

REGISTRE NUMERIQUE

by PubliLégal

REGISTRE NUMERIQUE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

**Plan de Protection de l'Atmosphère
de l'agglomération lyonnaise
PPA3**

Contributions du 21/06/2022 au 29/07/2022

Rapport généré le 10/08/2022 à 21:50:45

Nombre d'avis déposés : 48

@1 - GIRIN Gérard

Organisme : Membre de la commission d'enquête

Anonymat : non

Date de dépôt : Le 21/06/2022 à 10:38:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Test de bon fonctionnement du registre dématérialisé

E2 - Gérard Girin

Objet : Test de bon fonctionnement de la messagerie

Contribution : Message envoyé pour tester le bon fonctionnement de la messagerie Gérard GIRIN
Commissaire enquêteur membre de la commission d'enquête

@3 - Rohette de Lempdes Emmeline

Contribution :

Il faudrait interdire de bétonner un pourcentage des terrains constructibles pour maintenir des espaces verts qui rafraîchissent et qui permettent l'infiltration des eaux. Il faut absolument arrêter de diviser les terrains pour construire sur de petites parcelles et privilégier les immeubles sur les grands axes.

@4 - Olivier

Objet : Transports en communs vallée du Rhône

Contribution :

Pour moi l'un des principaux frein dans l'utilisation des transports en communs à la place de la voiture (Vienne Lyon Part Dieu) est la faible amplitude horaire des trains disponibles (il manque notamment des trains tardifs le soir, jusqu'à minuit minimum).

De plus les trains sont très souvent saturés et pas assez fréquents (1 par heure en période de pointe en Gare de Lyon Part Dieu).

@5 - REMY Nicolas

Organisme : Composteur du quai de Serbie

Objet : Le verdissage des allées, rues, toits et façades

Contribution :

Bonjour,

Le problème selon moi dans Lyon tient en particulier de l'excès d'émission de CO2 et de particules fines venant tant des moyens de transports, des chaufferies, des déchets, des industries que du fait que la ville de Lyon est très minérale, malgré ses parcs.

Il serait fructueux de permettre déjà à tous les composteurs de quartiers de disposer d'un jardin autour de celui-ci. Ce dernier serait à faire vivre par les habitants et habitantes utilisant le composteur. Ce jardin doit avoir un point d'accès à l'eau, surtout quand il y en a un à proximité.

Un moyen très facile aussi pour absorber la pollution serait de mettre des socles herbeux avec des arbres ou arbustes à la place du minéral, MAIS en respectant des espaces pour les piétons qui sont à pied ou sur roues (bébés, handicapés, personnes âgées). Un exemple : la place Achille Lignon : il y a de l'herbe coupée court (qui ne sert à rien) et des allées en pierres sans abris de végétaux - arbustes-.

L'air doit être renouvelé, hors ce sont les végétaux qui le renouvellent le mieux. Pourquoi tant de façades ne sont pas végétalisées ? Cela permettrait de diminuer les pertes calorifiques des habitations en hiver et de conserver une fraîcheur en été. De plus, la quantité de CO2 et de polluants seraient énormément absorbés.

Enfin, encourager le développement du vélo est formidable, mais il faut une police qui sanctionne les non-respects du code de la Route par tous les utilisateurs et toutes les utilisatrices (autos, camions, vélos, trottinettes et piétons).

@6 - BLONDIN Benoit

Objet : Amélioration de la qualité de vie

Contribution :

Bonjour

En tant que cycliste régulier j'ai noté de bonnes améliorations sur le réseau. Cependant je pense qu'il faut aller encore plus vite et plus loin pour encore plus développer le transport à vélo et apporter de la sécurité. Trop de discontinuité dans les pistes cyclables, impossibilité de relier certaines villes proches par une piste cyclable, trop peu de pistes séparées.

L'utilisation du vélo et la réponse pour améliorer notre qualité de vie.

Cdt

@7 - Khamtache Gregory

Objet : Limitation du nombre de poids lourds et véhicules à la propagation sonore illégale

Contribution :

Bonjour

J'habite à proximité immédiate de Lyon à côté de la D51 et je suis très étonné du nombre de poids lourds qui l'utilisent à savoir au moins une centaine par heure en semaine !

La route est limitée à 50 à l'heure mais les poids lourds ne la respectent pas toujours et cela crée beaucoup de désagréments notamment sonores à côté des habitations. Sans compter la pollution de l'air. Les autres communes environnantes sont limitées à 30 et les raisons ne sont pas aussi évidentes que celle que l'on pourrait avoir sur cette départementale très passagère.

Il faudrait donc pouvoir limiter ces flux de poids lourds et notamment leur vitesse ..

Résultat : les quais de Saône qui pourraient être un lieu splendide de détente et de ballade restent cantonnés à une vague autoroute pour poids lourds ...

Pour la question de la pollution de l'air, pour traverser le pont de Neuville à pied en semaine, mieux vaut prévoir un masque ffp2 tant le flux est constant.

De la même manière la propension de motos avec des dépassements illégaux de bruits sonores est impressionnante. Y a t il encore des lois en France ou bien doit on tolérer que tout le monde s'en arrange comme bon lui semble ?

Tous ces éléments me laissent à penser que la France n'a pas évolué sur de nombreux points depuis les années 70!

Bien triste pour toutes les nouvelles générations qui s'imaginait vivre dans un pays avant gardiste.

Merci par avance pour la prise en compte de mes observations avérées.

Salutations

@8 - Cécile

Objet :Renouvellement des véhicules routiers, des systèmes de chauffage

Contribution :

Bonjour ,

Vous incitez au renouvellement des flottes de véhicules et à l'interdiction des cheminées ouvertes et des inserts de plus de 20 ans. Avez-vous mesuré l'impact environnemental de la mise au rebut de ce que vous incitez à détruire ?

Est-ce que l'incidence du chauffage au bois est aussi forte en zone rurale et en zone urbaine ? Ne dépend-elle pas de la densité ?

@9 - Cécile

Objet :rénovation énergétique des bâtiments

Contribution :

@10 - Guiraud Pascal

Objet :Pollution aérienne

Contribution :

Bonjour

Sur la côteière, au niveau de Miribel, nous constatons une forte augmentation des vols sens sud- nord depuis à peu près un an.Et des vols à relativement basse altitude.

Cela ne peut qu'ajouter à la pollution de l'air, et aucune communication ne nous a été adressée par les autorités aéroportuaires

@11 - Delphine

Objet :Accompagner le développement des déplacements à vélo

Contribution :

Bonjour,

dans le cadre du défi M1 (Poursuivre et amplifier les mesures visant à diminuer la circulation routière), l'action "Accompagner le développement des modes actifs de mobilité (vélo, marche)" serait à améliorer par rapport aux aides financières qui avaient été mises en place pour les particuliers.

En effet, une aide à l'achat de VAE (Vélo à Assistance Électrique) a été mise en place mais pas d'aide à l'utilisation régulière d'un VAE. Je connais plusieurs personnes qui ont bénéficié de la prime pour l'achat d'un VTT à assistance électrique qui leur sert uniquement à des activités de loisirs le week-end, ce qui ne diminue en rien leur utilisation de la voiture. A contrario, si on a acheté un vélo de ville à assistance électrique non éligible à la prime (sur un site internet) mais qu'on s'en sert presque tous les jours pour les trajets domicile-travail (donc en remplacement de la voiture), on ne bénéficie d'aucune aide.

@12 - Dalmasso Elio

Objet : A terme supprimer les pesticides

Contribution :

Habitant à Pizay, au moment de la période des semences du blé ou du maïs et durant toute le temps de leurs croissances, les odeurs et très certainement les particules de pesticides envahissent l'espace des habitations et des activités de plain air. Aussi, nous hésitons parfois à randonner. La campagne devrait être un lieu sûr et sain, mais nous ne nous sentons pas en sécurité sanitaire lors de sortie pédestre dans les périodes indiquées. En dehors de ces périodes, un autre fléau : la chasse mais ce n'est peut-être pas le sujet de l'enquête.

@13 - Christine

Objet : déplacement professionnels de l'Ain vers LYON

Contribution :

1) le télétravail réduit la consommation d'énergies fossiles et la pollution, réduit le bruit et améliore la qualité de vie des travailleurs (et leurs finances) quand ils résident loin de leurs lieux de travail. Dans ce contexte une priorité pour télétravailler devrait être accordée

2) le train pourrait être plus utilisé si les fréquences de rotations étaient plus importantes et surtout si le train respectait les horaires.

3) une fiche justificative de retard devrait pouvoir être éditée (voie informatique) par la sncf, le jour même, (en cas de besoin) afin de la fournir à l'employeur et que cela soit considéré comme un justificatif officiellement valable.= moins de stress pour le salarié, pas de risque de sanction/ ou de licenciement pour une raison extérieure à notre volonté, plus motivant pour prendre le train

4) un financement élevé pour des vélos électriques puissants quand on réside hors Lyon avec une aide facilement accessibles (démarches facilitées)

5) utilisation des voies fluviales avec des navettes rapides et des parkings relais à proximité , ex à Neuville sur Saône/ Lyon quartier de vaise/lyon confluence.....je serai la première à m'abonner si le tarif est compétitif avec une prise en charge par l'employeur (PDE) comme pour le train et le bus, avec des fréquences de rotation en lien avec l'offre des bus/métros

6) L'installation dans les communes hors lyon de véhicules électriques en location ou de véhicules collectifs type kangoo pour un système de covoiturage.

@14 - Dalmasso Elio

Objet :Pesticides dans les vergers

Contribution :

Lors de mon départ pour Compostelle depuis chez moi dans l'Ain début avril 2022 , j'ai rejoint Lyon puis les monts du Lyonnais par les sentiers où les vergers commençaient à fleurir, j'ai été choqué et presque asphyxié par les odeurs de produits chimiques et autres pesticides déversés sur les futurs fruits que nous consommons cet été. Si les villes sont polluées par les particules fines des rejets de combustion, les campagnes elles sont pour celles qui sont cultivées de véritables pharmacie à ciel ouvert. Y a t'il encore des espaces sains ?

@15 - Dalmasso Elio

Objet :Épisodes de vent violent de plus en fréquents

Contribution :

Nous habitons un secteur où nous constatons depuis des années des épisodes de vent violent de plus en plus fréquents. Conséquence, une migration plus fréquente des pollutions avoisinantes facilitée par des zones de plaine sans barrière naturelle ou bien des espaces déboisés pour développer l'exploitation agricole industrielle avec haute dose de pesticides ou semences trafiquées pour de meilleurs rendements. Devons-nous pas passer d'une politique du "toujours plus" vers des "réflexes de sobriété" ? Les solutions au quotidien nous les avons, c'est le courage politique qui manque. Et penser que c'est la technologie qui nous sauvera de cela, utopie, c'est notre comportement responsable et facilité par des mesures administratives cohérentes qui pourront nous faire avancer.

@16 – Marie

Objet :Occupation de l'espace public et privé pour la plantation de grands arbres

Contribution :

Depuis quelques années on observe que les alignements de grands arbres (platanes, marronniers...) sont remplacés par de petits arbres dont l'ombrage et la fraîcheur produits ne sont pas du tout comparables.

Il existe de nombreuses d'espèces d'arbres immenses et endémiques (chênes, tilleuls, platanes, châtaigniers, marronniers, frênes....) qui pourraient nous aider à améliorer la qualité de l'air tout en apportant du bien être à chacun. Aucune rue ne devrait en être dépourvue surtout s'il y a des places de parking. Je propose donc d'inciter les propriétaires de jardinets (en général grosses résidences) sur rue pour y planter des grands arbres et les mairies à utiliser chaque espace disponible. Il y a urgence si on veut que ces arbres aient le temps de pousser avant que les températures ne le leur permettent plus et qu'ils puissent aller chercher en profondeur l'eau font ils auront besoin.

@17 - MENIRI Hafid

Objet :Suppression des souffleurs thermiques

Contribution :

Bonjour

Page 6 / 107.

Je souhaiterais vivement que les souffleurs thermiques utilisés dans les collectivités locales par les services des espaces verts soient supprimés ou remplacés par des souffleurs électriques sur batterie: ces engins participent à la pollution de l'air et à la pollution sonore.

Une action est elle prévue dans ce sens?

Je vous remercie

@18 - Delphine

Contribution :

Bonjour,

La ZFE oblige les particuliers à abandonner leurs véhicules dont une bonne partie sont encore en bon état de marche (aberration écologique que de mettre au rebut des engins encore en état de marche au vu de leur coût écologique de construction, ou d'envoyer ces engins polluer ailleurs) pour des véhicules électriques dont on se demande comment nous allons les recharger (accessibilité aux bornes, temps de recharge, coût de l'énergie, gestion des besoins énergétiques...) et qui coûtent des prix faramineux. Il aurait mieux valu un remplacement progressif (quand un véhicule concerné est HS, le remplacement se serait fait selon certains standards écologiques). Si les gens ont des voitures anciennes, c'est justement parce qu'ils n'ont déjà pas les moyens d'avoir un autre véhicule thermique, déjà coûteux (et dont on a incité pendant 20 ans à s'équiper...), et ce ne sont pas les aides de l'état qui combleront les milliers d'euros nécessaires pour payer la facture.

Ils devront alors se reporter sur les transports en commun, d'autant plus que tout est fait pour limiter la voiture. Plutôt une bonne idée en soit. Dont acte. Mais où sont les moyens de se déplacer en transports en commun hormis dans le centre de Lyon? Des BHNS en 2026 route de Genas qui seront déjà largement dépassés bien avant leur entrée en service? Des Trams tellement déjà absolument bondés tous les jours aux heures de pointe qu'il faut en laisser passer plusieurs pour espérer monter à bord?...comment envisagez-vous d'absorber les milliers de passagers supplémentaires???? Et que dire des fréquences qui ne permettent pas de se déplacer aisément les soirs, les dimanches? Que dire des temps de transport abominables quand nos vies sont déjà très chargées? Que dire des prix des transports en commun qui n'encouragent pas à les prendre lorsqu'on ne bénéficie pas d'un abonnement et/ou d'une réduction? Que dire des lignes inexistantes ou presque pour se déplacer de banlieue à banlieue?

Faites les choses dans le bon ordre. Mettez en place des solutions pérennes, efficaces et accessibles de mobilité puis réduisez les moyens de locomotion polluants.

Vite, ça urge!!

@19 - Camille

Objet :avis

Contribution :

Je pensais qu'il y avait une interdiction pour les usines de produire des flammes dans l'atmosphère 😞 l'usine Feyzin a un flambot allumé quasiment en permanence.

Saint Fons, ma ville, doit être absolument se mettre au vert, avec des plantes dépolluante au maximum avec les usines autour et le périphérique nous sommes dans un dôme de pollution.

Luter contre la pollution numérique en créant des affichages pour sensibiliser.

Augmenter les aides financières concernant l'achat de vélos électrique.

@20 - GUIGUET Julien

Objet : Observation

Contribution :

Bonjour,

Maire-adjoint de la ville de Mions en charge de l'aménagement et du développement éco responsables du territoire, du plan climat et des travaux, j'interviens ici en ma qualité d'habitant de la ville de Mions et non pas en tant qu'élu.

Mon avis sur le projet est un avis favorable avec réserves:

-périmètre retenu: je comprends les motifs qui ont conduit à limiter l'élargissement du périmètre du PPA 3, il n'en demeure pas moins que l'idée doit rester l'une des principales idées à développer dans les années à venir. Le maillage entre les territoires sur des questions environnementaux doit s'affirmer d'autant plus que les territoires qui n'ont pas été intégrés sont les territoires les plus concernés par le développement urbain et ses pendents (transports, énergie...)

-gouvernance / communication: il est impératif de donner les moyens de communiquer et d'améliorer la pédagogie d'un tel projet pour que chacun comprenne les enjeux et surtout s'approprie l'idée qu'il fait parti d'un "tout"

-infrastructures routières: j'émet des réserves quant aux arguments avancés, ayant participé aux ateliers spécifiques de l'A46 sud. La question du report du trafic et/ou de son augmentation reste très sous-estimé.

-voies réservées et soutien au covoiturage: le report de circulation pour une ville comme Mions est une hypothèse probable tant on voit déjà ce qui se passe aujourd'hui du fait de l'utilisation de WAZE. Les gens qui souhaiteront éviter cette file "contraignante", même si je crois que le covoiturage est une piste à développer, traverseront notre ville. Nous devons déjà gérer quotidiennement les flux de circulation du nord Isère, un report de circulation supplémentaire est inimaginable. Il faudra que l'Etat donne les moyens aux collectivités de rendre possible et réaliste le covoiturage.

-Transports: la réussite d'un tel plan est conditionné par la construction d'un plan ambitieux de transports en commun. La voiture reste le principal moyen de transport et en l'état les habitants des villes de 2ème couronne ne peuvent se passer de la voiture.

-chauffage: il faut accentuer l'engagement de l'Etat auprès des habitants pour accélérer les changements. Les outils existent mais il faut renforcer l'engagement financier de l'Etat.

-volet urbanisme: il convient de concilier les documents de planification avec les différents plans liés au cadre de vie. La métropole a évolué en rédigeant un PLU H, la nouveauté étant la création d'un volet habitat, il convient aujourd'hui d'intégrer un volet "opérationnel" et "opposable" au niveau de l'instruction du droit de sols prenant en compte les nuisances

Je vous remercie pour la prise en compte de ces réserves.

Bien cordialement,

@21 - Guigal Mariette

Objet : constatation de pollution grave de l'aire

Contribution :

J'habite sur la commune de la Mulatière, résidence altitude 240. Outre une très fréquente odeur de produits chimiques de type aromatique perçue depuis mon balcon ou lorsque une fenêtre est ouverte, Je constate parfois visuellement des émissions de fumées plus ou moins chargées de particules en direction du sud, issues des cheminées du complexe pétrolier. Je joins des photos prises ce matin, samedi 9 juillet à 10h15 près du pont de la Mulatière. La fumée est ce jour là particulièrement noire et dense elle forme un nuage élevé important poussé vers le sud.

Pièce(s) jointes(s) :





E22 - ***@****.fr Céline**

Objet :Réponse enquête publique : Objet - Pollution de l'air (+ sonore + visuelle) A7 Chasse sur Rhône

Contribution :

Bonjour, J'ai tenté de remplir le formulaire en ligne, mais je ne peux pas déposer car la dernière étape ne fonctionne pas (résultat de l'opération qui n'est même pas affichée). Je vous transmets donc par mail ma contribution à l'enquête publique:

Riveraine à Chasse Sur Rhône (rue Galilée), je n'ai qu'à ouvrir la porte d'entrée de ma maison pour être nez à nez avec le trafic autoroutier de l'A7. Il n'y a pas de mur antibruit à notre niveau (qui aurait la double casquette de nous assurer une quiétude visuelle, mais aussi sonore), peut-être ne serait-il pas insurmontable de prolonger celui qui existe déjà, maintenant que de nouvelles habitations ont été construites depuis 2016?

Pire, la pollution liée aux émanations de tous les véhicules circulant sur cette A7... On m'a découvert un emphysème pulmonaire depuis que je respire l'air Chassèze. Pourquoi cette portion d'autoroute n'est-elle pas limitée à 90Km/h pour les voitures et 80Km/h pour les poids lourds comme ce qui existe déjà ailleurs (Valence par exemple), ou même le déclassement de l'A6/A7 faite à Lyon? Les vies des riverains Lyonnais et celles des riverains de Valence valent-elles plus que la vie des Chassèzes?

Nous sommes intoxiqués à plusieurs niveaux, il y a urgence aidez nous!

@23 - Yacine

Objet : amélioration de la qualité de l'air extérieur Lyonnaise

Contribution :

Interdire les véhicules dans l'agglomération lyonnaise, ne laisser que ceux à destination de la livraison et les transports publics.

Remplacer les arbres mal car c'est eux qui sont source de pollen et les remplacer par des arbres femelle.

Aider au financement des filtres industriels spécifiques pour les usines qui rejettent des polluants.

Augmenter les restrictions à l'encontre des usines qui émettent des polluants.

Remplacer les places de stationnement par des bacs avec des plantes.

Plus d'espace verts.

Sensibiliser les jeunes sur la QA extérieur.

@24 - Laurent

Organisme : Indépendant et riverain de la raffinerie

Objet : PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE - RAFFINERIE de FEYZIN

Contribution :

Comment pouvons-nous laisser faire ? Comment l'état, les pouvoirs publics, la métropole, le préfet peuvent-ils laisser faire ? Comment Total et ses dirigeants peuvent dire que la qualité de l'air n'est

pas impactée ? Je vous laisse regarder tous les articles sur l'incident de la Raffinerie de FEYZIN du 9 juillet 2022 et ses panaches de fumée sur plusieurs heures.

Dans ces conditions, les process de la raffinerie doivent évoluer pour ne plus permettre ces dégagements. Les torchères avec fonctionnement 24h sur 24 sont à proscrire, les torchages dont la combustion n'est pas maîtrisée (combustion incomplète) comme le samedi 9 juillet sont à interdire, bannir, proscrire.

Total indique que la qualité de l'air n'est pas impactée, mais pourrions nous avoir les résultats des quantités de particules fines, particules lourdes, poussières, goudrons, suies, CO2 échappés lors de la journée du 9 juillet. Nous souhaitons beaucoup plus de transparence de la part de cette société.

Source des photos jointes : <https://www.leprogres.fr/environnement/2022/07/09/un-enorme-panache-de-fumee-se-degage-de-la-raffinerie-de-feyzin>

Pièce(s) jointe(s) :









@25 - impitoyable

Objet : Que les personnes qui sont allées habiter en péri-urbain ne reportent pas leur mauvais choix égoïste sur les personnes qui habitent en ville

Contribution :

mettre en place un péage urbain à l'entrée des communes de Lyon et Villeurbanne qui :

- ne laisse passer que les véhicules avec au moins 3 personnes dedans
- sinon, péage.

@26 - impitoyable

Objet : Protéger les cycliste contre les agressions des automobilistes pour favoriser l'utilisation du vélo en ville

Contribution :

Exiger des polices municipales et nationales la verbalisation systématique des automobilistes en stationnement illicite et dangereux sur les aménagements cyclables

Gérer les dépôts de plaintes directs et poursuivre;

Considérer que "va de faire *****" lancé par un automobiliste en stationnement illicite sur un bande cyclable à une cycliste qui l'emprunte est une insulte publique et le gérer comme tel

@27 - LARTIGUE FRANCOISE

Objet :CO et couverture A43 à Bron

Contribution :

Quand on parle de pollution de l'air, le code l'environnement (art R122-1) cite 13 polluants et l'OMS cite plutôt les 6 majeurs à savoir PM2.5, PM10, monoxyde de carbone (CO), dioxyde d'azote (NO2), dioxyde de soufre (SO2, ozone (O3). Les valeurs réglementaires à ne pas dépasser sont plus sévères dans le cas de l'OMS que dans le code de l'environnement.

Dans le PPA, le monoxyde de carbone précurseur de CO2 (gaz à effet de serre) et d'ozone troposphérique) n'est pas suivi et il n'y pas vraiment d'explication claire dans le rapport au fait que ce polluant n'apparait pas dans la liste des polluants étudiés dans le PPA.

Même s'il semble que les mesures en CO soient toujours très inférieures à 10 mg/m3 en situation de fond, qu'en est-il de ces mesures par rapport à la future norme de OMS2021 à 4mg/m3 ?

Par ailleurs les maximums relevés à proximité des nœuds de trafic routiers sont ils toujours dans la norme ?

Les polluants étudiés sont ici les plus impactant pour la santé humaine et l'étude est très complète. Le PPA3 proposé est complété par rapport au second plan et je suis favorable à celui-ci.

En ce qui concerne Bron elle montre que la zone la plus impactée reste l'accroche de l'A43 avec le périphérique et la rentrée sur Mermoz-Pinel. Il y a plusieurs écoles (St Exupéry, J.Macé, J.Jaurès) à proximité cette zone et de très nombreux logements et il serait intéressant d'étudier sérieusement la couverture de cette partie routière entre Parilly et l'échangeur routier qui coupe la ville et qui est une source majeure de pollution atmosphérique. Cette demande existe depuis de nombreuses années déjà.

@28 - Diémunsch Analia

Objet :Idées

Contribution :

Améliorer les transports publics avant de pénaliser les personnes qui prennent leur véhicule.

Transports publics moins polluants.

Suppression des éclairages publics une partie de la nuit.

@29 - Boutard Michel

Organisme : UFC-Que Choisir Lyon Métropole & Rhône

Objet :3e PPA de l'agglomération lyonnaise

Contribution :

Veillez trouver ci-joint une note présentant à ce stade les commentaires, observations, propositions et suggestions qu'appelle le projet soumis à l'enquête, de la part de l'UFC-Que Choisir Lyon Métropole & Rhône.

M. Boutard

Président de l'association

Pièce(s) jointes(s) :

UFC-QUE CHOISIR
LYON MÉTROPOLÉ & RHÔNE
Lyon
1 rue Sébastien Gryphe – Lyon 7^e
Tél. : 04 78 72 00 84
Villefranche-sur-Saône
338 rue des Remparts
Tél. : 04 74 62 17 94



Association agréée pour agir en justice
par arrêté préfectoral du 9 juillet 2020

Association loi de 1901
à but non lucratif affiliée
à l'UFC-Que Choisir *

Site internet : <http://rhone.ufcquechoisir.fr>
Courriel : contact@rhone.ufcquechoisir.fr

Courrier
UFC-Que Choisir Lyon Métropole & Rhône
CS 47055 - 69341 Lyon cedex 07

Lyon, le 18 juillet 2022

Objet : 3e Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise

Réf : Enquête publique

Le projet de 3e PPA de l'agglomération lyonnaise soumis actuellement à enquête publique, appelle à ce stade les commentaires, observations, propositions et suggestions qui suivent :

1. Pièce A

La figure 1 annoncée au dernier alinéa du chapitre 1 est absente du document.

2. Pièce D

Il manque un sommaire afin de permettre au lecteur de retrouver plus aisément les actions qui l'intéressent.

3. Pièce D - Chapitre « Mobilité - Urbanisme »

- 3.1. Prévoir une action visant à diminuer les émissions des modes TCP (bus, cars, ferroviaire, métro et tramways). Cette action devra en particulier viser à améliorer notablement la qualité de l'air dans les stations de métro (particules fines), qui est en moyenne 3 fois plus polluée que l'air extérieur urbain selon un rapport de mai 2022 de l'ANSES accessible sur la Toile (<https://www.anses.fr/fr/system/files/AIR2019SA0148Ra.pdf>).
- 3.2. Prévoir une circulation de toutes les lignes TCL, et s'il y a lieu aussi des lignes des autres réseaux du territoire du PCA, le 1er mai afin de permettre aux citoyens d'utiliser les TCP ce jour-là plutôt que leur véhicule.
- 3.3. Prévoir un renforcement de l'offre de TCP, en particulier en cas d'épisode de pollution, en vue d'inciter les citoyens à les utiliser plus intensément. Cette action est tout particulièrement importante en périphérie de l'hyper-centre de l'agglomération dont la desserte mérite d'être améliorée en particulier en soirée à partir de 19 h / 20 h.
- 3.4. Prévoir l'ouverture tous les jours de l'année des parcs relais des TCL et s'il y a lieu de ceux des autres réseaux du territoire du PPA (ce n'est actuellement pas le cas pour certains parcs relais TCL tels que celui de Gorge de Loup à titre d'exemple).

4. Pièce D - Chapitre « Communication »

4.1. Action C.3.1

Prévoir que les révisions de l'arrêté préfectoral zonal et des arrêtés préfectoraux, de gestion des épisodes de pollution fassent l'objet d'une consultation publique préalable ce qui n'a pas été le cas pour les derniers arrêtés de l'espèce.

@30 - Boutard Michel

Objet : 3e PPA de l'agglomération lyonnaise

Contribution :

Veillez trouver ci-joint une note présentant à ce stade les commentaires, observations, propositions et

suggestions qu'appelle de ma part, à titre personnel, le projet soumis à l'enquête,.

Cette note est semblable à celle que j'ai produite dans l'après-midi ès qualités, en tant que président de l'UFC-Que Choisir Lyon Métropole & Rhône.

M. Boutard

Pièce(s) jointes(s) :

Tassin-la-Demi-Lune, le 18 juillet 2022

Objet : 3e Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise

Réf : Enquête publique

Le projet de 3e PPA de l'agglomération lyonnaise soumis actuellement à enquête publique, appelle à ce stade les commentaires, observations, propositions et suggestions qui suivent :

1. Pièce A

La figure 1 annoncée au dernier alinéa du chapitre 1 est absente du document.

2. Pièce D

Il manque un sommaire afin de permettre au lecteur de retrouver plus aisément les actions qui l'intéressent.

3. Pièce D - Chapitre « Mobilité - Urbanisme »

3.1. Prévoir une action visant à diminuer les émissions des modes TCP (bus, cars, ferroviaire, métro et tramways). Cette action devra en particulier viser à améliorer notablement la qualité de l'air dans les stations de métro (particules fines), qui est en moyenne 3 fois plus polluée que l'air extérieur urbain selon un rapport de mai 2022 de l'ANSES accessible sur la Toile (<https://www.anses.fr/fr/system/files/AIR2019SA0148Ra.pdf>).

3.2. Prévoir une circulation de toutes les lignes TCL, et s'il y a lieu aussi des lignes des autres réseaux du territoire du PCA, le 1er mai afin de permettre aux citoyens d'utiliser les TCP ce jour-là plutôt que leur véhicule.

3.3. Prévoir un renforcement de l'offre de TCP, en particulier en cas d'épisode de pollution, en vue d'inciter les citoyens à les utiliser plus intensément. Cette action est tout particulièrement importante en périphérie de l'hyper-centre de l'agglomération dont la desserte mérite d'être améliorée en particulier en soirée à partir de 19 h / 20 h.

3.4. Prévoir l'ouverture tous les jours de l'année des parcs relais des TCL et s'il y a lieu de ceux des autres réseaux du territoire du PPA (ce n'est actuellement pas le cas pour certains parcs relais TCL tels que celui de Gorge de Loup à titre d'exemple).

4. Pièce D - Chapitre « Communication »

4.1. Action C.3.1

Prévoir que les révisions de l'arrêté préfectoral zonal et des arrêtés préfectoraux, de gestion des épisodes de pollution fassent l'objet d'une consultation publique préalable ce qui n'a pas été le cas pour les derniers arrêtés de l'espèce. Une telle consultation permettra en effet en particulier aux associations et aux citoyens, intéressés par la chose, de faire part de leurs observations éventuelles et de s'approprier les mesures envisagées.

4.2. Action C.3.2

Prévoir un dispositif d'alerte des épisodes de pollution de type FR-Alert (lien : <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A15732>) seul possible d'alerter le plus grand nombre de citoyens et en particulier les populations les plus jeunes réputées peu enclines à s'informer de la chose auprès des médias.

5. Annexe 8 - Chapitre « Agir dans le cadre de la mobilité (page 10)

Ce chapitre donne une liste d'actions susceptibles de diminuer les émissions d'oxydes d'azote, précurseurs de l'ozone. Parmi ces actions il est cité « la mise en place de restrictions temporaires (circulation différenciée) ou pérennes (zones à faibles émissions - mobilité) pour interdire la circulation des véhicules les plus polluants dans les secteurs à enjeux (notamment cœurs d'agglomérations) ».

Or 2 documents récents d'Atmo Auvergne-Rhône-Alpes illustrent que cette dernière action n'est pas de nature à diminuer la pollution en ozone et qu'elle peut même s'avérer contre-productive.

Il s'agit d'une part de l'étude de septembre 2019 intitulée « Impact de la circulation différenciée sur la pollution en ozone - Étude de cas : épisode de pollution du 24 juin au 2 juillet 2019 » qui a été publiée le 3 mai 2021 (voir notamment la conclusion en page 16), et d'autre part du document de juillet 2020 intitulé « Ozone troposphérique - État des connaissances et sensibilité de réductions des émissions de précurseurs et des secteurs d'activités sur les concentrations d'ozone » qui a été publié le 29 juillet 2020 (voir notamment page 60 et conclusions en page 67 et 68) et dont l'étude relatée a été financée à hauteur de 40 % par la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes.

Il convient donc de ne pas faire état de cette action dans le chapitre en cause.

M. Boutard
Tassin-la-Demi-Lune

@31 - Pierrick

Objet : méthanisation pollution des avions

Contribution :

j ai Méthaniseur pré de chez moi je si pas faire des la pollution pour ozone plus il y a une décharge qui produit du méthane .

est la station d épuration de bourg en Bresse produit du méthane si sa peu polluer la rivière est voudrait sa voire quand les avion de ligne vide leur carburant dans l atmosfere si il peu il y a voire des retomber de carburant

@32 - Deville Nicole

Objet : Ne pas oublier de protéger le Sud-Est de Lyon

Contribution :

J'adhère totalement aux 5 propositions du plan. Cependant lorsqu'il est question de "l'agglomération lyonnaise" la plupart du temps le Sud-Est de Lyon est complètement oublié : tout ce qui gêne Lyon atterrit vers Sérézin-du-Rhône, Ternay, Solaize.... Dans la zone qui longe le canal, une entreprise de compost ne nous permet plus de respirer la plupart du temps, pourtant il existe là une piste cyclable créée il y a une trentaine d'années, mais plus personne ne peut l'emprunter, d'ailleurs elle n'est plus entretenue.

Le nombre d'habitants ne cesse d'augmenter dans nos villages, notamment Sérézin, en raison de la facilité d'entrée d'autoroute et de sa gare très bien desservie par les TER. Alors cesser d'utiliser notre région comme dépotoir de Lyon et sa banlieue chique., nous sommes nous aussi en droit à une meilleure qualité d'environnement.

Avec mes remerciements, cordialement.

@33 – Jean-Luc

Objet : Prise en compte de toutes les sources de pollution. Subventionner l'achat de petites voitures basiques

Contribution :

Les mesures envisagés vont effectivement dans le bon sens puisque nous sommes au pied du mur et face à des défis considérables, les derniers épisodes climatiques dramatiques en étant la preuve la plus indiscutable. Sauf qu'on pénalise systématiquement les vieilles voitures souvent encore en excellent état, principalement des diesels anciens que possèdent une majorité de gens modestes et qui les jours de pollution n'ont plus le droit de circuler. Pour être efficace et obtenir l'adhésion des citoyens une politique de l'environnement se doit d'être juste et ne pas favoriser certains lobbys. Quelles mesures par exemple pour les poids lourds qui chaque jour ne font que traverser le pays ? Amusez-vous à observer l'A7, c'est une file ininterrompue qui neutralise une file 24 h sur 24 alors que la navigation sur le Rhône pourtant aménagée est quasi inexistante. Et le transport aérien dont le carburant n'est pas taxé ?

Concernant les véhicules, on construit aujourd'hui des véritables "tank" suréquipés dans une surenchère permanente, or on manque de plus en plus de matières premières. Avons-nous besoin de 4 X 4 ou de pick-up monstrueux pour conduire les enfants à l'école ? Il faut repenser le rôle de l'automobile ! Est-ce un signe extérieur de réussite sociale qui permet d'afficher son statut ? Faut-il qu'elle soit hyper connectée et qu'elle puisse remplir une foultitude de tâches bien éloignées du

besoin de déplacement sachant que la conduite est une activité à part entière et nécessite toute l'attention du conducteur ? Doit-on en changer tous les ans pour alimenter le consumérisme alors qu'un véhicule bien entretenu peut fonctionner 20 ans ? Dans les années 80 des concepteurs avaient mis au point des véhicules basiques pesant 800 kg et consommant moins de 4 l aux 100 km, cette voie abandonnée aurait au moins le mérite de diminuer la production de gaz à effet de serre tout en permettant aux classes populaires d'avoir accès à la libre circulation individuelle. Combien de ménages seront exclus de ce droit lorsque la commercialisation des voitures thermiques cessera et que par le durcissement continu des règles du contrôle technique on éliminera les voitures les plus anciennes en réduisant toujours plus "leur période de validité" ? Les mesures prises devront tenir compte de l'aspect social sous peine d'être assimilée à une sanction qui est plus discriminatoire.

@34 - Françon Gérard

Organisme : Association L'Air des Lyonnaises et des Lyonnais

Objet : Contributions relative à différents documents du dossier d'enquête pour le PPA3 de l'agglomération lyonnaise

Contribution :

Pour une meilleure lecture et compte tenu du volume de texte, nous avons rédigé un document que vous trouverez en pièce jointe en version pdf.

Cordialement,

Gérard Françon

Président de l'association L'Air des Lyonnaises et des Lyonnais

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Enquête publique PPA3 de Lyon- contribution de l'Air des Lyonnaises et des Lyonnais.pdf, page 1 sur 2



Contributions à l'enquête publique sur le PPA3 de l'agglomération lyonnaise

1. Remarque et proposition sur l'ensemble des documents

Nous n'avons trouvé dans aucun document l'expression « **point noir** ». Les points noirs par rapport à la pollution atmosphérique sont nombreux dans notre agglomération et représentent des risques avérés pour la santé des habitants, en particulier les enfants et les personnes fragiles. Nous proposons que soit établi **un répertoire explicite et une cartographie** de ces points noirs.

On trouve dans le dossier un nombre important de mesures et d'actions visant à améliorer la qualité de l'air sur notre zone géographique mais leur effet est très souvent à moyen et long terme. Pour éradiquer les points noirs au plus vite, **il faut mettre en œuvre des actions rapides, même provisoires**, sans attendre l'effet des actions du plan à plus long terme. N'oublions pas qu'un des objectifs du PPA est de diminuer le nombre de personnes exposées à des niveaux de pollution excessifs.

2. Contributions relatives à l'annexe 3 « Evaluation environnementale du PPA3 »

Le document de référence est dénommé « 202204_PPA69_EnquetePublique_ANNEXES_03_BD évaluation environnementale du PPA 3 » dans les pièces jointes au dossier d'enquête. Voici l'ensemble de nos remarques et contributions.

- **Page 14, Secteurs et défis – Mobilités/urbanisme** : nous continuons à soutenir le développement du fluvial pour le transport de marchandises mais nous insistons pour que soit ajouté le **transport de passagers réguliers** et pas seulement de touristes. La Métropole de Lyon a déclaré qu'elle ne le souhaitait pas mais ce n'est pas une bonne raison. De grandes villes de France telles que Bordeaux et Nantes l'ont mis en œuvre avec succès.
- **Page 15, Communication** : nous demandons d'inscrire expressément au PPA3 une obligation d'information **en temps réel** qui puisse toucher toute la population par l'affichage des indices à l'entrée des bâtiments publics et des écoles, ceci pas seulement lors des pics de pollution. Cette communication viendra en plus de celle faite a posteriori sur les événements marquants récents et les décisions prises.
- **Paragraphe II.3.2, Les objectifs du PPA3** : le tableau de la page 16 montre qu'on continue sur les bases actuelles (OMS2005 et directive 2008/50/CE de l'Union Européenne). **Ces bases ne sont plus adaptées** pour continuer à faire diminuer la pollution atmosphérique, préserver la santé des habitants et limiter drastiquement l'impact de nos rejets sur le climat. Nous estimons qu'il y a là un sérieux manque d'ambition.

Par ailleurs, les textes et les tableaux des pages 17 à 20 montrent que **ce PPA3 reste très dépendant des niveaux supérieurs** (régional, national, sans compter le niveau UE non mentionné dans le document). Le tableau de la page 19 montre bien comment le PPA subit une organisation technocratique au niveau vertical comme au niveau horizontal. Malgré de louables intentions, le PPA3 se retrouve très tributaire des autres entités alors que notre zone géographique fait partie des plus polluées de France.

@35 - Krafft Philippe

Objet :PPA

Contribution :

1) Il est évident que l'on doit faire des progrès, à quel rythme et quelles doivent être le priorité?

2) Il me semble que l'urgence, la priorité des priorités est celle liée au climat. Or ce projet est exactement l'inverse de ce qui doit être fait pour respecter cet ordre.

Que ce soit au niveau Européen ou Français, nous sommes dans le mensonge complet : la voiture électrique émission 0 g de CO₂ ! Oui, dans combien de dizaines d'années, d'ici là pour faire marcher nos voitures électriques des centrales à charbon seront en service un peu partout en Europe. L'empilement des rendements est le plus mauvais possible : énergie thermique transformée en énergie vapeur, puis en énergie électrique qui doit être transportée, stockée pour finalement donner de l'énergie mécanique. Et l'on ne parle pas du transport du charbon, ni des morts liés à son extraction !

Suivant la hiérarchie climat : nous devrions trouver en premier les voitures hybrides non rechargeables, les diesels dernière génération, les voitures à essence et enfin les voitures électriques.

Donc vouloir sortir le diesel récent dès 2023 des zones ZFE, comme veut le faire la métropole de Lyon est inacceptable d'un point de vue écologique.

3) Si on se met à douter des chiffres et des études, ce projet part d'un présupposé 40000 morts par an et 100 milliards de coûts. Diable comment en arrive-t-on là pour établir une relation de cause à effets ? Les normes de l'OMS sont définies suite à des protocoles d'essais qui définissent des seuils de « détection d'effets » qui sont ensuite divisés par des facteurs de plusieurs milliers pour définir les seuils journaliers. Donc on sort des chiffres qui sont justes là pour marquer et effrayer, mais dont les bases scientifiques sont indémonstrables.

4) Mon propos, n'est pas de dire qu'il ne faille rien faire, mais peut-être de le faire dans le bon ordre. En particulier, par rapport au transport. Créer des bouchons comme à Paris, ou maintenant à Lyon ne va pas améliorer la situation de lutte des gaz à effet de serre, ni autres polluants. Il est peut-être possible pour un pur Urbain de se passer de voiture, transport en commun efficace, vélo ... Pour ceux qui habitent en périphérie ou qui travaillent en périphérie ce n'est pas possible. Vous leur demandez de remplacer 20 mn de trajet en voiture par 1 h de transport en commun. Soit 40 mn et 2 h pour l'aller-retour. De qui se moque-t-on ?

Les solutions existent mais moins idéologiques et nécessitant un peu plus de temps de mise en œuvre :

-contournement de l'A7 de Lyon par l'ouest,

-renforcement du nombre de parkings aux stations de terminus des transports en commun rapides (métro, tram...),

-Densifier le réseau de métro et RER

-Favoriser des clusters d'entreprises ou de sièges d'entreprises en dehors de Lyon (exemple siège de Boiron), dans ce cas il faut penser leur accès. Ceci permet de rapprocher l'habitat du lieu de travail.

@36 - Gamonnet Yves

Objet :Réduction des transports travail/domicile

Contribution :

Dans les années 1970/1980 il existait des moyens de transport "usine", à savoir qu'un car prenait le personnel selon un parcours déterminé, à heure fixe et même parcours le soir.

Du fait de l'individualisation du travail (horaire souple) ces moyens de transport collectif ont été supprimés.

La réduction du nombre de grandes entreprises a aussi été négatif.

PROPOSITION :

Recréer des moyens de transport collectif similaires. Par exemple Le Grand Lyon ou La Métropole, vu le grand nombre d'employés pourrait être un bon exemple.

Ceci implique un horaire identique pour le personnel. Un même circuit de car avec 1 heure d'écart pourrait être envisagé;

Combien d'automobiles seraient supprimées ?

Une étude à ce sujet serait intéressante.

@37 - Karine

Organisme : COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PORTE DE L'ISERE (CAPI)

Objet : Contribution de la CAPI à l'enquête publique

Contribution :

La Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI) qui est intégrée dans le périmètre étendu du PPA3, et qui à ce titre a participé à son élaboration, souhaite par la présente apporter sa contribution à cette phase de consultation.

Au delà de témoigner des actions entreprises par la CAPI en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air, nous souhaitons porter à connaissance les attentes et inquiétudes des habitants et acteurs de notre territoire.

Pièce(s) jointes(s) :



À l'Isle d'Abeau, le 26 juillet 2022

Cabinet du Président

Affaire suivie par Cabinet Président
Email : cabinet@cap38.fr
Réf. : DGS/22/007/ABCE/KK/MP

Monsieur le président de la commission d'enquête
du PPA de l'agglomération lyonnaise
Direction Départementale de la Protection des
Populations du Rhône
Service protection de l'environnement
245, rue Garibaldi
69 422 Lyon Cedex 03

Objet : Contribution à l'enquête publique portant sur le projet de 3^e plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise

Monsieur Le Président,

Par ce courrier nous souhaitons apporter la contribution de la CAPI à l'enquête publique portant sur le projet de 3^e plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise.

La CAPI est intégrée dans le périmètre étendu de ce plan et, à ce titre, a participé à son élaboration et souhaité contribuer à cette phase de consultation afin notamment de porter à votre connaissance les actions entreprises, mais aussi les attentes, inquiétudes des habitants et des acteurs du territoire.

Concernant le volet Industrie – BTP

Ce volet relève de l'application de la réglementation actuelle et des évolutions à venir.

Concernant le volet résidentiel – tertiaire

Nous souhaitons porter à votre connaissance le fait que la CAPI s'est saisie de la problématique des émissions dues au chauffage au bois depuis 2017. Elle a ainsi réalisé un diagnostic du parc de chauffage au bois de son territoire dans le cadre d'une étude de préfiguration d'un fonds Air-Bois. Cette étude s'est ensuivie de la conception et du déploiement d'une campagne de communication auprès du grand public sur la nécessité du renouvellement des chauffages au bois non performants et les bonnes pratiques en la matière sur les années 2018-2019. Ces deux actions ont été soutenues par l'ADEME. Enfin, la CAPI a introduit en 2022, dans le cadre de ses financements dédiés à la rénovation énergétique des logements des particuliers, une prime au renouvellement d'un chauffage au bois non performant. Cette prime pouvant être apparentée à un fonds Air-Bois local n'est malheureusement pas actuellement éligible aux aides de l'ADEME du fait de la non-appartenance de la CAPI au périmètre restreint du PPA 3. Ainsi nous regrettons que l'effort réalisé par les habitants



du territoire pour améliorer la qualité de l'air grâce au renouvellement des appareils de chauffage au bois non performant, soutenu par la CAPI, ne bénéficie pas de l'effet levier d'un financement complémentaire de l'Etat.

La CAPI s'est également dotée dès 2017 d'une plateforme d'accompagnement à la rénovation énergétique des logements dédiée aux particuliers « MA RENO ». Intégrée pleinement au récent Service Public de la Performance Energétique de l'Habitat piloté par le Département de l'Isère, la CAPI a intégré dans ses accompagnements également la cible du petit tertiaire privé. Par ailleurs, la CAPI accompagne depuis 10 ans les communes de son territoire dans la maîtrise de la demande en énergie des bâtiments publics à travers son service de Conseil en Energie Partagé et son ingénierie en matière de construction durable.

Les récents travaux de prospective menés avec ATMO AURA confirment que la problématique des COV s'appliquera également sur le territoire de la CAPI avec une difficulté à atteindre les objectifs fixés par le PREPA d'ici 2030. Ainsi la CAPI souhaiterait pouvoir bénéficier des outils de sensibilisation qui seront élaborés afin de les relayer sur son territoire ainsi que des outils / modèles permettant d'intégrer dans la commande publique des clauses concernant le recours à des produits et matériaux faiblement émetteurs dans le but de s'en saisir et de les relayer auprès des acheteurs publics de son territoire.

Concernant le volet Agriculture

La CAPI mène une action volontariste en matière de préservation des espaces agricoles (PAEN), mais aussi en matière de pratiques culturelles respectueuses de l'environnement (programme PSE avec l'Agence de l'Eau).

Des actions plus spécifiquement tournées vers la limitation de l'impact des pratiques agricoles en matière de pollution de l'air pourront être envisagées, même s'ils ne constituent pas, à notre sens, au vu des productions en présence, une source de pollution majeure.

Concernant le volet Mobilité

La Communauté d'agglomération Porte de l'Isère (CAPI) peut comprendre la mise en place d'une ZFEm sur un périmètre étendu ; Cela améliore la qualité de l'air sur l'ensemble du bassin Lyonnais Nord-Isère. Néanmoins son application appelle des questionnements qui concernent également l'ensemble des intercommunalités périphériques. En effet, l'attractivité des différents territoires génère des flux de déplacements pendulaires des habitants, travailleurs ainsi que des flux de transports liés aux activités économiques (artisans, entreprise de services). La mise en œuvre de la ZFEm, qui impacte donc, d'ores et déjà les activités économiques de notre territoire, devrait



également affecter la vie quotidienne de nos populations déjà particulièrement fragiles, puisque 14% des ménages de la CAPI sont aujourd'hui en situation de précarité liée à la mobilité (maillage insuffisant des transports en commun à l'échelle de la ZFE, acquisition trop onéreuse de véhicules propres). La CAPI avec ses 50 000 emplois sur son territoire, a ainsi identifié plus de 15 000 déplacements pendulaires vers et depuis la Métropole, sans compter les déplacements des artisans, industriels et transporteurs qui contribuent à la continuité des activités économiques. Elle s'interroge sur les mesures d'accompagnement proposées qui semblent insuffisantes, car au-delà des leviers de report modal précédemment évoqués susceptibles de garantir la continuité des déplacements, il apparaît les constats suivants :

- L'existence de véhicules critères 1 et 2 pour certains véhicules industriels spécifiques n'est aujourd'hui pas garantie,
- L'acquisition de véhicules propres, plus récents n'est pas accessible à une grande partie de notre population au regard de la précarité énergétique réelle à laquelle elle est confrontée.
- Les aides aux professionnels ne compensent pour le moment pas les baisses de chiffre d'affaires occasionnées par la perte des marchés en ZFE.

Nous avons d'ores et déjà interpellé à ce sujet la Métropole de Lyon dans le cadre de sa concertation sur l'élargissement de la ZFEm et renouvelons notre demande afin que les mesures d'accompagnement prévues à l'attention des habitants de la Métropole de Lyon soient également applicables aux personnes résidant hors de la ZFEm mais ayant besoin de s'y rendre, ou que des dérogations leur soient accordées.

Sur la question des mobilités sensu-stricto, la CAPI a déployé depuis 2018 un dispositif de covoiturage instantané innovant : « Lane », issu d'un partenariat public/privé qui regroupe la Métropole de Lyon, la CAPI et la startup Ecov spécialiste du covoiturage dynamique. Jusqu'en 2020 le projet a été soutenu par l'ADEME et l'Union Européenne. Ce service économique, pratique et fiable permet aux habitants de covoiturer sereinement et sans réservation pour leurs trajets domicile-travail, en direction de Lyon le matin et vers Bourgoin-Jallieu en fin de journée. Le nombre croissant d'utilisateurs du service justifie pleinement la poursuite de ce service et la mise en place de dispositifs de covoiturage équivalents sur les autres axes routiers majeurs de desserte de l'agglomération.

La CAPI a adopté en juin 2022 son nouveau Plan des Mobilités, vient de lancer la mise à jour de son Schéma directeur cyclable, et vient de renouveler son contrat de Délégation de service public mobilités pour la période 2022/2028. Elle s'associe pleinement à l'effort d'accompagnement du déploiement des modes actifs tout en ayant identifié l'enjeu de l'intermodalité comme stratégique dans sa liaison avec la Métropole de Lyon.

Le PPA3 met particulièrement en avant le levier du covoiturage, ainsi que les rabattements vers les gares du territoire (parkings, plateformes de mise en relation des usagers, itinéraires cyclables pour accéder aux gares, stationnements vélo sécurisés, etc.). Ces rabattements sont d'ores et déjà encouragés au niveau des gares TER du territoire de la CAPI, ou en lien avec les infrastructures



autoroutières en amont des zones denses de l'agglomération par la mise en place de parkings dédiés sur la CAPI. Cependant, nous alertons sur le fait que la mise en place de ces parcs relais et parkings de covoiturage, a atteint ses limites sur notre territoire, tant au niveau foncier que financier. De plus, la fragilité du réseau ferroviaire est critique, tant sur la quantité des offres que sur la qualité du service. Le déploiement d'un système de transport ferroviaire urbain avec une fréquence de service renforcée et une amplitude horaire étendue est souhaité sur l'axe Lyon-Grenoble.

Les capacités des lignes express Cars Région sont limitées et ne garantissent pas des temps de parcours suffisamment attractifs du fait d'un manque d'accès amélioré, malgré un réseau de bonne densité et du travail collaboratif mené avec la Région.

Concernant le volet énergétique des mobilités, l'étude menée en 2021 concernant le déploiement d'un écosystème de production-distribution-usages de carburants alternatifs sur la CAPI a confirmé l'intérêt de la part des opérateurs de transport publics et privés rencontrés pour une distribution d'hydrogène et de BioGNV en complément de bornes de recharge électrique rapides. Nous travaillons actuellement pour faciliter l'implantation d'une station multi-énergie sur le territoire en lien avec les propriétaires fonciers et les opérateurs, ainsi que les clients potentiels de cette station. Nous souhaitons offrir des solutions de mobilité vertes qui répondent aux ambitions du territoire en matière de transition énergétique tout en préfigurant les besoins de mobilité actuels et futurs des entreprises et usagers du territoires. A terme, une infrastructure de ce type produira des effets positifs sur les émissions de GES et la qualité de l'air du territoire et au-delà (aire métropolitaine lyonnaise), en contribuant à réduire fortement les émissions de polluants liés au transport routier.

La CAPI dispose aujourd'hui de 2 mini-bus GNV et 1 mini-bus électrique pour sa propre flotte de transports publics. La nouvelle DSP Mobilité conduit à un mix énergétique de la flotte. Par ailleurs pour sa flotte interne (véhicules légers ou techniques) la CAPI est engagée dans un processus de renouvellement et de verdissement qui ouvre des opportunités d'usages de ces carburants propres.

En complément, la CAPI participe à l'élaboration du schéma directeur départemental de déploiement des IRVE qui est en cours, piloté par Territoires d'énergie 38.

Concernant le volet Communication

Du fait de la position de la CAPI dans le périmètre étendu du PPA, de sa proximité et de son interaction avec la métropole de Lyon, la CAPI, ainsi que l'ensemble des acteurs socio-économiques du territoire souhaitent continuer à être associés à la mise en œuvre du PPA.


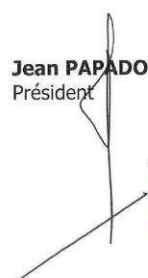


Concernant la gouvernance du PPA3

Enfin, nous demandons pour les sujets majeurs, la mise en place d'une instance de concertation spécifique à l'échelle du PPA3 à laquelle participerons.

Dans l'attente des résultats de l'enquête menée, nous vous prions d'agréer, Monsieur Le Président, nos salutations distinguées.

Jean PAPADOPULO
Président



@38 - Mounib Thierry

Organisme : association Bien Vivre à Pierre-Bénite

Objet : remarques générales d'une association

Contribution :

Bonjour Monsieur,

Comme l'a révélé l'enquête des journalistes de France 5 au mois de mai, toute ou partie de notre agglomération est fortement polluée par des perfluorés. Ce PPA ne prend absolument pas en compte ces pollutions qui dans d'autres pays génèrent des réactions au niveau national. Il est noté dans le résumé non technique que la question des ressources en eau se pose notamment du fait de l'augmentation de la demande et du réchauffement climatique, quid de la pollution des eaux de consommation par les industries en toute impunité! . Imposer la MTD aux entreprises, qui détermine la MTD qui contrôle? . Dans les contextes règlementaires & objectifs des PPA, rajouter dans les pollutions visées (même si la réglementation est à la traîne du reste de l'Europe, les PERFLUORES dont nous, les habitants de la vallée de la chimie sommes les victimes. Le SRADDET préconise la préservation des zones sensibles et en même temps incite à l'application de la doctrine " éviter, réduire, compenser " en insistant sur la "compensation" ! . Nous sommes toujours très étonnés que la base pour établir des objectifs soit l'IREP renseignée par les industriels. Il est regrettable que les moyens humains et techniques (station d'analyse de l'eau en aval de la vallée de la chimie), soient réduits alors que des financements sont proposés aux entreprises polluantes pour moins polluer (ADEME). Exigeons la MTD et affectons les financements aux contrôles, le taux de réalisation des contrôles périodiques sur certaines ICPE étaient en 2019 de 10% dans la Rhône . Mise en application des valeurs recommandées par l'OMS & Le conseil de l'Europe (pour ne pas entendre: " ce n'est que des recommandations". l'ex A7 devenue M7 n'a apporté aucune solution à la pollution routière, l'exposition cumulée de l'industrie chimique et du trafic routier, un cocktail mortel pour les populations riveraines qui sont des populations fragiles et défavorisées, mais peut-être ne comptent elles pas au même titre que les autres !! . Lançons des études régulières sur l'état de santé des populations les plus exposées Aucune des villes comprises dans la vallée de la chimie et concernées par les PPRT n'entre dans le panel d'étude pour l'ozone entre autres pollutions. Ne prenons pas comme référence 2017 où il est dit que le résidentiel est le principal pollueur, alors que les pollutions de l'industrie, les plus polluantes ne sont pas prises en compte. La réforme du parc de transport en commun doit être une priorité, l'interdiction de pénétration de l'agglomération aux transports routiers lourds doit être prononcée, des parkings relais suffisants et des transports collectifs adéquats doivent être mis en place. Le métro doit être prolongé de l'hôpital Lyon sud à l'A450 ou Brignais pour drainer les monts du Lyonnais et ST Etienne .

Nous arrêterons là ce constat qui pour nous représente le sentiment d'abandon de nos villes sinistrées, nous, associations de riverains, attendons des pouvoirs publics la preuve résolue de leur intérêt pour notre santé .

@39 - BESCH PASCALE

Organisme : CCI NORD ISERE

Objet :Contribution CCI Nord Isère

Contribution :

Sur les enjeux de périmètres

La CCI Nord Isère s'inscrit dans la volonté de traiter les enjeux de protection de l'atmosphère à grande échelle mais pointe néanmoins que l'extension du périmètre engendre un regroupement des territoires dont les enjeux et les problématiques sont très différents.

Le Nord Isère est concerné par deux PPA, celui de Lyon et celui de Grenoble. Les habitants du Nord Isère peuvent donc être soumis à deux plans, celui de leur lieu de résidence et celui de leur lieu de travail. Ce cumul de restrictions s'impose donc aussi aux entreprises au regard de leur lieu d'implantation et leurs marchés et augmentent les contraintes.

Sur les enjeux de mobilité

La CCI Nord Isère soutient les actions visant au report modal du transport et pointe la nécessité d'accélérer la planification et la réalisation d'infrastructures qui amélioreraient notamment la compétitivité du mode ferroviaire tant pour les personnes que pour les marchandises. Ce report modal aurait un impact direct sur la baisse du transit.

En tant que gestionnaire du Port de Vienne Sud Salaise Sablons, la CCI Nord Isère est, de plus, un véritable acteur du report modal fluvial et ferroviaire. Un outil au service de tous les secteurs d'activité et notamment de la filière bois pour favoriser le renforcement de la filière professionnelle et répondre aux enjeux du défi énergétique du tertiaire pointé dans les objectifs.

Pour limiter l'accès des véhicules les plus polluants, il est proposé d'étudier l'extension géographique de la ZFE. La CCI Nord Isère alerte sur l'impact d'une extension des périmètres d'ores et déjà très contraignants pour les entreprises installées à l'extérieur de ces espaces mais dont les activités se développent au cœur des agglomérations. Ces entreprises, de plus, ne bénéficient pas des systèmes d'aides mis en place par les agglomérations afin d'accélérer le renouvellement des flottes de véhicules.

Une vigilance accrue devra être mise en œuvre afin de concilier les différentes temporalités : celles des évolutions techniques des flottes, de programmation des investissements par les entreprises, de disponibilité de matériels et solutions, de développement des zones d'avitaillement pour un meilleur maillage. Aujourd'hui le calendrier pointé n'est d'ores et déjà pas tenable par un manque d'offre immédiate des fournisseurs de solutions. Au regard du point précédent, et des investissements qui seraient nécessaires à très court terme, de nombreuses entreprises ne seront pas en mesure de renouveler leurs véhicules et l'accès à leur marché se verra donc fortement amoindrie.

@40 - Mansiaux André

Organisme : Association Veille Citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné

Objet : La mobilité sur la communauté de communes LYSED

Contribution :

Ci-joint les commentaires et propositions de l'association Veille Citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné

Pièce(s) jointes(s) :



**Commentaires et propositions du 28 juillet 2022 de
l'association
« Veille Citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné »
sur le 3^{ème} Plan de Protection de l'Atmosphère de
l'agglomération lyonnaise**

Suite à l'analyse du dossier référencé ci-dessus, soumis à enquête publique du 21 juin au 29 juillet 2022, notre association « Veille Citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné » fait part de ses commentaires et propositions, validés par son Conseil d'administration, portant uniquement sur la thématique de la mobilité sur le territoire de la Communauté de communes LYSED.

Notre association intervient en effet, de par son objet, sur ce territoire et s'est investie sur cette thématique de la mobilité, notamment sur :

- la prise de compétence mobilité des communautés de communes des Balcons du Dauphiné (hors périmètre du PPA 3) et de LYSED
- le développement de l'usage du vélo au quotidien sur LYSED

Elle s'est par ailleurs particulièrement impliquée dans les ateliers mis en place par LYSED pour la préparation de son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) qui vient d'être arrêté le 4 juillet dernier.

1- LES ELEMENTS DU DOSSIER CONCERNANT SPECIFIQUEMENT LYSED

• Justification de l'intégration de LYSED dans le PPA 3

La page 168 de la pièce C justifie l'intégration de LYSED au périmètre du PPA 3 ainsi :

« LYSED (Isère) n'est pas du tout intégré au PPA actuel. Ce territoire mitoyen de l'est lyonnais affiche un très fort dynamisme profitant de la proximité de la Métropole de Lyon et de la plate-forme aéroportuaire de Saint-Exupéry. Environ 40 % de ses actifs travaillent dans la Métropole de Lyon, avec des déplacements qui se font largement en voiture, en l'absence d'alternative ferroviaire. Le secteur a en outre une contribution relative élevée aux émissions de la zone d'étude, avec une évolution de ces émissions qui s'inscrit en assez net décalage avec les objectifs nationaux de baisse régulière des émissions inscrits dans le PREPA. »

Nos commentaires : Les documents du SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné donnent un pourcentage de 44 % pour le déplacement des actifs de LYSED vers la Métropole de Lyon, plus un pourcentage de 8 % vers la communauté de communes de l'Est Lyonnais.

• Evolution entre 2010 et 2015 de la population

LYSED est l'EPCI qui a la plus forte augmentation de la population sur le périmètre avec un pourcentage d'augmentation annuel supérieur à 2,23 % (graphique page 42 de la pièce C).

Nos commentaires : ce pourcentage est de 2,52 % entre 2011 et 2017 selon les données légales des communes de l'INSEE.

- **Pourcentage des actifs travaillant en 2016 dans une EPCI autre que celle où ils résident**

Avec un pourcentage de 78 % par an, LYSED se situe au 3^{ème} rang sur 21 des EPCI (page 49 de la pièce C). La valeur moyenne pour l'ensemble du périmètre est de 62 %

- **Evolution entre 2006 et 2016 du nombre d'actifs travaillant dans une EPCI autre que celle où ils résident**

Avec une évolution de 2,3 % par an, LYSED se situe au 4^{ème} rang sur 21 des EPCI (page 48 de la pièce C). La valeur moyenne pour l'ensemble du périmètre est de 1,8 %

- **Pourcentage annuel moyen d'augmentation de la population à l'horizon 2030**

Ces estimations sont données dans les SCoT et celui de la Boucle du Rhône en Dauphiné, qui regroupe les 2 communautés de communes des Balcons du Dauphiné et de LYSED, prévoit une augmentation annuelle moyenne de 1,2 % (hypothèse basse) et de 1,5% (hypothèse haute) soit les pourcentages le plus importants de tous les SCoT du périmètre (page 123 de la pièce C)

- **Evolution moyenne annuelle des emplois à l'horizon 2030**

Il est prévu une augmentation moyenne annuelle des emplois de 1,0 % pour LYSED (graphique page 180 de la pièce C)

- **Projets structurants sur la mobilité**

Aucun projet structurant de transport en commun n'est prévu sur LYSED à l'horizon 2027 (pages 128 et 129 de la pièce C) : aucun projet ne concerne LYSED.

Nos commentaires : le dossier d'enquête publique ne prend pas en compte le projet de liaison en site propre entre Meyzieu (terminus du tram T3) et Crémieu sur l'ancienne ligne du CFEL qui traverse intégralement le territoire de LYSED. Ce projet, évoqué depuis de nombreuses années (études réalisées dans le CPER 2015-2020) est référencé dans :

- Le SCoT de l'agglomération lyonnaise,
- Le projet de RER à la lyonnaise présenté par le Président de la Région AURA en avril 2022
- Le SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné
- Le PCAET de LYSED qui a été arrêté le 4 juillet 2022

Il est piloté par la Région AURA :

- Son comité de pilotage est composé de la Région, des Département de l'Isère et du Rhône, de la Métropole de Lyon, du SYTRAL, du SMTAML, de l'Etat, de la CCEL, de LYSED, de la CCBD, avec la participation de Crémieu et Meyzieu, aux 2 extrémités du CFEL, et de l'Ain.
- Il s'est prononcé pour une solution ferrée dont le coût (investissement + exploitation) est du même ordre de grandeur que celui d'une solution BHNS
- Le SYTRAL est en train de vérifier sa faisabilité technique

- **Mobilités actives**

Il n'est fait référence à aucun projet de schéma directeur vélo sur LYSED permettant une interconnexion avec le projet des Voies Lyonnaises (page 134 de la pièce C)

Nos commentaires :

- le PCAET de LYSED prévoit un schéma directeur vélo dans son plan d'actions.

- Le Département de l'Isère vient de réaliser le tronçon manquant de la ViaRhôna entre Chavanoz et Villette d'Anthon en passant par Anthon. Cette piste cyclable qui traverse 3 communes permettra, au-delà de son usage de loisir, un usage au quotidien du vélo.
- **Avis des collectivités de LYSED** (selon pièce F)
 - Communauté de communes : approuvé sans remarque
 - Anthon : pas de délibération
 - Charvieu-Chavagneux : approuvé sans remarque
 - Chavanoz : approuvé avec réserve (aides pour le remplacement de vieux chauffages au bois)
 - Janneyrias : approuvé sans remarque
 - Pont de Chérucy : pas de délibération
 - Villette d'Anthon : pas de délibération

2 - NOS COMMENTAIRES SUR LA THEMATIQUE DE LA MOBILITE SUR LYSED

- **Une évolution de la population à l'horizon 2030 qui pourrait être supérieure aux hypothèses retenues**
 - Le SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné prévoit une augmentation de la population en moyenne annuelle à l'horizon 2030 comprise entre 1,2 % (hypothèse basse) et 1,5 % (hypothèse haute)
 - Le SYMBORD, en charge du suivi de la mise en œuvre du SCoT, a établi en 2020 des « feuilles de route » pour chaque commune pour identifier le degré de compatibilité de leur PLU avec le nouveau SCoT approuvé en octobre 2019. Elles mettent en évidence pour les communes de LYSED que :
 - Les PLU de l'ensemble des 6 communes doivent être révisés, notamment pour leur volet urbanisme,
 - Les surfaces restant actuellement constructibles dans les PLU sont de 112 ha pour les 6 communes alors que le SCoT prévoit que ces surfaces ne doivent pas dépasser 62 ha à l'échéance 2028
 - Il faut donc, pour que les hypothèses d'évolution de la population soient respectées, que les PLU de chaque commune de LYSED soient révisés de manière à réduire les surfaces constructibles et ainsi faire face à la forte demande de nouvelles constructions sur ce territoire
 - Les PLU de 5 des 6 communes sont actuellement en révision (la commune de Villette d'Anthon ne devrait lancer cette révision que fin 2022 ou début 2023). Les PLU révisés de ces communes ne devraient rentrer en vigueur qu'entre le 2^{ème} semestre 2022 pour l'un d'entre eux et jusqu'à début ou courant 2024 pour le dernier, soit 3 à 4 ans après l'approbation du SCoT d'octobre 2019.
 - Il résulte de cette situation que le rythme des constructions est toujours basé sur des PLU non compatibles avec le SCoT, entraînant à notre avis une évolution de la population supérieure aux hypothèses. On peut citer par exemple un projet d'aménagement concernant 202 logements à Pont de Chérucy qui a reçu un avis défavorable du SYMBORD en 2021 pour non compatibilité avec le SCoT, mais qui va se réaliser car conforme au PLU en vigueur.

- Il y a lieu de noter que le SCoT de 2007 prévoyait que la population de la Boucle du Rhône en Dauphiné passerait d'une population en 2005 de 70 518 habitants à une population en 2020 entre 84 818 à 85 371 habitants. La population au 1^{er} janvier 2019 (population légale au 1^{er} janvier 2022) est de 94 423 habitants à périmètre égal (en retirant le nombre d'habitants de l'ancienne communauté de communes des Balmes Dauphinoises qui ont rejoint les Balcons du Dauphiné en 2017). On est donc passé sur cette période d'une prévision d'augmentation de la population de 14 500 habitants à une augmentation réelle de 23 900 habitants (+ 65 % sur 14 ans), ce qui montre l'attractivité du territoire et la pression démographique qui en résulte.

Nous considérons, en fonction des éléments ci-dessus, que l'hypothèse d'une augmentation de la population en moyenne annuelle entre 1,2 % (hypothèse basse) et 1,5 % (hypothèse haute) est irréaliste et qu'elle pourrait être plutôt de 2,0 %. Les conséquences en seraient importantes à l'échéance 2030 en termes d'émission de polluants, notamment pour le volet routier.

- **Des déplacements domicile-travail de plus en plus difficiles**

- 71 % des habitants de LYSED travaillent sur un autre territoire, dont 44 % sur la Métropole de Lyon et 8 % sur la CCEL (données du SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné de 2019)
- Ce pourcentage va continuer à augmenter en raison de déficit de création d'emplois par rapport à l'augmentation de la population (1% par an pour la création d'emploi à l'horizon 2030 et 1,2 à 1,5 % pour l'augmentation de la population, voire plus comme nous l'indiquons au point précédent). Cela va conduire à une augmentation du trafic voiture en l'absence de transport en commun adapté et efficace.
- Seule la montée en puissance du covoiturage pourrait freiner cette augmentation, voir inverser la courbe mais il est difficile à mettre en place :
 - Absence d'aire de covoiturage « officielle » sur le territoire de LYSED,
 - Dispersion des lieux de destination sur toute la Métropole de Lyon rendant difficile les regroupements de personnes et les obligeant à reprendre les transports en commun pour leur destination finale dans la plupart des cas, augmentant les temps de déplacement ?

A noter que le PCAET de LYSED prévoit dans les prochaines années des actions importantes sur le covoiturage.

- La mise en place de la Zone de Faible Emission (ZFE) sur la Métropole de Lyon dès septembre prochain pour les véhicules particuliers Crit'Air 5 et son déploiement pour les véhicules Crit'Air 4, 3 et 2 d'ici 2026 va entraîner des difficultés insolubles pour les habitants qui n'auront pas la capacité financière de changer de véhicule. Ces difficultés seront d'autant plus importantes en fonction des décisions à venir sur une possible extension de la ZFE sur d'autres territoires du périmètre du PPA.

- **Prise de compétence mobilité**

- Le territoire de LYSED étant très mal desservi par les transports en commun, on pouvait espérer que l'objectif de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) d'« **améliorer concrètement la mobilité au quotidien de tous les Français et dans tous les territoires** » serait effectif.

- LYSED a décidé de ne pas être AOM et a transféré cette compétence à la Région. 1 an après ce transfert il n'y a toujours aucune annonce d'un quelconque changement dans l'organisation de cette mobilité sur le territoire (à noter que le projet de prolongement du tram T3 jusqu'à Crémieu est une compétence régionale et n'est pas concerné par ce transfert)
- **Transit des véhicules sur le territoire de LYSED**
 - De nombreux véhicules en transit passent par le territoire de LYSED pour rejoindre l'autoroute A42 à partir de l'autoroute A432, ce qui leur permet d'éviter le péage de l'autoroute. Ce transit a fortement augmenté depuis la mise en service des déviations de Janneyrias et de Villette d'Anthon au printemps 2013. Le trafic a augmenté de 17 à 36 % suivant les secteurs sur LYSED entre 2012 et 2014 selon les données du Département de l'Isère (voir page 3 de l'avis donné par notre association sur le SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné en mai 2019 : <https://www.veille-citoyenne-brd.fr/index.php/component/phocadownload/category/13-vc-brd?download=63:avis-du-31-mai-2019-de-veille-citoyenne-brd-sur-la-revision-du-scot> A noter que le trafic a encore augmenté de 18 % entre 2014 et 2019 (dernières données publiées du Département de l'Isère) au niveau de la déviation de Janneyrias et sur la D 55 à Chavanoz.
 - Ce transit de véhicules vient augmenter les embouteillages aux abords de l'agglomération pontoise et donc augmenter les émissions de polluants dans cette zone.
- **Modes actifs de déplacement**
 - Ces modes actifs sont actuellement très peu développés sur LYSED, mais plusieurs actions sont prévues dans le PCAET de LYSED
- **Solutions d'évitement des déplacements**
 - Il est surprenant que le projet de PPA ne prévoise aucune action permettant de limiter les déplacements : télétravail, tiers lieux de travail, espace de coworking.

3 - NOS PROPOSITIONS

- Faire référence dans le PPA au projet de prolongement du tram T3 de Meyzieu à Crémieu parmi les projets structurants de mobilité, de manière à :
 - diminuer le flux de véhicules allant de LYSED et des Balcons du Dauphiné vers la Métropole de Lyon
 - permettre aux personnes ayant des véhicules devant être interdits dans la ZFE d'avoir une solution de repli
- Définir une action permettant de limiter / interdire le transit des véhicules sur le territoire de LYSED. Nous sommes favorables à une mesure rendant l'autoroute A432 gratuite de sa sortie 3 jusqu'à l'intersection avec l'A42 et l'autoroute A42 gratuite jusqu'à la sortie 7. Il nous semble en effet que des véhicules circulant sur ces autoroutes émettront moins de polluant que s'ils sont pris dans des embouteillages sur l'agglomération pontoise
- Intégrer des solutions d'évitement de déplacement dans le PPA

@41 - Isabelle

Objet : Enquête publique pollution de l'air

Contribution :

Bonjour,

Page 38 / 107.

plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération Lyonnaise

Je pense que dans la métropole lyonnaise, le passage en zone 30 en coeur de villes devrait être appliqué obligatoirement (et serait vertueux aussi pour des questions de sécurité). Les pistes cyclables sécurisées sont encore rare sur le plateau nord du val de saône où il est dangereux de privilégier les modes de transports propres. En particulier à Caluire et Cuire, où il est souvent plus sécuritaire de prendre la voiture plutôt que d'être piéton.

Je pense que les véhicules de type SUV, même électriques, devraient être interdits dans les zones urbaines et périurbaines du Rhône, bien plus prioritairement que les véhicules Diesel qui peuvent être utilisés par des résidents avec moins de moyens. Sinon, cela pourrait être intéressant pour cela de prendre en compte l'émission de CO2 dans le barème Crit'air.

Une dernière chose : OUI à la généralisation de la piétonnisation dans les centre-villes (et pas seulement à Lyon), attention à la suppression des stationnements et zones d'accès pour les personnes handicapées.

@42 - Arbib Luc

Organisme : conseil de quartier croix rousse saone Lyon 4

Objet : contribution sur la prise en compte de la ZFE, et la disparition du traitement des points noirs de l'agglomération dans le ppa de l'agglomération de Lyon

Contribution :

Question 1 : c'est bien la DREAL auvergne rhone alpes non qui devait piloter le traitement des points noirs du ppa actuel ? Pourquoi le traitement des points noirs n'est plus une action du nouveau PPA, la pollution y est pourtant plus forte que la moyenne !

Question 2 : les forces de police ont peut-être d'autres priorités non que contrôler les vignettes Crit'Air des automobilistes dans le cadre de la zfe ? Est-ce que cela a été intégré ?

Question 3 : Les options 2 vidéo verbalisation et 3 contrôle automatisé par radar LAPI sont envisageables mais ne peuvent pas être mis en place immédiatement du fait de l'état (manque de décret ou non homologation des radars) ! Est-ce que la DREAL l'a bien en tête ?

Question 4 : pourquoi la DREAL ne fait pas apparaître clairement que pour garantir le succès de la ZFE, il faut une vidéo verbalisation, que celle-ci n'est pas encore possible (décret toujours pas pris) et que le système de vidéo verbalisation est distinct de celui des radars de vitesse, que ce système ne sera pas mis en place avant au mieux juillet 2023 ?

Question 5 : dans ces prévisions à 2027, est ce que la DREAL intègre que ce système vidéo verbalisation ne sera pas mis en place avant au mieux juillet 2023 ? ou fait partir son calcul dès 2022 ?

E43 - ***@*****.com Luc**

Objet : contribution ppa

Contribution :

Bonjour

n'arrivant pas à déposer de fichiers dans ma contribution, <https://www.registre-numerique.fr/ppa-lyon/voir-avis/1f1a2fbc-f249-481b-b8d2-7e3c27ea853e>

je vous l'envoie pas mail, c'est un fichier rtf a priori autorisé

merci de confirmer que c'est ok

cordialement Luc ARBIB

Pièce(s) jointes(s) :

1. Constat et questions

1.1. Constat

La politique de l'état français notamment en Auvergne Rhône alpes a conduit à un bilan plus que médiocre en terme de qualité de l'air en France, ce qui lui vaut d'être sur le coup d'un double contentieux européen et conseil d'état toujours en cours, et à la France d'avoir déjà payé une amende de 10 millions d'euros en aout 2021 cf <https://www.conseil-etat.fr/actualites/pollution-de-l-air-le-conseil-d-etat-condamne-l-etat-a-payer-10-millions-d-euros> ! Les deux prochaines amendes à suivre ?

Pour le cas plus spécifique du quartier Saône dans le 4eme arrondissement de Lyon où j'habite, l'inertie à traiter des points noirs est présente déjà depuis au moins 2007 cf <https://twitter.com/LucARBIB/status/1268779665482801153> , j'étais déjà président d'un conseil de quartier ! À l'époque les services de la préfecture du Rhône ont laissé passer un nouveau pont Schuman, aspirateur à voiture avec deux fois deux voies, et un la réfection d'un tunnel sous croix rousse laissé à deux fois deux voies aussi contrairement au pdu et ppa de l'époque, la pollution de l'air faisait déjà des dégâts en termes de santé publique, **Cf Les victimes de cancers liées à la pollution de l'air**, <https://www.ra-sante.com/pollution-et-cancer-conference-a-lyon-notre-region-ne-fait-pas-exception.html>

1.2. Questions

Le ppa actuel avait prévu de lutter contre les points noirs (**comme par exemple les deux sorties du tunnel sous croix rousse**) sans budget spécifique, ce qui a conduit à juste les cartographier, cf échange de mails en bas de document avec la dreaf auvergne Rhône alpes démarré en 2015,

Question 1 : c'est bien la dreaf auvergne rhone alpes non qui devait piloter le traitement des points noirs du ppa actuel ? Pourquoi le traitement des points noirs n'est plus une action du nouveau PPA, la pollution y est pourtant plus forte que la moyenne !

J'ai interpellé plus récemment en décembre 2021 sur les conseils d'un avocat spécialisé en droit de l'environnement de nouveau la dreaf pour savoir quels sont les objectifs chiffrés de taux de pollution et de réduction annuelle par polluant pour respecter les injonctions de l'Europe et du conseil d'état sur l'agglomération de Lyon en général, et en sortie du tunnel sous croix rousse en particulier,

En synthèse la réponse en janvier 2022 de la dreaf pour lutter contre la pollution liée à la mobilité, c'est la zfe, confirmé en juillet 2022 quand je l'ai interpellé toujours sur **l'action M2.1 du nouveau PPA** sur la zfe et l'absence de vidéo verbalisation,

Réponse de la dreaf ! Les forces de police vont verbaliser, est ce sérieux ? Quand on sait que elles ne le font pas voire jamais depuis 2020 date de création de la zfe de Lyon, que bcp d'automobilistes roulent sans vignettes,...

Question 2 : les forces de police ont peut-être d'autres priorités non que contrôler les vignettes Crit'Air des automobilistes dans le cadre de la zfe ? Est-ce que cela a été intégré ?

2. Plus globalement, concernant le contrôle de la réglementation ZFE, 3 options sont envisageables :

2.1. L'interception, c'est-à-dire l'intervention directe des forces de police (police nationale, polices municipales, il n'existe pas de police métropolitaine) sur les véhicules en circulation

et en stationnement. **Compte tenu de la disponibilité très limitée des agents concernés, cette option n'a aucune chance d'être efficace.** Les contrôles de la ZFE « véhicules professionnels » dans la métropole de Lyon en vigueur depuis le 1er janvier 2020 sont très faibles, 500 PV établis en 2020 par exemple (il s'agit presque exclusivement de PV en complément d'une autre infraction, voiture mal garée par exemple). Les communes vont également pouvoir contrôler a priori via l'attribution des vignettes résidents dans les zones de stationnement payantes, mais cela reste très partiel.

2.2. **La vidéo-verbalisation, c'est-à-dire le contrôle via des caméras disposées sur l'espace public, notamment en stationnement. La vidéo-verbalisation existe déjà pour la réglementation du stationnement, mais elle n'est pas encore autorisée pour les ZFE, qui relèvent du code de l'Environnement.** L'État souhaite l'expérimenter, mais elle pose à nouveau la question des moyens humains de police, car il faut qu'un agent assermenté établisse l'infraction en visionnant l'écran en direct ou a posteriori. Concrètement cette technique suppose beaucoup de policiers derrière des écrans, ce qui n'est souhaité ni par les communes ni par la Métropole.

2.3. **Le contrôle automatisé par radar LAPI (lecture automatisée des plaques d'immatriculations).**

Ce type de contrôle est de loin le plus efficace. Il permet un traitement de masse, comme l'État a su le mettre en place pour les radars de vitesse : cliché du véhicule en infraction envoyé automatiquement à l'ANTAI à Rennes (www.antai.gouv.fr), où des agents assermentés valident à la chaîne les courriers d'amende correspondants). Dans le cas des radars ZFE, la chaîne de traitement serait à la fois nationale (accès au fichier national des immatriculations) et locale (vérification de l'inscription éventuelle du véhicule dans la liste blanche des dérogations). Problème : pour que la Métropole puisse déployer ce type de radars et la chaîne de traitement des infractions qui va avec, il faut que l'État homologue un ou plusieurs modèles de radar ZFE. **Or l'État piétine depuis 2019 sur cette homologation (même chose pour les modèles de radar permettant de contrôler les voies réservées au covoiturage, soit dit en passant).** Nous en sommes là, sans horizon précis à ce stade. Compte tenu des délais de commande et d'installation des radars, il ne faut maintenant pas espérer de mise en place avec 2024.

Question 3 : Les options 2 vidéo verbalisation et 3 contrôle automatisé par radar LAPI sont envisageables mais ne peuvent pas être mis en place immédiatement du fait de l'état (manque de décret ou non homologation des radars) ! Est-ce que la DREAL l'a bien en tête ?

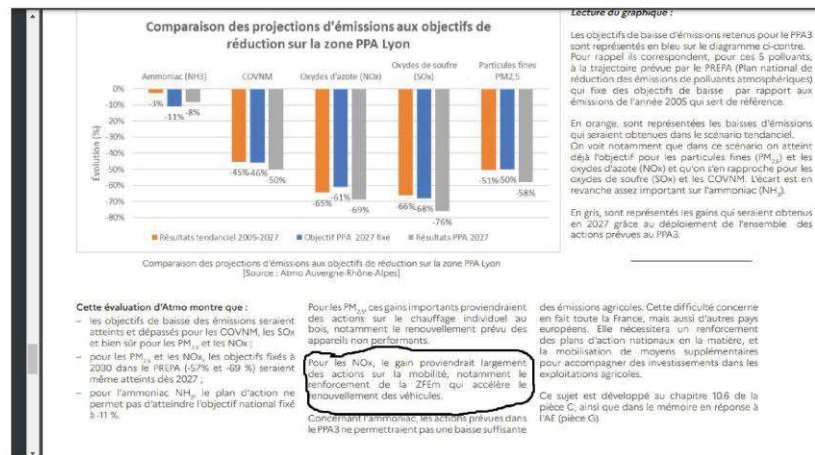
3. **La zfe, grand espoir pour le N02 (cf. Pièce B : Résumé non technique du PPA 3 en page 47)**

Beaucoup d'espoir sont mis sur la zfe ; Pour les NOx, le gain proviendrait largement des actions sur la mobilité, notamment le renforcement de la ZFEm qui accélère le renouvellement des véhicules.

Pour mettre en place une vidéo verbalisation, il faut un système, tout ceci est un projet informatique porté par l'état avec des moyens (des caméras interconnectés) et des budgets, rien de précisé dans le rapport ; ce système ne sera pas mis en place avant au mieux juillet 2023 à Paris, et

ce n'est qu'une prévision, cf. https://www.bfmtv.com/auto/zfe-du-grand-paris-l-interdiction-permanente-des-vehicules-crit-air-3-repousee-a-juillet-2023_AV-202207050372.html

Question 4 : pourquoi la DREAL ne fait pas apparaître clairement que pour garantir le succès de la ZFE, il faut une vidéo verbalisation, que celle-ci n'est pas encore possible (décret toujours pas pris) et que le système de vidéo verbalisation est distinct de celui des radars de vitesse, que ce système ne sera pas mis en place avant au mieux juillet 2023 ?



Question 5 : dans ces prévisions à 2027, est ce que la dre al intègre que ce système vidéo verbalisation ne sera pas mis en place avant au mieux juillet 2023 ? ou fait partir son calcul dès 2022 ?

4. Pièce F : Synthèse des avis émis par les organes délibérants des collectivités Cf Page 27 avis des collectivités décret ouvrant la possibilité de contrôler les infractions au sein d'une ZFE-m sans interception des véhicules toujours pas publié

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 ZFE-m 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. DREAL Auvergne-Rhône-Alpes – Mai 2022

Question 6 : Ce décret ouvrant la possibilité de contrôler les infractions au sein d'une ZFE-m sans interception des véhicules n'est toujours pas publié, est-ce que la dreaf a l'a bien tête ?

Echange de mails avec la dreal

To: "duboux-arbib" <duboux-arbib@netcourrier.com
Subject: Re: Point avancement PPA agglomération lyonnaise 1er relance
Date: Thu Jul 21, 2022 11:24:35 +0200

Bonjour Monsieur,

Vous avez pris l'habitude de nous solliciter directement sur ces thématiques.

Comme vous vous en doutez nous ne pouvons pas répondre systématiquement à chaque citoyen qui nous interpelle de la sorte, a fortiori en cette période d'enquête publique.

Nous vous demandons donc de cesser de nous écrire ces emails, et de procéder dorénavant par courrier adressé au préfet ET_d'intervenir au nom d'une association_ et non en tant que simple citoyen.

De plus, rien ne vous empêche, en l'état, de soulever votre point d'inquiétude par le biais d'une contribution à l'enquête publique en cours.

En l'occurrence, je peux tout de même vous préciser que concernant les contrôles de la ZFEm, dans l'attente de la mise à disposition des systèmes de vidéo verbalisation prévue pour 2023, il reste possible de procéder à des opérations de contrôles par interception des véhicules par les forces de l'ordre.

Bien cordialement,

—

Le 21/07/2022 à 07:48, duboux-arbib (par Internet) a écrit :
désolé de relancer car la dead line pour l'enquête publique approche
et j'aimerais moduler mon avis
en attendant en pj une lettre ouverte sur le sujet

Bonjour

je reviens vers vous , le ppa étant à l'enquête publique, et j'en ai
pris connaissance notamment l'action M2.1 sur la zfe, je ne vois pas
évoqué dans le document l'absence de vidéo verbalisation cf
<https://www.autoplus.fr/actualite/zfe-video-verbalisation-a-paris-reportee-2023-551196.html#item=1>

c'est bien l'état qui bloque ? donc la ZFE sera quasi inopérante ?
quel est le point de vue de la DREAL ? vous confirmez ?

Luc ARBIB

Merci Luc ARBIB MMM.2.1

Renforcer et étudier l'extension géographique de la zone

à faible émission (ZFE-M) de Lyon2.1

Renforcer et étudier l'extension géographique de la zone

à faible émission (ZFE-M) de Lyon2.1

Renforcer et étudier l'extension géographique de la zone

à faible émission (ZFE-M) de Lyon

En fait, c'est une condition nécessaire mais pas suffisante, et surtout pas immédiate; en attendant la pollution continue à faire des dégâts sanitaires alors que conformément au ppa actuel on devrait réduire la circulation sans attendre, le raisonnement ne prend pas en compte non plus les différents études en cours

https://www.lemonde.fr/planete/article/2022/02/01/la-pollution-aux-particules-ultrafines-deux-a-trois-fois-plus-elevee-en-ville-qu-a-la-campagne_6111807_3244.html?utm_source=dlvr.it&utm_medium=twitter

<https://www.lyonmag.com/article/120646/toutes-les-ecoles-touchees-par-la-pollution-a-lyon-une-manifestation-organisee-ce-mardi#:~:text=A%20Lyon%2C%20toutes%20les%20%C3%A9coles,par%20l'OMS%20sont%20d%C3%A9pass%C3%A9s.>

<https://fr.news.yahoo.com/france-39-000-deces-par-anevitables-exposition-pollution-163703540.html?guccounter=1>

Avez vous sollicité l'ars rhone alpes que j'ai ajouté en copie ?

<[#Lyon](https://twitter.com/search?q=%23cancer&src=hashtag_clickde)

<[#RhôneAlpes](https://twitter.com/search?q=%23Lyon&src=hashtag_clicket)

#RhôneAlpes

<[cf ce https://twitter.com/](https://twitter.com/search?q=%23Rh%C3%B4neAlpes&src=hashtag_click)

.....

.....

<[#Lyon](https://twitter.com/search?q=%23cancer&src=hashtag_clickde)

<[#RhôneAlpes](https://twitter.com/search?q=%23Lyon&src=hashtag_clicket)

#RhôneAlpes

<https://twitter.com/search?q=%23Rh%C3%B4neAlpes&src=hashtag_click ,

cf Depuis2013, le Centre international de recherche sur le cancer @IARCWHO <<https://twitter.com/IARCWHO> a classé la pollution atmosphérique comme cancérigène certain (groupe 1) pour l'Homme c'est assez inquiétant

nous aurons l'occasion je l'imagine d'évoquer cette question *ZFE vs réduction Traffic et passage à 2 fois une voie du tunnel* lors du bilan de la concertation rive droite Rhône sachant qu'il y a cette contribution ci-après qui reprend la question que je vous ai posé sur le ppa et que cette contribution a obtenu 35 votes soit le nombre le plus élevé,

<https://jeparticipe.grandlyon.com/projects/rive-droite/collect/boite-a-idees/proposals/reduction-de-la-pollution-et-de-la-circulation-en-sortie-du-tunnel-sous-croix-rousse>

Dans cette attente,

Cordialement Luc ARBIB

À : duboux-arbib@netcourrier.com

Sujet : Re: Re: Re: Point avancement PPA agglomération lyonnaise

Date : 31/01/2022 17:33:26 Europe/Paris

Monsieur,

Nous avons bien pris connaissance de vos questionnement concernant la qualité de l'air et le PPA de l'agglomération lyonnaise. Comme vous le souligne, il s'agit effectivement d'un enjeu de santé publique majeur, tant à l'échelle nationale que dans l'agglomération de Lyon.

En premier lieu, vous évoquez le contenu du dossier soumis à la consultation du public concernant le projet de requalification de la rive droite du Rhône.

Il s'agit d'une opération d'envergure suivie attentivement par les services de l'État, au titre de différents enjeux dont la qualité de l'air, mais dont la maîtrise d'ouvrage relève de la Métropole de Lyon. C'est donc la Métropole qui pourra vous répondre concernant le contenu du dossier soumis aux consultations.

En second lieu, pour ce qui concerne le PPA, celui-ci est aujourd'hui dans une phase de révision en vue de l'approbation prochaine d'un PPA3. Le PPA2 auquel appartient l'action sur les établissements sensibles (points noirs) a été évalué fin 2019. Les rapports d'évaluation qualitatif ainsi que quantitatif sont accessibles sous

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

Ces rapports vous permettront de répondre à vos questions concernant l'avancement des actions et le bilan de la qualité de l'air obtenu après 5 années de mise en oeuvre du PPA2.

En 2020 et 2021, les travaux d'élaboration du PPA3 ont beaucoup progressé. A ce titre, une consultation du public a ainsi été

organisée de mi-mai à début juin 2021 et a permis de recueillir un total de 163 contributions. Un bilan de cette procédure a été publié début septembre sur le site internet de la DREAL et de la préfecture.

<http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/plan-de-protection-de-l-atmosphere-de-l-a20879.html>

Suite à ces travaux et à une importante concertation avec les parties prenantes du territoire, le nouveau plan d'action désormais arrêté comprend 35 actions.

Les objectifs retenus sont de ramener les niveaux de pollution en-deçà des valeurs limites réglementaires en particulier pour ce qui concerne les oxydes d'azote (NOx) et de diminuer globalement les niveaux d'exposition moyens aux PM2,5 et PM10 pour s'approcher des niveaux recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé.

L'évaluation conduite par ATMO Auvergne-Rhône-Alpes montre qu'à l'horizon 2027, le déploiement du plan d'actions prévu par le PPA3 permettra bien l'atteinte de ces objectifs.

Le projet de nouveau PPA et son évaluation par ATMO font désormais l'objet de consultations réglementaires ; les dossiers sont disponibles en ligne sur le site internet de la DREAL :

<http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/consultation-des-organes-deliberants-des-a20882.html>

Enfin, pour ce qui concerne le point spécifique de la sortie du tunnel de la Croix-Rousse, il doit également être souligné que le renforcement prévu par la Métropole de Lyon de sa Zone à Faibles émissions (ZFE_m), avec l'interdiction progressive de circulation des voitures classées Crit'Air 5, 4, 3 puis de tous les véhicules classés 2 en 2026 permettra d'améliorer significativement la qualité de l'air dans tout le coeur de l'agglomération. A cet égard, les évaluations spécifiques réalisées par ATMO Auvergne-Rhône-Alpes montrent que les valeurs limites réglementaires concernant les NOx

actuellement dépassées en ce point spécifique, seront largement respectées d'ici environ 3 ans grâce à ce renforcement de la ZFEm. Ce projet de renforcement de la ZFEm fait en outre l'objet d'une concertation spécifique actuellement conduite par la Métropole de Lyon jusqu'au 5 mars 2022.

Cordialement,

Pour une administration exemplaire, préservons l'environnement.
N'imprimons que si nécessaire.

----- Message original -----

***Sujet : *[INTERNET] Re: Re: Point avancement PPA agglomération lyonnaise**

***De : *duboux-arbib@netcourrier.com**

***Date : *18/01/2022 15:33**

Bonjour

un mois après cette échange je reviens vers vous, à quel moment y aura il une réponse à ma sollicitation ?

je profite de ce mail pour vous transférer ce tweet

, cf Depuis 2013, le Centre international de recherche sur le cancer
@IARCWHO <<https://twitter.com/IARCWHO>
a classé la pollution atmosphérique comme cancérigène certain
(groupe 1) pour l'Homme

c'est assez inquiétant

merci de votre retour

Luc Arbib

A : duboux-arbib@netcourrier.com

Sujet : Re: Re: Point avancement PPA agglomération lyonnaise

Date : 15/12/2021 10:54:19 Europe/Paris

Bonjour,

Je confirme la bonne réception de ce message.

Je sollicite les services compétents pour vous apporter une réponse.

Cordialement,

✉ **Préfecture du Rhône - 69419 LYON cedex 03**

Web <<http://www.rhone.gouv.fr> **rhone.gouv.fr**

<<http://www.rhone.gouv.fr> **Tweeter**

<<https://twitter.com/prefetrhone> **@prefetrhone**

<<https://twitter.com/prefetrhone> **Facebook**

<<https://www.facebook.com/Pr%C3%A9fecture-Auvergne-Rh%C3%B4ne-Alpes-1170033053029033/>

Préfecture

Auvergne-Rhône-Alpes

<<https://www.facebook.com/Pr%C3%A9fecture-Auvergne-Rh%C3%B4ne-Alpes-1170033053029033/>

Pour une administration exemplaire, préservons l'environnement.

N'imprimons que si nécessaire.

----- **Message original** -----

***Sujet : *[INTERNET] Re: Point avancement PPA agglomération lyonnaise**

***De : *duboux-arbib@netcourrier.com**

***Date : *12/12/2021 18:52**

Bonjour

1) je me permets de revenir vers vous à ce sujet un an après notre dernier échange de septembre 2020, le sujet PPA étant vaste, je souhaite m'arrêter sur l'action emblématique décrite en page 8 du PPA soit _traitement des points noirs_ (par exemple sortie du tunnel sous croix rousse avec deux écoles de part et d'autres et 60 000 véhicules / jours), cette action n'est dotée d'aucun budget à priori comme depuis le départ du PPA et n'est pas quantifiée,*est ce toujours le cas notamment eu égard aux points soulevés dans le point 2 ci-après soit les 2 contentieux pollution européen et conseil d'état ?*

2) je profite de ce mail pour faire le lien avec *la consultation préalable en cours à Lyon **Réaménager la Rive Droite, pour et avec ses usagers" *, la pollution est certes mentionnée cf chapitre 6.8 Qualité de l'air**

***Une dizaine de lieux « sensibles » (établissements scolaires, crèches) sont situés sur l'ensemble du linéaire des quais ou en proximité. Leur exposition à la qualité de l'air doit faire l'objet d'une attention toute particulière.**

Les concentrations de polluants mesurées aux stations urbaines les plus proches (place Bellecour, tunnel de la Croix Rousse) restent élevées tout au long de l'année et les seuils de concentration sont très souvent dépassés. La carte stratégique air de la Métropole de Lyon 2015-2019, ci-dessous publiée par ATMO indique un dépassement de la valeur réglementaire supérieur à 129%*

mais, en 2019 dans une de vos réponses ci-après vous m'indiquiez que "Aussi, le levier d'action majeur pour limiter l'exposition des populations *consiste **à réduire les émissions des véhicules (par la diminution **de leur nombre,* le développement des transports en communs, des mobilités douces et la conversion vers des véhicules propres)."

***cette réduction des émissions des véhicules par la diminution de leur nombre n'est pas évoquée dans le dossier de consultation préalable* pas plus que :**

1. le PPA,
2. le PDU,
3. l'impact sur la santé sur la pollution cf

[https://www.lefigaro.fr/sciences/la-pollution-de-l-air-provoquerait-pres-de-100-000-morts-prematurees-par-an-en-france-20210209,](https://www.lefigaro.fr/sciences/la-pollution-de-l-air-provoquerait-pres-de-100-000-morts-prematurees-par-an-en-france-20210209)

4. la pollution de fond plus dangereuse que la pollution de pic
cf

<https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/actualite/de-quoi-parle-ton-quand-parle-de-pollution-de-fond>

5. La condamnation de la ***France en octobre 2019*** par la Cour de Justice de l'Union ***européenne*** pour non-respect des normes de qualité de l'air. La ***pollution*** de l'air constitue un problème de santé publique majeur, responsable de 48 000 décès prématurés par an, ***ce qui en fait la troisième cause de mortalité prématurée en France, l'agglomération de Lyon est concernée,***

6. ***la condamnation de l'état par le conseil d'État à une amende de 10 millions d'euros pour mauvaise qualité de l'air, ***l'agglomération de Lyon est concernée,* cf**

<https://www.conseil-etat.fr/actualites/actualites/pollution-de-l-air-le-conseil-d-etat-condamne-l-etat-a-payer-10-millions-d-euros>

*

ce qui m'amène à une deuxième question : quels sont les objectifs chiffrés de taux de pollution et de réduction annuelle par polluant pour respecter les injonctions de l'Europe et du conseil d'état sur l'agglomération de Lyon en général, et en sortie du tunnel sous croix rousse en particulier,

Merci beaucoup pour votre réponse

Luc ARBIB

À : duboux-arbib@netcourrier.com

Sujet : Point avancement PPA agglomération lyonnaise

Date : 09/09/2020 17:28:34 Europe/Paris

Bonjour M. Duboux-Arbib,

Suite à votre message du 17/07/2020, je vous prie de trouver la réponse à votre demande concernant le PPA de l'agglomération lyonnaise

Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise adopté en 2014 a fait l'objet d'une évaluation publiée en janvier 2020 sur le site internet de la DREAL AURA que vous avez identifié :

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

. Les actions du PPA en faveur de la qualité de l'air sont complétées par celles inscrites à la feuille de route adoptée en 2018, dont le dernier bilan est intégré à l'évaluation du PPA.

En parallèle, la révision du PPA est engagée depuis le 15/10/2019. Malgré la crise sanitaire actuelle, le 1er semestre 2020 a été consacré à l'élaboration du diagnostic environnemental du futur PPA, lequel est en cours de finalisation. Une réflexion a été engagée quant à l'opportunité d'élargir le

périmètre de ce PPA. Il s'agissait également d'identifier précisément les enjeux à traiter en lien avec les différents polluants et en tenant compte des caractéristiques, de la dynamique du territoire.

Au 2ème semestre 2020 les nouveaux exécutifs locaux seront associés aux réflexions dans le cadre de groupes de travail thématiques visant à définir les futures actions à inscrire au PPA révisé. Ce plan d'actions devrait être présenté en comité de pilotage début 2021, sous réserve des contraintes induites par l'évolution de la situation sanitaire.

La crise sanitaire et économique que nous vivons actuellement laisse à penser que de nouvelles organisations sont possibles.

Les attentes de la société concernant l'amélioration de la qualité de vie au quotidien et de la qualité de l'air dans les zones densément peuplées en sortent renforcées. Ses enseignements pourront enrichir les réflexions en cours sur l'élaboration du futur PPA.

Les travaux d'ATMO Auvergne-Rhône-Alpes permettent d'élargir régulièrement le socle de connaissances disponibles sur la qualité de l'air. A ce titre, son évaluation de l'impact du confinement sur la qualité de l'air est très éclairante :

https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/recherche?search_api_views_fulltext=covid

.

En 2019, la tendance à l'amélioration de la qualité de l'air a été confirmée : aucun dépassement sur les particules depuis a minima 3 ans n'a été observé sur le territoire, des dépassements en oxydes d'azote sont cependant toujours constatés. De nombreuses actions mobilisées ont été engagées récemment : abaissement de la vitesse sur périphérie lyonnais, entrée en

vigueur au 1er janvier 2020 de la ZFE-m, mise en place d'un fonds de conversion de véhicules avec la Région.

Parallèlement, je me permets de porter à votre connaissance la stratégie régionale Eau-Air-Sol à l'horizon 2040, laquelle a été validée par le Préfet de Région au cours de ce printemps 2020.

Elle est consultable à l'adresse suivante :

www.drome.gouv.fr/IMG/pdf/strategie_actions_eau_air_sol.pdf.

Elle propose plusieurs actions sur le volet qualité de l'air, notamment l'amélioration de la gouvernance des PPA, la définition d'un plan régional ozone (cette problématique dépassant largement l'échelle des agglomérations, son traitement par un plan régional est plus adapté), la communication autour de la pollution de l'air, le renforcement du cadre réglementaire existant sur certains thèmes (performance du chauffage individuel, contrôles routier/résidentiel, meilleure articulation air/énergie dans le développement de la biomasse).

D'autres publications, en cours de validation ou retardée par les difficultés induites par la crise sanitaire seront prochainement disponibles.

En définitive vous pouvez constater, que les services de l'Etat en lien avec les collectivités et acteurs du territoire restent pleinement mobilisés sur le sujet qualité de l'air.

Cordialement,

Pour : duboux-arbib@netcourier.com

Bonjour Monsieur,

Je fais suite à votre demande du 30/06/2019 complétée le 22/07/2019, et je vous prie de trouver ci-dessous les éléments de réponse élaborés par les services de la DREAL.

Comme vous avez pu le constater, le suivi du Plan de protection de l'atmosphère et les publications associées sont mises à jour sur le site intranet de la DREAL, à l'issue des comités de pilotage qui se réunissent annuellement en moyenne.

La dernière session a eu lieu le 11 mars 2019, néanmoins je porte à votre connaissance les dernières informations et les avancements suivants en faveur de la qualité de l'air sur le territoire de la Métropole de Lyon :

L'Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air, Atmo Auvergne Rhône-Alpes (AURA) propose de nombreuses

**publications sur la qualité de l'air dans le Rhône
régulièrement actualisées, dont le bilan annuel 2018
consultable sur la page :
<https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/article/bilan-2018-rhone>.**

**Concernant les établissements recevant du public vulnérable
(petite enfance, enseignement 1^{er} et 2nd degrés, enseignement
supérieur, santé et équipements sportif), Atmo AURA a mis en
ligne les cartes stratégiques Air/Urbanisme pour la Métropole
de Lyon avec un zoom sur ces établissements . Cette carte est
disponible en libre consultation à l'adresse suivante :**

<http://atmoaura.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=c946484a3f754541bae19ec39df8b0e8>.

**Plus généralement, les services en charge de l'urbanisme, de
l'aménagement de la métropole et des communes sont informés de
l'existence de ces cartes afin d'intégrer le plus en amont
possible les enjeux qualité de l'air pour les nouveaux projets.**

**Pour les sites existants, l'action du PPA associée n'a pas de
budget dédié. Néanmoins, les porteurs de l'action que sont les
collectivités concernées et la métropole ont conscience de la
problématique et avancent sur le sujet. Ainsi pour l'école
Michel Servet, le suivi particulier engagé depuis 2007 en lien
avec la métropole, la commune, Atmo Aura, la DDT et l'ARS a
permis une amélioration des connaissances du site. Ce suivi a
abouti à la mise en place de mesures organisationnelles au
sein de l'établissement permettant de diminuer l'exposition
des personnes.**

Comme l'indiquent les cartes stratégiques, la proximité

routière avec les établissements recevant du public vulnérable constitue une source de pollution importante. Aussi, le levier d'action majeur pour limiter l'exposition des populations consiste à réduire les émissions des véhicules (par la diminution de leur nombre, le développement des transports en communs, des mobilités douces et la conversion vers des véhicules propres).

La Métropole de Lyon a déployé au printemps 2019 à l'entrée du territoire de la future Zone à Faibles Emissions (ZFE), des panneaux d'information du public sur les véhicules qui seront autorisés à la circulation. L'année 2019 se veut pédagogique avant la promulgation de la nouvelle Loi d'Orientation sur les Mobilités qui viendra renforcer les moyens d'actions sur le territoire. En parallèle, la concertation sur la piétonisation d'un secteur de la Presqu'île sera engagée à la rentrée 2019 par la Métropole de Lyon.

La feuille de route qualité de l'air initiée en 2018 bénéficiera sur le territoire du PPA de l'agglomération lyonnaise d'un financement Air-Mobilité porté par l'ADEME à hauteur de 3 millions d'euros. Les premières conventions seront signées au 2ème semestre 2019, elles porteront notamment sur des programmes d'investissement (fonds de conversion des flottes et des mobilités propres).

Au niveau national, la prime à la conversion des véhicules connaît une accélération du nombre de demandes. Au 30 juin 2019, près de 220 000 demandes ont été déposées, contre 100 000 en 2018 à la même époque, 465 M€ ont d'ores-et-déjà été versés en 2019. Les nouvelles modalités d'attribution

favorisant les ménages les plus modestes sont consultables sur la page : <https://jechangemavoiture.gouv.fr/jcmv/>

Enfin, je vous informe que le dispositif de gestion des pics de pollution atmosphérique a été revu au niveau départemental sur la base du retour d'expérience de l'année 2018. Un nouvel arrêté préfectoral encadrant ce dispositif a été signé le 03/07/2019 dans le cadre d'une coordination régionale. Il permet le déclenchement plus rapide de la circulation différenciée dès le niveau d'urgence N1 afin de prévenir l'accumulation des polluants et la durée des dépassements. Les nouvelles mesures en préparation ont été relayées efficacement par les médias, cette communication s'est traduite notamment par une évolution rapide du nombre de commandes de vignettes Crit'air entre le 24/06/2019 – 02/07/2019, associé à un épisode de pollution (+ 48121 vignettes délivrées durant cette période).

Comme vous pourrez le constater, si le PPA de l'agglomération lyonnaise adopté en 2014 constitue un outil pour améliorer la qualité de l'air à l'horizon de 5 ans, la situation en 2019 met en évidence des leviers d'action complémentaires (feuille de route qualité de l'air, primes conversion..), à différentes échelles (nationale, régionale ou locale), sur un périmètre qui intègre des programmes d'actions d'établissements public intercommunaux périphériques en interaction avec la Métropole de Lyon.

J'espère que cette restitution qui se veut élargie, répondra à vos interrogations et reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire."

Je reste à votre disposition au besoin,

Bien cordialement,

----- Message transféré -----

**Sujet : [INTERNET] Tr: Re: Point avancement PPA agglomération
lyonnaise**

Date : Mon, 22 Jul 2019 16:40:55 +0200 (CEST)

De : duboux-arbib@netcourrier.com

Bonjour

comme évoqué dans le mail ci-après du 30 06 2019, et en
l'absence de réponse des services de la préfecture (ce n'est
la première fois sur ce sujet), je me permets de m'adresser à
vous,

En effet, j'étais preneur d'un retour sur l'avancement du PPA

agglo lyonnaise, *je**constate qu'entre ma demande datant du 30 06 2019 et aujourd'hui, le site internet a été mis à jour le 05 07 2019, dont acte;* il s'agit du CR du dernier comité de pilotage du PPA de l'agglomération lyonnaise dont la dernière session s'est déroulée à la préfecture du Rhône le 11 mars 2019!

cf.

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

toutefois, le sujet PPA étant vaste, je veux m'arrêter sur l'action emblématique décrite en page 8 soit traitement des points noirs (par exemple sortie du tunnel sous croix rousse avec deux écoles de part et d'autres et 50 000 véhicules / jours), cette action n'est dotée d'aucun budget comme depuis le départ du PPA et n'est pas quantifiée,

Comment est ce possible ? s'agissant d'un pb de santé publique et la pollution de fond étant largement plus dangereuse que la position de pic ! Merci de votre retour.

Merci Luc ARBIB

De : duboux-arbib@netcourrier.com

À : Qualité de l'air ARA - DREAL

Sujet : Re: Point avancement PPA agglomération lyonnaise

Date : 30/06/2019 17:47:06 Europe/Paris

Bonjour

**prés d'un an après cet Echange de mails, je reviens vous
alors que nous sommes en plein pic pollution.**

Y a-t-il des documents actualisés ? Les cartes qualité de l'air datent de 2016, les autres documents semblent aussi anciens,

tous comme le lien

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

Plus globalement, est-ce que l'action n°19 du PPA soit
*Traiter les « points noirs » de la qualité de l'air par
des actions spécifiques de réduction des émissions locales et
de protection des populations sensibles *fait enfin l'objet de
financement ?

Merci de votre réponse,

Cordialement

Luc Arbib

De : "Qualité de l'air ARA - DREAL

À : duboux-arbib@netcourrier.com

Sujet : Point avancement PPA agglomération lyonnaise

Date : 23/05/2018 12:22:26 Europe/Paris



Bonjour Monsieur,

En réponse à votre saisine par courriel du 15 avril 2018concernant l'*état d'avancement du PPA de l'agglomération lyonnaise*, je vous prie de bien vouloir trouver en pièces jointes, les éléments présentés lors de la dernière réunion du comité de pilotage du 27 février dernier. Ces éléments présentent d'une part, l'évolution de la qualité de l'air et, d'autre part, le suivi des actions du PPA.**

D'une manière générale, il en ressort que pour améliorer la qualité de l'air sur le périmètre de l'agglomération lyonnaise il convient d'agir sur les émissions liées au *transport *et au*chauffage individuel au bois non performant*.

Concernant votre demande particulière relative à l'accès aux

*cartes qualité de l'air, *elles sont consultables à

l'adresse suivante :

<https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/fiche-carte/exposition-la-pollution-atmospherique-en-2016>.

Ces cartes, actualisées annuellement, permettent une géolocalisation de l'exposition. Par ailleurs, l'association agréée de surveillance pour la qualité de l'air, Atmo Auvergne-Rhône-Alpes, a lancé en 2017 un service mobile "Air to Go" <<https://www.airtogo.fr/web> pour informer l'utilisateur sur l'état de la qualité de l'air ambiant à l'endroit où il se trouve dans le périmètre du territoire régional. Ce service gratuit met à disposition les données de prévision quotidienne les plus précises de l'observatoire : des données à l'échelle de la rue pour l'agglomération de Lyon pour le jour même et le lendemain.

Pour agir sur l'exposition chronique, ATMO

Auvergne-Rhône-Alpes, les services de l'État et les collectivités poursuivent leur travail pour une *meilleure prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme* et *pour réduire l'exposition des populations notamment sensibles*. Avec cette ambition, une étude est en cours pour une meilleure identification cartographique des établissements sensibles par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) et devrait aboutir en 2018.

Pour renforcer le PPA, à la demande du ministre de la Transition écologique et solidaire et pour répondre aux attentes de la Commission européenne, les *acteurs du

territoire* ont été invités au 1er trimestre 2018, sous pilotage des services de l'État, à élaborer une *feuille de route multipartenariale et opérationnelle* afin d'enregistrer rapidement des progrès.

A ce jour, 19 acteurs du territoire ont confirmé leur engagement sur le sujet,il s'agit des collectivités suivantes : Métropole de Lyon, Conseils départementaux du Rhône et de l'Isère, syndicat de l'Ouest Lyonnais, communautés de communes de l'Est Lyonnais, Dombes Saône Vallée, Pays de l'Ozon, Vallée du Garon, Pays Mornantais, Beaujolais Pierre Dorées ; structures et organismes suivants : ALEC, SYTRAL, SNCF RESEAU, APRR/AREA, Vinci autoroutes ASF, aéroport de Lyon, DSAC Aviation civile, fédération BTP Rhône Métropole, chambre d'agriculture du Rhône, fédération CUMA Auvergne Rhône-alpes et CUMA Isère Savoie. ***

***Cette feuille de route, qui a vocation à être enrichie et actualisée régulièrement, se décline sous la forme de*8 fiches actions *téléchargeables à l'adresse suivante :**

https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/feuilles-de-route-qualite-de-lair_208822#5/48.575/7.734

. Elles portent sur les thématiques suivantes :

- Fiche action 1 : Diminution des personnes exposées à la pollution du trafic routier notamment par la mise en place d'une zone à faibles émissions pour les poids lourds et les véhicules utilitaires légers

- Fiche action 2 : voies réservées au bus, covoiturage et actions d'accompagnement

- Fiche action 3 : Favoriser les modes actifs, marche et vélo, dans les déplacements urbains

- Fiche action 4 : Optimiser les chantiers : réemploi systématique de matériaux en place sur les chantiers routiers

- Fiche action 5 : Favoriser les pratiques agricoles

Qualité de l'air

DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

Service PRICAE - Pôle Climat Air Énergie

5 place Jules Ferry (immeuble Lugdunum) - 69 006 Lyon

De : duboux-arbib@netcourrier.com

Objet : PPA agglo lyonnaise : point au 15/04/2018

Date : 15/04/2018 09:07:34 CEST

Monsieur

plus d'un an et demi après cet échange de mails sur
l'avancement du PPA agglo lyonnaise, je reprends contact
avec vous n'ayant rien trouvé sur internet
<http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/ppa-de-lyon-a3274.html>

je suis toujours en particulier intéressé par le volet air
(une carte de la qualité de l'air) dans les porter à
connaissance et l'action de traitement des "points noirs" de
la qualité de l'air avec Air-Rhône-Alpes. ces éléments
n'étaient pas précisés dans votre précédente et ancienne
réponse.

Merci de votre réponse

Cordialement

Luc Arbib

À : duboux-arbib@netcourrier.com <duboux-arbib@netcourrier.com

Objet : Re: PPA agglo lyonnaise

Date : 01/12/2016 19:04:53 CET



Bonjour Monsieur,

Depuis sa promulgation le 17 août 2015, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte offre un cadre renouvelé et renforcé pour améliorer la qualité de l'air. Au niveau local, les textes normatifs pris pour son application offrent de nouveaux outils réglementaires pour développer les transports propres et pour prendre davantage en compte la qualité de l'air dans les outils de planification. Ces évolutions sont favorables à la mise en œuvre des mesures définies dans le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise.

Dans ce contexte, les principales avancées 2016 portent sur :

Le secteur résidentiel / bâtiment

Afin d'agir sur les émissions d'appareils de chauffage individuel, dans le cadre de l'appel à projets AACT'AIR « aide à l'action des collectivités territoriales et locales en faveur de l'air » de l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), la métropole du Grand Lyon a mené en 2016, une enquête métropolitaine sur les pratiques et les usages du bois énergie individuel. Les résultats de cette enquête permettront notamment de dimensionner le fonds d'aide aux particuliers pour le remplacement des appareils de chauffage au bois anciens par des appareils plus performants. Un dispositif de financement, co-financé à 50 % par l'ADEME, sera prochainement proposé aux habitants du Grand Lyon.

Afin d'améliorer la prise en compte des enjeux de qualité de l'air dans les projets d'urbanisme et de traiter les « points noirs », la plateforme ORHANE, outil régional d'identification et de hiérarchisation des zones exposées aux nuisances air et bruit, a été présentée à l'occasion de la journée nationale de la qualité de l'air le 21 septembre 2016. Cette plateforme innovante, accessible à tous, permet de dresser une carte des territoires les plus exposés au bruit et à la pollution atmosphérique. En complément, l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air, ATMO Auvergne – Rhône-Alpes, travaille à la finalisation d'un outil cartographique permettant d'intégrer la prise en compte de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique dans les projets d'urbanisme. Cet outil de

diagnostic sera disponible en 2017.

Le secteur des transports

La métropole du Grand Lyon figure parmi les vingt territoires lauréats de l'appel à projets « Villes respirables en 5 ans » dont l'objectif est de faire émerger des « villes laboratoires » volontaires pour mettre en œuvre des mesures exemplaires pour la reconquête de la qualité de l'air. Pendant 5 ans, le Grand Lyon pourra bénéficier d'un appui financier (jusqu'à un million d'euros) et méthodologique de la part du ministère en charge de l'environnement et de l'ADEME.

Le projet de la métropole du Grand Lyon s'inscrit en cohérence avec les actions « transport » du PPA notamment via la mise en œuvre progressive d'une zone de circulation restreinte sur le centre dense de l'agglomération et l'accompagnement au renouvellement des véhicules utilitaires. Les particuliers seront également encouragés à la pratique des modes de mobilité actifs avec la mise en place d'une aide à l'achat de vélos spécifiques.

La gestion des épisodes de pollution

Conformément aux évolutions nationales (arrêté du 26 août 2016 modifiant l'arrêté du 7 avril 2016 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant) le dispositif de gestion des pics de pollution devrait, dans les prochains mois, évoluer localement afin de mieux anticiper le déclenchement des mesures.

Enfin, le Ministère a agréé ATMO Auvergne-Rhone-Alpes pour

<http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/plans-de-protection-de-l-atmosphere-ppa-r893.html>

je suis en particulier intéressé par le volet air (une carte de la qualité de l'air) dans les porter à connaissance et l'action de traitement des "points noirs" de la qualité de l'air avec Air-Rhône-Alpes.

Merci de votre réponse

Cordialement Luc Arbib

----- Message d'origine -----

À : duboux-arbib@netcourrier.com

Objet : PPA agglo lyonnaise

Date : 16/10/2015 18:45:54 CEST

Monsieur

La 21^e Conférence des parties de la Convention-cadre des Nations unies de 2015 s'intéresse aux changements climatiques, et en particulier à ses causes, c'est-à-dire notamment les émissions de gaz à effet de serre. Elle doit aboutir à un nouvel accord international sur le climat, applicable à tous les pays, dans l'objectif de maintenir le

réchauffement mondial moyen en deçà de 2°C.

Les plans de protection de l'atmosphère (PPA) définissent les objectifs et les mesures, réglementaires ou portées par les acteurs locaux, permettant de ramener, à l'intérieur des agglomérations de plus de 250 000 habitants et des zones où les valeurs limites réglementaires sont dépassées ou risquent de l'être, les concentrations en polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites réglementaires.

PPA et COP21 n'ont pas de lien direct.

Concernant l'avancement du PPA de Lyon, il a été approuvé en février 2014 et prévoit 19 mesures qui sont en cours de déploiement :

*** 6 actions dans le secteur industriel dont :**

o 3 actions industrielles sur les grands émetteurs

NOx, PM, HAP, sur les chaudières biomasse et sur les émissions diffuses : les arrêtés sont en cours de rédaction

o 1 action spécifique pour les chantiers / BTP : la

communication est en cours d'élaboration pour favoriser des pratiques moins émissives de poussière notamment

o 2 actions spécifiques pour les chaufferies biomasse

: les arrêtés sont en cours de rédaction et passeront en Conseil départemental de l'environnement, des risques sanitaires et technologiques (CoDERST) cet automne

*** 7 actions dans le secteur du résidentiel bâtiment dont :**

- o 1 action d'amélioration des connaissances du parc de chauffage : travail de recensement en cours par Lyon métropole**
- o 1 action sur la promotion d'un combustible bois de qualité et label associé : une stratégie de communication est en cours d'élaboration**
- o 3 actions sur les appareils de chauffage individuels : l'arrêté interpréfectoral relatif à la conformité des installations de combustion individuelles utilisant de la biomasse mises en service dans les communes du périmètre du PPA a été présenté au CoDERST du Rhône le 15 octobre**
- o 1 action sur le brûlage des déchets : une stratégie de communication est en cours d'élaboration à l'attention de l'ensemble des publics (particulier, agriculteurs)**
- o 1 action de communication / sensibilisation : une stratégie de communication est en cours d'élaboration à l'échelle de l'ensemble des PPA de la région**

*** 3 actions dans le secteur des transports dont :**

- o 1 action qui fixe des objectifs pour les plans liés aux déplacements (PDU, schémas de déplacement) : une réflexion sur une restriction de circulation dans Lyon est en cours en lien avec la Métropole de Lyon,**
- o 1 action portant sur les plans de déplacement entreprise ou administration (PDE / PDA) : l'Ademe finance des démarches territoriales globales de mise en oeuvre des PDE/PDIE auprès des cibles**

concernées notamment la CCI de Lyon
o 1 action sur la charte CO2 (charte avec les transporteurs) : depuis 2008 et au 31 décembre 2014, ce sont 150 entreprises qui ont été reconnues par la charte représentant 39 934 véhicules (139 entreprises pour le TRM, 11 pour le TRV). Les départements les plus représentés parmi les entreprises signataires sont le Rhône, la Loire, l'Ain, la Drôme et l'Isère.

* 2 actions qui consistent à prendre en compte les enjeux de la qualité de l'air dans l'urbanisation (SCoT, PLU) et à inclure un volet air (une carte de la qualité de l'air) dans les porter à connaissance : une action de sensibilisation et de formation est en préparation auprès des agents concernés

* 1 action de traitement des "points noirs" de la qualité de l'air : une action teste est en cours avec Air-Rhône-Alpes pour produire un guide.

Cordialement

DREAL Rhône-Alpes

Pour une administration exemplaire, préservons l'environnement.
N'imprimons que si nécessaire.

Pour une administration exemplaire, préservons l'environnement.
N'imprimons que si nécessaire.

@44 - Bienvenüe Frédérique

Organisme : La Ville à Vélo

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution de La Ville à Vélo à l'enquête publique sur PPA3

Contribution :

Les prévisions d'Atmo Auvergne Rhône Alpes montrent que si les différents points du PPA 3 sont mis en application, les taux des principaux polluants, bien qu'en nette diminution, resteront encore au-dessus des normes OMS 2021, et même au-dessus des normes OMS 2005 pour les PM2.5. De plus, les particules ultrafines, certes difficiles à mesurer, ne sont pas prises en compte dans les indicateurs, alors que leurs dangers pour la santé sont confirmés.

Les efforts de l'Etat et des collectivités doivent donc s'intensifier, en particulier en facilitant le changement de modes de déplacement :

- Communication en faveur des modes de transport les plus vertueux (marche, vélo et transports en commun). L'instauration de journées sans voiture, par exemple mensuelles et sur un large périmètre, pourrait avoir un impact positif, surtout si les moyens sont donnés aux habitants de se réapproprier la place habituellement dédiée à la voiture.
- Extension des réseaux de transports en commun et meilleur cadencement des lignes existantes
- Intermodalité train / bus / métro / vélo (dont P+R Vélo dans toutes les gares et noeuds des réseaux de transport en commun, utilisables même 0ur les usagers occasionnel)
- Tarifs réduits ou gratuité des transports en commun sur critères sociaux
- Développement du covoiturage

Pour développer plus spécifiquement l'usage du vélo, il est indispensable de

- Résorber les points noirs cyclables : le plus souvent, traversées des rivières, voies ferrées et grosses infrastructures routières (périphériques, autoroutes, ronds-points...)
- Créer un réseau cyclable continu et sécurisé et rendre toute la voirie utilisable à vélo, en particulier en faisant respecter l'article L228-2 du Code de l'environnement (création d'aménagements cyclables lors de toute rénovation de voirie imposée par les lois LAURE et LOM)
- Former les futurs utilisateurs et utilisatrices à l'usage et à l'entretien du vélo ...
- et former les automobilistes au partage de la voirie. À ce titre, la formation au permis de conduire pourrait contenir une heure ou deux de conduite de vélo et un focus sur les règles spécifiques du Code de la route pour les cyclistes
- Pacifier l'ensemble de la voirie en diminuant les vitesses pratiquées (le 30 km/h en agglomération devenant la règle) et créant de larges zones sans voiture ou presque
- Faciliter la création de locaux de stationnement vélo dans les immeubles collectifs et dans les lieux de travail (ou à leur proximité) et faire respecter, pour les bâtiments neufs ou rénovés, l'obligation de création de ces locaux (issue du Code de la construction, PLU-H)

Nous rappelons par ailleurs que, sans contrôle réel et strict des vignettes CritAir des véhicules en circulation et en stationnement, les impacts de la ZFE-m seront inexistantes : les contrôles automatisés des plaques d'immatriculation doivent être mis en place dès que possible, faute de quoi cette décision politique perdra toute crédibilité. Il en est de même pour les lignes de covoiturage.

E45 - Spam

E46 - Jean-Pierre GAUME

Objet :avis du MNLE69 / enquête PPA3

Contribution :

Bonjour, Veuillez recevoir et enregistrer cet avis en p. j. concernant l'enquête publique sur le PPA3.

Cordialement

Pièce(s) jointes(s) :

PPA / Avis de l'association MNLE69, agréée par l'Education Nationale à l'E&DD pour la protection d'Environnement

Analyse préalable des moyens de participation et des réponses déjà enregistrées

Plusieurs moyens sont mis à disposition du public pour faire remonter ses observations et propositions :

- les avis peuvent être postés directement sur ce [registre numérique](#),
- ils peuvent être adressés par courriel en écrivant à : ppa-lyon@mail.registre-numerique.fr
- ou encore par courrier en écrivant :
=> à l'attention de la commission d'enquête du PPA de l'agglomération lyonnaise
Direction Départementale de la Protection des Populations du Rhône
245, rue Garibaldi - 69 422 Lyon Cedex 03

Mercredi 27 Juillet 2022 de 09h30 à 12h30 en **Mairie - Lyon** Direction aménagement urbain 198 Avenue Jean Jaurès 69007 Lyon

Antériorité : après les propositions de La CONVENTION NATIONALE / « se déplacer autrement » : comment, avec les décisions prises par Macron ?

Les déplacements représentent aujourd'hui 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France. Mieux se déplacer personnellement et transporter autrement les marchandises est essentiel. Et dans cette thématique ; **43 propositions** parmi les 149 propositions de la Convention citoyenne

- **60% rejetées**
- **28% modifiées**
- **12% appliquées, seulement !**

Selon : <https://reporterre.net/Convention-pour-le-climat-seules-10-des-propositions-ont-ete-reprises-par-le-gouvernement>

1

⇒ **Interdire les centres villes pour les véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre : Rejetée**

La proposition de la Convention a été partiellement reprise dans la loi Climat. Celle-ci rend obligatoire la mise en place des **zones à faibles émissions mobilité (ZFE)** aux agglomérations de plus de 150 000 habitants. Mais le délai est étendu jusqu'au 31 décembre 2024.

De plus, la Convention demandait une exclusion totale de ce type de véhicule d'ici 2030 dans les centres-villes. **Le gouvernement n'a pas répondu sur ce point.**

Historique CONCERTATION / Lyon Métropole : 180 collectivités déjà consultées 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

1 - Les 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

2

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. Parmi celles-ci, on remarquera :

La Métropole :

- 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.

3

- Déploie 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.
- Déploie 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.
- Déploie 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, A2, 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.
- Déploie 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

A souligner l'avis distingué de MONTLUEL :

- 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.

4

- 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

A noter : l'absence d'avis de la commune de Givors, et cependant bien concernée par une potentialité d'extension ultérieure de périmètre Zfe, de par ses modes de déplacements pendulaires domicile-travail

<https://www.epures.com/images/pdf/transports-deplacements/smt-synthese.pdf>



7 défis

13 actions

⇒ **Liens entre aires urbaines, déplacements et niveau de vie**

NEUF zones d'échanges privilégiés structurantes, dont une territorialement dominante : l'axe sud, sud-ouest

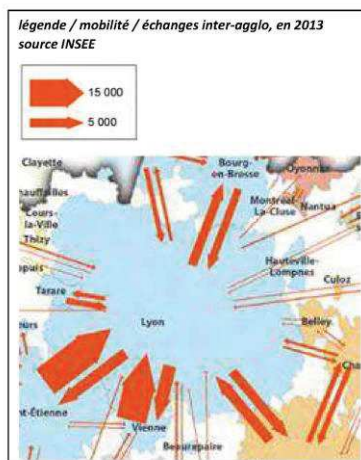
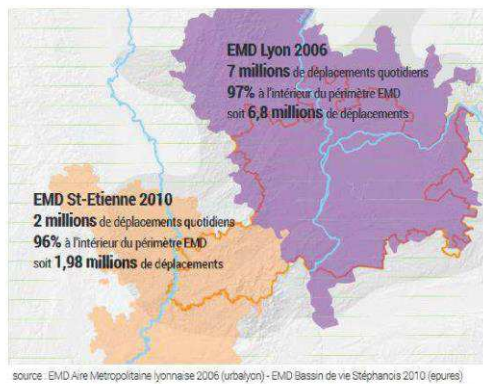
« On observe aujourd'hui dans l'aire métropolitaine lyonnaise une certaine spécialisation sociale des territoires avec, d'une manière générale, des revenus plutôt élevés dans le périurbain, et des précarités plus fortes dans les espaces urbains et ruraux. Ce constat va de pair avec les niveaux de motorisation des ménages... »

D'après une étude du CEREMA réalisée en 2014, 20% des habitants de l'aire métropolitaine (soit 377 500 personnes) sont en situation de vulnérabilité face au coût de la mobilité, notamment automobile, et y consacrent plus de 18% de leurs revenus. Principalement concentrés dans les territoires périurbains mais aussi dans les cœurs d'agglomération, ces ménages souffrent d'une réelle mobilité sous contrainte. Un doublement du prix du carburant augmenterait d'un tiers le nombre de ménages vulnérables. »

Huit années plus tard, les conditions de ressources des travailleurs, de qualité de vie et de déplacements domicile-travail, n'ont, semble-t-il guère évolué

5

Rapprochement des résultats des Enquêtes Ménages Déplacements lyonnaise (2006) et stéphanoise (2010)

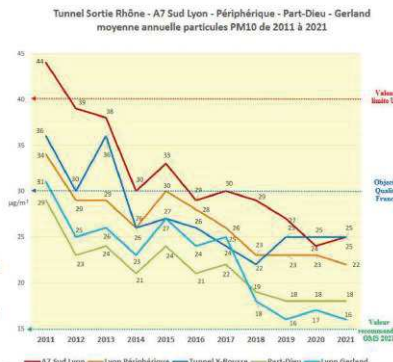
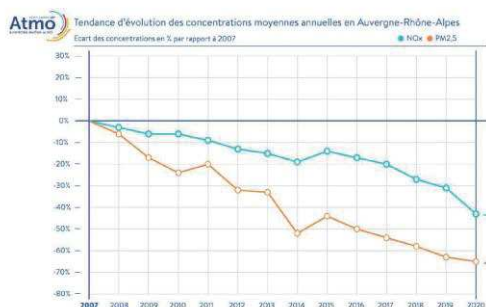


Remarques préliminaires concernant les niveaux de la Pollution :

- LIENS ENTRE MOBILITE, POLLUTION ET NIVEAU DE VIE (en 2022)

6

• **Evolution de la pollution de l'air toutes sources confondues: progression ou régression ?**



<https://airdeslyonnais.fr/wp-content/uploads/2022/01/Statistiques-et-tendances-qualit%C3%A9-de-lair-agglo-lyonnaise-2011-2021-version-publi%C3%A9e.pdf>

/ PM 10 : Les particules issues de combustion du diesel, ce sont les particules fines parmi les plus polluantes . Les PM10 si leur diamètre est inférieur ou égal à 10 µm (microns), **et PM2,5** si leur diamètre est inférieur ou égal à 2,5 µm. Bonne nouvelle : la France **en émet de moins en moins** depuis 1990, selon **le bilan officiel établi par le Citepa**.

Depuis 1990, les émissions de **PM2,5** ont en effet été réduites de plus de 73 %, et celles de PM10 de 65 %. « Cette baisse a plusieurs origines, dont l'amélioration des performances des techniques de dépolluissage dans de nombreux secteurs de l'industrie manufacturière (sidérurgie, verrerie, cimenterie,

7

etc.), l'amélioration des technologies pour la combustion de la biomasse [...], la mise en place de normes pour les engins routiers (Euro) et d'arrêtés pour les installations de combustion », explique le document.

Mais la pollution atmosphérique ne se résume pas aux particules, et inclut aussi les polluants acidifiants (**SO₂, NO_x, NH₃**), les métaux lourds (comme l'arsenic, le cuivre, le mercure ou le plomb), ou les polluants organiques persistants (**dioxines, furanes, HAP, PCB**, etc). Là aussi, les émissions françaises de ces polluants ont diminué depuis 1990, indique le rapport. Au-delà des améliorations techniques et du durcissement de la réglementation, il est probable que la baisse de ces émissions soit en partie liée à **la désindustrialisation** de l'Hexagone. Malheureusement, le rapport ne prend pas en compte les émissions liées à la fabrication de biens fabriqués à l'étranger, ce qui permettrait de dresser un tableau plus précis.

Globalement, ces baisses d'émissions conduisent à une hausse de la qualité de l'air, même si elle n'empêche pas la survenue ponctuelle de « pics importants de concentrations d'ozone et des dépassements des normes réglementaires de qualité de l'air, notamment pour le NO₂ », ajoute encore le rapport.

« **Toutes les stations de type trafic NO₂ sauf celle dénommée A7 Lyon Sud dépassent encore en moyenne annuelle la valeur limite de 40 µg/m³ autorisée par l'Union Européenne et la valeur recommandée par l'OMS est dépassée partout. Nous restons donc en zone de contentieux pour laquelle l'UE nous a déjà condamnés** ».

« **Inclure ces grands axes dans la ZFE est la piste à explorer pour faire baisser l'impact du trafic routier sur les habitants en bordure de voirie.** »

Déclaration extraite de : <https://airdeslyonnais.fr/wp-content/uploads/2022/01/Statistiques-et-tendances-qualit%C3%A9-de-lair-agglo-lyonnaise-2011-2021-version-publi%C3%A9e.pdf>.

Les SUV, ces gros rouleurs sont de gros pollueurs en CO²

Selon *L'Automobile magazine*, pour une même motorisation, six petits SUV comparés à des berlines de même marque affichent une surconsommation de +9,4 % en moyenne, allant de +4 % à +17 % en extrêmes. Cette surconsommation est sensiblement plus élevée sur autoroute (+15,3 % en moyenne), du fait de l'aérodynamique moins bonne des SUV

Émissions de dioxyde de carbone



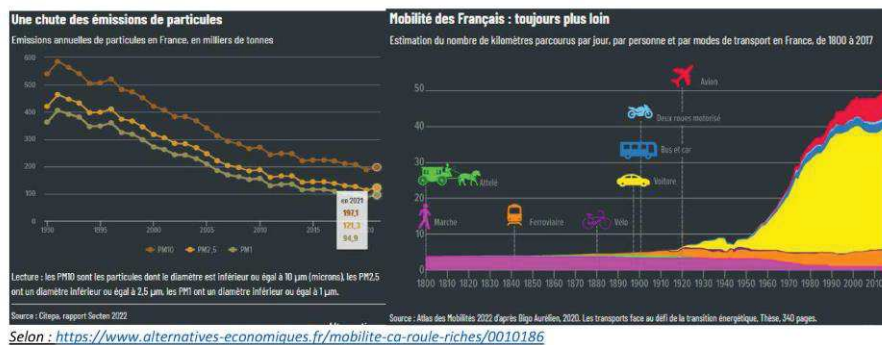
7 défis
13 actions

8

En raison de leur poids et de leur puissance, les SUV émettent davantage de dioxyde de carbone (CO₂), un gaz à effet de serre^{36,37,38}, aussi bien pour leur fabrication que pendant leur utilisation. Ils représentent en France 4 véhicules neufs sur 10, selon les données de SHIFT PRIJECT

Les SUV sont, **entre 2009 et 2019, la deuxième source de croissance des émissions de CO₂**, après le secteur de l'énergie, mais devant l'aviation et l'industrie lourde. Selon les projections actuelles, si les ventes de SUV continuent de croître au rythme de cette décennie, ces véhicules ajouteraient près de deux millions de barils par jour à la demande mondiale de pétrole d'ici 2040

Qui pollue, particulièrement en site urbain, au quotidien des déplacements ?



Les véhicules suivants, car mal contrôlés, mal réglés ou diésels d'ancienne conception

9

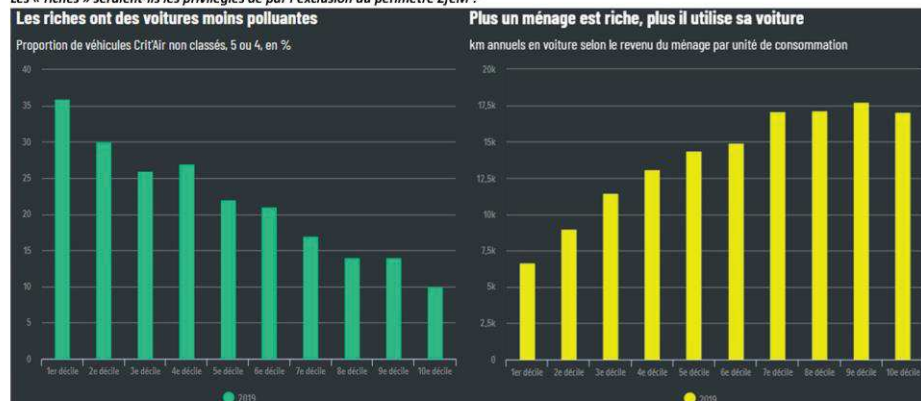
- Les 2 roues motorisés + VUL + véhicules de livraison en milieux urbains, taxis ou autres à arrêts fréquents - (Petits PL en livraison ou d'intervention, VSL) etc...
- PL de Transports groupés spéciaux ou autocars au moteur diesel
- + les 4x4 et autres SUV de standing

AVEC QUELS TYPES D'UTILISATEURS OU CONDUCTEURS ?



10

Les « riches » seraient-ils les privilégiés de par l'exclusion du périmètre ZfeM ?



Fréquence et origine urbaine et péri-urbaine des déplacements en 2015

Sur 7,6 millions de déplacements quotidiens du périmètre d'études **Enquête Déplacements**, en 2015: « Près des deux tiers des habitants réalisent 1 à 4 déplacements par jour ». Les plus mobiles (5 déplacements ou plus par jour) représentent 26% des habitants. Quant aux personnes n'effectuant aucun déplacement un jour de semaine, elles sont 10%. » selon : [EnqDeplcm2015_plaq_generale_27062016_120dpi_pourWEB.pdf](#)

11

« Les actifs à temps partiel sont les plus mobiles, avec plus de 4,5 déplacements par jour en moyenne. Après les travailleurs à temps plein, ce sont les personnes au foyer qui se déplacent le plus quotidiennement. Elles utilisent moins la voiture que les actifs occupés et elles marchent beaucoup plus »

Hypothèse d'extension de périmètre / étude de cas Ste Foy-lès-Lyon et Givors

• **Cas de Sainte-Foy-Lès-Lyon**

Mixité sociale, générationnelle et familiale

Sainte-Foy-Lès-Lyon est une commune dont le revenu disponible médian est supérieur à celui de la Métropole et le bassin de vie.

La population des moins de 30 ans représente 33.3% des habitants. Les tranches d'âges 0-14 ans et 15-29 ans ont diminué en parts et en effectifs entre 1999 et 2012. A contrario, la population âgée de 60 ans et plus a très fortement progressé (+ 1 365 personnes) et représente 28,2% de la population de 2012.

4,1% des ménages dont la personne de référence a entre 60 et 74 ans vivent sous le seuil de pauvreté (11,0% à l'échelle de la Métropole de Lyon). Le taux de pauvreté est également de 3% pour les ménages dont la personne de référence a 75 ans ou plus contre 8% à l'échelle de la Métropole.

La part des familles (37,4% en 2012 contre 42,2% en 1999) a diminué au profit des personnes seules.

69,18% des actifs fidésiens se déplacent en automobiles, Selon <https://www.rue89lyon.fr/2022/06/23/deplacements-marche-a-pied-recul-lyon/>

Et 1,57 % le font en 2 roues motorisées

• **Analyse des déplacements de LYON 5^{ème} limitrophe (données en 2006 & 2022)**

Qui vit dans le 5ème Arrondissement de Lyon ?

Milieu professionnel

Une grande partie des habitants du 5ème Arrondissement de Lyon ont le statut de cadres. A 55 440 euros leur revenu annuel brut est considéré comme élevé.

Environnement social

Il y a une majorité de personnes célibataires. L'âge moyen de ces habitants est de 40 ans.

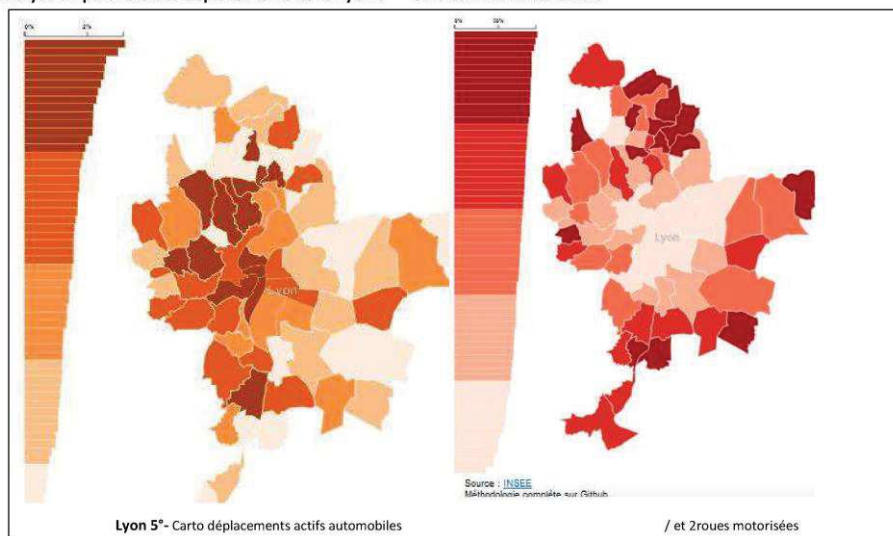
Qui sont-ils ?

Les habitants du 5ème Arrondissement de Lyon sont en majorité des cadres avec de bons revenus, locataires de leur logement pour la plupart, ils ont un niveau de vie élevé.

Sources : ces graphiques ont été élaborés à partir des bases de données sur le recensement de 2008 réalisé par l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques (I.N.S.E.E.)

12

Analyse en parallèle des déplacements dans Lyon 5^{ème} et la commune de Givors



Selon <https://www.rue89lyon.fr/2022/06/23/deplacements-marche-a-pied-recul-lyon/>,

14

- **Actifs de Lyon 5ème :**
 - 66,28% des actifs usagers de déplacements de Lyon 5ème le font en automobile, et 2,14 % en 2 roues motorisées
- **Actifs de la Commune de GIVORS :**
 - 76,8% des usagers de déplacements des actifs le font en automobile ; alors que 0,21% le font en 2roues motorisées

PDU 1999 et modes doux :

⇒ évolution en 2022 intra-muros aggro métropolitaine

Il y a 20 ans avec plus de la moitié des déplacements quotidiens (53%), la voiture était le mode de transport le plus utilisé, suivi de la marche à pied, pratiquée pour près d'un tiers des déplacements quotidiens. (31%)

La marche correspond donc à **1 déplacement sur 3 dans l'agglomération**, voire 1 déplacement sur 2 dans Lyon-Villeurbanne. Avec une part de marché de plus de 30% des déplacements comptabilisés dans l'agglomération, c'est le **deuxième mode de déplacement utilisé en centre-ville** et en périphérie, après l'automobile, selon les données de l'enquête ménages de 1995, citées dans le compte rendu du Comité technique « PDU piétons ». Grand Lyon, 1998)

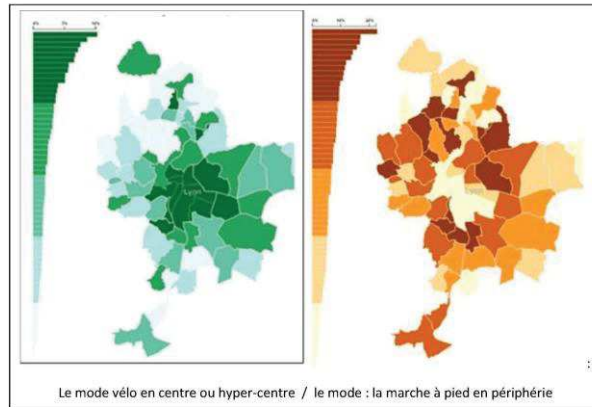
Mais la proportion de la marche dans les trajets domicile-travail a diminué entre 2008 et 2018 : 12 sur 59. C'est le nombre de communes de la métropole de Lyon où la marche à pied n'a pas reculé depuis 2008. Soit un cinquième des communes. Partout ailleurs, la proportion de la marche dans les **trajets domicile-travail a diminué entre 2008 et 2018**. Même dans certains secteurs où on l'imaginerait plus importante.

Les chiffres de l'Insee montrent notamment une faible part modale de la marche à Lyon hyper-centre-une commune pourtant très dense. Dans le 6^e arrondissement, 8,19% des actifs se rendaient au travail à pied en 2018. C'est la proportion la plus importante dans Lyon. Ailleurs, la marche est parfois quasiment inexistante :

15

- 1er arrondissement : 0,98% des actifs
- 2e arrondissement : 0,91%
- 3e arrondissement : 3,7%
- 4e arrondissement : 3,17%
- 5e arrondissement : 1,82%
- 6e arrondissement : 8,19%
- 7e arrondissement : 0,49%
- 8e arrondissement : 2,15%
- 9e arrondissement : 1,88%

Les deux tiers des arrondissements de la ville font partie des secteurs où la marche est la plus faible, au sein de la métropole de Lyon. La marche est plus développée à **Villeurbanne** (13,87% des actifs en 2018), à **Rillieux-la-Pape**(10,69%), à **Vénissieux** (9,4%) ou à **Oullins** (13,3%). Marche et voiture sont les deux principaux modes de **rabattement sur les gares**. D'après les enquêtes menées dans les TER, le premier mode d'accès ou de diffusion aux gares est la marche à pied (mode non pris en compte dans la définition de l'intermodalité).



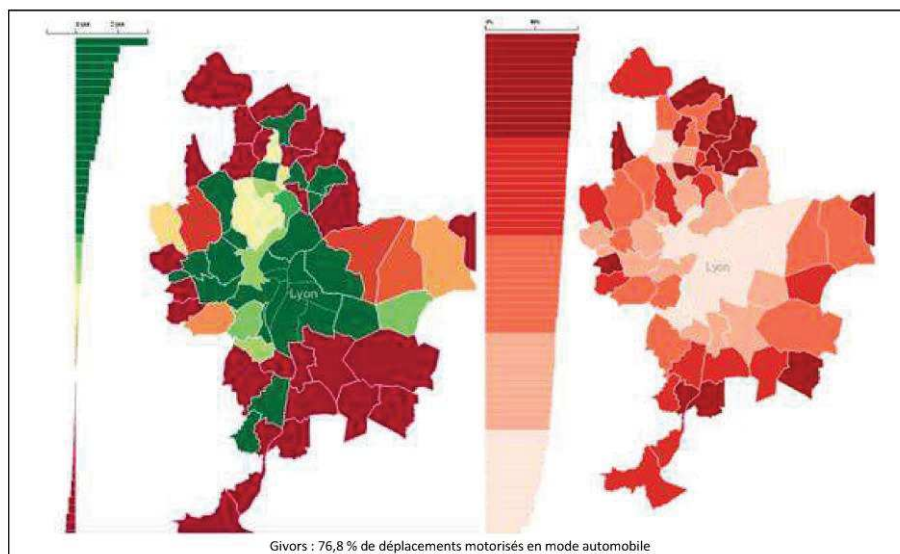
- **Impact des 2 roues (vélo & 2 roues motorisées.)**

... **Au profit plus récemment du mode deux roues en progression constante post crise sanitaire, sur lyon centre**

... **mais sans céder au mode auto toujours prégnant**

Selon : <https://www.rue89lyon.fr/2022/06/23/deplacements-marche-a-pied-recul-lyon/> / Source : **INSEE - Méthodologie complète sur Github**

16



17

« La voiture est ensuite le premier mode "mécanisé" de rabattement sur les gares, représentant 5% à 40% des accès en tant que conducteur et jusqu'à 20% des accès en tant que passager. Cela génère plus de 20 000 véhicules stationnés chaque jour dans les parcs relais ou à proximité des gares et tout particulièrement en périphérie d'agglomération, (véhicules qu'il serait mal venu de condamner, si incompatibles à la 2^{de}me élargie, sans une quelconque aide spécifique au rachat de véhicule en classement admissible !)

Les pratiques intermodales associant plusieurs réseaux de transports collectifs restent quant à elles très faibles : la part des transports collectifs interurbains pour accéder aux gares ne dépasse jamais 3%. Seuls les grands pôles d'échanges urbains se détachent de ce constat, avec une utilisation notable des transports urbains. Concernant le vélo, bien que son usage progresse, notamment en milieu urbain, il reste des capacités importantes dans les stationnements dédiés en gare ou près des arrêts urbains. »

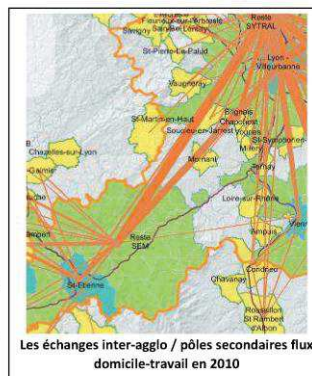
(Syndicat mixte des Transports - SMT Juillet 2015)

- Impact sur les déplacements des « Actifs » - Données annexes :

Données stat./ Echanges détaillés pour les secteurs Sud-Ouest / inter agglo./ extraits/ Diagnostiqués en 2010

<https://www.epures.com/images/pdf/transports-deplacements/smt-synthese.pdf> (2015)

« Les zones attirant la plus grande proportion d'actifs "extérieurs" sont les zones d'emploi périphériques situées en frange urbaine génératrices de flux pendulaires plus ou moins longs, souvent éloignés des axes lourds de transports collectifs et pour lesquels une alternative à la voiture n'est pas toujours envisageable. On peut notamment citer l'ouest lyonnais, le Nord Isère, la Côteière de la Dombes, la couronne stéphanoise et le sud de la plaine du Forez »

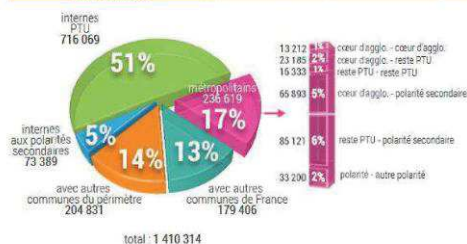


18

Tableau synthétique des types d'échanges inter-agglos, nombre et distances légendée selon une définition qui s'est basée sur une décomposition du territoire (Cf. carte sui vante) distinguant :

- au sein des périmètres de transports urbains (PTU), les communes constituant les cœurs d'agglomération (en bleu) des communes appartenant au reste du PTU (en vert)
- en dehors de ces PTU, les communes constituant des polarités secondaires des autres communes (en jaune)

Type d'échange	Cœur d'agglo – autre Cœur d'agglo	Reste PTU – Cœur d'agglo	Pôle secondaire – Cœur d'agglo	Reste PTU – Reste PTU	Pôle secondaire – Reste PTU	Pôle secondaire – Pôle secondaire
Flux domicile-travail 2010	13 200	23 200	65 900	16 300	85 000	33 200
Part modale TC moyenne	41%	22%	17%	5%	4%	3%
Nombre d'Origines-Destinations	85	1004	1279	1733	6092	2246
Distance moyenne des flux rapportée au nombre de navetteurs	39 km	31 km	21 km	25 km	15 km	13 km
Part dans les déplacements métropolitains	5%	10%	28%	7%	36%	14%



A noter sur l'aire observée, (soit 774 communes /= 3 millions d'habitants /= 1,35 millions d'emplois) :
 quotidiennement, en 2010, environ 237 000 actifs effectuaient un déplacement dit « métropolitain » pour aller travailler.
 Cela correspond à : 17% des actifs du territoire et environ un quart des navetteurs

- Les déplacements entre agglomérations sont moins nombreux, trop souvent en *auto-solisme*, et représentent un quart des déplacements métropolitains -

19



Avis du MNLE69

Le MNLE69 émet un avis favorable au PPA, avec les réserves suivantes :

*En ce qui concerne l'extension aux communes périphériques du périmètre ZfeM proposé en Métropole Grand Lyon, en scénario de base, on peut constater qu'une exclusion des communes de l'ouest lyonnais semble bien en concordance avec le niveau moyen de taux de pollution de leurs véhicules - (selon stat. 2019), et en cohérence inverse avec leurs indicateurs INSEE de niveau de vie - mais en lien avec leur **taux de motorisation ou d'utilisation de leur(s) véhicule(s) en moyenne ou longue distance** .*

Ce qui n'est pas le cas pour les communes périphériques du sud-ouest (Givors-Grigny) de l'agglomération, moins riches ou non « résidentielles »

- *Dans la droite file de mode d'exclusion pour les déplacements de type quotidien, quand aux conséquences sur le "pouvoir d'achat" des résidents intra-périmètre ZfeM : on peut s'étonner de l'absence d'un avis des communes de Givors-Grigny concernées par ce PPA*
- *En écho de l'argumentaire développé dans l'avis de Montluel, le MNLE69 demande qu'une concertation spécifique à l'échelle du PPA qui concernerait l'éventuelle possibilité d'extension de ces périmètres de cette ZFEM aux communes sud-ouest de la Métropole ; elle serait*

20

souhaitable – et plus particulièrement pour celles de Givors-Grigny en considération de leurs critères particuliers : déplacements pendulaires domicile-travail et en regard de leurs ratios INSEE de niveaux et de qualité de vie contrainte ;

- *Demande d'une concertation spécifique à l'échelle du PPA concernant ces périmètres d'extension de cette ZFEM.*
- *"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"...Les contraintes de relief des sites des territoires agglomération sud-ouest ne militent pas en faveur du développement des 2 roues non motorisées !*
- *"Identifie un besoin d'accompagnement important. Demande un fond de péréquation avec la Métropole de Lyon pour financer des aides sur les territoires voisins."*
- *Avec l'instance métropolitaine, demande également « qu'un contrôle effectif soit mis en place concernant la participation obligatoire des employeurs aux abonnements de transports en commun.*
- *Demande en outre à l'État de prendre en charge l'information des automobilistes concernant les nouveaux aménagements cyclables de la voirie"*
- *Avec l'instance métropolitaine (et les instances politiques de la municipalité de Givors), nous pouvons déplorer également « que le PPA ne mette pas assez en avant les démarches d'amélioration des mobilités entre Lyon et Saint-Étienne, lesquelles privilégient le développement des modes alternatifs, et qu'il n'insiste pas davantage sur les potentiels bénéfiques d'un RER métropolitain.*

Siège et adresse postale : 1 Place de la Liberté - 69700 GIVORS - Tél. 04 78 48 78 09

portable JPG : 06 47 36 71 27 & ou BC: 06 09 03 78 86 - mnle69@orange.fr - www.mnle69.fr

21

@47 - JARRET Jean Paul

Objet : Pollution atmosphérique raffinerie de FEYZIN et ent. EISER à LOIRE SUR RHONE avec transport stockage de mâchefer +cendres volantes de haut fournea

Contribution :

De plus en plus souvent, la raffinerie de FEYZIN connaît des problèmes techniques qui engendrent des panaches de fumée noires.

L'entreprise EISER située sur la zone portuaire de LOIRE SUR RHONE, qui stocke du mâchefer de hauts fourneaux et le concasse, ainsi que des cendres volantes, ne respecte pas les indications portées sur l'enquête publique réalisée avant son installation qui préconisait le transport des matériaux par voie fluviale (quai à proximité du site) ou à l'aide de la voie ferrée construite pour desservir la zone portuaire. Il en résulte une rotation de camions bennes qui engendre, au déchargement, une poussière conséquente qui, en fonction du vent, englobe le stade situé au nord et ensuite la commune de LOIRE SUR RHONE. Il faut bien sûr rajouter la pollution créée par les camions benne qui empruntent les routes pour faire le trajet LYON jusqu'à LOIRE SUR RHONE et dont la circulation est interdite notamment pour la traversée de GIVORS. (Voir photos jointes)

Pièce(s) jointes(s) :





@48 - BRUNET Florian

Organisme : FNE Rhône_Notre affaire à Tous Lyon

Objet : Enquête publique sur le projet de 3ème Plan de Protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise

Contribution :

Nous notons certaines faiblesses dans le projet de PPA3 dont vous trouverez le détail dans le fichier ci-joint contenant nos observations et recommandations.

Vous trouverez ci-dessous un récapitulatif (non-exhaustif) de nos observations :

1. S'agissant de la pollution atmosphérique à l'ozone :

Si l'amélioration des connaissances scientifiques concernant ce polluant est certes nécessaire pour lutter contre la pollution atmosphérique à l'ozone, cela ne doit pas servir de prétexte pour retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées à l'échelle locale. L'autorité administrative doit fixer dans le PPA3 des objectifs visant à limiter la pollution atmosphérique à l'ozone et ainsi commencer à impulser des actions tant à l'échelle locale qu'à l'échelle régionale permettant de poursuivre les objectifs fixés.

2. S'agissant de la pollution atmosphérique pour les NOx et PM2,5 :

Nous demandons à l'autorité administrative compétente d'élargir les études sur l'ensemble des secteurs industriels, résidentiels, tertiaires et pas seulement sur le secteur des transports qui pourrait exposer des personnes à des dépassements de seuils réglementaires. Enfin, nous demandons que soient prises en conséquence, les mesures qui découlent de ces études complémentaires dans le

cas où elle démontrerait que des personnes identifiées seraient exposées à des dépassements du seuil réglementaire pour le dioxyde d'azote, les PM10 et les PM2,5.

3. S'agissant des mesures prévues dans le plan d'action détaillées, nous notons un manque d'efficacité concernant certains secteurs :

3.1. S'agissant des actions prévues par le PPA3 sur le secteur résidentiel, il apparaît que :

- Les mesures relevant de la simple incitation sur le secteur résidentiel ne sont pas à même de produire des effets notables et nécessitent la mise en œuvre de mesures plus contraignantes sur les outils de chauffages les moins performants, couplés à un renforcement du dispositif d'accompagnement et d'aides financières incitatives pour l'achat de chauffage moins polluant.
- Le périmètre prévu pour l'interdiction des foyers ouverts est restreint à la métropole de Lyon et doit être étendu à l'ensemble du territoire couvert par le PPA3.
- Le projet de PPA3 concentre ses actions sur le chauffage au bois alors que d'autres modes de chauffage tels que les chaudières au fioul génèrent de la pollution et sont insuffisamment pris en compte.

3.2. S'agissant du secteur des transports :

S'il est prévu dans le projet de PPA3 de compléter l'offre de parcs relais, notamment au niveau des gares TER il n'est pas prévu de développer, en lien avec la Région, une offre de transport adaptée, visant des investissements massifs pour l'ouverture de nouvelles lignes, la réouverture de gares TER, l'intensification du trafic sur les lignes de TER.

Or ces investissements sont indispensables pour offrir une alternative crédible à l'automobile pour les déplacements domicile-travail. En effet, reporter les déplacements sur le réseau de transports en commun nécessite en amont que les équipements soient suffisants pour accueillir davantage d'usagers et à des conditions permettant de concurrencer le transport automobile.

3.3. Sur les documents d'urbanisme :

Compte tenu des faiblesses constatées sur le secteur de l'urbanisme, une meilleure coordination entre le PPA et les documents d'urbanismes s'avère indispensable afin que ceux-ci puissent constituer de véritables leviers réglementaires dans l'amélioration de la qualité de l'air.

Cela implique :

- D'inscrire dans les SCOT, PLU, PLUi, PLH, des objectifs directs relatifs à la réduction des pollutions atmosphériques via l'ajout d'un volet " qualité de l'air ".
- De prévoir dans les documents d'urbanisme un aménagement respectueux de la qualité de l'air, en promouvant les constructions et les rénovations garantissant de bonnes performances énergétiques, en favorisant les aménagements permettant de se déplacer autrement que par la voiture (arrêt de bus, création d'air de covoiturage, de pistes cyclables), et en interdisant la construction d'activités artisanales à proximité des habitations.
- De se saisir notamment de l'actuelle procédure de modification du PLUiH de la Métropole de Lyon afin d'intégrer un des dispositions nouvelles au règlement afin de renforcer les moyens visant à remplir ses objectifs en termes d'aménagement limitant les impacts négatifs sur la pollution de l'air.

4. Sur le secteur de l'industrie :

Compte tenu des faiblesses constatées sur le secteur de l'industrie, il apparaît nécessaire :

- De promouvoir de bonnes pratiques visant à mobiliser l'ensemble des parties prenantes, notamment les associations de protection de l'environnement,

- De former les élus locaux aux enjeux liés aux émissions industrielles polluantes
- De préciser les mesures de communication mises en œuvre ainsi que les moyens mis à dispositions des autorités environnementales pour assurer cette communication.
- De renforcer les aides permettant d'accompagner économiquement l'exploitant ou prévoir des mesures économiques ou fiscales incitatives.

5. Sur le secteur agricole :

Le secteur agricole étant, comme toute activité économique, émetteur de particules polluantes (ammoniac, azote, méthane, CO2, pesticides volatiles), il est urgent de prendre pleinement en considération ce type de pollution dans la planification de la préservation de la qualité de l'air. A cette fin, le PPA3 doit intégrer la possibilité pour l'autorité de police compétente de restreindre les pratiques agricoles polluantes en cas d'épisode de pollution, ainsi que la possibilité de restreindre l'usage de matériels et véhicules agricoles les plus polluants.

De façon globale, des objectifs de réduction de la part agricole des émissions de polluant doivent être définis par le PPA3 pour garantir son efficacité et être cohérents avec les objectifs prévus dans le plan d'action des PCAET des EPCI inclus dans le périmètre du PPA.

6. Sur les pics de pollution :

Au regard des faiblesses constatées dans le PPA3, il apparaît nécessaire :

- De mobiliser davantage les pouvoirs de polices des maires lors des épisodes de pics de pollution.
- De permettre un renforcement des contrôles répressifs menés par les services de l'Etat, mobilisant davantage d'agents de la police judiciaire pour verbaliser davantage les infractions allant à l'encontre des mesures prises pour la gestion du pic de pollution.
- De faciliter l'accès au transport public, notamment en les rendant gratuits, mais également en augmentant le trafic les jours de pics de pollution.
- D'élargir le périmètre de la ZFE prévu à l'ensemble des communes de la Métropole et augmenter le montant des amendes.
- De lancer consultation publique / enquête d'opinion sur la mise en place d'un péage urbain

Pièce(s) jointes(s) :

Enquête publique sur le projet de 3ème Plan de Protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise

1. Sur l'abaissement des polluants atmosphériques :

1.1. Des objectifs non-atteints

L'évaluation de la qualité de l'air faite par Atmo Rhône-Alpes constate une baisse globale des polluants atmosphériques (p. 22-26 du rapport d'évaluation). Toutefois, les objectifs fixés par le PPA ne sont pas atteints. Nous constatons que la plupart des concentrations des polluants se font en périphérie de l'agglomération lyonnaise.

En effet, le rapport principal du PPA3 (pièce C) soulève que :

- Pour le NO2 (dioxyde d'azote), « *Sur le territoire du PPA en 2018, Atmo AURA estime qu'environ 14 000 personnes sont exposées à un dépassement de la valeur limite annuelle en dioxyde d'azote. Ces personnes se situent le long des principaux axes routiers et dans l'hypercentre de l'agglomération* ».
- Pour les PM10, « *la valeur limite en moyenne annuelle (40 µg/m3) est bien respectée déjà depuis plusieurs années. En revanche, le seuil recommandé par l'OMS (20 µg/m3) est encore dépassé sur certains secteurs, notamment au cœur de l'agglomération et à proximité des axes routiers principaux.* »
- Pour les PM 2,5 « *les concentrations moyennes de PM2,5 ont baissé d'environ 30 % sur les stations de fond urbain et de 40 % en situation de proximité trafic. [...] Malgré cette tendance marquée à la baisse, les concentrations observées restent encore supérieures au seuil annuel recommandé par l'OMS. Cette situation concerne en 2018 une part importante de la population du territoire du PPA lyonnais.* » La pollution en PM 2,5 se fait surtout sur les grands axes routiers.
- Enfin pour l'ozone, il y a des dépassements de la valeur limite surtout sur l'est du secteur du PPA. « *En 2018, sur le territoire du PPA, 6,3 % des habitants (100 000 personnes environ) sont exposés à un dépassement de la valeur cible de protection de la santé concernant l'ozone.* »

1.2. Des faiblesses soulevées dans l'avis de l'autorité environnementale :

- **S'agissant de la pollution atmosphérique à l'ozone :**

Les PPA1 et PPA2 n'intégraient aucun objectif, ni ne prévoyaient d'action spécifique pour lutter contre l'ozone. Si le PPA3 intègre désormais pour objectif de "contenir la hausse des concentrations d'ozone", il ne s'avère pas suffisamment précis. C'est pourquoi, l'autorité environnementale recommande dans son avis **de préciser l'objectif à atteindre concernant la pollution à l'ozone et de présenter le contenu du plan ozone inclus dans la stratégie régionale eau-air-sol** (page 11 de l'avis).

paramètres à intégrer pour une modélisation plus précise.”

“Dans le cas où les dépassements réglementaires sur ces quelques points très spécifiques seraient confirmés, plusieurs réponses pourraient être apportées en application d’actions déjà inscrites au projet de PPA3. D’une part, le panel d’actions portant sur la mobilité identifie déjà de nombreux leviers pour accompagner une baisse des trafics (développement d’offres alternatives à la voiture individuelle, réaménagement de la voirie, verdissement des parcs, etc.) ; d’autre part, l’action U2.1 préconise spécifiquement la mise en œuvre de certaines recommandations pour les ERP existants ou en projet afin d’y limiter l’exposition des usagers et salariés à la pollution de l’air extérieur.”

La réponse de la DREAL apparaît lacunaire face à la recommandation de l’autorité environnementale. En effet, s’agissant tout d’abord des études complémentaires, il est prévu uniquement une étude bibliographique sur les polluants présents dans les tunnels. Cette étude ne semble alors donner qu’en partie une précision sur le NOx qui provient essentiellement du transport routier¹. En revanche, cela ne donne pas davantage de précision sur les autres particules et sur les autres secteurs émetteurs. En effet, le NOx est produit également en partie par les secteurs de l’industrie et de la production d’énergie. Cette étude complémentaire ne nous donne aucune précision concernant les PM 2,5 et PM10 qui eux ont pour source principale : le trafic routier, le secteur résidentiel et tertiaire et le secteur de l’industrie². La DREAL définit de manière très succincte les mesures supplémentaires pour atténuer l’exposition de ces polluants aux personnes exposées au dépassement des seuils réglementaires. Il propose “un panel d’actions portant sur la mobilité” et cite une action qui est prévue dans le projet de PPA 3. Par conséquent, la réponse que propose la DREAL n’est pas suffisante pour répondre pleinement à la recommandation de l’autorité environnementale.

En conséquence, nous demandons à l’autorité administrative compétente d’élargir les études sur l’ensemble des secteurs industriels, résidentiels, tertiaires et pas seulement sur le secteur des transports qui pourrait exposer des personnes à des dépassements de seuils réglementaires. Enfin, nous demandons que soient prises en conséquence, les mesures qui découlent de ces études complémentaires dans le cas où elle démontrerait que des personnes identifiées seraient exposées à des dépassements du seuil réglementaire pour le dioxyde d’azote, les PM10 et les PM2,5.

2. Sur le manque d’efficacité de certaines mesures

2.1. S’agissant du secteur résidentiel

Le PPA3 prévoit des actions visant à “encourager les bonnes pratiques en matière de chauffage au bois” et “promouvoir l’utilisation de bois de qualité/labellisé” (RT.1.3 p.28 du plan d’action détaillé). Ces actions constituent de simples incitations basées sur la seule communication auprès du public, qui apparaissent insuffisantes pour parvenir aux objectifs de baisse des émissions de particules fines (PM10, PM2,5) et COV.

Les mesures relevant de la simple incitation sur le secteur résidentiel ne sont pas à même de produire des

¹<https://expertises.ademe.fr/professionnels/entreprises/reduire-impacts/reduire-emissions-polluants/dossier/oxydes-d-azote-nox/definition-sources-emission-impacts#:~:text=Les%20sources%20d%C3%A9mission%20des%20NOx&text=Dans%20l'industrie%2C%20il%20s,%2C%20ciment...>

² <https://www.airparif.asso.fr/les-particules-fines>

effets notables. La mise en œuvre de mesures réellement incitatives ou coercitives accompagnées de contrôles de leur mise en œuvre et de sanctions (administratives ou pénales) le cas échéant apparaissent nécessaires pour que les mesures soient efficaces.

Rappelons que le Règlement 995/2010 du 20 octobre 2010 établissant les obligations des opérateurs qui mettent du bois et des produits dérivés sur le marché (Règlement Bois de l'Union Européenne) interdit la récolte et la vente illégales de bois et accentue la traçabilité du bois en la rendant obligatoire.

Le PPA3 doit ainsi prévoir des mesures visant à garantir la provenance du bois et à restreindre la vente de bois non labellisés.

L'autorité environnementale soulève également dans son avis (p.30) que *" Le volet du contrôle et des sanctions est abordé dans plusieurs fiches actions, mais la description des opérations prévues reste très floue "* et recommande de *"préciser le périmètre prévu pour l'interdiction des foyers ouverts, d'envisager dès à présent le renforcement des exigences concernant l'installation de nouveaux appareils dans le périmètre du PPA et de détailler les mesures et moyens prévus en matière de contrôle et de sanction"*.

Dans son mémoire en réponse (page 37), la DREAL précise que la mise en œuvre de cette interdiction d'usage des foyers ouverts sera dans un premier temps uniquement sur le territoire de la métropole.

La limitation de cette interdiction au seul territoire de la métropole lyonnaise apparaît insuffisante et doit être étendue à l'ensemble du territoire couvert par le PPA3 composé, outre la métropole de Lyon, de huit autres intercommunalités. Parallèlement à la mise en œuvre de cette interdiction, le dispositif Fonds Air Bois doit être renforcé sur l'ensemble du territoire couvert par le PPA3 pour accompagner financièrement le remplacement des appareils de chauffage au bois par des instruments plus performants.

Par ailleurs, s'agissant du renforcement des exigences concernant l'installation de nouveaux appareils dans le périmètre du PPA, la DREAL n'apporte pas de réponse à la recommandation de l'autorité environnementale.

De plus, en réponse à la recommandation de l'autorité environnementale exigeant de *"détailler les mesures et moyens prévus en matière de contrôle et de sanction"*, la DREAL se réfère à la loi Climat et résilience du 22 août 2021 qui donne *"le pouvoir aux préfets d'exiger, lors de la vente d'un bien immobilier survenant sur un territoire couvert par un PPA, l'établissement et la conservation d'un certificat de conformité de l'installation de chauffage au bois aux règles d'installation édictées localement."* et à *"la proposition de loi déposée le 22 février 2022 par le député de la Haute-Savoie Xavier Roseren afin de renforcer la lutte contre les appareils de chauffage de moindre performance énergétique et l'action en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air."* Cette proposition de loi inclut : **un renforcement de la compétence du maire dans la lutte contre le chauffage au bois non performant via l'obligation d'un contrôle a minima annuel des appareils de chauffage (art. 1); une modification du code des assurances visant à entraîner une perte de la couverture assurantielle en cas de dommages matériels résultant directement de l'utilisation de systèmes de chauffage qui ne seraient pas conformes aux prescriptions d'un PPA (art. 4).**

Cette réponse n'apporte pas de détails sur les moyens et mesures prévues en matière de contrôle et de sanction, mais se limite à faire référence aux sanctions réglementaires et légales qui existent en la matière. En outre, la DREAL fonde sa réponse sur une proposition de loi déposée à l'Assemblée Nationale en février

2022 et renvoyée à la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire mais qui n'a, à ce jour, pas fait l'objet d'un vote. Cette proposition de loi pouvant faire l'objet d'amendements jusqu'à son vote définitif, il ne nous apparaît pas pertinent de se fonder sur une réglementation en cours d'élaboration pour justifier de mesures de contrôle et de sanction encore hypothétiques. Par conséquent, nous considérons que la DREAL n'a pas répondu à la recommandation de l'autorité environnementale en détaillant les mesures et moyens prévus en matière de contrôle et de sanction.

De ce fait, nous demandons que soit détaillée les mesures et moyens en matière de contrôle, notamment l'action RT.1.3 "Encourager les bonnes pratiques en matière de chauffage au bois, promouvoir l'utilisation de bois de qualité/labellisé" qui prévoit de façon évasive qu'un arrêté interdira l'usage des combustibles contribuant fortement à la pollution de l'air *pourrait être envisagé*, ou encore de détailler plus précisément le rôle des gendarmeries dans leur mission visant à faire respecter l'interdiction du brûlage des déchets verts (action RT.2.1).

Enfin, nous observons que le PPA3 focalise ses actions sur le chauffage au bois et présente des faiblesses concernant les autres modes de chauffage polluants. En effet, sur le chauffage au bois, le rapport principal prévoit que « le PPA consacrera un axe d'actions majeures autour du chauffage au bois » (page 221 du rapport principal). Mais s'agissant des autres appareils de chauffage, notamment des chaudières au fioul, il est prévu simplement de "Réaliser une sensibilisation et une communication ciblée vers les propriétaires de logements chauffés au bois et au fioul" (RT3.1.4., page 47 du plan d'action)

En conclusion, s'agissant des actions prévues par le PPA3 sur le secteur résidentiel, il apparaît que :

- Les mesures relevant de la simple incitation sur le secteur résidentiel ne sont pas à même de produire des effets notables et nécessitent la mise en œuvre de mesures plus contraignantes sur les outils de chauffages les moins performants, couplés à un renforcement du dispositif d'accompagnement et d'aides financières incitatives pour l'achat de chauffage moins polluant.
- Le périmètre prévu pour l'interdiction des foyers ouverts est restreint à la métropole de Lyon et doit être étendu à l'ensemble du territoire couvert par le PPA3.
- Le projet de PPA3 concentre ses actions sur le chauffage au bois alors que d'autres modes de chauffage tels que les chaudières au fioul génèrent de la pollution et sont insuffisamment prises en compte.

2.2. S'agissant du secteur des transports :

Le PPA3 prévoit un panel d'actions visant à encourager les alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements des personnes. Il est ainsi prévu de développer la pratique du covoiturage (action M1.1. : créations d'aires et de lignes de covoiturage), accompagner le développement des modes actifs de mobilité (action M.1.2) et encourager le report modal et rabattements vers les transports en commun et ferroviaires (action M.1.3).

Ces actions sont effectivement indispensables pour diminuer sensiblement la circulation routière.

En revanche, s'il est prévu de compléter l'offre de parcs relais, notamment au niveau des gares TER il n'est pas prévu de développer, en lien avec la Région, une offre de transport adaptée, visant des investissements massifs pour l'ouverture de nouvelles lignes, la réouverture de gares TER, l'intensification du trafic sur les lignes de TER.

Or ces investissements sont indispensables pour offrir une alternative crédible à l'automobile pour les déplacements domicile-travail. En effet, reporter les déplacements sur le réseau de transports en commun nécessite en amont que les équipements soient suffisants pour accueillir davantage d'usagers et à des conditions permettant de concurrencer le transport automobile.

2.3. Sur les documents d'urbanisme

Les objectifs et actions prises par les documents d'urbanisme pour améliorer la qualité de l'air, sont très insuffisants. De fait, il ressort du rapport d'évaluation (pages 48-49) que dans 70 % des cas, les PLU vont prendre des objectifs indirects. Ce sont des objectifs qui n'ont pas pour but d'améliorer directement la qualité de l'air, mais qui vont avoir un impact plus ou moins important sur la qualité de l'air (notamment favoriser les déplacements doux ; promouvoir des bâtiments économes en énergies). Ces objectifs indirects, bien qu'ils peuvent avoir un impact pour l'amélioration de la qualité de l'air, n'ont pas la même valeur que des objectifs directs dès lors qu'ils vont se retrouver dilués dans les projets d'aménagement et de développement durable (PADD) des PLU et projets d'aménagement stratégique (PAS) des SCoT.

Or, l'insuffisance des documents d'urbanisme à intégrer des objectifs directs, des actions et des mesures concrètes ne leur permet pas actuellement d'être considérés comme un véritable levier réglementaire pour améliorer la qualité de l'air. Toutefois, étant des documents de planification appliqués à un territoire donné, les PLU permettent une meilleure efficacité des objectifs et des actions sur la qualité de l'air prévues dans le PPA.

Le PPA3 prévoit des actions visant à encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilités motorisées (action U.1.1. pages 108-110 du plan d'action) au travers des SCoT, PLUi, et PLU, PLH et PCAET et notamment de :

- promouvoir ces orientations dans les échanges techniques, les porter-à-connaissance et avis rendus par les services de l'Etat sur les documents de planification (SCoT, PLUi, PLU, PLH) et sur les PCAET portés par les EPCI du territoire.
- d'encourager les collectivités en charge des PLU et PLUi à intégrer davantage la santé dans les opérations d'aménagement, à travers les orientations d'aménagement et de programmation (OAP).

Si elles sont nécessaires, ces actions restent peu précises et ne détaillent pas les moyens mis en œuvre pour encourager les collectivités territoriales à intégrer des objectifs d'amélioration de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme locaux (absence de sous-actions). Des actions concrètes auprès des autorités compétentes sont nécessaires afin d'amorcer la modification des documents de planification qui n'intégreraient pas ces éléments.

L'autorité environnementale estime ainsi dans son avis qu' *"il serait utile d'identifier les documents de planification qui doivent être révisés prochainement afin de planifier la mise en œuvre de cette action"*. (page 31).

Nous observons toutefois que la DREAL n'a émis aucune réponse sur ce point là.

Ainsi, compte tenu des faiblesses constatées sur le secteur de l'urbanisme, une meilleure coordination entre le PPA et les documents d'urbanismes s'avère indispensable afin que ceux-ci puissent constituer de véritables leviers réglementaires dans l'amélioration de la qualité de l'air.

Cela implique :

- D'inscrire dans les SCoT, PLU, PLUi, PLH, des objectifs directs relatifs à la réduction des pollutions

- atmosphériques via l'ajout d'un volet " qualité de l'air ".
- De prévoir dans les documents d'urbanisme un aménagement respectueux de la qualité de l'air, en promouvant les constructions et les rénovations garantissant de bonnes performances énergétiques, en favorisant les aménagements permettant de se déplacer autrement que par la voiture (arrêt de bus, création d'air de covoiturage, favorisation des pistes cyclables). Et en interdisant la construction d'activités artisanales à proximité des habitations.
 - De se saisir notamment de l'actuelle procédure de modification du PLUiH de la Métropole de Lyon afin d'intégrer un des dispositions nouvelles au règlement afin de renforcer les moyens visant à remplir ses objectifs en termes d'aménagement limitant les impacts négatifs sur la pollution de l'air.

2.4. Sur le secteur de l'industrie

Les installations classées pour la protection de l'environnement (« ICPE ») sont au cœur des problématiques de pollution de l'air afférentes au secteur industriel. Ce sont en effet les risques de pollution générés par leurs activités qui justifient leur encadrement par une réglementation spéciale, à laquelle se superpose la directive européenne relative aux émissions industrielles dite « IED ».

Aussi s'agit-il d'un puissant levier d'action permettant d'influer sur l'ensemble des polluants couverts par le PPA, et en particulier les oxydes d'azote et l'ozone dont les concentrations sont encore excessives comme le rappelle le bilan quantitatif du PPA2.

Le plan d'action du PP3 prévoit une unique action qui concerne à la fois les installations industrielles existantes et les éventuels nouveaux projets consistant à "Réduire les émissions canalisées et diffuses des installations industrielles soumises à la directive IED" (page 4 du plan d'action)

L'objectif visé est de réduire d'environ 15 % les émissions industrielles issues des principaux sites IED, ce qui paraît peu ambitieux compte tenu du fait que le territoire couvert par le projet de PPA3 est concerné par une forte activité industrielle (chimie industrielle, carrières, production d'énergie, etc.), notamment du fait de la présence de nombreuses ICPE et que les enjeux en termes d'amélioration de la qualité de l'air sont importants dans ce secteur.

De plus, le plan d'action du PPA3 prévoit des mesures visant exclusivement les installations industrielles soumises à la directive IED sans réelle vision stratégique de la réglementation ICPE en elle-même. Ce constat révèle en creux une approche formelle de la question des ICPE, qui occulte le défaut d'effectivité de cette réglementation en pratique.

De fait, le droit des ICPE est caractérisé par son manque d'effectivité. Cet angle mort des politiques relatives à la qualité de l'air nuit ainsi au respect des objectifs locaux du PPA et, par extension, à la conformité de la France à l'égard de ses obligations européennes.

Ainsi, sur le site de Total Raffinerie Pétrochimie, des rejets excessifs de benzène (composé organique toxique) ont pu être constatés deux années de suite (rapports d'inspection des 10 octobre 2019 et 22 juin 2020). De même, l'inspection du site de Rhodia Opérations à Saint Fons - l'un des plus gros émetteurs d'oxydes d'azote et de composés organiques volatils (précurseurs de l'ozone) du département - a révélé une violation de l'arrêt préfectoral imposant l'arrêt de certaines activités durant les épisodes d'alerte pollution (rapport en date du 28 juin 2019).

En outre, on observe également un manque d'information voire d'intérêt politique pour ce sujet, souligné par le rapport d'évaluation du PPA2 qui relève que : « *Les actions du secteur industriel, très techniques,*

n'ont suscité que peu de retours des parties prenantes. Plus d'un tiers des répondants de la consultation indiquent même ne pas connaître ces mesures » (p. 31). Les exploitants eux-mêmes semblent « mal informé[s] sur l'ensemble des risques de pollutions, des particules dangereuses à prendre en compte, des seuils à respecter » (rapport d'inspection de Total Raffinerie Pétrochimie du 10 octobre 2019).

Si le plan d'action du PPA3 prévoit qu' "Une communication régulière sera nécessaire auprès des industriels sur les meilleures techniques disponibles (MTD) pour leurs activités" (page 5), il n'apporte toutefois pas de précisions quant aux mesures de communications mises en oeuvre ni quant aux moyens mis à dispositions des autorités environnementales pour assurer cette communication.

À la lumière de ces éléments, le PPA3 devrait intégrer la promotion de bonnes pratiques visant à mobiliser l'ensemble des parties prenantes dans la mesure de leurs compétences et rôles respectifs.

La société civile et en particulier les associations, tout d'abord, dont le rôle d'information et d'alerte en fait des partenaires essentiels de l'élaboration et du suivi des politiques publiques en matière de qualité de l'air. Ce rôle doit faire l'objet d'une reconnaissance institutionnelle plus inclusive afin de favoriser l'échange d'information et la coordination des actions au sein de l'agglomération.

Or, les associations ne sont pas citées parmi les partenaires techniques et financiers de ces mesures. (voir page 4 du plan d'action)

Les élus locaux, ensuite, doivent bénéficier d'une formation aux enjeux des ICPE afin d'agir efficacement en cas de pollution résultant d'une installation ICPE. L'existence d'un péril imminent lui permet en effet d'exercer son pouvoir de police en matière d'ICPE. A défaut de péril imminent, il lui appartient toutefois de signaler à la préfecture les infractions dont il aurait connaissance sous peine de voir sa responsabilité engagée. Ces signalements peuvent notamment faire suite à la transmission de griefs par les riverains et associations de protection de l'environnement.

Le préfet et la DREAL, enfin, qui ont à l'évidence un rôle proactif à jouer afin d'assurer le respect de la réglementation sur les ICPE. En amont, l'instruction des demandes d'autorisation doit intégrer le respect du PPA comme un critère déterminant. À cet égard, le Conseil d'État a précisé que les normes de qualité de l'air imposées par un PPA devaient être prises en compte dans le cadre des études d'impact réalisées pendant l'instruction (CE, 6e et 5e ch. réunies, 13 mars 2019, n° 418949). Plus encore, les autorisations ne devraient être accordées que dans la limite des fourchettes basses des valeurs prévues par la réglementation. En cas de risque significatif ou d'absence de garantie suffisante, le PPA peut et doit fonder le refus de l'autorisation.

En aval, la pollution de l'air devra être considérée comme une priorité des inspections des ICPE. Les services de la préfecture s'efforceront d'assurer un suivi régulier et effectif en cas de rapport d'inspection révélant des non-conformités ou des infractions contribuant au dépassement des valeurs limites de certains polluants. Contrairement à la situation actuelle, des sanctions effectives devront être prises passé un délai raisonnable, apprécié en fonction de la gravité du manquement, du type de polluant en cause ou encore des antécédents de l'exploitant.

S'agissant du financement des mesures visant à réduire les émissions polluantes provenant des installations industrielles, le PPA3 prévoit dans son plan d'action que "*Les techniques prescrites par les études technico-économiques devront rester économiquement supportables pour les exploitants des installations concernées. Le cas échéant, un accompagnement économique de l'exploitant pourra être recherché pour prendre en charge une partie du coût des investissements grâce à des dispositifs d'aides existants*". Ces mesures semblent insuffisantes pour inciter les exploitants des installations concernées à engager des investissements visant à réduire les émissions atmosphériques polluantes. Afin que les mesures prises par les exploitants soient effectives, il nous apparaît nécessaire de

renforcer les aides permettant d'accompagner économiquement l'exploitant ou prévoir des mesures économiques ou fiscales incitatives.

Ainsi, compte tenu des faiblesses constatées sur le secteur de l'industrie, il apparaît nécessaire :

- De promouvoir de bonnes pratiques visant à mobiliser l'ensemble des parties prenantes, notamment les associations de protection de l'environnement,
- De former les élus locaux aux enjeux liés aux émissions industrielles polluantes
- De préciser les mesures de communication mises en œuvre ainsi que les moyens mis à dispositions des autorités environnementales pour assurer cette communication.
- De renforcer les aides permettant d'accompagner économiquement l'exploitant ou prévoir des mesures économiques ou fiscales incitatives.

2.5. Sur le secteur agricole :

Le secteur agricole étant, comme toute activité économique, émetteur de particules polluantes (ammoniac, azote, méthane, CO₂, pesticides volatiles), il est urgent de prendre pleinement en considération ce type de pollution dans la planification de la préservation de la qualité de l'air. A cette fin, le PPA3 doit intégrer la possibilité pour l'autorité de police compétente de restreindre les pratiques agricoles polluantes en cas d'épisode de pollution, ainsi que la possibilité de restreindre l'usage de matériels et véhicules agricoles les plus polluants.

Le plan d'action du PPA3 prévoit de "*limiter les brûlages agricoles et favoriser les pratiques alternatives*". (page 65 du plan d'actions)

L'arrêté préfectoral de gestion des épisodes de pollution prévoit l'interdiction du brûlage des sous-produits agricoles, le report du nettoyage des silos et des mesures visant à limiter les épandages de fertilisants agricoles (pages 12 et 15 de l'AP de gestion des épisodes de pollution - annexe 7).

En revanche, nous constatons que le PPA3 ne prévoit pas de mesures visant à réduire l'usage de matériels et véhicules agricoles polluants.

Au titre des actions prévues dans le PPA3 il est prévu d'"*encourager l'adoption de techniques, de matériels et de bonnes pratiques permettant de réduire les émissions des activités agricoles*", impliquant notamment :

- la sensibilisation des agriculteurs et professionnels du secteur agricole aux enjeux de la qualité de l'air et aux alternatives disponibles à travers des actions de formation continue, et la sensibilisation des élèves des établissements d'enseignement agricole.
- la réalisation des diagnostics individuels dans les exploitations pour identifier les progrès possibles en matière de réduction des émissions d'ammoniac,
- le développement de l'agriculture biologique en préservant la qualité de l'air.

Plus globalement, des objectifs de réduction de la part agricole des émissions de polluant doivent être définis par le PPA3 pour garantir son efficacité et être cohérents avec les objectifs prévus dans le plan d'action des PCAET des EPCI inclus dans le périmètre du PPA.

Or, s'agissant de l'ammoniac (NH₃) émis par les déjections des animaux et les engrais azotés utilisés pour la fertilisation des cultures, l'autorité environnementale souligne dans son avis que "*les réductions envisagées*

à l'échelle du PPA ne sont pas cohérentes avec ces objectifs qui sont assignés pour les PCAET des neuf EPCI inclus dans le périmètre du PPA". L'autorité environnementale recommande ainsi de "compléter le plan d'action afin de permettre de réduire les émissions de NH3 en cohérence avec les objectifs du Prepa et ceux assignés aux PCAET." (p.31 avis AE)

Dans son mémoire en réponse, la DREAL invoque sur ce point des arguments peu convaincants. Il affirme ainsi que "le NH3 est un polluant spécifique émis à plus de 90% par les seules activités agricoles. Or, le territoire couvert par le PPA3 de l'agglomération lyonnaise n'étant pas un territoire à forte dimension agricole, les exploitations y sont globalement d'une taille moyenne ou modeste qui n'est pas particulièrement favorable à la réalisation des investissements dans les équipements permettant d'y réduire les émissions d'ammoniac."

Or, cette affirmation n'est pas tout à fait exacte puisque le territoire couvert par le PPA3 est composé à 58% d'espaces agricoles (avis autorité environnementale page 19).

Le territoire compte ainsi une surface agricole importante, notamment, dans le Rhône, la surface agricole représente 139 000 ha sur les 300 000 ha que compte le département (page 45 du rapport principal).

2.6. Sur les pics de pollution

Le rapport d'évaluation soulève une insuffisance des contrôles pour les mesures d'interdiction en cas de pics de pollution. Il soulève également un manque d'alternatives dans le cas de pics de pollutions, il n'y a pas d'autres possibilités pour se déplacer que le déplacement individuel nécessitant de développer les transports collectifs dans cette situation (page 51 du rapport).

Or, lors des épisodes de pollution, l'autorité administrative compétente a le pouvoir d'augmenter les contrôles administratifs ou répressifs. Ainsi, pour les contrôles administratifs, le maire a le devoir d'assurer la salubrité publique et peut à ce titre mobiliser ses pouvoirs de police administrative générale.

Le rapport principal du PPA3 prévoit de faire évoluer le dispositif préfectoral pour la gestion des épisodes de pollution impliquant la révision de l'arrêté préfectoral zonal de gestion des épisodes de pollution ainsi que les arrêtés préfectoraux départementaux de gestion des pics de pollution (pages 127-128 du plan d'action).

Il n'est en revanche pas précisé dans le rapport les points d'amélioration visés dans le cadre de la révision de ces arrêtés.

Par ailleurs, l'arrêté zonal de gestion des épisodes de pollution (annexe 7 du dossier d'enquête), prévoit un renforcement des contrôles pendant ces d'épisodes de pollution, notamment pour les véhicules et brûlage de déchets. En revanche, l'arrêté ne prévoit pas de contrôle renforcé pour les ICPE alors qu'elles font l'objet de mesures spécifiques.

De plus, l'arrêté préfectoral de gestion des pollutions prévoit qu'en application de l'article L. 223-2 C.env., durant la période d'application des mesures d'interdiction de la circulation de certaines catégories de véhicules, les autorités organisatrices de transport concernées peuvent faciliter l'accès au réseau public de transport en commun par toute mesure tarifaire incitative.

Nous constatons qu'il ne s'agit toutefois que d'une "possibilité", or pour que les mesures d'interdictions soient efficaces, l'accès au transport en commun doit être facilité systématiquement durant toute la période d'application des mesures. Les réductions tarifaires doivent en outre être réellement incitatives,

@49 - Jean

Objet : Réduction des émissions de gaz à effet de serre chez les ruminants.

Contribution :

Bonjour,

J'aurais souhaité que cette enquête publique indique aussi les mesures envisagées pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des ruminants. Ainsi que les aides que la Métropole apporte aux agriculteurs pour cette réduction. Pouvez- vous nous répondre à ce sujet ?

En effet, vous n'êtes pas sans savoir qu'il existe des apports alimentaires qui permette de faire baisser d'environ 15 % le méthane produit par les ruminants. Voir par exemple les produits d'AGOLIN et sur Youtube: <https://www.youtube.com/shorts/TmEXqsTg6ZA>.(Solar Impulse)

Dans l'attente de votre retour,

Sincères salutations