

## **Annexe 2**

# **Articulation du PPA avec les autres plans et programmes**



## Articulation du PPA avec les plans nationaux

### Le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA)

Le PREPA vise à répondre aux engagements en matière de réduction des émissions de polluants atmosphériques prévus dans la directive 2016/2284 du 14 décembre 2016. Instauré par l'article 64 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, ce plan, approuvé en 2017, est composé :

- D'un décret qui fixe, à partir d'une année de référence (2005), les objectifs de réduction à horizon 2020, 2025 et 2030 ([décret n°2017-949 du 10 mai 2017](#)) des émissions de dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), de composés organiques volatils non méthaniques (COVnM), d'ammoniac (NH<sub>3</sub>) et de particules fines (PM<sub>2,5</sub>)

Objectifs de réduction fixés pour la France (exprimés en % par rapport à 2005)

	À horizon 2020	À horizon 2030
SO <sub>2</sub>	-55 %	-77 %
NOx	-50 %	-69 %
COVNM	-43 %	-52 %
NH <sub>3</sub>	-4 %	-13 %
PM <sub>2,5</sub>	-27 %	-57 %

Figure 1: Objectifs de réduction à horizon 2020 et 2030 du PREPA [Source : PREPA]

- D'un arrêté qui :
  - Prévoit les actions de réduction des émissions à renforcer et à mettre en œuvre ([arrêté du 10 mai 2017](#)), en particulier, dans les secteurs de l'industrie, des transports et de la mobilité, du résidentiel-tertiaire et de l'agriculture ;
  - Fixe des orientations en matière de mobilisation des acteurs locaux, d'amélioration des connaissances et d'innovation ou encore de pérennisation des financements en faveur de la qualité de l'air.

En application de l'article L.222-9 du code de l'environnement, les objectifs et les actions de ce plan doivent être pris en compte dans les schémas d'aménagement régionaux, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et dans les PPA. Le tableau suivant illustre la cohérence entre les orientations fixées par le PREPA et le PPA de l'agglomération lyonnaise :



## INDUSTRIE

PREPA	PPA Lyon
<p><b>Renforcer les exigences réglementaires et leur contrôle pour réduire les émissions d'origine industrielle</b></p> <p>a. Mise en œuvre de plans d'actions de contrôles des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) renforcés dans les zones les plus polluées</p> <p>b. Transposition de la directive sur les installations de combustion de taille moyenne et application des BREF (Best available techniques REFerence document, grandes installations de combustion et traitement de surface, raffinerie, sidérurgie...)</p> <p>c. Renforcement des mesures d'urgence dans le secteur industriel</p> <p>d. Évaluation de la réglementation actuelle pour les rubriques de la nomenclature ICPE les plus émettrices de composés organiques volatils et identification des marges de réduction des émissions</p>	<p>Les 4 défis retenus dans le cadre du PPA3 s'inscrivent en cohérence avec le PREPA. Les actions du PPA visent en effet à renforcer les exigences vis-à-vis des installations relevant de la directive IED et à renforcer la surveillance et le suivi de celles relevant de la directive MCP. A cet égard, il s'agit de renforcer les VLE en particules et en oxydes d'azote des installations de combustion comprises entre 400 kW et 1MW, et étendre les objectifs concernant les émissions de poussières applicables pour les carrières aux plateformes de concassage, recyclage, cimenteries et producteurs de chaux.</p> <p>Les points b à d du PREPA sont des mesures du ressort du ministère en charge de l'Environnement. Ces dernières ont déjà été réalisées ou sont en passe de l'être. La directive MCP publiée en 2015, visant à limiter les émissions des installations d'une puissance technique nominale égale ou supérieure à 1MW et inférieure à 50MW a été transposée et est applicable depuis fin 2018.</p>
<p><b>Renforcer les incitations financières pour réduire les pollutions d'origine industrielle</b></p> <p>a. Mettre en place un Fonds « air-industrie » avec les collectivités territoriales</p> <p>b. Renforcement et révision de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) sur les émissions de polluants atmosphériques</p>	<p>Le fond « air industrie » n'a pas été retenu dans le cadre du PPA3 en tant que tel. Le PPA actuel se concentre sur le déploiement et le renforcement des Fonds Air Bois avec les collectivités territoriales.</p> <p>Sur le plan de l'industrie, le PPA3 vise néanmoins à inciter les industriels dont l'activité relève de la directive sur les émissions industrielles dite « IED » à mettre en place les meilleures techniques disponibles (MTD) permettant de respecter les plages basses des valeurs limites associées via l'élaboration d'une étude technico-économique. Des fonds publics pourront être recherchés pour accompagner ces investissements.</p>

	La mise en œuvre de Fond « air industrie » pourra être intégrée au sein prochain PPA. La DREAL AuRA pourra notamment tirer des enseignements de l'expérimentation en cours en Vallée de l'Arve pour une potentielle généralisation sur les futurs PPA de la région.
--	---



## TRANSPORT – MOBILITE

PREPA	PPA Lyon
<p><b>Renforcer les exigences réglementaires et leur contrôle</b>  <b>Ajuster la fiscalité pour mieux prendre en compte les polluants atmosphériques</b></p> <p>a. Convergence de la fiscalité entre l'essence et le gazole  b. Alignement du régime de déductibilité de la TVA sur l'essence sur celui du gazole  c. Incitation fiscale en faveur du GNV, afin d'inciter le recours aux carburants alternatifs</p>	<p>Les actions relevant d'une évolution de la réglementation fiscale sont du ressort des autorités nationales et ne peuvent être intégrées au PPA.</p>
<p><b>Encourager les mobilités actives et les transports partagés</b></p> <p>a. Élaboration des plans de mobilité par les entreprises, les administrations et les établissements scolaires  b. Incitation à l'utilisation du vélo</p>	<p>Le défi M1 vise au travers les actions M1.1 et M1.2 à développer la pratique du covoiturage et accompagner le développement des modes actifs de mobilité (vélo, marche).</p> <p>L'incitation d'encourager les entreprises à mettre en place des plans de mobilité avait été déployée dans le cadre du PPA2. Dans le cadre du PPA3, les entreprises seront davantage incitées à faire en sorte que leurs salariés utilisent le covoiturage ou le vélo pour se rendre sur leur lieu de travail ou bien utilisent des tiers-lieux pour limiter le nombre et la distance des déplacements domicile-travail à l'échelle du territoire.</p>
<p><b>Favoriser l'utilisation des véhicules les moins polluants</b></p> <p>a. Mise en œuvre des zones à circulation restreinte (ZCR)  b. Obligation des certificats qualité de l'air (CQA) dans les ZCR et les zones visées par la circulation différenciée</p>	<p>Le PPA vient renforcer et étudier l'extension géographique de la ZFE-m (action M.2.1). Le défi M3 « Encourager le verdissement des flottes de véhicule » s'inscrit en complémentarité de la ZFE-m, dans un objectif de renouvellement des flottes des véhicules routiers et du déploiement des réseaux de bornes de recharge électrique et de</p>

<p>c. Encourager la conversion des véhicules les plus polluants et l'achat de véhicules plus propres par le maintien de la prime nationale à la conversion des anciens véhicules diesel et du bonus écologique pour l'achat de véhicules électriques</p> <p>d. Développement des infrastructures pour les carburants propres au titre du cadre national pour les carburants alternatifs</p> <p>e. Renouvellement du parc par des véhicules faiblement émetteurs (article 37 de la LTECV)</p>	<p>stations multi-énergies (hydrogène, GNV).</p> <p>Concernant les aides au renouvellement des véhicules routiers, les dispositifs nationaux seront complétés par des dispositifs d'accompagnement de la métropole de Lyon dans le cadre de son projet dévolution de sa ZFE-m.</p>
<p><b>Renforcer le contrôle des émissions des véhicules et engins mobiles non routiers</b></p> <p>a. Contrôle des émissions réelles des véhicules routiers</p> <p>b. Renforcement du contrôle technique des véhicules (mise en œuvre de l'article 65 de la LTECV)</p> <p>c. Soutien à l'adoption de nouvelles normes ambitieuses au niveau européen : établissement d'une valeur limite d'émissions pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) pour les véhicules légers et les poids lourds, renforcement de la nouvelle réglementation « real driving emission » (RDE) pour les NO<sub>x</sub> par la révision du facteur de conformité et mise en place dans les meilleurs délais d'un RDE particules</p> <p>d. Réduction des pollutions et surveillance du marché des engins mobiles non routiers (EMNR)</p>	<p>Les mesures visées dans ce groupe sont du ressort du Ministère en charge de l'environnement.</p> <p>La mise en application rapide de la mesure b ne pourra être que bénéfique pour la réduction des émissions locales sur le périmètre du PPA (à l'échelle régionale, la région AuRA représente 9 % des centres de contrôle technique de France.</p> <p>Concernant le premier point, la DREAL conduira sur les territoires PPA des campagnes de contrôle régulières de la fraude à l'AdBlue qui seront réalisées par les contrôleurs de transports terrestres.</p>
<p><b>Réduire les émissions du transport aérien</b></p> <p>a. Mise en œuvre du plan national d'actions de l'aviation civile prévu par la LTECV</p>	<p>Concernant le transport aérien, une action, intégrée au défi M5 « Diminuer les émissions des modes aérien et fluvial », vise à limiter les émissions des deux plateformes aéroportuaires de la zone du PPA, notamment via la réduction du temps de roulage des avions sur le tarmac, l'encouragement de l'extinction d'un moteur en phase d'atterrissage, et la réduction du recours aux auxiliaires de puissance à énergie thermique.</p>
<p><b>Réduire les émissions du transport maritime et fluvial</b></p> <p>a. Élaboration d'une feuille de route pour réduire les émissions polluantes liées aux navires</p> <p>b. Application de la réglementation sur la limitation du soufre dans les carburants marins et renforcement des contrôles</p> <p>c. Mise en place de nouvelles zones à basse émission</p>	<p>L'action M.5.2 du PPA cherche à diminuer les émissions associées à la navigation fluviale. La poursuite de l'électrification des appontements, l'encouragement du recours au GTL en substitution du GNR en tant que carburant, ainsi que l'incitation au renouvellement des flottes pour des bateaux hybrides ou électriques est notamment prévue dans le cadre des mesures déployées par la CNR et VNF. Le PPA prévoit</p>

d. Développement du branchement des navires à quai et des infrastructures GNV (article 86 de la loi pour l'économie bleue) pour le transport maritime et fluvial	également d'augmenter l'utilisation de la voie fluviale afin de réduire la part routière dans le transport de marchandise. Et la logistique urbaine.
--	--



## AGRICULTURE

PREPA	PPA Lyon
<p><b>Réduire la volatilisation de l'ammoniac liée aux épandages de matières fertilisantes</b></p> <p>a. Réduction de la volatilisation de l'ammoniac provenant des fertilisants minéraux, notamment en réduisant leur potentiel émissif, en encourageant leur substitution par des formes d'engrais azotés moins émissives et en adaptant les pratiques et modalités d'apport</p> <p>b. Réduction des délais d'enfouissement des effluents d'élevage en tenant compte des contraintes d'organisation du travail, des réglementations européennes, des aléas climatiques et des impératifs agronomiques</p> <p>c. Substitution des buses palettes par du matériel d'épandage moins émissif</p>	<p>Les actions inscrites au PPA3 visent très clairement la diffusion des bonnes pratiques et le recours aux techniques et matériels plus vertueux cités ci-contre. L'action AG1.2 vise notamment à réaliser des diagnostics individuels dans les exploitations pour identifier les progrès possibles en matière de réduction des émissions d'ammoniac, ainsi qu'à faire connaître et favoriser les bonnes pratiques d'épandage (limitation de la ré-évaporation de l'azote, irrigation après un apport d'engrais uréique, incorporation de paille dans les effluents, etc.) et d'élevage (gestion des déjections, raclage en V, etc.). La mise à disposition de moyens supplémentaires par le niveau national sera de nature à favoriser la mise en œuvre de cette action.</p>
<p><b>Limiter le brûlage à l'air libre des résidus agricoles</b></p> <p>a. Recherche et développement de techniques et de filières alternatives au brûlage à l'air libre des résidus agricoles, en lien avec les schémas régionaux biomasse</p>	<p>L'action AG2.1 du PPA cible spécifiquement les brûlages agricoles en favorisant les pratiques alternatives. Est notamment prévu par le PPA d'encourager les collectivités et les acteurs de la profession agricole (CUMA coopérative d'utilisation de matériels agricoles notamment) à mettre à disposition des broyeurs partagés ou de faciliter l'accès à des plateformes de compostage, afin d'accroître le recours à ces ressources.</p>
<p><b>Évaluer et réduire la présence des produits phytopharmaceutiques dans l'air</b></p> <p>a. Lancement d'une campagne exploratoire de surveillance des produits phytopharmaceutiques dans l'air ambiant selon un protocole harmonisé, pour statuer sur le déploiement éventuel d'une surveillance pérenne et ciblée sur les substances</p>	<p>Cette mesure n'a pas été reprise dans le PPA3, en ce qu'elle ne concernerait pas les polluants visés prioritairement dans ce plan d'actions. Cet enjeu, est plus particulièrement abordé au travers du plan Ecophyto II+ Auvergne-Rhône-Alpes (intégrant les priorités du plan d'actions sur les produits phytopharmaceutiques et une agriculture</p>

<p>identifiées comme prioritaires</p> <p>b. Réduction et limitation de l'utilisation des produits phytopharmaceutiques, et renforcement des contrôles des règles de leur utilisation (Plan écophyto)</p> <p>c. Contrôle de l'interdiction des épandages aériens</p>	<p>moins dépendante aux pesticides ainsi que le plan de sortie du glyphosate).</p>
<p><b>Accompagner le secteur agricole grâce aux politiques agricoles</b></p> <p>a. Développement et diffusion des bonnes pratiques agricoles en faveur de la qualité de l'air notamment dans un guide de bonnes pratiques et via les formations destinées aux exploitants agricoles, dont la formation initiale des futurs agriculteurs</p> <p>b. Lancement de projets pilotes visant à diffuser dans les exploitations agricoles les technologies et pratiques contribuant à réduire les émissions d'ammoniac ou de particules d'origine agricole</p> <p>c. Aides aux investissements pour réduire la volatilisation de l'ammoniac dans les élevages et lors des épandages de fertilisants</p> <p>d. Mobilisation des financements européens par les régions en faveur de la qualité de l'air et réalisation d'un plan d'action par région, dans le cadre des SRADDET et du déploiement régional de la PAC, de maîtrise des pollutions de l'air d'origine agricole</p> <p>e. Mobilisation du dispositif Agro écologie en faveur de la qualité de l'air</p>	<p>Le défi AG1 au travers l'action AG1.1 vise à former et informer les agriculteurs sur les bonnes pratiques permettant de mieux prendre en compte la qualité de l'air dans les activités agricoles.</p> <p>Par ailleurs, l'action AG2.1 sur la réduction des émissions de NH<sub>3</sub> liées notamment aux pratiques d'épandage est bien cohérente avec le point a) et le point c)</p>

 <b>RESIDENTIEL TERTIAIRE</b>	
<p><b>PREPA</b></p>	<p><b>PPA Lyon</b></p>
<p><b>Réduire les émissions de polluants atmosphériques dans le cadre des opérations de rénovation thermique</b></p> <p>a. Inciter la rénovation thermique des logements via des crédits d'impôt et prêts bonifiés et les programmes d'aide à la rénovation pour les ménages à faible revenu</p>	<p>L'action RT3.1 est dédiée au soutien à la rénovation énergétique des logements, locaux d'activité et bâtiments publics. Cette action s'appuie notamment sur les acteurs assurant le suivi et le conseil à la rénovation énergétique et thermique (ALEC, ALTE, pour le portage et suivi sur le volet logements pour les territoires qu'ils couvrent respectivement) et vise à amplifier les nombreuses démarches nationales et locales déjà</p>

	<p>existantes sur cet item. Le PPA identifie en particulier l'enjeu de sensibiliser prioritairement et d'orienter vers les dispositifs d'aide les propriétaires de logements chauffés au bois et au fioul. La possibilité de cumuler les différentes aides permet un reste à charge faible pour les ménages.</p>
<p><b>Réduire les émissions des appareils de chauffage</b></p> <p>a. Renouveler les appareils individuels de chauffage par des modèles plus performants</p> <p>b. Renforcer le contrôle des appareils mis sur le marché pour garantir leurs performances</p> <p>c. Réduire la teneur en soufre du fioul domestique</p> <p>d. Sensibiliser les citoyens sur les bonnes pratiques d'utilisation des appareils de chauffage au bois et sur les dispositifs d'aides disponibles</p>	<p>Le défi RT1 du PPA « Diminuer les émissions dues au chauffage au bois » regroupe plusieurs actions visant à réduire les émissions des appareils de chauffage. Concernant le point a), la poursuite du Fonds Air Bois sur le territoire de la Métropole de Lyon (RT1.1) et l'interdiction de l'usage des installations de chauffage au bois non performantes prévue pour 2023 sur le territoire de la Métropole de Lyon (à l'image de l'arrêté préfectoral pris en Vallée de l'Arve) (RT1.2) constituent des actions clé pour réduire efficacement les émissions.</p> <p>L'action RT1.3, en lien avec le point d) vise à sensibiliser et encourager à l'adoption de bonnes pratiques sur l'utilisation des appareils, en particulier en ce qui concerne le recours nécessaire à un combustible de qualité et suffisamment sec.</p> <p>Le point c) n'est pas spécifiquement pris en compte dans le PPA qui identifie un enjeu d'une sortie du recours au fioul comme énergie de chauffage sur le territoire.</p>
<p><b>Lutter contre le brûlage des déchets verts</b></p> <p>a. Accompagner les collectivités pour la mise en place des filières alternatives au brûlage des déchets verts</p> <p>b. Interdire la vente des incinérateurs de jardin</p> <p>c. Sensibiliser les citoyens</p>	<p>L'action RT2.1 vise à faire respecter les interdictions de brûlage des déchets et faciliter l'accès aux alternatives. Parmi les mesures d'accompagnement, sont notamment prévues par le PPA des solutions pour pallier l'éloignement des déchetteries sur certains territoires, la facilitation de l'accès des broyeurs, etc. La sensibilisation des citoyens est prévue au travers un renouvellement des campagnes de sensibilisation du grand public.</p> <p>Concernant le point b), la vente des incinérateurs de jardin a fait l'objet d'une interdiction nationale récemment introduite dans la loi.</p>



## MOBILISATION DES ACTEURS LOCAUX

PREPA	PPA Lyon
<p><b>Communiquer pour sensibiliser les acteurs</b></p> <p>a. Pérennisation de la journée nationale de la qualité de l'air,</p> <p>b. Assises nationales de la qualité de l'air tous les deux ans</p>	<p>Un volet communication est dédié au sein du PPA, se déclinant au sein de 3 défis et 5 actions.</p> <p>Ces dernières visent à assurer une communication régulière à la fois sur le déploiement des actions (C.1.1) mais également sur les mesures prises en situation de qualité de l'air dégradée (C3.2).</p> <p>La communication constitue par ailleurs un levier garantissant la compréhension et l'acceptabilité des actions : lorsque cela apparaissait pertinent, les fiches action comprennent ainsi une rubrique « communication » dédiée afin de préciser les modalités de communication propres à déployer.</p>
<p><b>Mobiliser et accompagner les collectivités</b></p> <p>a. Développement des porter-à-connaissance sur les enjeux de la qualité de l'air</p> <p>b. Simplification de la mise à disposition des données sur la qualité de l'air et accompagnement à leur appropriation par les décideurs locaux</p> <p>c. Valorisation des bonnes pratiques en termes d'actions de réduction de la pollution de l'air et de l'exposition de la population</p> <p>d. Soutien de l'engagement des collectivités dans le cadre de la mise en œuvre des plans de protection de l'atmosphère (PPA)</p> <p>e. Suivi et évaluation des actions mises en œuvre dans les zones concernées par des dépassements des normes européennes en matière de concentrations de polluants</p>	<p>Le point a) constitue une action qui a été menée à bien dans le cadre du PPA2. Les porter-à-connaissance type ont effectivement été complétés sur ce thème et continueront par la suite à mettre en avant cet enjeu.</p> <p>L'action C1.1 couvre le volet e) du PREPA. Le PPA prévoit la mise en place d'une gouvernance dédiée pour assurer un suivi régulier des actions. La mise à jour régulière de l'outil de suivi permettra de suivre et rendre compte largement de l'avancement de la réalisation du plan d'action.</p> <p>L'engagement des collectivités et la facilitation de la mise à disposition des données nécessaires sont prévus dans le PPA via un partage des bonnes pratiques aux collectivités locales ainsi qu'au grand public (action C2.1) et une communication mutualisée et efficace (C1.2).</p>

## AMÉLIORATION DES CONNAISSANCES ET INNOVATION

PREPA	PPA LYON
Identifier et évaluer les technologies de réduction et de contrôle des émissions de polluants atmosphériques	Le PPA propose une mesure directement dédiée à l'amélioration des connaissances industrielles (I.4.1), visant à mieux caractériser la granulométrie des particules émises dans les rejets canalisés.  Sans que des actions spécifiques soient inscrites au PPA, les travaux conduits dans le cadre de son élaboration permettent assez naturellement de consolider l'inventaire d'émissions d'Atmo Auvergne Rhône-Alpes, en lien avec les acteurs de certains secteurs émetteurs qui ont pu fournir des données à jour et à améliorer les outils de modélisation en repérant notamment certains effets de bords à investiguer dans les résultats.
Améliorer les inventaires d'émissions	
Améliorer les connaissances sur l'origine des pollutions et leurs impacts	
Améliorer la prévision des concentrations de polluants dans l'air ambiant	
Améliorer la prévision des concentrations de polluants dans l'air ambiant	
Anticiper la prise en compte des polluants non réglementés	

L'axe 8 du PREPA aborde en ce qui le concerne les enjeux de pérennisation des financements, qui sont davantage un axe de responsabilité nationale.

### Le plan national santé-environnement (PNSE)

Le plan national santé-environnement vise à répondre aux exigences de l'article L.1311-6 du code de la santé publique. Ce plan, élaboré tous les 5 ans, prend notamment en compte les effets sur la santé des agents chimiques, biologiques et physiques présents dans les différents milieux de vie, y compris le milieu de travail, ainsi que ceux des événements météorologiques extrêmes. De ce fait, il interfère avec plusieurs politiques publiques existantes ayant pour objet la réduction des facteurs de risques environnementaux dont celles concernant les émissions de polluants dans l'air. Le PNSE3 adopté pour la période 2015-2019 prévoyait ainsi :

- L'élaboration du PREPA ;
- La réduction des émissions liées aux secteurs résidentiels et agricoles ;
- L'amélioration des connaissances liées à la qualité de l'air à différentes échelles et mieux caractériser les sources ;
- Une meilleure prise en compte des impacts sanitaires de la qualité de l'air sur les personnes vulnérables dans les documents d'urbanisme.

Les PPA n'entretiennent pas de lien juridique avec le PNSE toutefois en agissant sur les émissions et concentrations en polluants dans des zones particulièrement sensibles du fait de leur population ou des dépassements de valeurs-limites, les PPA permettent de répondre à certaines orientations du PNSE. 4 priorités ont d'ailleurs été identifiées dans le cadre du 4<sup>e</sup> plan national santé-environnement « mon environnement, ma santé » (2020-2024) :

- mieux connaître les expositions et les effets de l'environnement sur la santé des populations ;
- informer, communiquer et former les professionnels et les citoyens ;
- réduire les expositions environnementales affectant notre santé ;
- démultiplier les actions concrètes menées dans les territoires.

Le PPA de l'agglomération lyonnaise répond à ces priorités en dressant un diagnostic du territoire en matière de qualité de l'air, rappelant les impacts sanitaires de cette qualité de l'air et en visant, par des actions concrètes portées localement, une réduction de l'exposition des populations à la pollution atmosphérique.

## Articulation du PPA avec les plans et schémas régionaux

### Le plan régional santé-environnement (PRSE)

Afin de prendre en compte au mieux les problématiques locales et de manière à promouvoir des actions propres aux territoires, le plan national santé-environnement est décliné dans l'ensemble des régions sous la forme de plans régionaux santé-environnement (PRSE) copilotés par l'État, l'Agence régionale de santé et les conseils régionaux. En région Auvergne-Rhône-Alpes, le 3<sup>e</sup> plan régional santé-environnement a été approuvé le 18 avril 2018. Articulé autour des trois axes ci-après et de 19 actions, ce plan d'une durée de 4 ans a pour objectif de favoriser la construction par l'ensemble des habitants de la région d'un environnement plus favorable à leur santé. Il s'appuie sur trois principaux axes :

- développer les compétences en matière de promotion de la santé dans le champ de la santé environnementale (axe 1) ;
- contribuer à réduire les surexpositions environnementales reconnues dans les territoires (axe 2) ;
- améliorer la prise en compte des enjeux de santé dans les politiques à vocation économiques, sociales et environnementales (axe 3).

L'amélioration de la qualité de l'air extérieur, préoccupation majeure en région Auvergne-Rhône-Alpes et au niveau de l'agglomération de Lyon, est un des leviers d'action du PRSE qui prévoit tout particulièrement les actions ci-après :

- Action 11 : Soutenir l'action locale en faveur de la qualité de l'air extérieur
- Action 12 : Contribuer à réduire les mésusages des pesticides
- Action 13 : Réduire l'exposition de la pollution aux pollens allergisants
- Action 19 : Assurer la territorialisation du PRSE 3

De ce fait, quand bien même il n'existe pas de lien juridique entre les PPA et le PRSE3, les PPA en prévoyant des plans d'actions visant à atteindre dans les délais les plus courts possibles les normes de qualité de l'air prévues à l'article R.2221-1 du code de l'environnement contribuent à répondre aux objectifs du PRSE. Le PRSE fixe cependant les orientations à prendre en compte en matière d'amélioration de la qualité de l'air extérieur sur l'ensemble des territoires, y compris ceux non couverts par des PPA, et vis-à-vis des facteurs environnementaux non identifiés au sein de l'article R.2221-1 du code de l'environnement (ex : pesticides, pollens allergisants).

### Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) d'Auvergne-Rhône-Alpes

Le [SRADDET](#) Auvergne-Rhône-Alpes a été approuvé par arrêté du préfet de région le 10 avril 2020. Il vient consolider en s'y substituant le schéma régional climat air énergie (SRCAE), le schéma régional

de l'intermodalité (SRI), le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) et le schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

Il fixe, conformément à l'article L.4251-1 du code général des collectivités territoriales, des objectifs (au nombre de 61) de moyen et long termes (2030 et 2050) sur le territoire régional en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité, de logistique et de développement des transports de personnes et de marchandises, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets. Il énonce également les règles (43 règles) pour contribuer à l'atteinte de ces objectifs.

En matière de qualité de l'air, le SRADDET fixe notamment aux acteurs du territoire un objectif de réduction de leurs émissions de polluants dans l'air par rapport au niveau de ces émissions en 2005 ou 2015 selon le polluant :

	2015-2030	2015-2050		2015-2030	2015-2050
<b>NO<sub>x</sub></b>	- 44 %	- 78 %	<b>NH<sub>3</sub></b>	- 5 %	- 11 %
<b>PM<sub>10</sub></b>	- 38 %	- 52 %			
<b>PM<sub>2,5</sub></b>	- 41 %	- 65 %		<b>2005-2030</b>	<b>2005-2050</b>
<b>COV</b>	- 35 %	- 51 %	<b>SO<sub>2</sub></b>	- 72 %	- 74 %

Figure 2: Objectifs de réduction des émissions de polluants dans l'air [Source : SRADDET Aura]

Ces objectifs ont pour finalité d'apporter une contribution régionale à la hauteur des objectifs nationaux de réduction des émissions inscrits dans le PREPA et de contribuer aux sous-objectifs opérationnels du PRSE3. Addtionnés aux actions prévoyant une cohérence accrue entre urbanisme et déplacements (objectif 1.3) ou la réhabilitation énergétique des logements publics et privés (2.10), ces objectifs visent à permettre une sortie rapide du contentieux européen sur l'air et à limiter, en tendant vers les valeurs recommandées par l'organisation mondiale de la santé, l'exposition à la pollution atmosphérique de tous les habitants de la région.

Les règles 32 (diminution des émissions de polluants dans l'atmosphère) et 33 (réduction de l'exposition de la population aux polluants atmosphériques) mentionnent les dispositions retenues par le conseil régional de manière à atteindre les objectifs qu'il s'est fixés en matière d'amélioration de la qualité de l'air ainsi que les mesures d'accompagnement associées (en particulier, l'établissement de conventions qualité de l'air avec neuf territoires prioritaires dont l'agglomération lyonnaise <sup>1</sup>) :

- Définition dans les documents de planification et d'urbanisme des dispositions permettant de réduire les émissions des principaux polluants atmosphériques issues des déplacements (marchandises et voyageurs), du bâti résidentiel et d'activités mais également des activités économiques, agricoles et industrielles présentes sur le territoire ;

<sup>1</sup> Les neuf territoires prioritaires sont : la vallée de l'Arve, les agglomérations de Lyon, Grenoble, Clermont-Ferrand, Saint-Etienne, Chambéry, Annecy, Grand Genève, Valence.

- Intégration dans documents de planification et d'urbanisme de dispositions visant à prioriser l'implantation des bâtiments accueillant des populations sensibles hors des zones les plus polluées (immeubles d'activités à privilégier vis-à-vis des logements) ou contribuant à réduire la pollution atmosphérique environnante.

Ces règles s'imposent notamment dans un rapport de compatibilité aux schémas de cohérence territoriale (ScoT), plans locaux d'urbanisme communaux (PLU) ou intercommunaux (PLUi), aux cartes communales, aux chartes de parcs naturels régionaux (PNR), aux plans de mobilité, aux plans climat air-énergie territoriaux (PCAET). Par ailleurs, en application de l'article L.222-4 du code de l'environnement, les plans de protection de l'atmosphère doivent être compatibles avec les schémas régionaux climat air énergie, désormais intégrés aux SRADEET.

Le tableau suivant illustre la cohérence entre le SRADEET Auvergne-Rhône-Alpes (volet Climat Air Energie - Art. L.4251-1 du CGCT) et le PPA de l'agglomération lyonnaise.

<b>ARTICULATION SRADEET / PPA LYON</b>	
<b>Règles du SRADEET</b>	<b>PPA LYON</b>
<p>Règle n°32 : Diminution des émissions de polluants dans l'atmosphère</p> <p>1.5. Réduire les émissions des polluants les plus significatifs et poursuivre celle des émissions de gaz à effet de serre</p> <p>a. Réduire les émissions de polluants atmosphériques pour sortir rapidement du contentieux européen</p> <p>1.9 Développer une approche transversale pour lutter contre les effets du changement climatique.</p>	<p>Lyon fait partie des agglomérations françaises concernées par le contentieux européen pour dépassement persistant la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote depuis 2010. En cohérence avec les orientations du SRADEET, le PPA retient de très nombreuses actions concernant le volet mobilités visant à réduire les émissions des transports routiers en particulier, mais également dans les transports aériens et fluviaux. Au total, le PPA consacre 12 actions concernant les transports et l'urbanisme visant la réduction des émissions de NOx liées à la mobilité. Dans ce cadre, la mesure phare concerne en particulier le renforcement de la ZFEm de la Métropole de Lyon qui devrait apporter à elle seule une part très significative des baisses d'émissions escomptées du plan d'actions.</p> <p>De nombreuses actions favorables à la qualité de l'air parmi celles retenues dans le PPA présentent également des co-bénéfices pour le climat. Cela concerne notamment les actions visant à limiter la circulation ou à améliorer la performance des logements ou encore certaines actions du secteur agricole qui permettront de réduire les émissions de méthane en même temps qu'elles réduisent</p>

	celles de NH <sub>3</sub> . Par ailleurs, le PPA a pris soin de limiter les antagonismes (ex : développement des chaufferies biomasse, ou chauffage bois) entre la qualité de l'air et les enjeux climat.
<p>Règle n°33 : Réduction de l'exposition de la population aux polluants atmosphériques</p> <p>1.5. Réduire les émissions des polluants les plus significatifs et poursuivre celle des émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>a. Tendre à plus long terme vers les valeurs de l'OMS pour limiter l'exposition de tous les habitants de la région</p> <p>1.3. Consolider la cohérence entre urbanisme et déplacements.</p> <p>2.9. Accompagner la réhabilitation énergétique des logements privés et publics et améliorer leur qualité environnementale</p>	<p>Le PPA de Lyon retient comme objectif une baisse des concentrations moyennes d'exposition de la population et du nombre de personnes exposées à des valeurs dépassant les seuils OMS<sub>2005</sub>.</p> <p>Le plan consolide par ailleurs la cohérence entre l'urbanisme et les déplacements en proposant dans le secteur « Mobilité et Urbanisme » plusieurs actions visant à éloigner les déplacements des établissements sensibles, ou encore à favoriser la mobilité douce. Ces dispositions sont par ailleurs intégrées dans le PDU de la Métropole de Lyon, avec l'ambition de les appliquer au périmètre élargi du PPA.</p> <p>La rénovation énergétique est en outre identifiée comme action à part entière du PPA (Action RT3.1). L'objectif étant d'amplifier les dynamiques existantes sur ce territoire à fort enjeu.</p>
Règle n°23 Performance énergétique des projets d'aménagement	Les règles 23 à 31 touchent davantage au volet climat qu'à la qualité de l'air.
Règle n°24 : Trajectoire neutralité carbone	
Règle n°25 : Performance énergétique des bâtiments	
Règle n°26 : Rénovation énergétique des bâtiments	
Règle n°27 : Développement des réseaux énergétiques	
Règle n°28 : Production d'énergie renouvelable dans les zones économiques et commerciales	
Règle n°29 : Développement des énergies renouvelables	
Règle n°30 : Développement maîtrisé de l'énergie éolienne	
Règle n°31 : Diminution des GES	

## Le Schéma Régional Biomasse (SRB)

Prévu par l'article L.222-3-1 du code de l'environnement, le schéma régional biomasse définit, en cohérence avec les objectifs généraux de la transition énergétique et de la stratégie bas-carbone et les objectifs régionaux du plan régional de la forêt et du bois (PRFB) et du SRADDET, des objectifs de développement de l'énergie biomasse tenant compte, d'une part, de la quantité, de la nature et de l'accessibilité des ressources disponibles et, d'autre part, du tissu économique et industriel susceptibles de les consommer. Ce schéma veille tout particulièrement à optimiser l'utilisation de cette ressource identifiée comme une énergie renouvelable dans la lutte contre le changement climatique. Approuvé le 29 septembre 2020, le schéma régional biomasse d'Auvergne-Rhône-Alpes prévoit notamment l'installation en région de près de 600 unités de méthanisation et de 1200 chaufferies collectives à horizon 2030 et par ce biais, la valorisation de 5 000 GWh/an de biomasse fermentescible et la production de 6 000 TWh/an à partir de biomasse combustible.

Le schéma régional biomasse n'entretient pas de relation juridique particulière avec les plans de protection de l'atmosphère. Toutefois, une attention particulière a été portée lors de son élaboration de manière à limiter l'impact de ces orientations sur les émissions de polluants atmosphériques : consommation stable de bois bûche par des appareils domestiques de plus en plus performants, valorisation du gisement supplémentaire identifié uniquement en chaufferies collectives dotées de systèmes de dépollution, usage de la biomasse à des fins énergétiques limité à de faibles distances, mise en œuvre de bonnes pratiques agricoles et forestière ayant vocation à être reconnues dans le futur Label national concernant les combustibles bois de qualité.

## Articulation du PPA avec les plans locaux

### Plans Climat Air Énergie Territoriaux (PCAET)

Les PCAET constituent des projets territoriaux de développement durable. À la fois stratégiques et opérationnels, ces documents dont la mise en place a été confiée à la métropole de Lyon et aux EPCI de plus de 20 000 habitants en application de l'article L.229-26 du code de l'environnement ont pour objectif de maîtriser les consommations énergétiques d'un territoire (sobriété énergétique), de réduire ses émissions de gaz à effet de serre, de favoriser le développement des énergies renouvelables, permettre son adaptation au changement climatique et depuis la loi de transition énergétique pour la croissance verte, d'améliorer la qualité de l'air.

Les PCAET doivent être compatibles avec le SRADDET et prendre en compte le cas échéant, le schéma de cohérence territoriale (ScoT). Ils sont actualisés a minima tous les six ans.

Lorsque tout ou partie du territoire objet d'un PCAET est inclus dans un plan de protection de l'atmosphère, ce PCAET doit être compatible avec les objectifs fixés par ce PPA. Il doit de surcroît intégrer un volet Air renforcé dans son plan d'actions afin de :

- atteindre des objectifs territoriaux biennaux, à compter de 2022, de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux fixés par le plan national de réduction de ces émissions (PREPA), de respecter les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement dans les délais les plus courts possibles, et au plus tard en 2025 et de réduire l'exposition chronique des établissements recevant les publics les plus sensibles à la pollution atmosphérique ;
- intégrer une étude portant sur l'opportunité de la création, sur tout ou partie du territoire concerné, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) ou sur le renforcement des mesures de restriction de circulation. (cf. article 85, de la loi d'orientation des mobilités)

La cartographie ci-dessous permet d'identifier la situation des différents EPCI constitutifs de l'aire d'étude (sur la base des périmètres des PPA en vigueur en 2019 avant démarches de révisions actuellement en cours) :

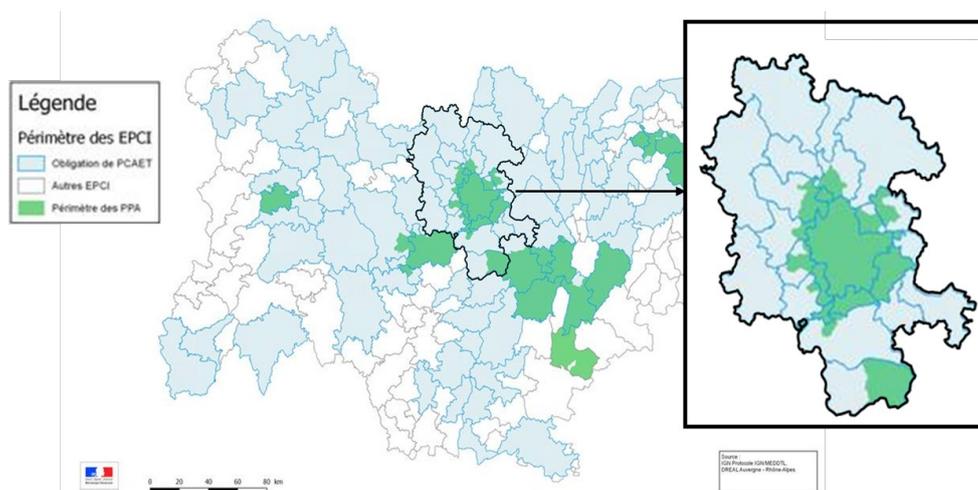


Figure 3: Cartographie des obligations de PCAET [Source : MTE]

## Plans de déplacements urbains (PDU) – plans de mobilité (PDM)

Prévu par les articles L.1214-1 et suivants du code des transports, le plan de déplacements urbains est un document de planification fixant les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Obligatoire dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, le PDU vise à assurer un équilibre entre les besoins en matière de mobilité, d'accès au territoire et la protection de l'environnement et de la santé des habitants.

Il touche la qualité de l'air au niveau local de par ses objectifs visant notamment la diminution du trafic automobile, le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement moins polluants, l'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, l'organisation du stationnement dans le domaine public, l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération, l'amélioration des mobilités quotidiennes ou encore le développement des infrastructures permettant de favoriser l'usage de véhicules à faibles émissions.

De ce fait, lorsque tout ou partie d'un territoire englobé dans un PDU est couvert par un PPA, le PDU doit être compatible avec les objectifs fixés pour chaque polluant dans le cadre du PPA. A ce jour (2021), le territoire du PPA de l'agglomération lyonnaise est en premier lieu caractérisé par le PDU de l'agglomération lyonnaise qui couvre la Métropole de Lyon et la CCEL ainsi que six communes de l'ouest lyonnais et qui a été défini pour la période 2017-2030.

Le plan d'action du PDU de l'agglomération lyonnaise se décline autour de 5 grands objectifs, parmi lequel un qui s'intitule : « Limiter les nuisances de la circulation, améliorer la qualité de vie en ville, pouvoir se déplacer en sécurité. ». Dans ce cadre, il vise en particulier à atteindre en 2030 pour les déplacements réalisés sur le périmètre d'application du PDU :

- 35 % de déplacements en voiture et deux-roues motorisés ;
- 35 % de déplacements à pied (y compris les auxiliaires de la marche) ;
- 22 % de déplacements en transports collectifs (urbains et non urbains) ;
- 8 % de déplacements en vélo.

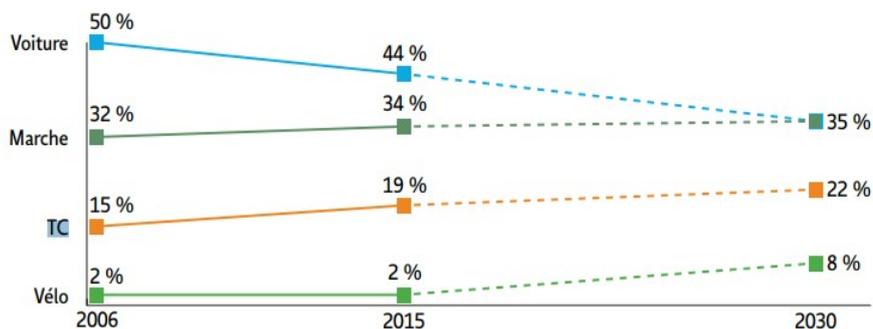


Figure 4: Objectifs de répartition des parts modales à l'horizon 2030 [Source : PDU]

En cohérence avec le précédent PPA, le PDU de l'agglomération lyonnaise prévoit également des objectifs ambitieux de réduction des émissions de polluants locaux (NOx, PM10) liées au transport routier :

- NOx, réduire de plus de 85 % les émissions liées au transport en 2030 par rapport à 2007
- PM10, réduire de plus de 60 % les émissions liées au transport en 2030 par rapport à 2007.

Il formalise également l'objectif de réduire de plus de 35 % les émissions de gaz à effet de serre liées au transport routier sur le territoire d'application du PDU en 2030 par rapport à 2005.

Par ailleurs, dans le cadre des évolutions réglementaires introduites par la loi LOM, les PDU sont depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021 des plans de mobilité (PDM). Ces plans de mobilité viseront non seulement à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports et à la lutte contre la pollution de l'air, ils contribueront également à la lutte contre la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. Ils pourront tenir lieu de schémas directeurs de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables, comprendront un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons et pourront intégrer un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire. Ils seront compatibles avec les PCAET lorsque ces derniers recouvriront un périmètre égal ou supérieur au ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité – à défaut, ils prendront en compte le ou les PCAET concernés.

Le SYTRAL deviendra le 1er janvier 2022 un établissement public local en lieu et place de l'actuel syndicat mixte. La nouvelle autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais associera la Métropole de Lyon, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, les communautés d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône et de l'Ouest Rhodanien, ainsi que l'ensemble des communautés de communes du Rhône. Elle conservera la mission initiale du SYTRAL d'autorité organisatrice des transports publics réguliers, des transports publics à la demande, des services de transports scolaires et de la liaison express entre Lyon et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, à l'échelle d'un bassin de mobilité élargi.

Elle portera de nouvelles missions de coordination, d'information multimodale et de planification de l'ensemble des mobilités à l'échelle de son territoire. En effet, elle devra se doter d'un plan de mobilité à l'échelle de son ressort territorial à horizon fin 2024, avec des déclinaisons locales pour ses membres, obligatoires pour les territoires de la Métropole de Lyon et la CA de Villefranche Beaujolais Saône, et facultative pour les autres.

Sur le reste du territoire PPA, un autre plan de mobilité en cours d'élaboration sur Vienne Condrieu Agglo (dans le cadre d'une démarche conjointe avec le PCAET et le PLUiH).

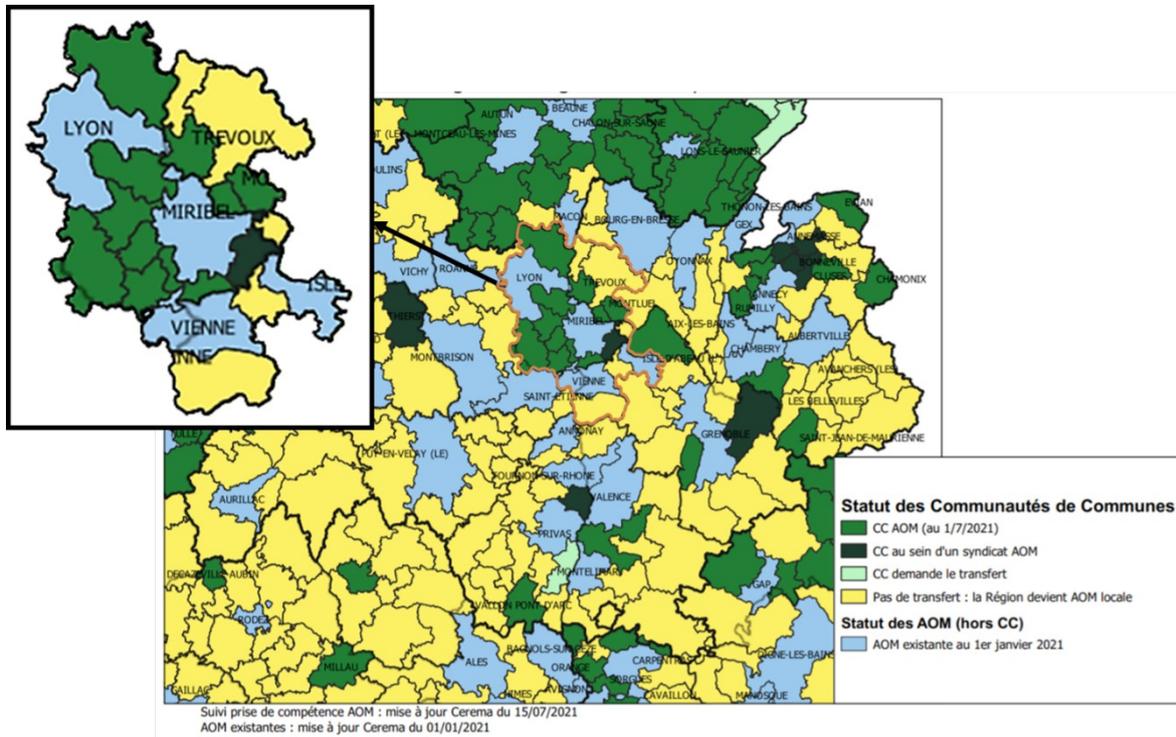


Figure 5: Cartographie de constitution des nouvelles autorités organisatrices de la mobilité  
 [Source : Cerema 2021]

Cette carte du CEREMA en date du 15 juillet 2021 donne un aperçu des résultats de la dynamique de constitution des nouvelles autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sur le territoire des communautés de communes.

### Documents d'urbanisme

L'article L.220-1 du code de l'environnement dispose que les collectivités territoriales concourent avec l'État, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air et, à ces fins, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie.

Les documents d'urbanisme contribuent par leurs choix d'organisation spatiale, à la maîtrise de l'énergie, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la diminution des émissions de polluants atmosphériques, en réinterrogeant certains modèles de développement urbain de ces dernières décennies, en privilégiant certain type de formes urbaines et paysagères et en fixant à certaines opérations des obligations en termes d'environnement et d'énergie. Ils peuvent également jouer un rôle majeur dans la réduction de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques, en particulier dans un contexte où l'intensification urbaine peut contribuer à aggraver cette exposition (de nouvelles populations peuvent notamment continuer à s'installer dans des zones fortement exposées : bordures de VRU, friches industrielles, etc.).

### a) Le schéma de cohérence territoriale (SCoT)

Le SCoT est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un bassin d'emploi. Composé principalement, d'un projet d'aménagement stratégique (autrefois projet d'aménagement et de développement durables - PADD) qui définit les objectifs de développement et d'aménagement du territoire à un horizon de 20 ans et d'un document d'orientation et d'objectifs (DOO) qui en définit les conditions d'application, le SCoT est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur les questions d'organisation de l'espace et d'urbanisme, d'habitat, de mobilité, d'agriculture d'aménagement commercial ou encore d'environnement (transitions écologique, énergétique et climatique, qualité des espaces naturels et paysages). Il en assure la cohérence, tout comme il assure la cohérence des documents sectoriels intercommunaux : plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi), programmes locaux de l'habitat (PLH), plans de déplacements urbains (PDU), et des PLU ou des cartes communales établis au niveau communal.

L'amélioration de la qualité de l'air est un objectif transversal qui doit guider les choix du projet d'aménagement stratégique du SCoT, en termes d'armature urbaine et de politique de l'habitat, d'organisation des mobilités, notamment actives, de lutte contre l'étalement urbain, d'implantation des zones économiques et commerciales, de définition des projets d'équipements. Le rôle du SCoT a d'ailleurs récemment été renforcé par l'ordonnance n°2020-744 du 17 juin 2020 avec la possibilité d'intégrer le PCAET et de valoir PCAET.

Quand bien même il n'existe pas, en dehors de cas spécifique où le SCoT vaut PCAET, de relation juridique entre les SCoT et les PPA, le SCoT dispose de moyens prescriptifs facultatifs pour améliorer la qualité de l'air. Ainsi, le document d'orientation et d'objectifs du SCoT détermine les conditions d'implantation des équipements commerciaux en privilégiant :

- Une consommation économe de l'espace, notamment en entrée de ville, par la compacité des formes bâties, l'utilisation prioritaire des surfaces commerciales vacantes et l'optimisation des surfaces dédiées au stationnement ;
- La desserte de ces équipements par les transports collectifs et leur accessibilité aux piétons et aux cyclistes ;
- Leur qualité environnementale, architecturale et paysagère, notamment au regard de la performance énergétique.

Il peut notamment :

- Définir les conditions permettant le développement ou le maintien des commerces de proximité et de la logistique commerciale dans les centralités urbaines en limitant son développement dans les zones périphériques (art. L.141-6 du code de l'urbanisme) ;
- Déterminer les conditions d'implantation des constructions commerciales et de constructions logistiques commerciales en fonction de leur surface, de leur impact sur les équilibres territoriaux, de la fréquence d'achat ou des flux générés par les personnes ou les marchandises (art. L.141-6 du code de l'urbanisme) ;
- Conditionner l'urbanisation de certains secteurs en particulier l'implantation d'équipements à vocation artisanale ou commerciale à l'existence d'une desserte par les transports

collectifs, à son accessibilité aux piétons et aux cyclistes (art. L.141-6 du code de l'urbanisme) ;

- Conditionner l'implantation d'une construction logistique commerciale à la capacité des voiries existantes ou en projet à gérer les flux de marchandises (art. L.141-6 du code de l'urbanisme) ;
- Subordonner l'ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau à :
  - L'utilisation prioritaire des friches urbaines, de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L. 111-11 du code de l'urbanisme et des zones déjà ouvertes à l'urbanisation ;
  - La réalisation d'une étude de densification des zones déjà urbanisées (art. L.141-8 du code de l'urbanisme)
- Subordonner l'ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau à la réalisation d'une évaluation environnementale (art. L.141-9 du code de l'urbanisme) ;
- Définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de l'urbanisation est subordonnée au respect de performance énergétiques et environnementales renforcées (art. L.141-22 du code de l'urbanisme) ;

Le territoire couvert par le PPA3 est englobé dans plusieurs SCoT :

- Le SCoT de l'agglomération lyonnaise qui regroupe Métropole de Lyon, CC de l'est lyonnais et du Pays de l'Ozon soit environ 85 % de la population du PPA3.
- Le SCoT de l'ouest lyonnais, qui englobe la Vallée du Garon ainsi que 3 autres EPCI ;
- le SCoT BUCOPA, dans l'Ain, qui regroupe les CC de Miribel et du Plateau, de la Côtière à Montluel et celle de la Plaine de l'Ain (hors zone d'étude) ;
- le SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné (Isère) qui regroupe la CC LYSED et la CC des Balcons du Dauphiné (hors zone d'étude) ;
- le SCoT des Rives du Rhône (à cheval sur 5 départements), qui regroupe la CA de Vienne Condrieu, la CC EBER et 4 autres EPCI de la Loire, l'Ardèche et la Drôme.

Concernant le SCoT de l'agglomération lyonnaise, celui-ci a été approuvé le 16 décembre 2010. Dans son rapport de présentation, parmi les principaux enjeux environnementaux pour l'agglomération lyonnaise à l'horizon 2030, sont cités :

- La nécessité d'une agglomération plus économe en énergie, pour une meilleure qualité de l'air et une réduction de la contribution à l'effet de serre ;
- La préservation de la qualité de vie, de la santé et la sécurité des habitants par la gestion des risques et la réduction des nuisances.

De même, dans le Document d'Orientations Générales (DOG), une des orientations porte sur la qualité de l'air. Les actions suivantes y sont détaillées :

- Viser une « ville des courtes distances » ;
- Eviter la création de zones d'activités à l'écart des secteurs bien équipés ;
- Favoriser l'utilisation des transports collectifs ;

- Changer le mode de distribution des marchandises en ville.

### **b) le Plan local d'urbanisme (intercommunal) - PLU(i)**

Le PLU(i)/PLU est un document d'urbanisme compatible avec le SCoT qui, à l'échelle d'un groupement de communes (Etablissement public de coopération intercommunale) ou d'une commune, établit un projet global d'urbanisme et d'aménagement et fixe en cohérence avec celui-ci les règles générales d'utilisation du sol sur le territoire considéré. Le PLU détermine les conditions d'un aménagement durable du territoire (en particulier par une gestion économe du foncier) et répondant aux besoins de développement local. A cet effet, le PLU/ PLUi peut agir sur la qualité de l'air extérieur en donnant la possibilité de mettre en place une organisation du territoire permettant notamment d'/de:

- Limiter les émissions de polluants liés aux déplacements individuels motorisés en contenant la périurbanisation, et en favorisant la ville compacte avec de la mixité fonctionnelle dans les quartiers pour réduire les déplacements (entre logements, emploi, services, équipements) ;
- Limiter l'emploi de la voiture en ville en agissant sur les stationnements, ou en facilitant le recours aux modes actifs (vélos, marche) et aux transports collectifs en créant des liaisons douces. Ces dispositions peuvent par exemple être retranscrites dans une Orientation d'aménagement et de Programmation (OAP) thématique ou faire l'objet d'emplacements réservés ;
- Inciter au développement des énergies renouvelables (solaire, géothermie, photovoltaïques) et des réseaux de chaleur ;
- Réduire l'exposition des populations aux polluants en choisissant la localisation de certains équipements les uns par rapport aux autres (établissements accueillants des personnes sensibles à la pollution atmosphérique tels que crèches, écoles, hôpitaux, sites générateurs de trafics, comme les centres commerciaux, ou sites accueillant des activités polluantes, etc.) ;
- Faire apparaître dans les documents graphiques les secteurs où les nécessités de la protection contre les nuisances justifient que soient interdites ou soumises à conditions spéciales les constructions et installations de toute nature ;
- Optimiser l'orientation des bâtiments pour maximiser les apports solaires ;
- Réglementer le changement de destination des rez-de-chaussée des constructions existantes, notamment pour favoriser l'installation ou le maintien du commerce de proximité ;
- Agir sur la performance des matériaux utilisés pour isoler les constructions, réduisant ainsi l'émission de polluants ;
- Favoriser les réflexions sur l'organisation et la gestion raisonnées des espaces verts et des espaces libres pour la prévention des allergies aux pollens avec pour objectif de fixer les éventuelles caractéristiques des espèces à planter.

En outre, le PLUi peut tenir lieu de plan de déplacement urbain/plan de mobilité, ce qui permet non seulement de renforcer la cohérence entre les choix d'aménagement et les modes de transports, mais aussi de définir un programme d'actions plus poussé (art. L.151-44, L.151-45, L.151-47, R.151-55 du code de l'urbanisme). Le PDU/PDM comporte alors une étude qui évalue les émissions de

polluants atmosphériques générées par les déplacements sur le territoire qu'il couvre et est, le cas échéant, compatible avec les mesures des plans de protection de l'atmosphère.

Enfin, lorsqu'un PCAET est élaboré, le PLU(i) doit le prendre en compte. De ce fait, le PLU(i) est soumis à un lien indirect avec le PPA, les PCAET étant eux-mêmes compatibles avec les objectifs fixés par le PPA.

### **b) le programme local de l'Habitat (PLH)**

Le programme local de l'habitat (PLH) est un document stratégique de programmation porté par les EPCI et valable pour une durée de 6 ans qui comme le prévoit la loi<sup>2</sup> doit définir l'ensemble de la politique locale de l'habitat : évolution des parcs de logements publics et privés, gestion et amélioration du parc existant et des constructions nouvelles, etc. en prenant en compte les enjeux de renouvellement urbain, de mixité sociale, de la performance énergétique, d'accessibilité aux personnes handicapées, etc.

Son élaboration est obligatoire pour les métropoles, les communautés urbaines, les communautés d'agglomération et les communautés de communes compétentes en matière d'habitat de plus de 30 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 10 000 habitants. Sur la zone d'étude du PPA3, cette obligation concerne donc 7 EPCI (la Métropole de Lyon, les CA de Villefranche Beaujolais Saône, Saône Baujolais, de l'Ouest Rhodanien, de Vienne Condrieu et des Portes de l'Isère, ainsi que la CC de la Vallée du Garon qui comprend une commune de plus de 10 000 habitants – *Brignais*). Mais au-delà de cette obligation réglementaire, le territoire se caractérise par de nombreux PLH volontaires adoptés ou engagés par les EPCI. On dénombre ainsi 9 démarches volontaires parmi les 15 autres EPCI du territoire (Cf. carte ci-après) sachant que pour la plupart il s'agit de la deuxième, voire troisième génération de PLH traduisant une appropriation déjà plus ancrée et mature de ces problématiques par les EPCI du territoire.

Le PLH doit être compatible avec le ScoT, tandis que les PLU et PLUi doivent être compatibles avec le PLH. Le PLH comprend un programme d'actions territorialisé avec notamment un axe concernant l'amélioration et la réhabilitation du parc de logements existant et un programme de lutte contre l'habitat indigne. De ce fait, quand bien même le PLH n'entretient pas de lien juridique direct avec les PPA, il permet par ces actions d'améliorer les performances énergétiques du parc existant et de réduire les besoins en chauffage, principal contributeur régional aux émissions de particules fines.

Le PLH peut de surcroît être intégré au volet projet d'aménagement du territoire des PLUi qui constituent alors des PLUi-H qui ont alors la vertu de permettre la mise en cohérence de l'ensemble des politiques sectorielles.

---

<sup>2</sup> article L.302-1 du code de la construction et de l'habitation

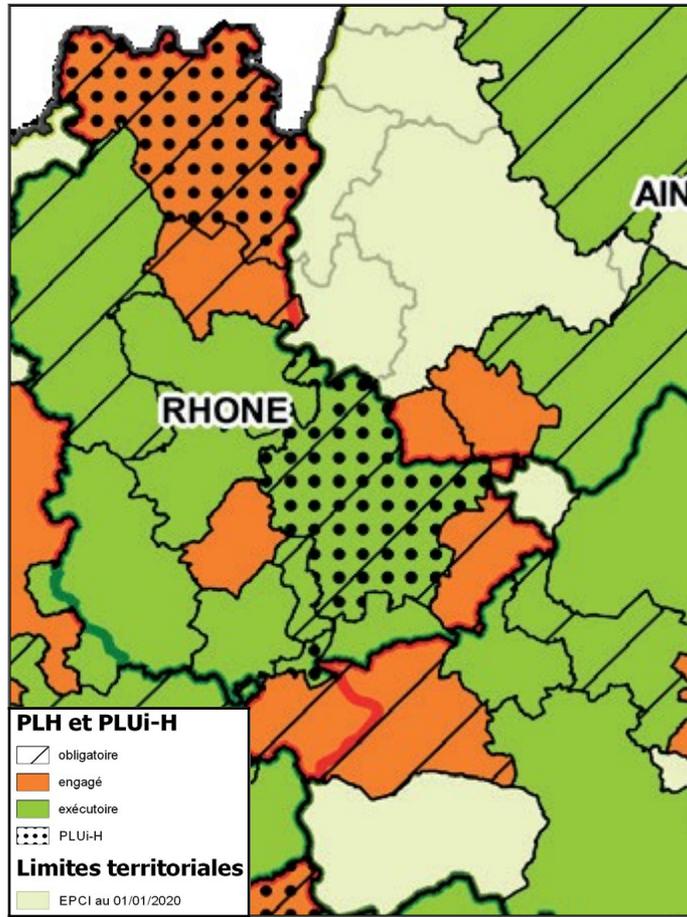


Figure 6: Carte des PLH et PLUiH du territoire au 1<sup>er</sup> janvier 2021