



**PRÉFET  
DU RHÔNE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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

## Bilan de la concertation préalable

septembre 2021



## Sommaire

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

## Contexte

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

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

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

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

# L'outil PPA

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

## Du PPA1 au PPA3

Le premier PPA (PPA1) de l'agglomération lyonnaise a été adopté en juin 2008. Ses objectifs principaux concernaient la baisse des émissions industrielles et de celles du trafic routier (NO<sub>2</sub>). Le bilan tiré de ce premier plan était globalement positif : en particulier les émissions de dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) et de plusieurs autres polluants d'origine industrielle ont drastiquement diminuées.

En 2014, après évaluation de ce premier PPA, un PPA2 a été adopté, dans l'objectif de réduire les émissions de particules (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>) et de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), restées au-dessus des seuils réglementaires. Dans ce but, le PPA2 comprenait au total une vingtaine d'actions visant à réduire les émissions des transports, de l'habitat et des activités industrielles ou de travaux.

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

Ces rapports d'évaluation sont disponibles sur le site de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes<sup>1</sup>. Ils rendent compte de résultats du PPA2 encourageants en termes d'évolution de la qualité de l'air, et invitent à une poursuite à plus long terme des actions engagées. Toutefois, l'objectif initial de ramener les niveaux de pollution en dessous des seuils prévus par la loi n'était toujours par atteint. Cette situation a conduit le préfet à décider la mise en révision du PPA, afin de définir des mesures nouvelles en faveur dans le cadre d'un PPA3.

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

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

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

### **L'élaboration du PPA3**

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

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

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

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

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

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

# La concertation préalable

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

## Cadre réglementaire

La phase de concertation préalable a été organisée en application du III de l'article L.121-17 du code de l'environnement et conformément aux modalités décrites dans la déclaration d'intention du 19 février 2021 publiée sur le site internet de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes<sup>2</sup>.

## Objectifs

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

## Méthode

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

## Modalités de la concertation

La concertation s'est déroulée suivant les modalités suivantes :

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

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

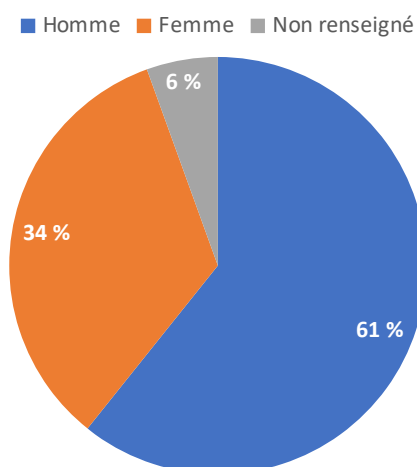
Le présent document dresse le bilan quantitatif et qualitatif des avis émis durant la concertation préalable.

## Données de la participation

- Répartition des participants par genre

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

### Répartition par genre

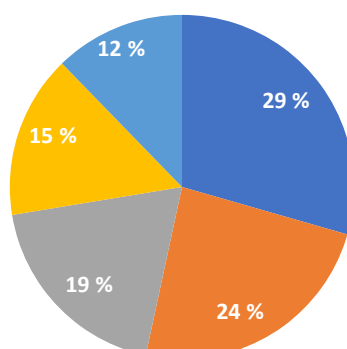


- Répartition des participants par âge

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

## Répartition par âge

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



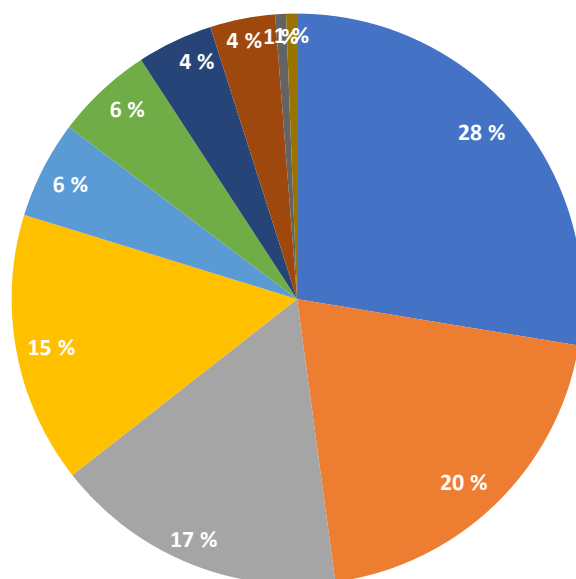
- Répartition des participants par catégorie professionnelle

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



## Répartition par profession

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



- Répartition des participants par commune de résidence

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

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

- Répartition des participants par commune d'activité professionnelle

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

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

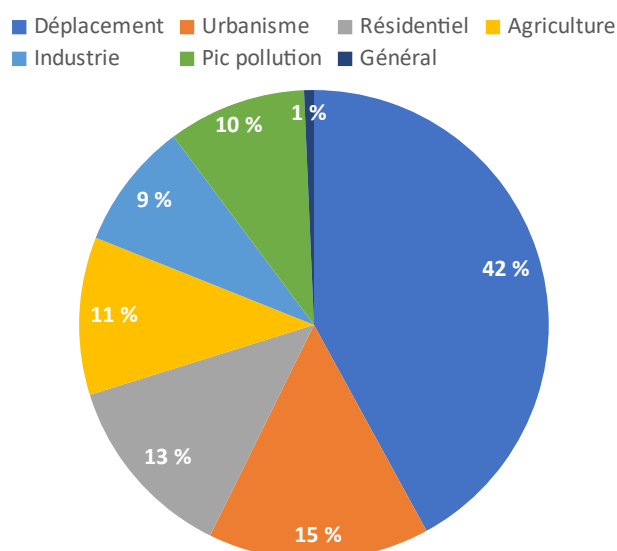
## Analyse de la participation

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

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

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

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



## Déplacements et mobilité

(499 avis et propositions)

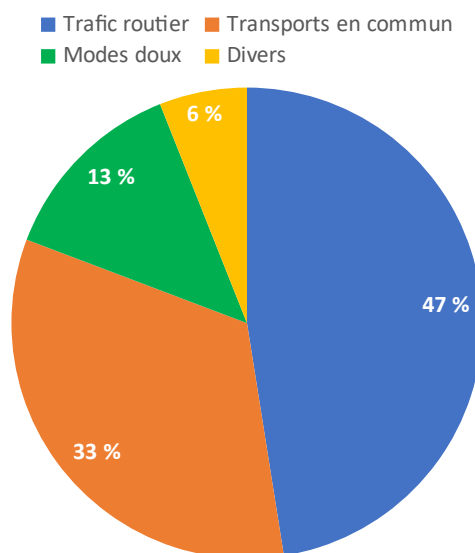


Cette thématique concerne l'ensemble des avis formulés en lien avec les déplacements, la mobilité et les transports sur le territoire de l'agglomération lyonnaise. Il s'agit, de loin, du thème qui a suscité le plus d'avis et propositions ce qui témoigne de l'importance qu'il prend dans le quotidien des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

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

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

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



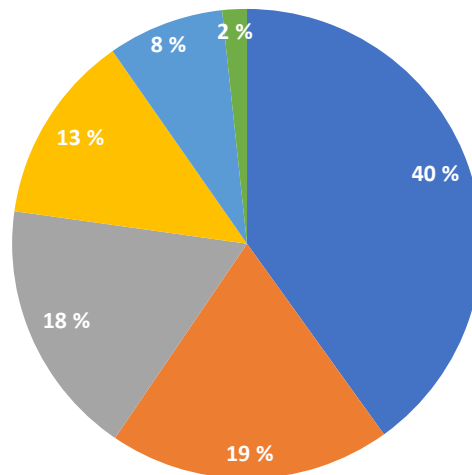
## Trafic routier

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



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

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



- Véhicules thermiques

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Infrastructures routières

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

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

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

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

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

La requalification de M6 et M7 est un projet de long terme porté par la métropole de Lyon dont la réalisation s'inscrit dans un horizon postérieur au PPA3. Ce projet ainsi que les voies réservées qui y sont liées, auront pour objectif de diminuer le recours à la voiture individuelle et à l'autosolisme pour les déplacements quotidiens en cohérence avec les objectifs portés dans le cadre des politiques concernant la qualité de l'air. À titre indicatif, le trafic de transit nord-sud traversant Lyon via les ex A6-A7 était estimé en 2017 (avant le début de requalification et passage à 70 km/h) à environ 15 % du trafic total de l'axe<sup>3</sup>.

- Contrôle et sanction

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

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

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

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

Les propositions concernant des taxations relèvent de réglementations nationales et, de fait, ne pourront être intégrées au PPA. Le sujet des contrôles est, quant à lui, effectivement intégré au PPA3 qui prévoit notamment des campagnes de contrôles plus fréquentes de la fraude à l'AdBlue<sup>4</sup> par les poids-lourds. Actuellement, le contrôle du respect de la ZFEm est effectué sur le terrain par les équipes de police municipale et nationale. À terme (d'ici 2023), il sera assuré via un système automatisé reposant sur des caméras qui liront les plaques d'immatriculation des véhicules.

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

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



- Stationnement

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

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

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

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

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

- Incitation et aides

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

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

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

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

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

Concernant les aides à l'acquisition de véhicules à faibles ou très faibles émissions<sup>5</sup> ou de vélos, le Gouvernement a reconfirmé en 2021 le maintien et le renforcement de plusieurs dispositifs nationaux existants (prime à la conversion, bonus écologique, surprime ZFEm) avec notamment la mise en place d'un dispositif de micro-crédit pour les ménages les plus modestes, l'expérimentation de prêts à taux zéro pour ceux vivants dans les zones à faibles émissions l'élargissement de la prime à la conversion aux personnes souhaitant remplacer un vieux véhicule polluant par un vélo à assistance électrique ou encore l'instauration d'un bonus vélo pour l'acquisition de vélos-cargos.

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

- Vitesse de circulation

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

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

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

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

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

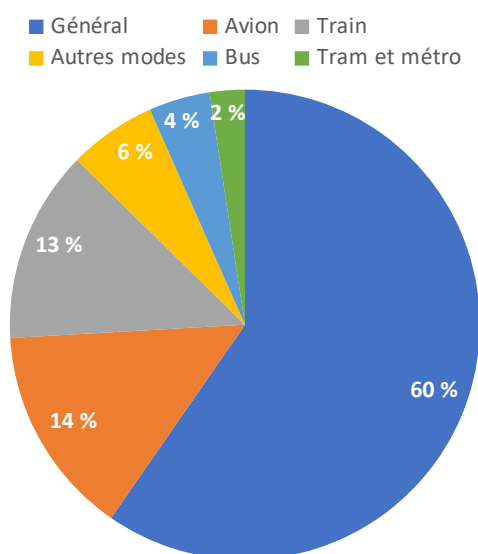
## Transports en commun et transport aérien

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



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

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



- Général

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Train, tramway, métro et bus

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

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

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

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

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

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

- Transport aérien

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

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

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

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

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

- Autres modes de transport

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

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

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

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

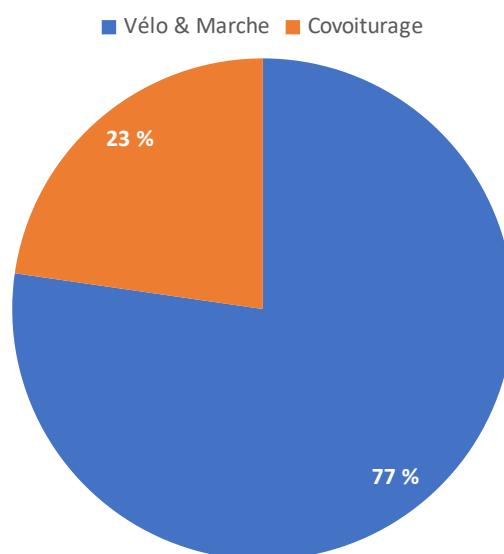
## Modes doux et partagés

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



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

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



- Marche et vélo

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

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

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

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

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

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

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

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

- Covoiturage

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

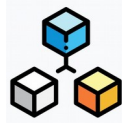
De manière plus spécifique, il est demandé une réduction tarifaire aux péages, voire la gratuité, pour les voitures transportant plus de deux personnes et pratiquant le covoiturage.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

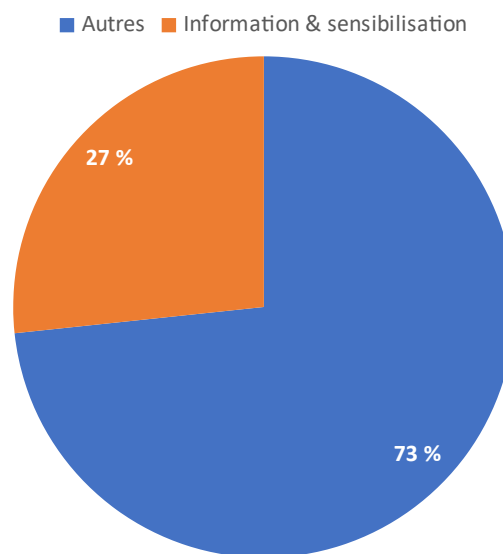
Toutes ces mesures sont effectivement identifiées dans le plan d'action du PPA3 en matière de développement du covoiturage. La question d'une adaptation des tarifs des péages aux covoitureurs relève de la politique commerciale des concessionnaires autoroutiers. La société APRR a en particulier indiqué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

## Divers

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



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



- Information est sensibilisation

De manière spécifique, il est demandé :

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

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

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

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



- Mobilité des salariés d'entreprises

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

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

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

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

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

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

- Autres remarques

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

De manière plus spécifique, il est demandé de :

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

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA3

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

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

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

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

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

#### **En résumé**

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

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

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

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

## Résidentiel et tertiaire

(153 avis et propositions)

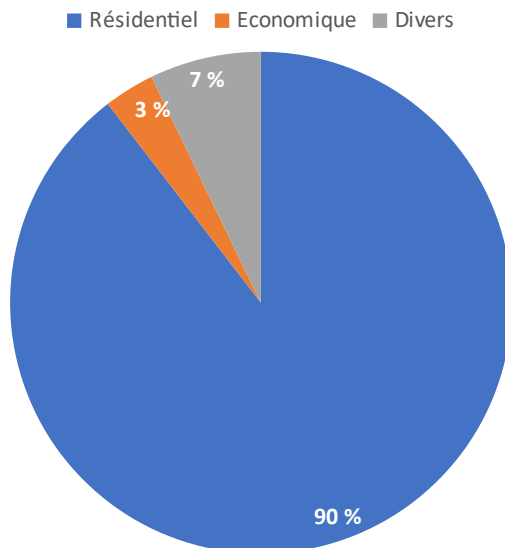


Cette thématique concerne l'ensemble des avis formulés en lien avec les logements, les bâtiments et les locaux d'activité sur le territoire de l'agglomération lyonnaise.

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

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

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



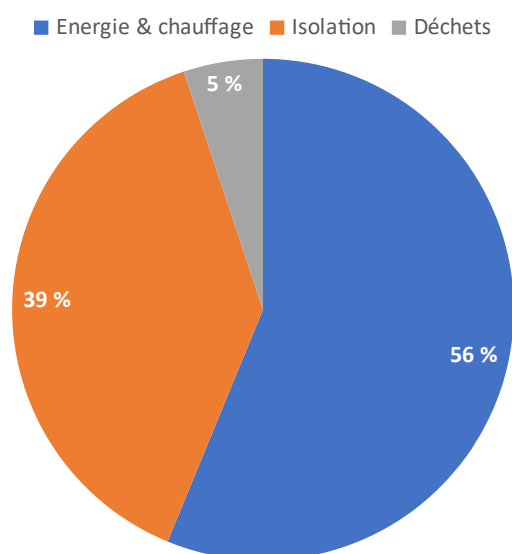
## Bâtiments à vocation résidentielle

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



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

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



- Énergie et chauffage

En grande majorité, il est demandé de :

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

De manière plus spécifique, il est demandé de :

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

- supprimer la prime air-bois.

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

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

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

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

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

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

- Isolation

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

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

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

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

- Gestion des déchets

De manière spécifique, il est demandé de :

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

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

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

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

## **Bâtiments à vocation économique**

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



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

De manière spécifique, il est demandé de :

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

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

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

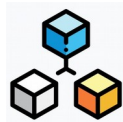
Le PPA3 intégrera une action concernant la rénovation énergétique du bâti qui visera également les locaux d'activités économiques. Cet axe constitue aussi un des leviers d'actions identifiés par la Métropole de Lyon dans son schéma des énergies, lequel intègre des objectifs quantifiés à cet égard. De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

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

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

## Divers

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



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

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

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

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

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

L'obligation de contrôle régulier des installations de chauffage au bois est en fait déjà en vigueur via les règlements sanitaires départementaux. À cet égard, un renforcement des obligations des occupants des logements (via notamment la fourniture de certificats lors de ventes immobilières) est envisagé par le Ministère de la Transition Écologique dans son plan d'actions chauffage au bois publié le 23/07/2021<sup>6</sup>. En outre, le gestionnaire du réseau de chaleur urbaine de la Métropole de Lyon modernise régulièrement l'ensemble de son réseau, sans que cela concerne spécifiquement les canalisations du plateau nord.

#### **En résumé**

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

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

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

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



## Activités industrielles

(104 avis et propositions)

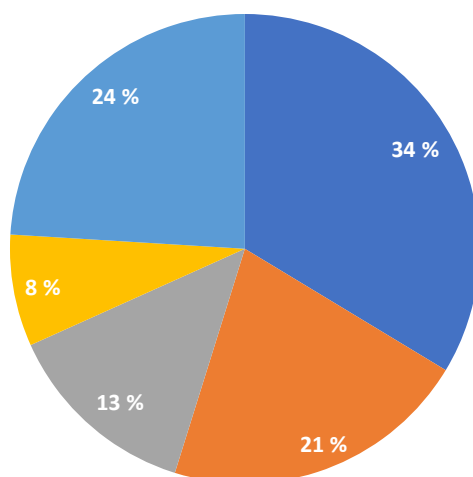


Cette thématique concerne l'ensemble des avis formulés en lien avec les activités industrielles sur le territoire de l'agglomération lyonnaise. Pour plus de précision, 5 sous-thématiques ont été créées :

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

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

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



## Contrôle et sanction

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



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

De manière plus spécifique, il est demandé de :

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

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

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

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

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

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

## Gestion des déchets

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



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

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

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

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

## Énergie et isolation

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



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

De manière plus spécifique, il est demandé de :

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

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

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

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

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

## Incitation

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



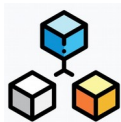
De manière spécifique, il est demandé d'aider à la modernisation des entreprises et au financement de la R&D pour des solutions moins polluantes (recherche sur l'hydrogène par exemple), via un financement participatif des citoyens, une logique de bonus/malus ou un autre procédé.

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

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

## Divers

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



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

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

De manière plus spécifique, il est demandé de :

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

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

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

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

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

#### **En résumé**

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

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

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

## Activités agricoles

(129 avis et propositions)

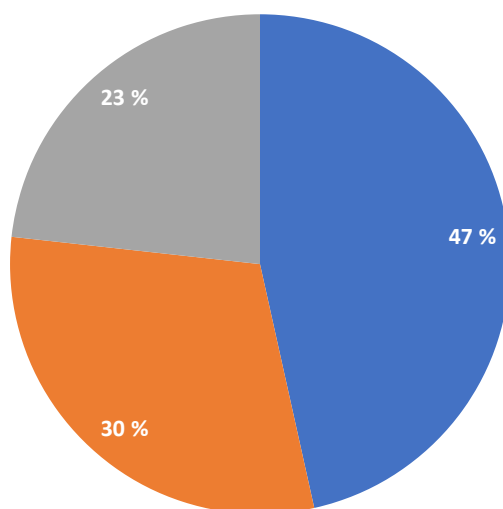


Cette thématique concerne l'ensemble des avis formulés en lien avec les activités agricoles sur le territoire de l'agglomération lyonnaise. Pour plus de lisibilité, les avis ont été classés en trois sous-thématiques :

- Mode de production
- Mode de culture
- Divers

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

■ Mode de production ■ Mode de culture ■ Divers



## Mode de production

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



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

De manière plus spécifique, il est demandé de :

- limiter, voire interdire l'élevage intensif.
- réduire la consommation globale de viande et de poisson.
- exploiter la biomasse et valoriser les déchets (compost).
- créer un label pour les exploitations agricoles respectueuses de l'environnement, ou à l'inverse non-respectueuses, comme moyen d'incitation pour changer de mode de production.
- interdire le brûlage visant à lutter contre le gel.
- limiter les rejets chimiques et gazeux (méthane, CO<sub>2</sub>, ...)
- rémunérer les agriculteurs pour la captation du carbone que leur exploitation peut effectuer.
- limiter les émissions liées aux transports des denrées.
- diminuer les poussières en diminuant le labour des terres.
- mettre en place des centrales de filtration de l'air.

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

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

Parmi les propositions recueillies, certaines dépassent cependant le cadre de ce qui peut être mis en œuvre réglementairement dans le cadre d'un PPA. En effet, l'outil PPA permet d'agir sur les polluants réglementés pour lesquels des dépassements de valeurs cibles ou réglementaires sont observés (polluants qui disposent d'une valeur limite/valeur guide dans l'air ambiant) et d'intégrer les objectifs de réduction pluriannuel du PREPA (plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques). Aussi, le plan d'actions prévu pour ce secteur vise en premier lieu l'ammoniac (NH<sub>3</sub>) qui est émis à 94 % par le secteur agricole, ainsi que les particules (PM) qui si elles ne représentent qu'environ 10 % des émissions annuelles du territoire, peuvent être ponctuellement significatives à certaines périodes de l'année.

D'autres politiques ont vocation à limiter l'usage des pesticides (plan Ecophyto) ou à préserver la santé par une limitation de l'exposition aux pesticides (Plan régionaux Santé environnement). Tandis que d'autres dispositifs tels que le Label Bas Carbone apportent une meilleure réponse aux enjeux de captation de CO<sub>2</sub> ou d'émissions de gaz à effets de serre.

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

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

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

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

---

## Mode de culture

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



De manière générale, il est demandé de :

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

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

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

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

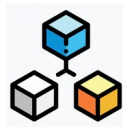
La question de l'intégration d'une action spécifique en faveur du « bio » s'est posée en atelier, thématique. Toutefois celle-ci n'a volontairement pas été retenue s'agissant d'un sujet très large et dont l'impact direct sur la qualité de l'air, en l'état des connaissances actuelles, apparaît difficile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



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

## Divers

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



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

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

De manière plus spécifique, il est demandé de :

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

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

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

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

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

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

#### **En résumé**

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

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

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

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

# Urbanisme

(181 avis et propositions)

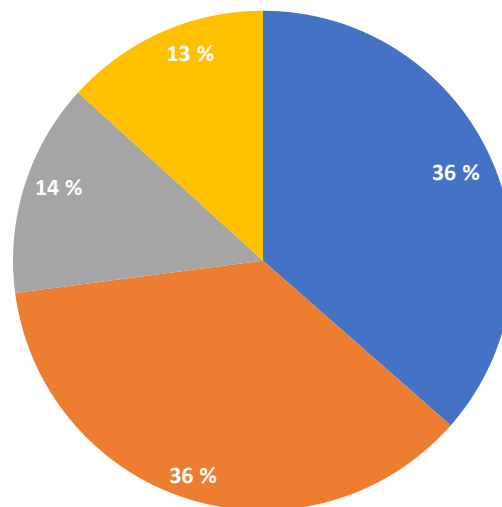


Cette thématique regroupe l'ensemble des avis et remarques formulés en lien avec l'urbanisme sur le territoire de l'agglomération lyonnaise. Pour plus de facilité d'analyse, les remarques sont regroupées en quatre sous-thématiques :

- Végétalisation
- Densification
- Aménagement
- Divers

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

■ Végétalisation ■ Densification ■ Aménagement ■ Divers



## Végétalisation

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



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

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

De manière plus spécifique, il est demandé de :

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

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

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

## Densification

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



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

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

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

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

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

## Aménagement

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



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

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

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

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

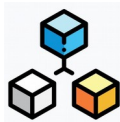
Les autres propositions rapportées ci-avant concernent soit des enjeux de nuisances sonores, de perméabilité des sols, de productions d'énergie renouvelable ou encore de réduction d'îlots de chaleur urbain. Ces leviers n'auraient pour la plupart pas d'effet notable sur la qualité de l'air et ne seront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

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

---

## Divers

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



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

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

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

De manière plus spécifique, il est demandé de :

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

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

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

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

#### **En résumé**

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

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

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

## Épisodes de pollution de l'air

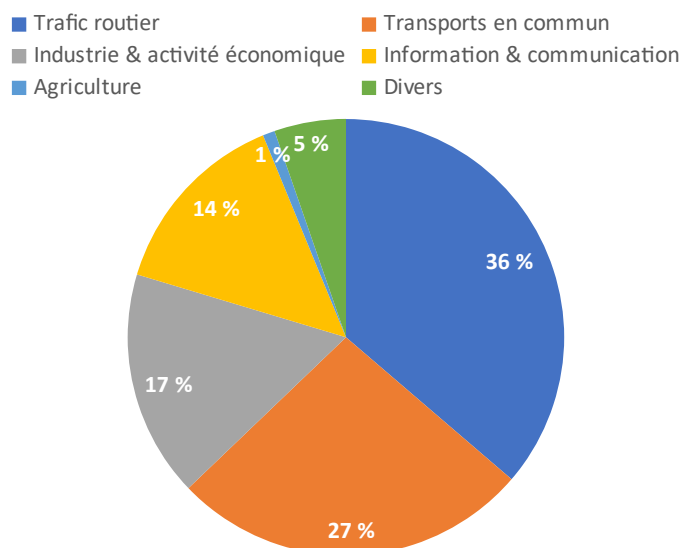
(113 avis et propositions)



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

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

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





## Trafic routier

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Transports en commun

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



De manière générale, il est demandé de :

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

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

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

## Industrie et activités économiques

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



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

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

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

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

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

## **Information et communication**

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



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

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

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

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

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

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

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

## Agriculture

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



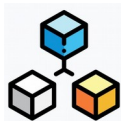
De manière très spécifique, a été formulée une proposition d'interdire l'épandage de pesticides dans une zone définie et pour un temps donné.

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

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

## Divers

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



De manière plus spécifique, il est demandé de :

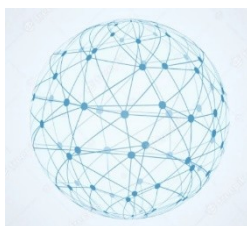
- ne plus se baser sur les vignettes.
- freiner les départs des avions.
- baisser les températures dans les locaux.
- fermer les écoles.
- imposer le port du masque.
- appliquer le principe du « pollueur-payeur ».

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

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

## Observations générales

(8 avis et propositions)



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

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

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

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

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

## Conclusion

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

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

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

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

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

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