

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS**  
**DU CONSEIL**

**Conseil du 14 mars 2022**

**Délibération n° 2022-1042**

Commission pour avis : **proximité, environnement et agriculture**

Commission(s) consultée(s) pour information :

Commune(s) :

Objet : **Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise - Avis de la Métropole de Lyon sur le projet de révision du plan**

Service : **Délégation Transition environnementale et énergétique - Direction Environnement, écologie, énergie**

**Rapporteur** : Monsieur Pierre Athanaze

**Président** : Monsieur Bruno Bernard

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 150

Date de convocation du Conseil : vendredi 25 février 2022

Secrétaire élu(e) : Monsieur Nicolas Barla

Affiché le : mercredi 16 mars 2022

Présents : M. Artigny, Mme Asti-Lapperrière, M. Athanaze, Mme Augey, M. Azcué, M. Badouard, M. Bagnon, M. Barge, M. Barla, Mme Baume, M. Ben Itah, Mme Benahmed, M. Benzeghiba, M. Bernard, M. Blache, M. Blanchard, M. Blein, Mme Boffet, Mme Borbon, Mme Bouagga, M. Boumertit, Mme Bramet-Reynaud, Mme Brossaud, M. Brumm, Mme Brunel Vieira, M. Bub, M. Buffet, Mme Burillon, Mme Burricand, Mme Cabot, M. Camus, Mme Cardona, Mme Carrier, Mme Chadier, M. Charmot, Mme Charnay, M. Chihi, M. Cochet, M. Cohen, Mme Coin, Mme Collin, M. Collomb, M. Corazzol, Mme Corsale, Mme Crédoz, Mme Crespy, Mme Creuze, Mme Croizier, M. Dalby, M. Da Passano, M. David, M. Debû, Mme Dehan, Mme Delaunay, M. Devinaz, M. Diop, M. Doganel, M. Doucet, Mme Dromain, Mme Dubois Bertrand, Mme Dubot, Mme Dupuy, Mme Edery, Mme El Faloussi, Mme Etienne, Mme Fontaine, Mme Fontanges, Mme Fournillon, Mme Fréty, Mme Frier, M. Galliano, M. Gascon, Mme Geoffroy, Mme Georgel, M. Geourjon, M. Girard, Mme Giromagny, M. Godinot, M. Gomez, M. Grivel, Mme Groperrin, M. Groult, M. Guelpa-Bonaro, Mme Guerin, Mme Hémain, Mme Jannot, M. Kabalo, Mme Khelifi, M. Kimelfeld, M. Kohlhaas, Mme Lagarde, M. Lassagne, Mme Lecerf, M. Le Faou, M. Legendre, M. Longueval, M. Lungenstrass, M. Marguin, M. Marion, M. Millet, M. Mône, M. Monot, Mme Moreira, Mme Nachury, M. Novak, Mme Panassier, M. Payre, M. Pelaez, Mme Percet, M. Perez, Mme Perriet-Roux, Mme Perrin-Gilbert, Mme Petiot, M. Petit, Mme Picard, Mme Picot, M. Pillon, Mme Popoff, M. Portier, Mme Pouzergue, Mme Prost, M. Quiniou, M. Rantonnet, M. Ray, Mme Reveyrand, Mme Roch, M. Rudigoz, Mme Runel, Mme Saint-Cyr, Mme Sarselli, Mme Sechaud, M. Seguin, M. Sellès, Mme Sibeud, M. Smati, Mme Subaï, M. Thevenieu, M. Uhlrich, Mme Vacher, M. Van Styvendael, M. Vergiat, Mme Vessiller, M. Vieira, M. Vincendet, M. Vincent, Mme Vullien, Mme Zdorovtsoff.

Absents excusés : M. Chambon (pouvoir à M. Doganel), Mme Arthaud (pouvoir à Mme Charnay), M. Maire (pouvoir à Mme Guerin).

**Conseil du 14 mars 2022****Délibération n° 2022-1042**

Commission pour avis : proximité, environnement et agriculture

Commission(s) consultée(s) pour information :

Commune(s) :

Objet : Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise - Avis de la Métropole de Lyon sur le projet de révision du plan

Service : Délégation Transition environnementale et énergétique - Direction Environnement, écologie, énergie

Le Conseil,

Vu le rapport du 23 février 2022, par lequel monsieur le Président expose ce qui suit :

**I - Contexte**

Par courrier du 21 décembre 2021, monsieur le Préfet du Rhône a saisi monsieur le Président de la Métropole en tant que personne publique associée, pour avis sur le projet de révision du PPA de l'agglomération lyonnaise, présenté en comité de pilotage du 7 décembre 2021 et approuvé par les Conseils départementaux de l'environnement, des risques sanitaires et technologiques de l'Isère (14 décembre 2021), de l'Ain (16 décembre 2021) et du Rhône (16 décembre 2021).

Le PPA constitue une stratégie locale pilotée par l'État en associant étroitement les collectivités et les partenaires territoriaux, pouvant répondre aux objectifs d'amélioration de la qualité de l'air. Elle se décline en actions (réglementaires et volontaires) à mettre en œuvre pour diminuer les émissions de polluants.

Ses objectifs découlent des obligations réglementaires portées par la directive européenne 2008/50/CE, concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, sa transcription en droit français et plus récemment par le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) et par la loi climat et résilience n° 2021-1104 du 22 août 2021, qui fixent des objectifs à atteindre en matière de réduction des émissions de polluants atmosphériques aux horizons 2020, 2025 et 2030.

La seconde révision du PPA, démarrée en 2019, poursuit les objectifs suivants :

- respecter les valeurs limites réglementaires en oxydes d'azote au niveau des stations Atmo dans un délai le plus court possible,
- plus aucune personne exposée à un dépassement de la valeur limite réglementaire en 2027,
- atteindre une concentration moyenne d'exposition aux particules fines (PM2,5 et PM10) inférieure à la valeur recommandée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en 2005 à l'échelle du PPA, ainsi qu'à l'échelle de chaque collectivité territoriale,
- diminuer le nombre de personnes exposées à une concentration en PM2,5 supérieure à la valeur recommandée par l'OMS en 2005,
- abaisser les émissions de PM2,5 et PM10 dues au chauffage au bois d'au moins 35 % entre 2020 et 2027,
- contenir la dégradation de la situation observée concernant l'ozone,

- intégrer les objectifs de baisse d'émissions nationaux fixés par le PREPA : la baisse des émissions sur le territoire est au moins égale à l'objectif PREPA calculé en 2027.

La méthodologie de révision a mobilisé les différents acteurs pour co-construire le plan. La démarche a mis l'accent sur l'implication des partenaires au cours des différents groupes de travail lors du 1<sup>er</sup> semestre 2021, et sur une consultation citoyenne sur les enjeux du PPA. À ce titre, les comités de pilotages et différentes réunions publiques ont été conduites par un binôme Préfet/Métropole.

Le territoire concerné par la PPA est étendu à 150 communes jusqu'à Roussillon, au sud.

La concertation réglementaire du public est prévue mi 2022, pour une approbation du plan courant 2022.

## **II - Analyse et remarques de portée générale sur le projet de PPA**

Si la procédure de révision a fortement été orientée vers une démarche collaborative et partenariale, ce dont on ne peut que se féliciter, le PPA reste sous la responsabilité de l'État. La Métropole s'attachera en 1<sup>er</sup> lieu à mener ses actions prévues sur son territoire, lequel représente la majeure partie des émissions de polluants et des populations.

La Métropole est en accord avec les objectifs de réduction des polluants fixés dans le PPA et avec les typologies d'actions proposées. Elle regrette toutefois que les objectifs n'aient pas été globalement plus ambitieux, afin d'adapter les trajectoires à l'abaissement des valeurs limites réglementaires attendues par révision des directives européennes. De même, elle regrette que le plan n'intègre pas plus de mesures pratiques dépassant la sensibilisation et information.

Les effets des actions sur la qualité de l'air ont été évalués par Atmo et montrent qu'à l'horizon du plan, les différentes réductions de polluants amènent aux conditions optimales de formation d'ozone, donc à son augmentation. Cette situation est particulièrement préoccupante, sachant que l'ozone est déjà en augmentation, et qu'il a des effets négatifs sur la santé humaine et sur les rendements des cultures. Le plan régional ozone ainsi que toutes les autres actions de réduction des émissions d'oxydes d'azote doivent être confortés.

La Métropole est attentive au maintien dans le temps de l'animation partenariale des services de l'État compte tenu du peu de précision des besoins et de moyens disponibles. Malgré ce manque de précision, elle s'engagera à s'impliquer fortement dans les actions de réduction de la pollution atmosphérique.

Plusieurs risques sont notés, le premier étant celui d'une non mise en œuvre des actions prévues de la part de l'État au niveau local et au niveau central. Le second concerne le financement des actions, en particulier une lourdeur des dispositifs Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et des incertitudes de l'engagement de la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour les nouvelles actions.

## **III - Analyse et remarques sur les actions du projet de PPA**

### **1° - Analyse et remarques sur les actions concernant le domaine Industriel et du bâtiment travaux publics (BTP)**

Les fiches action du PPA :

#### **I.1 Réduire les émissions des gros émetteurs industriels**

I.1.1 Réduire les émissions canalisées et diffuses des installations industrielles soumises à la 2010/75 relative aux émissions industrielles, appelée directive IED ;

#### **I.2 Réduire les émissions de particules et d'oxydes d'azote des installations de combustion**

I.2.1 Renforcer la surveillance des installations de combustion relevant de la directive européenne 2015/2193, dite directive MCP, visant à limiter les émissions de certains polluants dans l'atmosphère,

I.2.2 Renforcer les valeurs limites d'émission en particules et oxydes d'azote des installations de combustion comprises entre 1 et 50 MW,

I.2.3 Réduire les émissions de particules des installations de combustion comprises entre 400 kW et 1 MW ;

#### **I.3 Réduire les émissions de poussières à chaque phase du cycle de vie des matériaux**

I.3.1 Mettre en œuvre des objectifs spécifiques pour le suivi des retombées de poussières pour les carrières et les plateformes de concassage/recyclage,

I.3.2 Valoriser et diffuser les bonnes pratiques permettant de réduire les émissions de poussières pour les carrières et les plateformes de concassage/recyclage,

I.3.3 Valoriser et diffuser les bonnes pratiques permettant de réduire les émissions de poussières pour les chantiers ;

#### I.4 Améliorer la connaissance des émissions industrielles

##### I.4.1 Caractériser la granulométrie des particules émises dans les rejets canalisés industriels.

Les actions du PPA concernant le domaine industriel sont en adéquation avec les orientations de la Métropole exprimées à travers son schéma directeur des énergies (SDE), en particulier pour ce qui concerne la production de chaleur et froid, ainsi que les unités de traitement des déchets. Lors de la mise en œuvre d'installations de chauffage au bois collectif, la Métropole est particulièrement vigilante à respecter les réglementations en vigueur concernant les émissions de polluants, ainsi qu'à la surveillance autour des sites.

La Métropole se félicite des réductions réalisées par les acteurs du secteur industriel et du BTP, et elle note avec satisfaction que les acteurs industriels sont très impliqués dans ce plan.

### **IV - Analyse et remarques sur les actions concernant le domaine résidentiel et tertiaire**

Les fiches action du PPA :

#### RT 1 Diminuer les émissions dues au chauffage au bois

RT.1.1 Poursuivre le fonds Air Bois de la Métropole et déployer des dispositifs similaires sur les autres territoires du PPA,

RT.1.2 Déployer une interdiction d'usage des appareils de chauffage au bois non performant,

RT.1.3 Encourager les bonnes pratiques en matière de chauffage au bois, promouvoir l'utilisation de bois de qualité/labellisé ;

#### RT 2 Favoriser la valorisation des déchets verts et faire respecter l'interdiction de brûlage

RT.2.1 Faire respecter les interdictions de brûlage des déchets verts et faciliter l'accès aux alternatives ;

#### RT 3 Soutenir la rénovation énergétique des logements, locaux d'activités et bâtiments publics

RT.3.1 Soutenir la rénovation énergétique des logements, des locaux d'activité et des bâtiments publics ;

#### RT 4 Limiter les utilisations de solvants et autres produits d'entretien émetteurs de composés organiques volatils

RT.4.1 Sensibiliser le grand public et les acheteurs publics aux émissions des solvants, peintures et autres produits.

La prime Air Bois de la Métropole a été mis en place dès 2018 et la moitié de l'objectif est atteint à ce jour grâce à un renforcement de l'animation et à l'augmentation des primes proposées aux bénéficiaires.

La Métropole se félicite de la volonté d'interdire les appareils de chauffage bois non performants. Cette mesure vient compléter le dispositif incitatif mis en place par la Métropole. Elle souhaite, au regard des enjeux en matière de santé publique, que cette disposition puisse être prise pour une mise en application dès la saison de chauffe 2023. Afin de permettre une bonne compréhension et adhésion du plus grand nombre à cette mesure, il est important qu'il puisse être mis en œuvre des actions de sensibilisation et d'information à destination de tous les publics et en premier lieu des habitants. Il est donc à déplorer que l'État ne détaille pas les mesures d'accompagnement et de communication prévues en amont de cette interdiction. De même, afin d'en voir une répercussion et traduction rapide en matière de qualité de l'air, il est indispensable que tous les éléments juridiques, de contrôle et de sanction, soient mis en œuvre le plus rapidement possible par l'État. Dans le cadre de ce PPA et dans le cadre du plan national chauffage au bois, il est également nécessaire que les intercommunalités voisines mettent en place de tels dispositifs afin d'atteindre les objectifs.

Les actions concernant les déchets verts s'inscrivent dans le programme local de prévention des déchets ménagers et assimilés (PLPDMA) de la Métropole. Ce dernier vise en premier lieu des actions d'évitement comme la réduction et la réutilisation sur place des résidus végétaux, induites par une sensibilisation au changement de comportement au jardin. La Métropole propose ainsi des sessions de sensibilisation au compostage individuel et à la gestion alternative des déchets verts depuis novembre 2020 à tous les habitants volontaires (1 500 foyers concernés fin 2021). En complément de ces actions de réutilisation sur place, les résidus végétaux peuvent également être compostés. Pour accompagner les pratiques de compostage, la Métropole propose divers dispositifs (à destination des habitants, en maisons individuelles et en copropriétés).

Pour faciliter l'accès aux alternatives au brûlage des déchets verts, la Métropole propose également 13 points d'apport saisonniers en complément des déchetteries fixes. De plus, 11 expérimentations de broyage sur placette ont été menées à l'automne 2021, en partenariat avec les communes volontaires. Enfin, la Métropole déplore qu'aucune action de sanction n'ait jamais eu lieu concernant le brûlage des déchets verts.

Outre le chauffage au bois non performant, la Métropole a identifié le problème du chauffage au fioul sur le territoire. Celui-ci représente, selon l'observatoire régional climat air énergie, environ 5 % de la consommation énergétique totale. Il est le principal contributeur des émissions de soufre (SO<sub>2</sub>) et contribue également aux NO<sub>x</sub> (oxyde d'azote).

La Métropole a exprimé, dans son SDE, la volonté d'engager un accompagnement des ménages vers la sortie du fioul et souhaite étudier la possibilité d'un arrêté interdisant l'usage du fioul, à l'image de celui qui va être pris pour l'usage des foyers ouverts. La Métropole souhaite bénéficier de tout l'appui des services de l'État, tant pour les démarches d'accompagnement que pour les contraintes et contrôles à venir.

Concernant l'utilisation des produits d'entretien et de solvants, la Métropole est déjà engagée dans une démarche d'achats responsables. En effet, elle agit principalement à travers ses achats : le schéma de promotion des achats responsables (SPAR, 600 M€ d'achat par an) intègre de façon systémique les questions de la transition écologique en s'appuyant, notamment, sur de nouveaux modèles économiques (économie circulaire), sur l'environnement et la santé. Il vise également à diffuser les bonnes pratiques auprès de nos partenaires. Concrètement, cela se traduit par l'introduction de produits plus respectueux de la qualité de l'air en faisant appel à des labels environnementaux, des produits en phase aqueuse, en privilégiant de nouveaux procédés, en modifiant les modes de livraison, en favorisant le recyclage. Par exemple, les peintures utilisées dans les nouveaux collèges doivent avoir une faible teneur en composés organiques volatils, justifiée par un label au moins équivalent aux prescriptions de l'Ecolabel européen. Fin 2021, la Métropole a réaffirmé son engagement à travers la signature de la charte ville et territoire sans perturbateurs endocriniens.

## **V - Analyse et remarques sur les actions concernant le domaine de l'agriculture**

Les fiches action du PPA :

A 1 Diffuser et favoriser les bonnes pratiques pour réduire les émissions d'ammoniac (NH<sub>3</sub>)

A.1.1 Développer l'approche qualité de l'air dans les formations destinées aux agriculteurs,

A.1.2 Encourager l'adoption de techniques, de matériels et de bonnes pratiques permettant de réduire les émissions des activités agricoles ;

A 2 Limiter les brûlages dans l'agriculture

A.2.1 Limiter les brûlages agricoles et favoriser les pratiques alternatives

La Métropole agit dans le cadre de sa nouvelle politique agricole 2021-2026 en renforçant les critères favorisant l'agroécologie et l'agriculture biologique dans ses dispositifs d'aide aux agriculteurs. Les mesures de réduction des intrants chimiques ont un impact direct sur la baisse des émissions de polluants atmosphériques, mais aussi un impact positif sur la santé des agriculteurs. L'agriculture biologique est en progression sur le territoire (passage de 6 % en 2010 à 14 % en 2020), la Métropole souhaite renforcer la promotion de ce mode de culture vertueux par la mise en place d'un futur plan bio.

La Métropole déplore qu'aucune mesure contraignante ou actions concrètes ne soient mise en place et que l'essentiel de ce qui est proposé corresponde à de la sensibilisation ou de l'animation. Les activités agricoles sont à l'origine de la quasi-totalité de la pollution de l'air par l'ammoniac. De plus, des actions visant à améliorer les techniques d'épandages, à modifier l'alimentation des animaux d'élevage et à améliorer le stockage du lisier se sont révélées efficaces pour réduire la pollution atmosphérique en ammoniac (ADEME, 2013).

Du fait de l'absence de mesures ambitieuses dans le domaine de l'agriculture, l'ammoniac est un des seuls paramètres qui n'atteint pas, selon les simulations, les objectifs du PPA à horizon 2027.

La Métropole déplore également la faiblesse de la transversalité entre les dispositifs d'accompagnement. De ce fait, elle incite les chambres d'agriculture, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et l'État à prendre en compte la gestion de l'ammoniac dans les travaux de modernisation et d'adaptation des élevages aux enjeux climatiques dans le cadre du plan stratégique nationale de la politique agricole commune, du fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER), et de la mise en œuvre de la mesure agro-écologique et climatique pour la transition des systèmes d'exploitation agricole.

## **VI - Analyse et remarques sur les actions concernant le domaine de la mobilité**

Les fiches action du PPA :

M 1 Poursuivre et amplifier les mesures visant à diminuer la circulation routière

M.1.1 Développer la pratique du covoiturage,

M.1.2 Accompagner le développement des modes actifs de mobilité (vélo, marche),

M.1.3 Encourager le report modal et les rabattements vers les transports en commun et ferroviaires ;

**M 2 Limiter l'accès des véhicules les plus polluants aux zones denses**

M.2.1 Renforcer et étudier l'extension géographique de la zone à faibles émissions mobilité (ZFE<sub>m</sub>) de Lyon ;

**M 3 Encourager le verdissement des flottes de véhicules routiers**

M.3.1 Encourager le renouvellement des flottes de véhicules routiers,  
M.3.2 Soutenir le déploiement de réseaux de bornes de recharge électrique et de stations multi-énergies ;

**M 4 Diminuer le trafic routier et limiter la congestion sur certaines sections routières**

M.4.1 Porter la réflexion à l'échelle du PPA afin d'optimiser le schéma des vitesses maximales autorisées,

M.4.2 Mettre en place une régulation dynamique des vitesses sur les axes routiers sujets à congestion fréquente,

M.4.3 Mettre en œuvre des voies réservées (VR2+ et transports collectifs) ;

**M 5 Diminuer les émissions des modes aérien et fluvial**

M.5.1 Diminuer les émissions des plateformes aéroportuaires,  
M.5.2 Diminuer les émissions associées à la navigation fluviale.

Concernant le secteur de la mobilité, la Métropole est déjà fortement engagée en faveur d'un système de déplacements plus sobre, décarboné et moins émetteur de polluants. De nombreuses actions sont en cours, en coordination avec le partenaire privilégié que constitue le SYTRAL (Autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais -AOMTL- depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022). La stratégie de la Métropole consiste à favoriser toutes les alternatives à la voiture individuelle (modes actifs, transports collectifs, autopartage, covoiturage), en cohérence avec le projet d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE). Ce dernier va permettre d'accélérer, dès 2022, la dépollution et la décarbonation du parc automobile.

À ce titre, la Métropole regrette que le PPA n'ait retenu qu'un scénario ZFE de faible ambition. Le scénario qui sera retenu dans les mois qui viennent, en concertation avec les parties prenantes, fait d'ores et déjà l'objet d'un cadrage plus ambitieux. Les effets concernant le trafic et la qualité de l'air se situeront au-delà des évaluations réalisées dans ce document. Certes, cela suppose que l'État mette rapidement à disposition les moyens permettant la mise en place d'un contrôle-sanction automatisé de la réglementation. Le PPA pourrait apporter des précisions sur l'échéancier de mise à disposition de radars homologués par l'État, ainsi que sur les ressources juridiques permettant à la Métropole d'organiser un contrôle efficace de la ZFE. Concernant l'intermodalité et le rabattement vers les réseaux de transports collectifs, la Métropole contribue à l'attractivité des gares TER de son territoire, en développant autant que possible leur desserte par les modes actifs, le réseau TCL et le covoiturage. À ce titre, deux études sont en cours (axe Givors-Perrache et Val de Saône) afin de dimensionner précisément les besoins de développement des différentes solutions de rabattement.

La Métropole développe des voies réservées aux transports collectifs et au covoiturage sur son réseau de voies rapides, et plus largement des aires dédiées à la prise/dépose de passagers et à l'intermodalité voiture/TC. L'équipement de M6-M7 en 2020 puis l'inauguration de la gare de covoiturage du quai Gailleton en 2021 témoignent de ce volontarisme. Aussi, nous déplorons que les actions du PPA sur ce sujet soient formulées au conditionnel, ne précisent pas les réserves et renvoient à des validations des services de l'État. Le PPA doit contenir un échéancier et un descriptif des modalités du déploiement de voies réservées TC/covoiturage et d'aires multimodales sur le réseau routier concédé et non-concédé de l'État (A6, A7, A42, A43, A46, A450, etc.).

Concernant ce réseau routier, la Métropole déplore l'incohérence flagrante entre l'action "diminuer le trafic routier" et la décision récente de l'État de donner suite à l'élargissement à 2x3 voies de l'A46 sud. Cet élargissement provoquerait inmanquablement un accroissement du trafic routier, comme l'ont montré les investissements précédents, et donc l'émission de polluants supplémentaire. La Métropole regrette que l'option d'une meilleure régulation des poids lourds en transit n'ait pas été retenue, et déplore le silence de l'État sur le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), à l'arrêt malgré la déclaration d'utilité publique de la section nord depuis 2012.

À l'inverse, le PPA pourrait citer en exemple la démarche multimodale d'amélioration de la mobilité dans le corridor Saint-Étienne-Lyon, pour laquelle l'approche retenue privilégie le développement des alternatives avant de dimensionner les infrastructures routières. Cette démarche est en principe vertueuse pour les mobilités et la qualité de l'air, reste à en accélérer les déclinaisons opérationnelles.

Le PPA pourrait ainsi insister sur le fort potentiel de report modal d'un service de type RER métropolitain, reliant la Métropole et les territoires voisins avec une fréquence et une amplitude renforcée. Certains axes du RER méritent des investissements lourds pour dégager des capacités supplémentaires. D'autres pourraient faire rapidement l'objet de développements d'offre, ferroviaire ou routière. Le PPA pourrait engager plus fortement les acteurs publics concernés en les invitant à collaborer pour préciser des objectifs à

court, moyen et long termes (Région, Métropole, SYTRAL, SNCF Réseau, État, Syndicat des mobilités des territoires de l'aire métropolitaine).

Concernant le management de la mobilité, la Métropole souligne qu'au-delà de la mise en œuvre par voie réglementaire du forfait mobilité durable, l'État pourrait s'engager de manière plus pro active vis-à-vis des employeurs. Plusieurs initiatives pourraient permettre de mieux faire connaître et inciter à mettre en œuvre ce dispositif de soutien à la pratique des modes alternatifs à la voiture. Parallèlement, il est demandé un contrôle effectif, par les services de l'État, du respect par les employeurs de la participation obligatoire aux abonnements de transports collectifs.

De même, il est demandé à l'État de prendre en charge l'actualisation des connaissances des automobilistes afin que les cédez-le-passage cyclistes au feu, les double-sens cyclables ou les chaussées à voie centrale banalisée par exemple, soient mieux compris et que les manœuvres ainsi effectuées par les cyclistes en particulier soient acceptées et respectées.

## **VII - Analyse et remarques sur les actions concernant le domaine de l'urbanisme**

Les fiches action du PPA :

U1 Planifier la ville des courtes distances

U.1.1 Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée ;

U2 Prévoir un traitement spécifique des secteurs et des établissements recevant du public (ERP) sensibles soumis à une qualité de l'air dégradée

U.2.1 Intervenir au cas par cas sur les bâtiments existants exposés à une qualité de l'air dégradée et limiter l'implantation de nouveaux ERP accueillant un public vulnérable (ERPv) dans les zones exposées à une qualité de l'air dégradée.

Le principe des courtes distances et de la mixité urbaine est déjà inscrit dans les documents de la Métropole en matière d'urbanisme, que ce soit à l'échelle du schéma de cohérence territoriale (SCOT), du plan local d'urbanisme et de l'habitat (PLU-H) ou des projets d'aménagement.

Concernant le public vulnérable, la Métropole a engagé une démarche d'analyse de l'exposition aux polluants des établissements recevant du public vulnérable, incluant des mesures de la qualité de l'air.

## **VIII - Analyse et remarques sur les actions concernant le domaine de la communication**

Les fiches action du PPA :

C1 Suivre et déployer le plan d'action

C.1.1 Mettre en place une gouvernance pour le suivi régulier des actions,

C.1.2 Organiser une communication sur la mise en œuvre des actions et sur les contrôles déployés des différentes interdictions ;

C2 Partager les bonnes pratiques aux parties prenantes et au grand public

C.2.1 Organiser un management collectif de la communication et de la diffusion des bonnes pratiques ;

C3 Contribuer à une meilleure gestion en cas de qualité de l'air dégradée

C.3.1 Faire évoluer le dispositif préfectoral pour la gestion des épisodes de pollution,

C.3.2 Communiquer sur les mesures prises en situation de qualité de l'air dégradée.

La Métropole se félicite des actions prévues en termes de gouvernance et de communication. Elle participera activement à toutes les instances et demande que le dispositif épisode de pollution soit révisé le plus rapidement possible pour une plus grande compréhension du public ;

Vu ledit dossier ;

Oui l'avis de sa commission proximité, environnement et agriculture ;

**DELIBERE**

**1° - Prend acte** des constats et recommandations du PPA de l'agglomération de Lyon :

a) - pour des raisons environnementales, sanitaires et juridiques, les valeurs limites réglementaires doivent être atteintes le plus rapidement possible par tous les efforts des partenaires et acteurs du territoire,

b) - les objectifs à atteindre en 2027 sont considérés comme un socle minimum et la Métropole visera des ambitions supérieures.

**2° - Rappelle** que la Métropole et ses partenaires :

- mettent en place un système de mobilité sobre et décarboné. La ZFEm vise à réduire la pollution atmosphérique, non seulement dans la partie la plus dense du cœur de l'agglomération mais également sur le territoire le plus large possible. Ses dispositifs d'accompagnement visent aussi à transformer les pratiques de mobilité. Ils s'articulent avec les objectifs de développement des modes actifs, de transports collectifs, des voies réservées, et du transport de marchandises,

- mettent en place des dispositifs de rénovation énergétique des bâtiments et proposent une prime Air Bois pour favoriser le remplacement des appareils de chauffage au bois peu performants,

- accompagnent financièrement les agriculteurs pour le développement des pratiques agroécologiques,

- accompagnent les initiatives et les changements de comportements individuels.

**3° - S'interroge** sur :

- les moyens mis en œuvre par les services de l'État, notamment, sur l'animation du plan d'actions et sur la mise en place et le contrôle des interdictions (mobilité, chauffage au bois et brûlage des déchets verts),

- les faibles ambitions en matière de réduction de la pollution liée aux activités agricoles,

- les soutiens financiers mis en œuvre aux échelles nationales et locales (Région AURA),

- l'incohérence entre les actions programmées en faveur de la diminution du trafic routier et la récente décision de l'État de donner suite au projet d'élargissement à 2x3 voies de l'A46 sud, qui induirait immanquablement un trafic supplémentaire.

**4° - Demande** :

- la rédaction et l'approbation de toutes les démarches juridiques nécessaires à la mise en œuvre des actions : cadres réglementaires, homologations de processus de contrôle, arrêtés d'interdictions, plan de contrôle et leur réalisation, transfert du pouvoir de police de sanction de la circulation et perception du produit des amendes, en particulier pour la ZFEm,

- la mise en œuvre de l'interdiction des foyers ouverts avec une mise en application dès la saison de chauffe 2023,

- l'affectation de financements aux actions qualité de l'air,

- la mise en place d'actions contraignantes et contrôlées à destination du monde agricole,

- les engagements opérationnels de l'État afin de développer, le plus rapidement possible, les alternatives à la voiture individuelle entre la Métropole et les territoires voisins : mise en œuvre de voies réservées pour les transports collectifs et le covoiturage sur son réseau et ceux de ses concessionnaires et financement de nouvelles opérations ferroviaires permettant d'améliorer la fréquence des trains.

**5° - Émet un avis favorable sur le projet de PPA avec les réserves exprimées dans la présente délibération.**

Et ont signé les membres présents,  
pour extrait conforme.

Accusé de réception en préfecture : 069-200046977-20220314-277137-DE-1-1 Date de télétransmission : 16 mars 2022 Date de réception préfecture : 16 mars 2022
---