'absence d'argumentaire global sur le PPA dans ces avis, ces délibérations défavorables semblent être plutôt un moyen d'interpeler l'État, alors que le contenu traduit plutôt un avis avec des réserves exprimées à l'encontre de certaines actions.

Au-delà de ces avis spécifiques, l'impact du renforcement annoncé de la ZFEm fait également l'objet de préoccupations importantes dans certaines délibérations favorables ou réservés émises par les collectivités. Ces observations nombreuses appelleront la mise en place d'échanges spécifiques, au plus tard à l'automne 2022, avec les acteurs territoriaux à l'échelle du PPA. Il s'agira notamment de favoriser un partage d'information avec les territoires voisins de la Métropole de Lyon, un partage des études réalisées, pour favoriser le partage de retours d'expériences, faire connaître l'ensemble des dispositifs d'accompagnement disponibles ou encore lever certaines incompréhensions.

Enfin, au-delà des points déjà évoqués ci-avant, cette concertation fait ressortir d'autres remarques importantes concernant les questions de gouvernance du plan, avec une demande que tous les EPCI du PPA3 puissent être informés et s'exprimer avec un poids similaire dans les instances de gouvernance du PPA3. L'État s'engage effectivement à faire évoluer le fonctionnement du comité de pilotage en ce sens ; des précisions seront également apportées dans le courant de cette année 2022 quant aux différentes instances de gouvernance à mettre en place pour le pilotage et le suivi du PPA3, ainsi que sur leur mode de fonctionnement.



## **ANNEXE : Tableau récapitulatif**

**Détail des délibérations émises au cours de la procédure**

Dpt	Collectivité	Délibération (si oui date)	FAVORABLE	FAVORABLE Avec remarques	FAVORABLE Avec réserves	Avis RESERVE	DEFAVORABLE	Remarques / Réserves / Observations émises
	CONSEIL RÉGIONAL AUVERGNE-RHÔNE-ALPES	18/03/2022			X			Juge que la situation est encore préoccupante sur le territoire lyonnais et émet les réserves suivantes sur le projet de plan : - les moyens alloués aux fonds air bois par l'État ne sont pas en phase avec les objectifs ambitieux portés au travers du plan national chauffage bois - l'accompagnement des solutions alternatives au brûlage à l'air libre des déchets verts paraît insuffisant - l'extension du périmètre devrait aller plus loin en intégrant aussi les bassins de vie des axes Lyon - Bourgoin-Jallieu – La Tour-du-Pin et Lyon – Villefranche-sur-Saône - considère que les réductions de capacité de circulation routière engendrent une hausse importante des embouteillages et des rejets de particules fines et considère qu'ils doivent être conditionnée à l'existence d'alternatives crédibles
38	CONSEIL DÉPARTEMENTAL ISÈRE	17/03/2022				X		Demande que l'État précise les moyens financiers, humains et réglementaires nécessaires au déploiement des actions. Demande des moyens d'information et d'animation vers les agriculteurs pour les informer des préconisations du PPA, Demande une analyse plus complète des impacts économiques et sociaux de l'extension des ZFEm et demande que ces extensions soient subordonnées à un accès garanti à des alternatives pour tous les publics, notamment les plus défavorisés
69-38	COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION VIENNE CONDRIEU (CAVC)	22/03/2022		X				Est prête à s'engager sur l'action RT1.1 (mise en œuvre d'un Fonds Air Bois) dès 2022, sous réserve d'un financement du conseil régional ou de l'ADEME. Considère que le déploiement de ce dispositif est un préalable indispensable pour envisager éventuellement l'interdiction d'usage des appareils de chauffage à foyer ouvert ou /et non performants sur son territoire. Rappelle sa demande d'une baisse de la vitesse (de 110 km/h à 90 km/h) sur la portion d'A7 entre Chasse-sur-Rhône et l'échangeur Vienne Sud, qui permettrait de réduire l'exposition des populations et de plusieurs ERP sont situés aux abords de l'axe et identifiés comme étant en zone dégradé dans la carte stratégique Air. Demande une mobilisation de moyens financiers par l'Etat pour soutenir le déploiement des différentes actions du PPA3 par les collectivités. Demande un renforcement du volet information et du contrôle des diverses interdictions par les services habilités de l'Etat (notamment brûlage des végétaux). Demande qu'il soit tenu compte du caractère rural d'une frange importante de son territoire, pour y définir des modalités d'application des mesures du PPA3 adaptées à ces caractéristiques.
38	COMMUNAUTÉ DE COMMUNES ENTRE BIÈVRE ET RHÔNE (EBER)	28/02/2022	X					sans remarques
38	COMMUNAUTÉ DE COMMUNES LYON SAINT-EXUPÉRY EN DAUPHINÉ (LYSED)	08/03/2022	X					sans remarques
38	AGNIN	NON						
38	ANTHON	NON						
38	ANJOU	21/01/2022	X					sans remarques
38	ASSIEU	NON						
38	AUBERIVES-SUR-VARÈZE	NON						
38	BEAUREPAIRE	24/02/2022					X	Considère que son éloignement de l'agglomération lyonnaise et caractère rural de la commune rendent son impact sur l'agglomération lyonnaise moins signifiant. Demande à être exclue du périmètre du PPA3 et du plan de chauffage au bois. Pointe le manque de moyens pour accompagner les changements des installations de chauffage au bois sur une population déjà précarisée.
38	BELLEGARDE-POUSSIEU	NON						
38	BOUGÉ-CHAMBALUD	NON						
38	CHALON	25/02/2022				X		Émet des réserves concernant les mesures chauffage bois : Demandes de précisions sur le montant et la pérennité des aides financières pour accompagner le changement des chauffages individuels au bois. Demande si le bois issu de l'entretien des parcelles pourra continuer à être utilisé sans une labellisation coûteuse pour les propriétaires
38	CHANAS	28/02/2022					X	<i>Les arguments ayant conduit à ce vote défavorable ne sont pas présentés dans la délibération</i>
38	CHARVIEU-CHAVAGNEUX	25/02/2022	X					sans remarques
38	CHASSE-SUR-RHÔNE	14/02/2022				X		Considère être particulièrement touchée par la pollution à cause des grands axes qui la traversent : A7, A46, A47, 81% de la population vit « en zone de nuisances ». Défavorable au passage en 2x3 voies de l'A46 Sud compte tenu de l'accroissement des flux et de la pollution induits, juge sa réalisation incompatible avec le PPA. Souhaite l'abaissement de la vitesse limite de 110 km/h à 90 km/h sur la portion d'A7 entre Chasse-sur-Rhône et l'échangeur Vienne sud, sachant notamment que plusieurs ERP sont implantés en zone dégradée. Demande une étude sur la qualité de l'air sur les futurs projets autoroutiers et le conditionnement de leur réalisation aux résultats positifs de l'étude en question. Demande un moratoire sur les nouvelles infrastructures de transport. Souhaite une augmentation de la fréquence sur la ligne ferroviaire Vienne - Lyon est une priorité, vu la congestion générée par le nœud Givros-Ternay-Chasse. Demande que les mesures d'accompagnement au changement de véhicule s'appliquent également aux personnes hors ZFEm mais qui doivent s'y rendre.
38	CHAVANOZ	03/02/2022			X			Fait remarquer que certaines anciennes habitations sont encore équipées de chauffage au bois de plus de 20 ans, ce qui nécessitera d'accompagner les propriétaires pour renouveler ces installations. Demande des précisions sur le montant et la durée des aides prévues pour accompagner ces renouvellements.
38	CHEYSSEU	21/03/2022					X	<i>Les arguments ayant conduit à ce vote défavorable ne sont pas présentés dans le compte-rendu du conseil municipal</i>
38	CHONAS-L'AMBALLAN	10/03/2022		X				Avis identique CA Vienne Condrieu
38	CHUZELLES	14/03/2022		X				Avis identique CA Vienne Condrieu
38	CLONAS-SUR-VARÈZE	20/01/2022	X					sans remarques
38	COUR-ET-BUIS	NON						
38	ESTRABLIN	NON						

Dpt	Collectivité	Délibération (si oui date)	FAVORABLE	FAVORABLE Avec remarques	FAVORABLE Avec réserves	Avis RESERVE	DEFAVORABLE	Remarques / Réserves / Observations émises
38	EYZIN-PINET	NON						
38	JANNEYRIAS	26/01/2022	X					sans remarques
38	JARCIEU	NON						
38	JARDIN	31/01/2022	X					sans remarques
38	LA CHAPELLE-DE-SURIEU	NON						
38	LE PÉAGE-DE-ROUSSILLON	NON						
38	LES CÔTES-D'AREY	NON						
38	LES ROCHES-DE-CONDRIEU	NON						
38	LUZINAY	NON						
38	MEYSSIEZ	NON						
38	MOIDIEU-DETOURBE	18/02/2022		X				Avis identique CA Vienne Condrieu
38	MOISSIEU-SUR-DOLON	NON						
38	MONSTEROUX-MILIEU	25/01/2022	X					sans remarques
38	MONTSEVEROUX	NON						
38	PACT	01/02/2022	X					sans remarques
38	PISIEU	04/01/2022	X					sans remarques
38	POMMIER-DE-BEAUREPAIRE	NON						
38	PONT-DE-CHÉRU	NON						
38	PONT-EVÊQUE	NON						
38	PRIMARETTE	17/03/2022					X	La commune de 750 habitants ne s'estime pas concernée par les mesures du PPA3 Les mesures d'accompagnement des actions du PPA3 sont jugées trop peu documentées
38	REVEL-TOURDAN	11/01/2022	X					sans remarques
38	REVENTIN-VAUGRIS	28/02/2022				X		Salue la volonté du PPA de questionner les limitations de vitesse sur les autoroutes du territoire, Juge prioritaire l'augmentation de la fréquence des trains sur la ligne Valence-Lyon et l'ouverture de la halte ferroviaire de Vaugris Demande que les mesures d'accompagnement de la ZFEm lyonnaise s'appliquent également aux personnes hors ZFEm mais qui doivent s'y rendre. Conteste le choix d'implantation retenu pour ce nouveau demi-diffuseur sur A7, au vu des impacts négatifs sur son territoire ; demande une étude de qualité de l'air d'un niveau renforcé sur cet aménagement. Juge incompatible avec les objectifs du PPA la réalisation de nouveaux aménagements routiers et demande la production systématique d'une étude d'impact sur la qualité de l'air de tout projet routier ou autoroutier avant leur réalisation. Demande un moratoire sur les projets de nouvelles infrastructures de transport.
38	ROUSSILLON	10/02/2022					X	Considère ne pas avoir été assez concerté en amont de l'élaboration du plan et concernant son intégration au nouveau périmètre. Juge que les mesures concernant le chauffage au bois vont faire peser de nouvelles contraintes sur les ménages.
38	SABLONS	08/03/2022		X				Observe que « les restrictions liées au chauffage au bois vont poser plus de problèmes aux citoyens qu'aux industries »
38	SAINT-ALBAN-DU-RHÔNE	23/02/2022	X					sans remarques
38	SAINT-BATHÉLÉMY	27/01/2022	X					sans remarques
38	SAINT-CLAIR-DU-RHÔNE	NON						
38	SAINT-JULIEN-DE-L'HERMS	04/02/2022	X					sans remarques
38	SAINT-MAURICE-L'EXIL	NON						
38	SAINT-PRIM	NON						
38	SAINT-ROMAIN-DE-SURIEU	NON						
38	SAINT-SORLIN-DE-VIENNE	NON						
38	SALAISE-SUR-SANNE	NON						
38	SEPTÈME	21/02/2022		X				Avis identique CA Vienne Condrieu
38	SERPAIZE	21/02/2022		X				Avis identique CA Vienne Condrieu
38	SEYSSUEL	23/03/2022	X					sans remarques
38	SONNAY	01/03/2022	X					sans remarques
38	VERNIOZ	NON						
38	VIENNE	07/02/2022	X					sans remarques
38	VILLE-SOUS-ANJOU	NON						
38	VILLETTE D'ANTHON	NON						
38	VILLETTE-DE-VIENNE	NON						

Dpt	Collectivité	Délibération (si oui date)	FAVORABLE	FAVORABLE Avec remarques	FAVORABLE Avec réserves	Avis RESERVE	DEFAVORABLE	Remarques / Réserves / Observations émises
69	CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU RHÔNE	11/03/2022			X			Juge que le périmètre retenu aurait dû être étendu à d'autres collectivités du nord de l'Isère. Considère que les baisses de capacités de certaines voies de circulation dans l'agglomération lyonnaise génèrent des embouteillages qui accentuent la pollution de l'air
69	MÉTROPOLE DE LYON	14/03/2022			X			Regrette que le PPA3 n'intègre pas d'ores et déjà des objectifs en phase avec les révisions attendues des directives européennes et ne soit pas plus ambitieux. Regrette que le PPA3 n'intègre pas plus de mesures plus coercitives dépassant l'information et la sensibilisation en général sur certains secteurs, et en particulier sur les pollutions à l'ammoniac générées pour la plupart par le secteur agricole ; et incite le conseil régional, les chambres de l'agriculture et l'Etat à s'emparer du problème. Demande que le plan régional ozone soit conforté, compte tenu des indicateurs alarmants concernant ce polluant. Regrette le manque de précisions quant aux besoins et moyens disponibles de l'Etat et exprime des craintes concernant la disponibilité des financements, ainsi que les difficultés induites par la lourdeur des procédures ADEME. Demande à l'Etat de s'engager plus fermement sur la mise en œuvre des démarches juridiques, cadres réglementaires, homologations et autres processus de contrôle qui relèvent de lui dans le cadre du déploiement du PPA3. Déplore que les mesures de communication / sensibilisation sur l'interdiction d'usage à venir des foyers ouverts ne soient pas précisées, de même que les moyens de contrôle / sanction de cette nouvelle interdiction. Demande la mise en œuvre de Fonds Air Bois sur les intercommunalités voisines. Déplore qu'aucune action de sanction concernant le brûlage des déchets verts ne soit en place. Pointe les enjeux du chauffage au fioul et souhaite étudier la possibilité d'un arrêté d'interdiction d'usage de cette énergie. Concernant la ZFEm, demande que soit précisés les moyens de contrôle / sanction, comme la mise à disposition de radars homologués par l'Etat. Déplore que le PPA ne contienne pas un échéancier précis du déploiement des voies réservées aux TC et au covoiturage, ainsi que des aires multimodales sur le réseau non concédé de l'Etat (A6, A7, A42, A43, A46, A450, etc.) Regrette que l'Etat poursuive le projet d'élargissement à 2x3 voies de l'A46 Sud qu'elle juge incompatible avec le PPA et déplore qu'une « meilleure régulation des poids lourds n'ait pas été retenue » et l'absence de perspectives sur le projet CFAL, dont la partie Nord a été déclarée d'utilité publique en 2012. Déplore que le PPA ne mette pas en avant les démarches d'amélioration des mobilités entre Lyon et Saint-Etienne, lesquelles privilégient le développement des modes alternatifs, et qu'il n'insiste pas davantage sur les potentiels bénéfiques d'un RER métropolitain. Demande qu'un contrôle effectif soit mis en place concernant la participation obligatoire des employeurs aux abonnements de transports en commun. Demande à l'Etat de prendre en charge l'information des automobilistes concernant les nouveaux aménagements cyclables de la voirie.
	SYNDICAT DES TRANSPORTS POUR LE RHÔNE ET L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE (SYTRAL -devient AOMTL au 1 <sup>er</sup> janvier 2022)	10/03/2022			X			Émet une réserve importante concernant l'objectif de part modale TC identifié dans l'action M.1.3, lequel est jugé à la fois non pertinent car ne prenant pas en compte les autres modes et leurs capacités respectives à diminuer la pollution, et non opportun car cet objectif de part modale des TC à horizon 2027 a vocation à être débattu dans le cadre du Plan Mobilité de l'AOM des territoires lyonnais, dont les travaux d'élaboration commenceront au printemps 2022. Affirme que pour l'utilisation des parcs-relais, les modes actifs sont à prioriser pour les courtes distances et les TC ferroviaires ou routiers pour les distances plus importantes. Propose de retenir d'autres indicateurs pour le suivi de cette action : parcs de stationnement vélo / fréquentation espaces de covoiturages, fréquentation des TC de rabattement. Observe que les développements d'offre TC plébiscités par le PPA vont générer des coûts importants dont la source de financement n'est pas précisée dans le PPA3, ce qui soulève la question d'une participation de l'Etat. Demande que le PPA3 soit complété pour présenter les possibilités de réalisation de voies réservées TC sur l'A6 et l'A43 ainsi que les modalités de ces déploiements.
69	COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA VALLÉE DU GARON	22/03/2022	X					Souligne la possibilité pour elle de s'engager sur les actions : - M1.2 et M1.3 développement des modes actifs de mobilité et encouragement du report modal et les rabattements vers les transports collectifs - RT3 : Soutien à la rénovation énergétique des logements, des locaux d'activité et des bâtiments publics, dans le cadre de son Plan local de l'Habitat. - RT2.1 et AG2.1 : Réflexion prévue en lien avec la COPAMO voisine pour étudier les alternatives au brûlage qui pourraient être proposées aux particuliers et agriculteurs en s'appuyant sur les retours d'expérience de la CC des Monts du Lyonnais, d'une part, et la Chambre d'Agriculture du Rhône, d'autre part.
69	COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU PAYS DE L'OZON (CCPO)	28/02/2022			X			Indique qu'un certain nombre d'actions qu'elle porte ou qu'elle prévoit s'inscrivent bien en cohérence avec ce PPA (plan vélo prévoyant des aménagements cyclables, aides à l'achat de vélos à assistance électrique, soutien au covoiturage, soutien à la rénovation énergétique des logements, réflexion sur un Fonds Air-Bois, etc.) Souligne les limites de ses possibilités d'intervention pour réduire la pollution de l'air, alors que son territoire est traversé par des autoroutes d'importance nationale. Émet un avis favorable au projet global et plus précisément concernant les actions : - RT1.1 (mise en place d'un Fonds Air Bois), - I3.3 (Expérimentation de clauses de bonnes pratiques relatives à la qualité de l'air dans le cahier des charges de futurs chantiers), - M1.1 (développement de la pratique du covoiturage au travers de la densification du réseau d'aires du territoire), - M1.2 (Accompagner le développement des modes actifs de mobilité (vélo, marche) avec notamment la mise en œuvre d'un plan vélo) ; - M1.3 Encouragement du rabattement vers des parcs relais (y compris vélo) au niveau des gares TER du territoire ; tout en soulignant un besoin de développer des offres TC vers la Métropole. Se dit également favorable au déploiement de réseaux de bornes de recharge électrique sur son territoire, à la mise en place d'une régulation dynamique des vitesses sur A7 et A46, à l'incitation des reports modaux vers le fleuve. Affirme une position défavorable vis-à-vis de plusieurs actions : RT1.2 : Défavorable à la mise en œuvre d'une interdiction d'usage des foyers ouverts sur son territoire M4.1 : Défavorable à un abaissement des limitations des vitesses sur les grands axes routiers. M4.3 : Défavorable au passage à 2X3 voies de l'A46 et à la mise en place d'une voie réservée pour le covoiturage sur A46 et sur A7 compte tenu des dysfonctionnements constatés sur celles de M6M7. Plaide pour un prolongement d'A432 jusqu'au sud de Vienne en alternative. M2.1 : Est défavorable au renforcement et à l'extension de la ZFEm qui repousserait les véhicules polluants sur les axes traversant le territoire et impacterait de nombreux habitants de la CCPO qui n'ont pas de solutions alternatives pour se rendre sur Lyon (notamment tôt le matin et tard le soir) et ne seraient pas éligibles aux aides au renouvellement des véhicules prévues par la métropole. De plus, l'offre de transports alternatifs est très peu développée et le territoire reste fortement dépendant de la voiture individuelle. M3.1 : Ne souhaite pas porter d'aides au renouvellement des véhicules, considérant que c'est la métropole de Lyon qui porte la ZFEm.

Dpt	Collectivité	Délibération (si oui date)	FAVORABLE	FAVORABLE Avec remarques	FAVORABLE Avec réserves	Avis RESERVE	DEFAVORABLE	Remarques / Réserves / Observations émises
69	COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE L'EST LYONNAIS (CCEL)	22/02/2022				X		Juge que l'interdiction de déploiement des appareils à chauffage au bois non performants devra s'accompagner de mesures financières. Exprime des craintes concernant le passage en 2x3 voies de l'A46 et le réaménagement du nœud de Manissieux. Demande une concertation renforcée avec les territoires limitrophes de la Métropole concernant le renforcement et l'extension de la ZFEm Craint l'impact de cette ZFEm sur les petites et moyennes entreprises, notamment les artisans. Crainte que la ZFEm reporte les nuisances sur des voiries d'évitement du périmètre, notamment sur la rocade Est. Craint que la voie réservée sur A43 ne suscite des reports de trafics sur la voirie locale (RD 306 et 318). Affirme la nécessité de projets de contournements routiers pour Saint-Laurent-de-Mure et Saint-Bonnet-de-Mure où la RD 306 enregistre un fort trafic, ce qui permettrait de redynamiser ces centres-bourgs. Affirme que le développement des modes doux nécessite de pouvoir se rabattre sur des TC fiables et performants. Demande à cet égard la réouverture de la gare des Portes du Dauphiné.
69	ALBIGNY-SUR-SAÔNE	15/02/2022	X					sans remarques
69	AMPUIS	NON						
69	BRIGNAIS	NON						
69	BRON	03/02/2022	X					Soutient un projet ZFEm accompagnant les habitants vers de nouvelles mobilités, et reste « avertie et vigilante sur le déploiement des actions induites par le PPA ».
69	CAILLOUX-SUR-FONTAINES	17/01/2022	X					sans remarques
69	CALUIRE-ET-CUIRE	21/03/2022	X					sans remarques
69	CHAMPAGNE AU MONT D'OR	10/02/2022	X					sans remarques
69	CHAPONNAY	24/02/2022				X		Avis identique CC Pays de l'Ozon
69	CHAPONOST	NON						
69	CHARBONNIÈRES-LES-BAINS	NON						
69	CHARLY	NON						
69	CHASSIEU	24/02/2022			X			Émet une réserve spécifiquement sur l'action concernant le renforcement de la ZFEm
69	COLLONGES-AU-MONT-D'OR	NON						
69	COLOMBIER-SAUGNIEU	NON						
69	COMMUNAY	02/02/2022				X		Avis identique CC Pays de l'Ozon
69	CONDRIEU	28/02/2022		X				Avis identique CA Vienne Condrieu
69	CORBAS	10/03/2022			X			Émet un avis favorable assorti de réserves importantes : Souligne la nécessité de préciser et renforcer les moyens prévus pour déployer le plan. Juge nécessaire de développer les alternatives transports en commun et modes doux avant le renforcement prévu à trop court terme de la ZFE. Demande l'étude d'un prolongement du tram T4 jusqu'à Corbas et la mobilisation du conseil régional pour la « création d'un RER à la lyonnaise ». Juge l'échéance de 2023 trop précoce sur l'interdiction d'usage des foyers ouverts, demande une information efficace du public sur ce sujet, ainsi que des précisions sur les aides à la transition. Craint des reports de trafics sur les axes routiers de son territoire (A46, boulevard urbain sud), en lien avec les actions du défi M4
69	COUZON AU MONT D'OR	08/03/2022	X					sans remarques
69	CRAPONNE	07/02/2022		X				Demande des analyses de la qualité de l'air sur son territoire. Demande de précisions sur les moyens du PPA (leviers, structures, financement) plus particulièrement sur le secteur résidentiel et privatif. Demande d'aide à l'État pour accompagner la commune « sur des blocages de travaux visant à améliorer la mobilité ». Demande de précisions sur la cohésion entre les communes ainsi qu'avec la CC voisine des Vallons du Lyonnais. Demande de précisions sur les financements du PPA3.
69	CURIS AU MONT D'OR	21/01/2022	X					sans remarques
69	DARDILLY	08/03/2022		X				La commune détaille dans sa délibération l'ensemble des actions qu'elle mène ou compte mener en cohérence avec le plan d'actions proposé pour le PPA3 (réduction des consommations du parc bâti, renouvellement des flottes de véhicules, réservations de places de stationnement pour le covoiturage, déploiement de bornes de recharge électrique, développement d'itinéraires piétons, relais des actions de la Métropole concernant le compostage, soutien du renforcement de la ZFEm... etc.)
69	DÉCINES-CHARPIEU	09/02/2022	X					pas de remarques, considère que des moyens sont identifiés en face de la plupart des actions
69	ÉCHALAS	NON						
69	ÉCULLY	08/02/2022	X					pas de remarques
69	FEYZIN	21/03/2022		X				Pointe la nécessité de prévoir des moyens financiers, matériels et humains importants pour assurer un déploiement du PPA3 à la hauteur de l'ambition affichée
69	FLEURIEU-SUR-SAÔNE	NON						
69	FONTAINES SAINT-MARTIN	27/01/2022	X					sans remarques
69	FONTAINES-SUR-SAÔNE							

Dpt	Collectivité	Délibération (si oui date)	FAVORABLE	FAVORABLE Avec remarques	FAVORABLE Avec réserves	Avis RESERVE	DEFAVORABLE	Remarques / Réserves / Observations émises
69	FRANCHEVILLE	10/02/2022				X		« Ne s'oppose pas au PPA3 tel qu'il est présenté » Confirme son opposition au projet d'amplification de la ZFE-m tel que proposé par la Métropole de Lyon et renvoie à sa délibération n° 2022-02-06 où figuraient d'autres demandes en lien avec la ZFEm
69	GENAS	28/02/2022	X					sans remarques
69	GENAY	NON						
69	GIVORS	NON						
69	GRIGNY	NON						
69	IRIGNY	27/01/2022	X					sans remarques
69	JONAGE	26/01/2022		X				Regrette que l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry et les émissions de pollution qu'il génère ne soient pas concernés par le PPA.
69	JONS	NON						
69	LA MULATIÈRE	15/03/2022	X					sans remarques
69	LA TOUR DE SALVAGNY	27/01/2022		X				« Émet le vœu que le PPA3 intègre la prise en compte de l'impact de la liaison de l'A89-A6 »
69	LES HAIES	18/03.2022					X	Reprend à son compte les observations de l'avis de la CA Vienne Condrieu, mais in fine "s'abstient"
69	LIMONEST	17/03/2022	X					sans remarques
69	LISSIEU	07/02/2022	X					sans remarques
69	LOIRE-SUR-RHÔNE	17/03/2022		X				Avis identique CA Vienne Condrieu
69	LONGES	18/01/2022	X					sans remarques
69	LYON	23/03/2022			X			Émet plusieurs réserves : - demande que soient renforcés les objectifs du PPA3 pour viser les valeurs OMS2021 et non celles de 2005 ; - demande un engagement de l'État quant aux moyens mis en œuvre pour tenir les objectifs du PPA3 ; - demande à l'État de s'impliquer dans les actions de sensibilisation du secteur industriel, via un dialogue accru avec les acteurs économiques, impliquant soutien et davantage de contrôles ; - demande à l'État de fournir aux collectivités des moyens de définir des outils communs de contrôle, de modélisation des actions correctives et un soutien financier - demande à l'État de contribuer à la sensibilisation du public sur la qualité de l'air et faire connaître des mesures permettant de l'améliorer - au regard de l'interdiction des cheminées à foyers ouverts et dans un contexte d'augmentation du coût de l'énergie, demande que l'État s'engage pour un soutien renforcé envers les foyers les plus précaires dans une démarche d'aller vers » pour les aider financièrement et les sensibiliser pour leur santé ; - demande à l'État de définir un corpus d'actions concernant les nuisances olfactives et émissions de polluants volatiles souvent signalés : ravalements de façades, cabines à peinture de carrosserie, laveries. - demande à l'État d'engager une réflexion sur la <i>carte stratégique air</i> et ce en vue de clarifier son statut actuel et futur, ainsi que son rôle dans la définition des futurs objectifs de la qualité de l'air. - demande qu'une évaluation sur toute la durée du PPA soit effectuée et rendue publique, pour mettre en lumière les résultats obtenus et les moyens nécessaires
69	MARCY-L'ÉTOILE	10/03/2022	X					sans remarques
69	MARENNES	NON						
69	MEYZIEU	10/02/2022	X					sans remarques
69	MILLÉRY	17/02/2022	X					sans remarques
69	MIONS	NON						
69	MONTAGNY	NON						
69	MONTANAY	20/01/2022	X					sans remarques
69	NEUVILLE-SUR-SAÔNE	NON						
69	OULLINS	NON						
69	PIERRE-BÉNITE	08/02/2022	X					sans remarques
69	POLEYMIEUX-AU-MONT-D'OR	NON						
69	PUSIGNAN	17/03/2022				X		Reprend les réserves émises par la CC de l'est lyonnais Demande le développement d'une liaison mode doux entre Pusignan et Meyzieu ZI
69	QUINCIEUX	01/02/2022	X					sans remarques
69	RILLIEUX-LA-PAPE	10/02/2022		X				Déplore une desserte insuffisante en transport en commun sur le plateau Nord pour assurer une alternative efficace à la voiture individuelle et souhaite que le SYTRAL poursuive ses efforts améliorer cette desserte. Demande la poursuite de efforts en faveur du développement des itinéraires et aménagements dédiés aux modes actifs, Demande davantage de contrôle du respect des limitations de vitesse (permanente ou temporaire lors des épisodes de pollution)
69	ROCHETAILLÉE-SUR-SAÔNE	NON						
69	SAINT-BONNET-DE-MURE	NON						

Dpt	Collectivité	Délibération (si oui date)	FAVORABLE	FAVORABLE Avec remarques	FAVORABLE Avec réserves	Avis RESERVE	DEFAVORABLE	Remarques / Réserves / Observations émises
69	SAINT-CYR-AU-MONT-D'OR	01/02/2022	X					sans remarques
69	SAINT-CYR-SUR-LE-RHÔNE	NON						
69	SAINT-DIDIER-AU-MONT-D'OR	26/01/2022	X					sans remarques
69	SAINT-FONS	10/03/2022	X					sans remarques
69	SAINT-GENIS-LAVAL	24/03/2022		X				Est favorable au renforcement des objectifs et à l'extension du périmètre du PPA3 vers l'Isère rhodanienne. Juge nécessaire d'amplifier les dispositifs d'aides financières permettant aux acteurs de modifier leurs pratiques en lien avec les différentes actions. Interpelle sur la nécessité d'amplifier la communication vers le grand public, considérant que la participation à la concertation préalable du printemps 2021 a été relativement faible (163 participants) au regard du nombre de personnes impactées par le PPA3.
69	SAINT-GENIS-LES-OLLIERES	NON						
69	SAINT-GERMAIN-AU-MONT-D'OR	NON						
69	SAINT-LAURENT-DE-MURE	NON						
69	SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU	NON						
69	SAINT-PRIEST	24/02/2022		X				Se considère particulièrement impactée par la pollution atmosphérique, notamment aux abords des axes routiers structurants (A43, rocade est, A46 sud...) Se dit « avertie et vigilante sur le déploiement des actions induites par ce nouveau PPA »
69	SAINT-ROMAIN-AU-MONT-D'OR	NON						
69	SAINT-ROMAIN-EN-GAL	28/03/2022		X				Avis identique CA Vienne Condrieu – hors délais d'1 jour ouvré. Intégré à la synthèse.
69	SAINT-ROMAIN-EN-GIER	NON						
69	SAINT-SYMPHORIEN-D'OZON	22/03/2022				X		Avis identique CC du Pays de l'Ozon
69	SAINTE-COLOMBE	NON						
69	SAINTE-FOY-LES-LYON	03/02/2022	X					sans remarques
69	SATHONAY-CAMP	NON						
69	SATHONAY-VILLAGE	NON						
69	SEREZIN DU RHONE	17/03/2022				X		Avis identique CC du Pays de l'Ozon
69	SIMANDRES	16/03/2022				X		Avis identique CC du Pays de l'Ozon
69	SOLAIZE	NON						
69	TASSIN LA DEMI-LUNE	23/03/2022	X					sans remarques
69	TERNAY	NON						
69	TOUSSIEU	NON						
69	TRÈVES	24/03/2022		X				Avis identique CA Vienne Condrieu
69	TUPINS-ET-SEMONS	NON						
69	VAULX-EN-VELIN	05/04/2022						délibération hors délais
69	VÉNISSIEUX	31/01/2022			X			Soutien l'extension du périmètre du PPA. Favorable aux objectifs et au plan lui-même. Émet un avis réservé sur le financement des mesures du PPA3 qui restent selon elle à définir. La ville aurait souhaité être mieux associée à la concertation sur l'élaboration de ce PPA3. Demande d'un engagement financier de l'État pour soutenir les grands projets ferroviaires du territoire : RER "à la Lyonnaise", CFAL, Noeud ferroviaire lyonnais
69	VERNAISON	NON						
69	VILLEURBANNE	28/02/2022		X				Propose d'étendre le champ d'application de l'action I3.3 concernant les chantiers : souligne qu'au-delà des chantiers sous leur maîtrise d'ouvrage, les communes peuvent encadrer les chantiers privés au travers de certaines autorisations qu'elles sont compétentes pour délivrer. En lien avec l'action RT1.1, demande le renouvellement d'un recensement des parcs d'installations de chauffage au bois en prenant en compte la typologie des ménages, ce qui permettrait de mieux cibler l'action visant le renouvellement des installations non performantes. Exprime une crainte concernant la fin prochaine des financements de l'ADEME, sans lesquelles les collectivités devraient assumer seules certaines dépenses liées au déploiement des actions PPA (notamment concernant les ERP implantés en zone dégradée). Demande également un accompagnement méthodologique sur ce sujet spécifique. Demande de précisions sur l'application et les moyens de contrôle des actions (RT1.2) concernant l'interdiction des appareils de chauffages moins performants. Demande de mise en place de mesures d'accompagnement étendues concernant la ZFEm (M2).
69	VOURLES	NON						

Dpt	Collectivité	Délibération (si oui date)	FAVORABLE	FAVORABLE Avec remarques	FAVORABLE Avec réserves	Avis RESERVE	DEFAVORABLE	Remarques / Réserves / Observations émises
01	CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L'AIN	NON						
01	COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE MIRIBEL ET DU PLATEAU (CCMP)	15/03/2022			X			Exprime une forte réserve quant au calendrier prévu de renforcement de la ZFEm de la Métropole de Lyon, décision jugée unilatérale, sans réelle concertation. Sollicite l'organisation d'une réelle concertation entre la Métropole de Lyon et les territoires limitrophes pour mieux coconstruire et planifier les mobilités. A défaut, craint un engorgement des parkings des gares du territoire et un coût social et financier élevés pour les ménages les plus précaires. Souligne avoir engagé la mise en place d'un fond air bois, mais faire face au blocage des fonds prévus pour son financement par le conseil régional. Juge que le PPA3 met en place une démarche de concertation intéressante par rapport au PPA2, et considère qu'il sera nécessaire de maintenir cette dynamique.
01	COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA CÔTIÈRE A MONTLUEL (3CM)	03/02/2022					X	Juge que le renforcement de la ZFEm va porter préjudice aux travailleurs (17000 mouvements pendulaires entre 3CM et Métropole – effectués à 79 % en voiture individuelle) et aux entreprises ayant une flotte importante de véhicules (BTP, artisanat, ...) et considère qu'il y a une incohérence entre le délai d'amortissement de ces flottes de véhicules et les échéances annoncées concernant cette ZFEm. Craint des reports de nuisances sur les axes limitrophes. Beaucoup d'habitants seront contraints à un report modal ou à se doter d'un véhicule à faibles émissions, ce qui va pénaliser les plus modestes alors que l'autosolisme est très pratiqué et nécessaire. Identifie un besoin d'accompagnement important. Demande un fond de péréquation avec la Métropole de Lyon pour financer des aides sur les territoires voisins. Demande d'une concertation spécifique à l'échelle du PPA concernant ces périmètres d'extension de cette ZFEm. Souligne que le maillage en TC du territoire est insuffisant pour être cohérent avec les actions du PPA3. Souligne que la congestion des voies d'accès à Lyon (A42 et A46nord), notamment à la hauteur du nœud des Iles, est défavorable au covoiturage ; la mise en place de voies réservées sur l'A42 et l'A46nord est néanmoins jugée pertinente. Alerte sur le mode de gouvernance du PPA3, souhait d'un rôle équivalent pour les différents EPCI au sein du comité de pilotage et du comité des financeurs. Demande à faire partie des instances de : suivi, décision, pilotage et financement en plus des instances de gouvernance intermédiaire.
01	BALAN	01/03/2022					X	Preprend à son compte les réserves émises par la CC de la Côtère à Montluel Alerte sur le « manque d'informations quant à l'impact réel des actions prévues sur le secteur de l'agriculture et souhaite que la chambre de l'Agriculture soit concertée ».
01	BÉLIGNEUX	28/02/2022					X	avis identique CC de la Côtère à Montluel
01	BEYNOST	NON						
01	BRESSOLLES	22/03/2022					X	avis identique CC de la Côtère à Montluel
01	DAGNEUX	15/03/2022					X	avis identique CC de la Côtère à Montluel
01	LA BOISSE	17/03/2022					X	Preprend à son compte les réserves émises par la CC de la Côtère à Montluel Alerte sur le « manque d'informations quant à l'impact réel des actions prévues sur le secteur de l'agriculture » et souhaite que la chambre de l'Agriculture soit concertée
01	MIRIBEL	NON						
01	MONTLUEL	NON						
01	NEYRON	NON						
01	NIÉVROZ	NON						
01	PIZAY	11/04/2022						délibération hors délais
01	SAINT-MAURICE-DE-BEYNOST	NON						
01	SAINTE-CROIX	05/04/2022						délibération hors délais
01	THIL	NON						
01	TRAMOYES	NON						





**PRÉFET  
DU RHÔNE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Directeur de la publication : Jean-Philippe Deneuvy  
Pilotage, coordination : Unité départementale du Rhône  
Crédits photo 1<sup>ère</sup> de couverture : Laurent Mignaux, Arnaud Bouissou, Bernard Suard / Terra  
Avril 2022  
Ce document est téléchargeable sur : [www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr](http://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