

**Mémoire en réponse à la consultation  
des CODERST et des collectivités territoriales  
ainsi qu'à l'enquête publique,  
sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)  
de l'agglomération lyonnaise**

1. Contexte ..... (pages 2 à 3)
2. Consultation des CODERST ..... (page 3)
3. Consultation des collectivités territoriales ..... (pages 4 à 7)
4. Enquête publique ..... (pages 8 à 21)

## **1 - Contexte**

### **1.1 - Contexte réglementaire**

En application de la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, et du décret n°2001-449 du 25 mai 2001, l'agglomération lyonnaise, comme toutes les agglomérations de plus de 250.000 habitants, doit être couverte par un plan de protection de l'atmosphère garantissant que la qualité de l'air respecte les valeurs limites fixées par le décret n°98-360 du 6 mai 1998. Lorsque l'agglomération s'étend sur plus d'un département, le plan est élaboré par l'ensemble des préfets de département de l'agglomération.

Ces textes réglementaires ont été codifiés entre 2006 et 2007 aux articles L.222-4 à L.222-7 et R.222-13 à R.222-36 du code de l'environnement

Les plans de protection de l'atmosphère rassemblent les informations nécessaires à l'établissement du plan, fixent les objectifs à atteindre et énumèrent les principales mesures préventives et correctives, d'application temporaire ou permanente, pouvant être prises en vue de réduire les émissions des sources de pollution atmosphériques, d'utiliser l'énergie de manière rationnelle et d'atteindre les objectifs fixés par le plan.

### **1.2 - Démarche d'élaboration**

Pour l'agglomération lyonnaise, qui comprend 102 communes réparties sur les départements de l'Ain (15 communes), de l'Isère (1 commune) et du Rhône (86 communes), la commission d'élaboration du PPA a été constituée par l'arrêté interpréfectoral Ain, Isère et Rhône, n° 2003 - 1599 du 14 avril 2003. Cette commission s'est réunie une première fois le 15 avril 2003 en préfecture du Rhône et a décidé de constituer trois groupes de travail pour mener les travaux d'élaboration du PPA.

- Le groupe de travail « Coordination » a assuré la coordination entre les groupes de travail, fixé les objectifs du plan et assuré les interfaces avec la commission d'élaboration.
- Le groupe de travail « Emissions » a élaboré des scénarios de réduction des émissions pour atteindre les objectifs du plan.
- Le groupe de travail « Qualité de l'air et impact » a évalué l'impact sur la qualité de l'air des actions proposées par le GT « Emissions ».

Les groupes de travail se sont réunis régulièrement entre juin 2005 et septembre 2006.

La commission d'élaboration a été réunie 2 fois en préfecture du Rhône pour examiner les travaux d'élaboration du PPA effectués par les groupes de travail :

- le 26 octobre 2005, l'état des lieux de l'agglomération lyonnaise et les objectifs du PPA ont été présentés à la commission qui a donné un avis favorable.
- le 22 novembre 2006, le projet de PPA dont les propositions d'actions ont été présentées à la commission qui a donné un avis favorable.

Le projet de plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise s'organise autour :

- d'un état des lieux de l'agglomération réalisé en 2005;

- d'objectifs à atteindre en terme de qualité de l'air et/ou de réduction des émissions de polluants;
- de 15 mesures à mettre en œuvre pour améliorer la qualité de l'air et atteindre ces objectifs d'ici 2010;
- de 6 mesures relatives à l'amélioration des connaissances dans le domaine de la qualité de l'air de l'agglomération lyonnaise ;
- d'une mesure visant à coordonner les documents de planification urbaine avec le PPA;
- d'un plan de communication pour accompagner le PPA.

Nota : Le décret n°2006 - 665 du 7 juin 2006 a sup primé les commissions d'élaboration des PPA

### **1.3 - Procédure administrative de validation du projet de PPA**

En application des articles R.222-21 à R222-27 du code de l'environnement, la procédure administrative suivante a été engagée au début de l'année 2007 pour valider le projet de PPA :

- Le projet de PPA a été soumis en février 2007 pour avis au conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques des départements de l'Ain, de l'Isère et du Rhône.
- Il a été ensuite soumis du 21 février au 21 août 2007 pour avis aux organes délibérants des communes concernées, des établissements publics de coopération intercommunale lorsqu'ils existent, des conseils généraux des départements de l'Ain, de l'Isère et du Rhône ainsi que du conseil régional Rhône Alpes. Ces avis sont réputés favorables s'ils ne sont pas donnés dans un délai de six mois après transmission du projet de plan.
- Le projet de PPA a fait l'objet d'une enquête publique du 28 novembre 2007 au 8 janvier 2008.

## **2 – Consultation des CODERST**

### **2.1 - CODERST 01**

Le projet de PPA de l'agglomération lyonnaise a été présenté lors de la réunion du 1<sup>er</sup> février 2007. Le CODESRT du département de l'Ain a donné à l'unanimité un avis favorable à ce projet sous réserve que le brûlage des déchets « verts » autorisé sous conditions dans le département de l'Ain par arrêté préfectoral puisse continuer.

**Réponse** : L'action RTA 4 du projet de PPA ne vise qu'à rappeler les réglementations en vigueur dans les trois départements dans le domaine du brûlage des déchets. Cette action n'est donc pas antinomique avec les mesures dérogatoires en vigueur dans le département de l'Ain.

### **2.2 - CODERST 38**

Le projet de PPA de l'agglomération lyonnaise a été présenté lors de la réunion du 15 février 2007. Le CODESRT du département de l'Isère a donné un avis favorable à ce projet.

### **2.3 - CODERST 69**

Le projet de PPA de l'agglomération lyonnaise a été présenté lors de la réunion du 1<sup>er</sup> février 2007. Le CODESRT du département du Rhône a donné un avis favorable à ce projet.

### **3 – Consultation des collectivités territoriales (CT)**

#### **3.1 – Avis des CT 01**

Les 15 communes du département de l'Ain incluses dans le périmètre du PPA, le conseil général de l'Ain et la communauté de communes du canton de Montluel ont été consultés. 8 avis ont été reçus en préfecture du Rhône dont 3 avis favorables et 3 avis défavorables.

<b>Collectivités territoriales (communes, ...)</b>	<b>Date du conseil</b>	<b>Avis reçus</b>
Beynost	26/04/2007	Avis défavorable
Dagneux	23/03/2007	Avis favorable
La Boisse	29/06/2007	Abstention
Massieux	30/03/2007	Avis favorable
Miribel	20/07/2007	Avis défavorable
Misérieux	23/07/2007	Prend acte du projet de plan
Neyron	05/06/2007	Avis défavorable
Communauté de communes du canton de Montluel	25/04/2007	Avis favorable

Les avis défavorables des communes de Beynost et de Neyron ne sont pas motivés.

La commune de Miribel motive son avis négatif en considérant que le délai à l'horizon de 2030 pour la réalisation du contournement ouest de l'agglomération lyonnaise (COL) est trop long et que le péage urbain au centre de l'agglomération lyonnaise pénaliserait les résidents de la côtière dans leur accès à Lyon.

Les avis de 8 autres communes et du conseil général de l'Ain sont réputés favorables à l'issue du délais de consultation, en application de l'article R222-21 du code de l'environnement, dans la mesure où ils n'ont pas été donnés.

#### **3.2 – Avis des CT 38**

La commune de Chasse sur Rhône incluse dans le périmètre du PPA, la communauté d'agglomération du pays viennois et le conseil général de l'Isère ont été consultés. 2 avis ont été reçus.

Le conseil de communauté d'agglomération du pays viennois, lors de la séance du 3 mars 2007, a pris acte du projet de PPA sans commentaire particulier.

Le conseil municipal de Chasse sur Rhône, lors de la séance du 24 mai 2007, a donné un avis favorable avec réserves.

L'avis du conseil général de l'Isère est réputé favorable, à l'issue du délais de consultation, en application de l'article R222-21 du code de l'environnement, dans la mesure où il n'a pas été donné.

#### **3.3 – Avis des CT 69**

Les 89 communes du département du Rhône incluses dans le périmètre du PPA, 4 établissements publics de coopération intercommunale (Grand Lyon, CCEL, SEPAL, SYTRAL), le

conseil général du Rhône et le conseil régional Rhône Alpes ont été consultés. 62 avis ont été reçus en préfecture du Rhône dont 61 avis favorables avec ou sans réserve et 1 avis défavorable.

La commune de Lissieu motive son avis négatif en considérant qu'elle ne dispose pas de tous les éléments nécessaires ni des compétences pour émettre un avis favorable. Elle avance également d'autres réserves qui sont traitées au paragraphe suivant.

Les avis des 31 autres communes, de la communauté de communes de l'est lyonnais (CCEL) et du conseil régional Rhône Alpes sont réputés favorables à l'issue du délais de consultation, en application de l'article R222-21 du code de l'environnement, dans la mesure où ils n'ont pas été donnés.

### **Avis des collectivités territoriales du département du Rhône**

<b>Collectivités territoriales (communes, ...)</b>	<b>Date du conseil</b>	<b>Avis reçus</b>
Albigny sur Saône	27/03/2007	Avis favorable
Anse	26/03/2007	Avis favorable
Bron	12/07/2007	Avis favorable avec réserves
Caluire et Cuire	10/07/2007	Avis favorable avec réserves
Les Chères	20/06/2007	Avis favorable
Champagne au Mont d'or	31/05/2007	Avis favorable
Chaponost	10/05/2007	Avis favorable
Charbonnières les Bains	26/03/2007	Avis favorable
Charly	03/04/2007	Avis favorable
Chassieu	27/06/2007	Avis favorable
Civrieux d'azergues	24/04/2007	Avis favorable
Collonges au Mont d'or	20/03/2007	Avis favorable
Communay	05/06/2007	Avis favorable
Corbas	12/07/2007	Avis favorable
Curis au Mont d'Or	28/06/2007	Avis favorable avec réserves
Dardilly	06/07/2007	Avis favorable avec réserves
Décines Charpieu	27/06/2007	Avis favorable avec réserves
Ecully	29/06/2007	Avis favorable avec réserves
Feyzin	31/05/2007	Avis favorable
Fleurieu sur Saône	04/07/2007	Avis favorable avec réserves
Fontaines sur Saône	24/05/2007	Avis favorable
Genas	05/07/2007	Avis favorable avec réserves
Genay	29/03/2007	Avis favorable
Givors	25/06/2007	Avis favorable
Grézieu La Varenne	25/07/2007	Avis favorable
Griny	23/04/2007	Avis favorable
Lissieu	19/04/2007	Avis défavorable
Lyon	25/06/2007	Avis favorable avec réserves
Marcilly d'Azergues	29/03/2007	Avis favorable
Marcy l'Etoile	12/07/2007	Avis favorable
Meyzieu	10/07/2007	Avis favorable avec réserves
Millery	26/04/2007	Avis favorable
Mions	05/07/2007	Avis favorable
Montagny	21/05/2007	Avis favorable avec réserves
La Mulatière	31/05/2007	Avis favorable
Neuville sur Saône	22/03/2007	Avis favorable
Orlienas	26/03/2007	Avis favorable
Oullins	28/06/2007	Avis favorable
Pierre Bénite	09/05/2007	Avis favorable

Collectivité territoriale (communes, ...)	Date du conseil	Avis reçus
Poleymieux au Mont d'Or	26/04/2007	Avis favorable
Rillieux la Pape	28/06/2007	Avis favorable avec réserves
Saint Cyr au Mont d'Or	24/07/2007	Avis favorable
Saint Genis Laval	21/05/2007	Avis favorable avec réserves
Saint Genis les Ollières	26/04/2007	Avis favorable
Saint Germain au Mont d'Or	29/05/2007	Avis favorable
Saint Priest	26/04/2007	Avis favorable
Saint Symphorien d'Ozon	26/04/2007	Avis favorable
Sainte Consorce	03/07/2007	Avis favorable
Sainte Foy les Lyon	24/05/2007	Avis favorable
Sérézin du Rhône	26/04/2007	Avis favorable
Tassin la Demi Lune	10/05/2007	Avis favorable
Ternay	02/04/2007	Avis favorable
Vaugneray	16/04/2007	Avis favorable avec réserves
Vaux en Velin	07/06/2007	Avis favorable avec réserves
Vénissieux	25/06/2007	Avis favorable avec réserves
Vernaison	30/03/2007	Avis favorable
Villeurbanne	03/07/2007	Avis favorable avec réserves
Vourles	03/05/2007	Avis favorable
Grand Lyon	12/06/2007	Avis favorable avec réserves
Conseil Général du Rhône	20/07/2007	Avis favorable
SYTRAL	10/05/2007	Avis favorable avec réserves
SEPAL	02/07/2007	Avis favorable avec réserves

### **3.4 - Réponses aux réserves des collectivités territoriales**

Les réponses aux réserves émises par les collectivités territoriales ont été regroupés par thème :

- **Financement des actions du PPA** : Les actions du PPA qui nécessitent un financement public sont les études prévues par les actions T1 à T4 pour le transport routier. L'état et éventuellement les collectivités territoriales concernées devront participer au financement de ces études dont le coût le plus élevé est de quelques centaines de milliers d'Euros pour l'action T2 (Etude de faisabilité d'un péage urbain). Les actions T1 (interdiction des VUL et PL les plus polluants) et T3 (Réduction progressive de la vitesse) nécessitent un financement pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage des études préalables à la mise en œuvre des mesures. L'action T4 ( Actions spécifiques sur les axes routiers les plus pollués) ne pourra être initiée qu'après la mise en œuvre des actions T1 à T3 et la réalisation d'un bilan de la qualité de l'air à la suite de la mise en œuvre de ces actions.
- **Mise en œuvre des actions du PPA** : Les actions du PPA sont sous la responsabilité des services de l'état qui sont garants de leur bonne exécution. Les collectivités locales et les établissements publics de coopération intercommunale sont associés à cette mise en œuvre dans leur domaine de compétence comme le précise les fiches action du PPA. La réglementation prévoit un bilan annuel du PPA suivi si nécessaire d'une mise à jour quinquennale.
- **Information et sensibilisation de la population** : L'action C1 vise à assurer une information et une sensibilisation de la population aux enjeux de la qualité de l'air et à l'importance des actions engagées par le PPA.
- **Interdiction des VUL et PL les plus polluants** : L'action T1 du PPA vise à interdire l'accès de l'agglomération lyonnaise aux véhicules utilitaires et poids lourds les plus polluants. Cette

mesure sera réglementée par un arrêté préfectoral dès que les modalités du dispositif auront été arrêtées en concertation avec les collectivités territoriales.

- **Péage urbain** : L'action T2 du PPA ne préconise qu'une étude de faisabilité d'un péage urbain au cœur de l'agglomération lyonnaise. La réalisation de cette étude n'engage en aucun cas l'état et les collectivités territoriales sur la mise en œuvre d'un péage urbain.
- **Réduction de vitesse sur les routes et autoroutes** : L'action T3 du PPA vise à instaurer une réduction progressive de la vitesse sur les routes et autoroutes d'accès au centre de l'agglomération lyonnaise. Cette mesure sera réglementée par un arrêté préfectoral dès que les modalités du dispositif auront été arrêtées en concertation avec les collectivités territoriales.
- **Suivi de la qualité de l'air** : L'association COPARLY suit au quotidien la qualité de l'air sur l'agglomération lyonnaise et édite des bulletins périodiques. Un bilan annuel de la qualité de l'air est présenté au CODERST conformément aux dispositions réglementaires. Par ailleurs, la nature des polluants mesurés et la répartition des capteurs sur l'agglomération lyonnaise font l'objet d'un plan quinquennal établi par COPARLY sur la base de la réglementation européenne dans ce domaine.
- **Incertitudes sur les scénarios** : L'évolution prévisible de la qualité de l'air d'ici 2010 et l'effet attendu des actions envisagées par le PPA ont été simulées et comportent intrinsèquement des incertitudes mais les ordres de grandeur des résultats obtenus sont fiables. Ainsi pour la circulation automobile au cœur de l'agglomération lyonnaise, il est nécessaire de diminuer d'environ 25% le trafic automobile d'ici 2010. Cette estimation est un ordre de grandeur fiable qui peut varier de quelques points en fonction de l'évolution observée de la qualité de l'air d'ici 2010.
- **Transports collectifs** : La réglementation prévoit que le plan de déplacement urbain doit être compatible avec le plan de protection de l'atmosphère. Il devra donc en particulier prendre en compte les actions prévues par le PPA dont l'amélioration de l'offre de transports public (bus, TER, parkings relais.....).
- **Projets d'infrastructures routières et autoroutières** : Le PPA rappelle que le projet de contournement ouest de l'agglomération lyonnaise (COL) et le tronçon ouest du périphérique (TOP) vont permettre de déclasser les autoroutes A6 et A7 au niveau de la traversée de l'agglomération et de soulager la rocade Est. Le PPA n'a pas à se prononcer sur les délais de réalisation de ces deux projets d'infrastructures.
- **Autres projets d'infrastructures (grand stade, .....)** : En application de l'article L122-1 du code de l'environnement, les projets d'infrastructures et d'aménagements urbains doivent faire l'objet d'une étude d'impact. L'impact sur la qualité de l'air est un des thèmes étudiés par ces enquêtes publiques. Ces projets devront tenir compte du plan de protection de l'atmosphère.

#### **4 – Enquête publique**

Le projet de PPA a fait l'objet d'une enquête publique du 28 novembre 2007 au 8 janvier 2008. La commission d'enquête a rendu son rapport et son avis le 31 mars 2008.

La commission d'enquête donne un avis général favorable au projet de plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise, assorti de propositions, de recommandations et de demandes d'engagement du maître d'ouvrage.

Les propositions, les recommandations et les demandes d'engagement du maître d'ouvrage, formulées par la commission d'enquête dans son avis sont présentées dans les pages suivantes accompagnées des réponses apportées et/ou des suites envisagées.

<b>Propositions, recommandations et demandes d'engagement du maître d'ouvrage, formulées par la commission d'enquête dans son avis</b>	<b>Réponses apportées et/ou Suites envisagées</b>
<b>Secteur industriel</b>	
<b>Action I1 : Application locale du programme national de réduction des émissions de polluants</b> <b>Recommandations :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Porter toute l'attention nécessaire à la sollicitation des riverains de certaines installations polluantes, à la mise en œuvre de solutions concrètes et à l'information des intéressés</li><li>• Poursuivre, d'une manière générale, les efforts de communication vers les riverains tant par les industriels que par les pouvoirs publics</li></ul>	Les riverains peuvent s'exprimer lors des réunions des comités locaux d'information (CLIC/CLIS) pour les établissements industriels les plus importants.  Les établissements sont réglementés par des arrêtés préfectoraux dont les prescriptions intègrent ou intègreront selon le cas les actions sectorielles du programme national de réduction des émissions de polluants.  L'information des riverains est faite systématiquement par affichage en mairie des arrêtés préfectoraux dont publicité est faite dans les journaux locaux.
<b>Action I2 : Réduction de 20% des émissions de particules en suspension</b> <b>Propositions :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Etendre ces mesures aux installations soumises à simple déclaration, aux installations relevant de la chambre des métiers et de l'artisanat</li><li>• Tenir compte, dans le calendrier de mise en œuvre, de la capacité financière des entreprises</li></ul> <b>Recommandation :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Mettre en place une structure d'alerte, d'intervention et d'information pouvant être appelée en cas de pollution atmosphérique</li></ul>	Le PPA prévoit une concertation avec le secteur industriel sous l'égide du SPIRAL afin d'arrêter les mesures par secteur d'activité. Les établissements relevant du régime d'autorisation et/ou de déclaration peuvent être concernés selon le cas. Le calendrier de mise en œuvre des mesures fait partie intégrante des objectifs de la concertation.  Pour la gestion des pollutions atmosphériques : <ul style="list-style-type: none"><li>• Le réseau COPARLY surveille en continu la qualité de l'air et informe l'autorité préfectorale en cas de prévision ou constat d'épisode de pollution atmosphérique. COPARLY possède un site d'information sur INTERNET à la disposition du public</li><li>• Un dispositif interpréfectoral d'information et d'alerte pour les épisodes de pollution atmosphérique est en place depuis plusieurs années</li></ul>

<p style="text-align: center;"><b>Action I3 : Stations services</b></p> <p><b>Demandes d'engagement du maître d'ouvrage :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soumettre à terme toutes les stations services à l'obligation de récupérer les vapeurs mais en impliquant les groupes pétroliers distributeurs dans l'investissement.</li> <li>• Mener la campagne d'inspection des stations dans un délai affiché dans le PPA, soit avant la fin de l'année 2010</li> </ul>	<p>Le PPA prévoit une concertation avec les professionnels afin de vérifier la possibilité et l'intérêt d'abaisser le seuil d'application des mesures relatives à la récupération des vapeurs d'essence.</p> <p>Le PPA prévoit une campagne d'inspections des stations services pour s'assurer du respect des dispositions prévues par les arrêtés ministériels. La réalisation de cette campagne d'ici fin 2010 est envisagée.</p>
<p><b>Actions I4 : renforcer le contrôle des chaudières</b></p> <p><b>Propositions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regrouper dans la fiche I4 les actions spécifiques aux ICPE en y rapatriant les actions portées dans la fiche RTA3</li> <li>• Compléter les fiches I4 et RTA3 par l'indication des mesures prises ou envisagées pour les installations de combustion de puissance supérieure à 20 MW, les incinérateurs de déchets urbains et industriels, les installations de puissance globale comprise entre 2 et 20 MW constituées par un ensemble de chaudières d'une puissance unitaire &gt; ou &lt; à 2 MW</li> </ul>	<p>Les chaudières ou groupes de chaudières de puissance supérieure à 2 MW sont des ICPE. Elles se rencontrent dans le secteur industriel et le secteur résidentiel tertiaire et artisanat.</p> <p>Le PPA ne prévoit pas de mesures spécifiques pour les chaudières de puissance supérieure à 20 MW et les incinérateurs dans l'action I4 dans la mesure où ils font déjà l'objet d'un contrôle a minima annuel sur leur rejet atmosphérique.</p>

Propositions, recommandations et demandes d'engagement du maître d'ouvrage, formulées par la commission d'enquête dans son avis	Réponses apportées et/ou Suites envisagées
<b>Secteur Résidentiel, Tertiaire et Artisanat</b>	
<p><b>Action RTA1 : Développer le solaire thermique dans les constructions et les réhabilitations</b></p> <p><b>Proposition :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Préférer une incitation financière à des mesures coercitives</li> </ul> <p><b>Recommandation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Développer et encourager corrélativement d'autres techniques d'économie d'énergie (pompes à chaleur, isolation thermique, solaire photovoltaïque)</li> </ul>	<p>Des mesures fiscales existent pour favoriser l'installation d'équipements produisant des énergies renouvelables ainsi que les travaux d'isolation dans l'habitat.</p> <p>Le PPA prévoit une concertation préalable avec les acteurs concernés. L'utilisation d'autres technologies telles que la pompe à chaleur ou le solaire photovoltaïque pourront faire partie des discussions.</p>
<p><b>Action RTA2 : Réglementer l'utilisation du bois énergie dans l'habitat individuel</b></p> <p><b>Propositions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Explorer la possibilité d'équiper les rejets des installations neuves de dispositifs d'épuration</li> <li>Alerter les propriétaires des installations existantes sur la nécessité d'exiger de leur fournisseur une certaine qualité de bois (essence végétales, temps de séchage, absence de traitement)</li> <li>Ajouter aux indicateurs de suivi envisagés (nombre de labels « flamme verte », tonnage annuel de combustible « NF Bois ») l'indication qu'il s'agit d'une substitution ou d'une acquisition, afin d'apprécier aussi l'effort de résorption des foyers suspectés de mauvais fonctionnement</li> </ul>	<p>La possibilité d'équiper les rejets des installations neuves de dispositifs d'épuration peut être explorée.</p> <p>L'usage de bois répondant à la norme « NF bois » ainsi que d'équipements de chauffage « Flamme verte » (foyer de cheminée, poêle) deviendra obligatoire pour le chauffage au bois.</p> <p>Les indicateurs sont établis sur la base de données fournies par les professionnels et l'ADEME.</p>
<p><b>Action RTA3 : Renforcer le contrôle des chaudières</b></p> <p><b>Proposition :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Recenser également les chaudières individuelles et étudier l'opportunité d'un contrôle régulier, d'un certificat d'entretien par un professionnel, d'aide financière pour une mise aux normes</li> </ul>	<p>Les propriétaires des chaudières individuelles ont l'obligation de faire vérifier leur chaudière par un professionnel une fois par an. Il existe des dispositions fiscales pour inciter les propriétaires à installer des chaudières à condensation ou basse température en remplacement de leur ancienne chaudière.</p>
<p><b>Action RTA4 : Rappeler l'interdiction de brûlage des déchets en plein air</b></p> <p><b>Proposition :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Editer un document d'information rappelant les règles de brûlage des déchets en plein air</li> </ul> <p><b>Recommandations :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Moduler la réglementation (pour les déchets</li> </ul>	<p>Le PPA prévoit la réalisation et la diffusion d'une plaquette d'information du public sur les mesures.</p> <p>Le PPA prévoit de rappeler la réglementation en</p>

<p>verts uniquement) en fonction d'un zonage du territoire et d'une typologie des activités définis par arrêté inter-préfectoral</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Renforcer l'interdiction de brûlage de la végétation sur pied (écobuage) qui a des conséquences importantes non seulement sur la qualité de l'air mais aussi sur la faune et la flore</li><li>• Développer la collecte groupée de déchets verts ainsi que le nombre et la capacité d'accueil de déchetteries pour ce type de déchets</li></ul>	<p>vigueur qui interdit complètement le brûlage des déchets y compris pour les « déchets verts ».</p> <p>Les déchetteries sont construites par les collectivités territoriales. Elles sont communales ou intercommunales.</p>
---	---

Propositions, recommandations et demandes d'engagement du maître d'ouvrage, formulées par la commission d'enquête dans son avis	Réponses apportées et/ou Suites envisagées
<b>Secteur « Transport routier »</b>	
<p><b>Action T1 : Interdiction des VUL et PL les plus polluants (sur le périmètre du PPA)</b></p> <p><b>Propositions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Instaurer une vignette à puce intégrée, interrogeable à distance, contenant les données d'identification du véhicule et son taux de pollution, mise à jour lors du contrôle technique biennal.</li> <li>• Admettre une dérogation à l'interdiction générale d'accès des PL au centre ville pour les véhicules gros porteurs de matériaux engagés dans des chantiers de construction.</li> </ul> <p><b>Recommandations :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tenir compte, dans les études, des aspects négatifs des infrastructures de TC sur la qualité de l'air (coupure de voie aux intersections, arrêts sur chaussée).</li> <li>• Etendre le contrôle de pollution à toutes les catégories de VL c'est à dire également aux voitures et aux deux roues, et interdire l'accès au périmètre du PPA des VL polluants.</li> <li>• Garantir l'équité du contrôle entre PL, VUL et VL, c'est à dire un contrôle effectif pour tous ces types de véhicules.</li> </ul> <p><b>Demandes d'engagement du maître d'ouvrage :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inclure les TC dans ce programme d'action afin de mettre en œuvre en particulier des motorisations non polluantes.</li> <li>• S'engager délibérément dans le choix de véhicules hybrides ou électriques et, ultérieurement, à motorisation novatrice (air comprimé, pile à combustible, hydrogène, etc.) d'abord pour les flottes captives (taxis, services publics, sociétés) ensuite pour les véhicules particuliers (usage spécifique en ville).</li> </ul>	<p>Le PPA prévoit une étude préalable à la mise en œuvre de la mesure d'interdiction des VUL et PL les plus polluants. Une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) est prévue avec le CETE de Lyon afin de rédiger le cahier des charges de cette étude (ainsi que celui des actions T2 à T4) et de recruter un bureau d'études ad-hoc.</p> <p>Cette étude se déroulera en 2009 et abordera en particulier les moyens d'identification des véhicules et les dérogations éventuelles pour certaines flottes de véhicules.</p> <p>Ce type de mesure est à prendre en compte dans le PDU.</p> <p>Cette action ne concerne pas les VL.</p> <p>Le code de la route définit la nature et la fréquence des contrôles techniques propres à chaque catégorie de véhicules ,(VL, VUL, PL, TC, .....).</p> <p>Les TC sont exclus de cette mesure.</p> <p>Un engagement sur la généralisation des motorisations alternatives ne peut être pris qu'au niveau gouvernemental ou des autorités organisatrices des transports (SYTRAL, Conseil général, conseil régional, SNCF).</p>
<p><b>Action T2 : Etude de faisabilité sur la tarification de la circulation (péage urbain de régulation environnementale)</b></p> <p><b>Propositions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etre particulièrement attentif aux observations émises par le public soit en oppositions au projet de péage (caractère inique du péage urbain, caractère antinomique de certains projet conduits par l'état, caractère incertain du retour financier),</li> </ul>	<p>L'ensemble des propositions et recommandations formulées par la commission d'enquête fera partie des différents volets qui seront abordés par l'étude de faisabilité.</p>

<p>soit en vue de l'aménager (vignette multimodale, développement des stationnements payants, circulation alternée).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ne pas contraindre exagérément l'automobiliste sans mettre en regard un véritable programme, précis, échéancé, financé, négocié, de développement des transports en commun.</li> <li>• Avoir épuisé toutes les possibilités offertes par une adaptation des véhicules individuels à la circulation urbaine et par un développement résolu des transports collectifs avant de conclure à l'instauration d'un péage urbain.</li> </ul> <p><b>Recommandation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inclure expressément dans l'étude le bilan complet des dispositifs similaires mis en place dans plusieurs villes à travers le monde.</li> </ul> <p><b>Demande d'engagement du maître d'ouvrage :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Définir de manière univoque ce qu'il est entendu par « agglomération lyonnaise » car cette définition varie d'un thème à l'autre</li> </ul>	<p>Il sera également nécessaire d'aménager la réglementation en vigueur afin de rendre possible une telle mesure.</p> <p>Ce bilan sera réalisé dans le cadre de l'AMO confiée au CETE de Lyon.</p> <p>L'agglomération lyonnaise est définie réglementairement par l'article R221-2 du code de l'environnement. Elle comprend 102 communes dont Lyon. Le PPA s'appliquera sur ce périmètre et sur 3 autres communes enclavées dans ce périmètre. Les mesures du PPA s'appliquent selon le cas sur tout ou parti des 105 communes.</p>
<p><b>Action T3 : Réduction progressive de la vitesse (sur le périmètre du PPA)</b></p> <p><b>Recommandation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se garder de certaines limitations de vitesse qui peuvent présenter des effets pervers dans la mesure où elles aboutissent à la création de bouchons, générateurs d'une pollution accrue.</li> </ul> <p><b>Demandes d'engagement du maître d'ouvrage :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Signaler de manière explicite les limites de la zone (entrées et sorties) où s'applique la réduction de la vitesse de 20 km/h en cas de pic de pollution.</li> <li>• Se garder, d'une façon générale, de toute attitude « automobilophobe » dangereuse à bien des points de vue : stigmatisation d'une catégorie de la population, gêne non justifiée aux usagers professionnels, pénalisation imprudente d'une branche importante de l'économie</li> </ul>	<p>Le retour d'expérience montre que les limitations de vitesse ne créent pas de bouchons mais fluidifient la circulation.</p> <p>En cas de pic de pollution, c'est sur l'ensemble des routes et autoroutes du département que s'applique la limitation de vitesse l'information est faite notamment via les panneaux à message variable en place sur ces réseaux. L'amélioration de cette information peut être envisagée.</p> <p>Les études conduites pour élaborer le PPA ont montré que le transport routier et la circulation automobile sont la principale source de pollution sur l'agglomération lyonnaise pour les oxydes d'azote. Les mesures envisagées seront prises dans l'intérêt général.</p>
<p><b>Action T4 : Actions spécifiques sur les axes routiers les plus pollués</b></p> <p><b>Recommandations :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etendre les mesures aux axes qui se déversent</li> </ul>	<p>L'action T4 vise à traiter au cas par cas les axes de</p>

<p>en entonnoir vers les centre villes (A43, A7, etc.) pour lesquels sont préconisés : réduction de vitesse, réservation d'une voie TC et création de parcs de dissuasion aux points nodaux.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• S'interdire de réaliser d'autres infrastructures de ce type, aux conséquences futures identiques, en zone urbaine (TOP).</li> <li>• Remédier à des dispositions en vigueur dans le centre ville (suppression des « tourne à droite », multiplication des feux non synchronisés sur des courtes distances, arrêts de bus sur voie rétrécie) qui se révèlent être des obstacles à une bonne circulation (y compris des TC) avec comme conséquences la création de bouchons, une dégradation de l'image des TC, une pollution atmosphérique accrue.</li> </ul>	<p>circulation routière qui resteront les plus « pollués » après la réalisation des autres actions T1 à T3. Les mesures seront spécifiques à chaque axe routier et devront localement apporter un gain en terme de qualité de l'air.</p> <p>Ce type de mesure est à prendre en compte dans le PDU.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Action T5 : Généralisation des plans de déplacements</b></p> <p><b>Proposition :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inciter le personnel des entreprises au covoiturage</li> </ul> <p><b>Recommandations :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abaisser progressivement le seuil, actuellement à 100 personnes, en dessus duquel les entreprises sont simplement incitées à adopter les mesures envisagées et assujettir plus vigoureusement à ces mesure les entreprises employant plus de 200 personnes.</li> <li>• Inciter les entreprises à prendre en charge, totalement ou partiellement (mais au moins 50%) les frais de transports par TC ou à mettre en place un dispositif de ramassage du personnel, ce qui devrait corollairement entraîner la suppression de pratiques de nature à annuler l'intérêt de telles mesure (ex : remboursement des frais kilométriques)</li> </ul>	<p>L'existence et la mise en oeuvre des PDE et PDA en vigueur ou projetés, du service d'automobiles en libre service, ainsi que des sites de co-voiturage disponibles pour l'agglomération pourront être rappelés.</p> <p>L'action T5 vise à généraliser les plans de déplacements des entreprises. Un plan de déplacements contient souvent un volet financier pour inciter les salariés à prendre les transports en commun entre leur domicile et leur lieu de travail. Il vise aussi les déplacements professionnels de l'entreprise.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Action T6 : Recommandations concernant les transports en commun et le stationnement</b></p> <p><b>Recommandations :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reprendre les études, avec une volonté d'aboutir, pour une mise en service de navettes fluviales sur le Rhône et la Saône.</li> <li>• Faciliter l'accès aux modes doux de déplacement sans, naturellement, aller vers des dispositions aberrantes telles que la création de pistes cyclables dans des configurations manifestement inadaptées ou l'accès des couloirs de bus aux vélos.</li> <li>• Augmenter l'offre de Vélo'v sur le réseau et étendre le réseau en dehors de Lyon et Villeurbanne.</li> </ul>	<p>La décision d'augmenter ou non l'offre Vélo'V dépend du Grand Lyon qui a participé aux travaux d'élaboration du PPA..</p>

<p><b>Demandes d'engagement du maître d'ouvrage :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmenter le nombre et la capacité des parcs relais.</li> <li>• Développer les sites propres, à la condition expresse toutefois que la démarche ait comme objectif majeur une utilisation optimale de l'espace urbain.</li> <li>• Optimiser le fonctionnement des transports en commun de manière à améliorer leur performance, et donc leur caractère attractif, et pour finir leur succès : carte multimodale, correspondances, horaires, régularités, confort, service minimum.</li> <li>• Développer les lignes de transports en commun périphériques (non radiocentrées) de nature à éviter un passage inutile par le centre ville de Lyon.</li> <li>• Mettre en place une modulation des tarifs en fonction des tranches horaires (embauche, débauche) et des circonstances (pics de pollution).</li> <li>• Etablir une concertation plus ouverte entre les usagers et les organisateurs de transport afin de rendre efficaces les mesures préconisées.</li> </ul>	<p>Le PPA recommande une amélioration de l'offre des transports publics et des parcs relais.</p> <p>Le plan de déplacement urbain (PDU), établi par le SYTRAL autorité organisatrice des transports, devra prendre en compte les recommandations du PPA. Des lignes de transports périphériques sont en projet sur l'Est Lyonnais (LesLys, REAL, lignes Cristalis plus performantes que les bus traditionnels)..</p>
---	--

Propositions, recommandations et demandes d'engagement du maître d'ouvrage, formulées par la commission d'enquête dans son avis	Réponses apportées et/ou Suites envisagées
<b>Améliorations des connaissances</b>	
<p><b>Action AC1 : Etudes épidémiologiques Air Santé</b></p> <p><b>Proposition :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Orienter les recherches sur l'incidence éventuelle de la pollution atmosphérique sur la qualité des fruits et légumes.</li> </ul> <p><b>Recommandation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sensibiliser enseignants et éducateurs de manière à ce que les activités sportives de plein air soient adaptées, en cas de pic de pollution, à la sensibilité des populations dont ils ont la charge.</li> </ul>	<p>Le PPA estime que la priorité des recherches doit concerner l'impact sanitaire humain. Des études nationales et internationales existent sur l'impact de la pollution sur la faune et la fleur.</p> <p>En cas d'épisode de pollution, un message d'information est adressé aux maires, aux directeurs des écoles, collèges et lycées et aux directeurs des hôpitaux, cliniques et maisons de retraite. Le message d'information comporte en particulier des recommandations comportementales.</p>
<p><b>Action AC2 : Surveillance de la qualité de l'air sur les polluants émergents</b></p> <p><b>Recommandations :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tenir compte des propositions émises lors de l'enquête pour le développement et l'adaptation du réseau de capteurs.</li> <li>Informier régulièrement le public sur les nuisances liées aux polluants émergents, notamment ceux liés à certaines installations telles que chaudières aux bois, UIOM, etc.</li> </ul>	<p>Les réseaux de surveillance de la qualité de l'air doivent respecter les directives européennes qui fixent des règles précises pour l'installation des capteurs. Pour la région Rhône Alpes, les 6 associations ont élaboré en 2006 un plan régional de surveillance de la qualité de l'air. Ce plan est révisé tous les 5 ans.</p> <p>COPARLY édite tous les trimestres un bulletin d'information adressé à tous les mairies, aux associations, etc. Il dispose également d'un site Internet en accès libre où les mesures en temps réelles, les publications et travaux de COPARLY sont en accès libre.</p>
<p><b>Action AC3 : Connaissances des sources spécifiques</b></p> <p><b>Recommandation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Faire en sorte que les situations nouvelles reconnues comme préjudiciables à la qualité de l'air soient l'objet d'une action rapide dès l'instant où elles auront été identifiées.</li> </ul>	<p>Il va de soit qu'une situation de ce type engendrera une action des services de l'Etat compétents.</p>
<p><b>Action AC4 : Mise en place d'une modélisation à l'échelle de l'agglomération lyonnaise</b></p> <p><b>Recommandation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Etendre la simulation aux autres précurseurs de l'ozone (COV, HAP) et aux particules.</li> </ul> <p><b>Demandes d'engagement du maître d'ouvrage :</b></p>	<p>Le PPA considère que la priorité est d'étendre la modélisation à l'échelle de l'agglomération lyonnaise pour le dioxyde d'azote.</p> <p>L'objectif est de prendre en compte toutes les communes de l'agglomération lyonnaise.</p> <p>Les grands projets d'équipements ou d'infrastructures doivent faire l'objet d'une étude d'impact dont la qualité de l'air est un des thèmes</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inclure progressivement la totalité des communes de l'agglomération lyonnaise dans la modélisation.</li> <li>• Evaluer l'impact sur la qualité de l'air, qu'il soit positif ou négatif, des grands projets d'infrastructure ou de développement économique, tant à l'échelle locale qu'à l'échelle de l'agglomération.</li> <li>• Mettre en œuvre cette modélisation sous deux ans</li> </ul>	<p>abordés, en application du code de l'environnement.</p> <p>Cette mise en œuvre sera conduite dans les meilleurs délais.</p>
<p align="center"><b>Action AC5 : Les nuisances olfactives</b></p> <p><b>Recommandation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inclure le degré de corrélation entre odeur et toxicité des émissions atmosphériques dans l'information délivrée au public</li> </ul>	<p>Cette recommandation peut être retenue dans le cadre de la mise en œuvre de l'action AC5.</p>
<p align="center"><b>Action AC6 : Pollens</b></p> <p><b>Recommandation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer l'information du public sur l'Ambroisie (porte à porte, guide municipal, affichage des arrêtés préfectoraux, etc.).</li> <li>• Orienter le choix, au moment du renouvellement des plantations dans les espaces publics, vers des espèces moins allergisantes, ce qui ne paraît pas toujours le cas à l'heure actuelle.</li> <li>• Rechercher un procédé alternatif de lutte contre le « Tigre du platane » dont l'éradication par pulvérisation participe à la pollution atmosphérique.</li> </ul> <p><b>Demandes d'engagement du maître d'ouvrage :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prendre un arrêté inter - préfectoral qui harmonise et impose les mesures de lutte contre l'Ambroisie dans les limites du PPA.</li> <li>• Tenir à jour annuellement l'inventaire des territoires infestés par l'Ambroisie.</li> <li>• Apporter un soutien actif aux Maires dans l'exercice de leurs responsabilités de police en matière de lutte contre l'Ambroisie.</li> </ul>	<p>Sur son site Internet, COPARLY diffuse, de mars à octobre, les comptages et indices polliniques de l'agglomération lyonnaise en partenariat avec le RNSA. De même que pour l'indice ATMO quotidien, il est possible de s'abonner pour recevoir gratuitement le bulletin pollinique hebdomadaire.</p> <p>Un arrêté préfectoral est en vigueur pour chaque département. Pour le département du Rhône, l'arrêté n°2000-3261 du 20 juillet 2000 est en vigueur.</p>

Propositions, recommandations et demandes d'engagement du maître d'ouvrage, formulées par la commission d'enquête dans son avis	Réponses apportées et/ou Suites envisagées
<b>Urbanisme</b>	
<p><b>Action U1 : La mise en cohérence des moyens du Plans de Protection de l'Atmosphère et du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)</b></p> <p><b>Recommandations :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Editer une plaquette de vulgarisation « Grands Public » sur ces documents, particulièrement sur leurs objectifs, liens structuraux et interactions.</li> <li>• Introduire à l'occasion de la révisions du PLU, une façon nouvelle d'aborder l'urbanisme en intégrant les thèmes majeurs que sont les sites propres pour les TC et les modes doux, la performance énergétique des bâtiments, le solaire thermique, la densification raisonnée de l'habitat.</li> <li>• Harmoniser les politiques foncière et urbanistique au niveau de l'aire urbaine de Lyon et non de la seule agglomération.</li> </ul> <p><b>Demandes d'engagement du maître d'ouvrage :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer rapidement les infrastructures de contournement, qui atténueraient l'impact négatif sur l'agglomération du transit national et international (COL en particulier) et s'interdire de créer des infrastructures de pénétration, qui augmenteraient l'impact négatif de la circulation routière.</li> <li>• Dans cet esprit, étudier le bouclage du TOP, non au niveau de Pierre Bénite ou d'Oullins (où il provoquerait une élévation considérable de la pollution urbaine), mais au droit de Feyzin et du BUS, réalisant ainsi avec les autres infrastructures communautaires, une configuration en hélicoïde dont l'avantage serait d'aiguiller préférentiellement la circulation vers des voies moins proches du centre de l'agglomération.</li> <li>• Réaliser le contournement ferroviaire Est et , d'une façon générale, les projets de liaison par fer favorisant une réduction de la circulation routière.</li> </ul>	<p>Une plaquette d'information du publique sur le PPA sera réalisée comme prévue à l'action C1.</p> <p>La recommandation sur le PLU sera transmise au SEPAL en charge du SCOT de l'agglomération lyonnaise.</p> <p>L'harmonisation est prévue avec la DTA de l'aire urbaine de Lyon qui « chapote » tous les SCOT.</p> <p>Le PPA ne gère pas la programmation des projets d'infrastructures routières et autoroutières.</p> <p>Le PPA ne gère pas la programmation des projets d'infrastructures routières et autoroutières.</p> <p>Le PPA ne gère pas la programmation des projets d'infrastructures routières et autoroutières.</p>

Propositions, recommandations et demandes d'engagement du maître d'ouvrage, formulées par la commission d'enquête dans son avis	Réponses apportées et/ou Suites envisagées
<b>Communication</b>	
<p><b>Action C1 : Plan de communication</b></p> <p><b>Recommandation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rechercher, encourager et coordonner les relais d'information tels que les associations, les enseignants et les volontaires.</li> </ul> <p><b>Demande d'engagement du maître d'ouvrage :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Délivrer régulièrement une information au public par tous moyens possibles : distribution en porte à porte, diffusion par les médias (et tout particulièrement la télévision), utilisation du bulletin municipal, etc.</li> </ul>	<p>L'action C1 prévoit un plan de communication qui s'appuiera sur plusieurs types de médias et relais d'informations pour diffuser l'information.</p>

Propositions, recommandations et demandes d'engagement du maître d'ouvrage, formulées par la commission d'enquête dans son avis	Réponses apportées et/ou Suites envisagées
<b>Recommandations générales</b>	
<p><b>Recommandations :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promouvoir une approche de type développement durable faisant, autrement dit, une part équilibrée aux contraintes environnementales, économique et sociales.</li> <li>• Concevoir un Plan de Protection de l'Atmosphère en termes de complémentarité entre les modes de déplacement et non en termes d'exclusion ou de stigmatisation de l'un ou l'autre de ces modes : le PPA donne trop l'impression d'un large entonnoir dans lequel sont déversés des constats tous azimuts, mais dont le goulot oriente inexorablement les indispensables mesures à prendre (du moins les plus contraignantes) essentiellement vers l'automobiles.</li> <li>• Préciser le projet de PPA dans ses principes, sa programmation, son calendrier, ses enjeux financiers.</li> <li>• Se donner les moyens d'un suivi et d'un réajustement réguliers.</li> <li>• Fixer les responsabilités de l'Etat, de la COURLY, des collectivités locales en matière de maîtrise d'ouvrage et de financement.</li> </ul> <p><b>Demandes d'engagement du maître d'ouvrage :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensibiliser l'Etat et les Collectivités à la nécessité de s'impliquer dans l'application de la politique définie en matière de protection de la qualité de l'air, car ils doivent donner l'exemple et ne pas demander aux seuls particuliers de faire des efforts, ce qui est une condition de la bonne acceptation des mesures du PPA.</li> <li>• Orienter le traitement des déchets, lors de la prochaine révision des plans d'élimination, vers des filières tenant largement compte de l'évolution des techniques et enchaînant les étapes de traitement (Tri sélectif, tri mécano-biologique, méthanisation, et compostage des matières fermentescibles, valorisation énergétique des produits à haut pouvoir calorifique) dans une recherche de valorisation optimale et d'une meilleure protection de la qualité de l'air.</li> <li>• Inclure l'aéroport de Saint Exupéry dans le périmètre du PPA.</li> </ul>	<p>Cette approche est prévue dans les actions T1 à T3 qui nécessitent des études préalables.</p> <p>Un cadastre des émissions a été établi et montre pour chaque polluant, la contribution de chaque secteur d'activité. Pour le dioxyde d'azote, la circulation automobile et routière est à l'origine de 2/3 des émissions. Les principales mesures pour réduire les émissions de ce polluant concernent donc la circulation automobile et routière. Pour les particules en suspension, les 3 principaux secteurs d'activités sont mis à contribution compte tenu qu'ils sont à l'origine chacun d'un tiers des émissions environ.</p> <p>Chaque action du PPA fait l'objet d'une fiche qui précise en particulier la mise en oeuvre de l'action en termes d'échéance et d'acteurs.</p> <p>Il est prévu un rapport annuel aux CODERST et une révision quinquennale.</p> <p>L'Etat est maître d'ouvrage du PPA et a prévu d'associer certaines collectivités territoriales à la réalisation des actions.</p> <p>Le décret n°2006-1663 du 22 décembre 2006 instaure une prise en charge partielle par l'Etat du coût de l'abonnement mensuel de transport en public pour ses agents. Chaque administration doit également constituer un plan de déplacement.</p> <p>Le PPA est un document de planification qui devra être pris en compte lors de la révision des plans d'élimination des déchets.</p> <p>Le périmètre réglementaire du PPA ne comprend pas toutes les communes du département du Rhône dont en particulier les communes de l'aéroport Lyon Saint Exupéry. Néanmoins, le périmètre de l'état des lieux du projet de PPA a été étendu à tout le département du Rhône pour s'assurer qu'il n'y avait d'autres zones hors agglomération lyonnaise qui devaient éventuellement être prises en compte en terme de</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire toute sa place à la problématique des gaz à effet de serre, à peine effleurée dans le dossier.</li> <li>• Intensifier l'information en cas de pic de pollution en recourant, comme à l'approche de certaines agglomérations (Grenoble), à la multiplication des panneaux de signalisation et donc à la répétition des messages d'alerte à intervalles réguliers.</li> <li>• Interdire le maintien en marche du moteur de certains véhicules en stationnement prolongé (véhicules de transports de marchandises, bus urbains, car de tourisme), pratique dont la contribution à la pollution atmosphérique est patente. En particulier, imposer aux transports frigorifiques à l'arrêt sur site de se relier à des bornes fixes d'alimentation électrique.</li> </ul>	<p>qualité de l'air. L'état des lieux montre que la qualité de l'air est satisfaisante hors agglomération lyonnaise. Par ailleurs, l'aéroport de Saint Exupéry est soumis à un PEB et a ses propres moyens de contrôles de qualité environnementale. La station de COPARLY « Saint Exupéry » localisée sur la commune de Pusignan montre que la qualité de l'air est satisfaisante par rapport aux critères fixés par la réglementation.</p> <p>La réglementation relative aux PPA ne prend pas en compte les gaz à effet de serre qui relèvent du « plan climat 2004 – 2012 ».</p> <p>Les panneaux à messages variables qui équipent les autoroutes et certaines voies rapides, relayent les messages d'alerte relatifs aux épisodes de pollution.</p> <p>L'action T1 vise à interdire la circulation des VUL et PL les plus polluants.</p>
---	--