



PRÉFET DU RHÔNE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Le Préfet

Lyon, le 04 JAN. 2022

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 27 juillet 2020, je vous faisais part de mon avis favorable sur le plan climat air énergie territorial du Syndicat de l'Ouest Lyonnais sous réserve de la prise en compte de certaines remarques, notamment liées à la mise en œuvre des dispositions de l'article 85 de la loi d'orientations sur les mobilités du 24 décembre 2019 demandant l'insertion d'un volet air renforcé dans le plan climat puisque les intercommunalités composant votre structure font partie, en totalité ou partiellement, du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise.

Le plan climat de votre territoire, complété par ce « volet air », a été déposé sur la plateforme internet « Territoires&Climat » le 4 novembre 2021. Ce dépôt vaut sollicitation de l'avis des services de l'État.

Les baisses des polluants atmosphériques sont corrélées aux baisses des consommations énergétiques et au développement des énergies renouvelables. En matière d'énergie renouvelable, votre syndicat a choisi un scénario ambitieux, mobilisant plus de 90 % de son potentiel à horizon 2050. Dans le cadre du volet air renforcé, il n'apparaît donc pas possible d'envisager une augmentation des objectifs de développement des énergies renouvelables. Par contre, il est noté avec satisfaction que l'objectif global de baisse des consommations d'énergie à horizon 2050 a été modifié avec une ambition légèrement supérieure : les objectifs des secteurs du parc tertiaire et du transport routier ont été améliorés.

Ainsi, je prends acte que le volet air renforcé permet d'améliorer les objectifs de baisse des polluants atmosphériques, notamment pour les oxydes d'azote sans pour autant arriver à définir des objectifs aussi ambitieux que les objectifs nationaux pour ce polluant. En effet, d'après les chiffres disponibles, une légère amélioration de deux points environ serait envisagée par la mise en œuvre des actions du plan air renforcé :

- objectif de baisse des émissions d'oxydes d'azote entre 2005 et 2026 issu de la stratégie du plan climat dans sa version initiale : - 35,8 %,

Monsieur Morgan GRIFFOND
Président su Syndicat de l'Ouest Lyonnais
25 Chemin du stade
69670 VAUGNERAY

- objectif de baisse des émissions de ce polluant obtenus par la mise en œuvre du volet air renforcé sur la même période : -37,5 %,
- objectif national¹ de baisse des émissions de ce polluant sur la période 2005-2025 : -60 %.

Le volet air du plan climat comporte également une étude d'opportunité de mise en œuvre d'une zone à faibles émissions mobilité. Je valide la conclusion que la zone à faibles émissions n'est pas l'outil le plus approprié pour répondre aux enjeux, besoins et contraintes de l'Ouest Lyonnais et souligne positivement la mise en œuvre d'actions renforcées pour encourager les mobilités actives et pour agir à travers des documents d'urbanisme qui permettent de se saisir de façon transversale des enjeux climat-air-énergie.

Je note toutefois que les actions d'accompagnement des entreprises et des collectivités au renouvellement de leur parc de véhicules et celles à l'attention des particuliers sont essentiellement des actions de communication et de sensibilisation. Si ce type d'actions est important, d'autres intercommunalités, également concernées par la réalisation d'une étude d'opportunité sur la mise en place d'une zone à faibles émissions, ont fait le choix d'aller plus loin en envisageant une aide financière, sous conditions, aux entreprises et/ou ménages de leur territoire. A l'avenir, une réflexion allant dans ce sens pourrait être intéressante à l'échelle de l'Ouest Lyonnais.

J'émet donc un avis favorable sur le volet air du plan climat du Syndicat de l'Ouest Lyonnais moyennant la prise en compte de certaines remarques détaillées en annexe de ce courrier.

Vous pourrez ensuite procéder à l'adoption du plan climat contenant ce nouveau volet air une fois la consultation du public réalisée.

Les services de la direction départementale des territoires du Rhône restent à votre disposition pour tout complément.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



Pascal MAILHOS

Copie :

Monsieur le Sous-Préfet Rhône Sud

¹ Objectif issu du plan national de réduction des polluants atmosphériques

Annexe : observations de l'État sur le volet air du plan climat air énergie territorial du Syndicat de l'Ouest Lyonnais

Les polluants principalement émis sur le territoire sont des oxydes d'azote, provenant des transports, des composés organiques volatiles et dans une moindre mesure des particules fines dues au secteur résidentiel. Pour les oxydes d'azote, le territoire présente des niveaux modérés d'émission, l'essentiel du territoire se trouvant à des niveaux inférieurs à $10\mu\text{g}/\text{m}^3$. Cependant, à proximité de certains axes les plus importants, des pollutions localisées aux oxydes d'azote sont identifiées (autoroutes 450 et 47, route départementale 342 vers Brignais...).

Le plan climat arrêté met en évidence que les oxydes d'azote sont le polluant dont les objectifs de baisse sont les plus éloignés des objectifs nationaux. De ce fait, le volet air a été l'occasion de renforcer prioritairement les actions en lien avec la mobilité et la planification territoriale pour une approche globale climat-air-énergie. Les actions en lien avec les secteurs résidentiel et agricole ont été modifiés à la marge.

Plusieurs remarques, détaillées ci-dessous, sont à prendre en compte :

Objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques :

Pour permettre une bonne compréhension des objectifs visés, il sera nécessaire de mettre en cohérence les chiffres des tableaux page 14 et page 15 du document « volet air » relatifs aux objectifs de baisse des émissions des polluants à horizon 2050 : d'un tableau à l'autre, ce ne sont pas les mêmes.

Il est acté que même avec la mise en place d'un volet air renforcé, le rythme de baisse des émissions d'oxyde d'azote ne sera pas aussi ambitieux que les objectifs fixés par le plan national de réduction des polluants atmosphériques. Toutefois, pour les autres polluants, les objectifs définis dans la stratégie permettent de respecter les objectifs de baisse du plan national.

Les actions renforcées proposées dans le cadre du volet air devraient permettre de respecter les normes de concentration des polluants définies dans le code de l'environnement ainsi que de limiter l'exposition des populations à la pollution, notamment pour les établissements recevant du public.

Exposition des populations dans les établissements recevant du public

Le diagnostic présenté propose une analyse fine de la situation en fonction des types d'établissement, de leur exposition aux oxydes d'azote et de leur éloignement des axes de communication principaux et secondaires. Ce travail est à souligner positivement car il permet une prise de conscience en montrant que les établissements les plus exposés au trafic routier sont les établissements accueillant un public jeune en raison en général de leur situation centrale dans les communes, souvent traversées par un axe fort. Pour autant, il n'est pas repéré d'établissement situé dans des zones où les seuils réglementaires sont dépassés. L'étude explique également qu'un atlas communal a été réalisé à l'occasion de l'élaboration de ce volet air : cet atlas communal devra être un outil à valoriser par le syndicat auprès des communes dans le cadre de l'élaboration de leur document d'urbanisme. Il pourrait être également précisé si des cartes à l'échelle communale de l'exposition des populations aux particules fines viendront compléter les cartes relatives à l'exposition aux oxydes d'azote.

Il est également noté positivement que ce chapitre consacré à l'exposition des populations dans les établissements recevant du public suggère le recours à certains outils d'urbanisme comme l'orientation d'aménagement et de programmation thématique sur la prise en compte de la qualité de l'air. Pour autant, le recours à ce type d'outil aurait pu être utilement rappelé dans la fiche action « Agir à travers les documents d'urbanisme ». A ce sujet, je porte à votre connaissance que la feuille de route départementale « air » élaborée par la direction départementale des territoires et présentée en septembre 2021 à toutes les intercommunalités du Rhône comporte une action visant à intégrer

d'avantage la santé dans les opérations d'aménagement, à travers les orientations d'aménagement des documents d'urbanisme. Ainsi, la direction départementale des territoires se tient à la disposition des communes de votre territoire souhaitant approfondir cette thématique.

Par ailleurs, cette fiche en lien avec l'urbanisme a été renforcée par rapport à la première version du plan d'actions, notamment avec l'introduction de préconisations relatives à l'expérimentation de l'installation de mesures barrières dans les zones où les personnes sont exposées, à la communication sur les mesures à mettre en place en cas de pic de pollution et par des préconisations concernant le rappel de l'interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts. Sur ce dernier point, et toujours en lien avec les objectifs de la feuille de route départementale air précitée, la direction départementale des territoires se tient à votre disposition pour vous accompagner dans vos démarches de communication puisque des documents pédagogiques à destination des élus et des citoyens sont déjà disponibles.

La fiche vise à éviter le développement de l'urbanisation et particulièrement les zones à vocation d'habitat ou les établissements recevant du public à proximité immédiate des principales sources d'émissions polluantes, les axes routiers notamment. Il aurait également pu être fait référence aux interfaces zones d'habitat - zones agricoles, en lien avec les zones de non traitement qui visent à limiter la pollution.

Étude d'opportunité pour la mise en place d'une zone à faibles émissions mobilité

La méthode d'élaboration d'une étude d'opportunité pour une telle zone n'est pas réglementée. L'étude d'opportunité présentée a été l'occasion d'approfondir la réflexion du Syndicat de l'Ouest Lyonnais sur la place de la mobilité dans le mode de fonctionnement du territoire, au regard de ses enjeux, ses besoins et ses contraintes mais sans que la méthode employée permette de disposer d'une comparaison des scénarios de simulation des émissions du trafic avec ou sans zone à faibles émissions (un outil de simulation étant pourtant disponible sur le site internet de l'Ademe).

Toutefois, le diagnostic de l'étude permet de mettre en avant différentes caractéristiques du territoire. Ainsi, près de 65 % des véhicules du parc des particuliers est déjà crit'air 1 ou 2 et 20 % des véhicules utilitaires légers des professionnels sont déjà concernés par l'interdiction d'entrer dans la zone à faibles émissions de la métropole de Lyon. Par ailleurs, il a été estimé que 30 à 50 % des émissions d'oxydes d'azote provenaient du trafic routier de passage sur les grands axes de circulation (autoroutes) pour lesquels le Syndicat de l'Ouest Lyonnais et ses intercommunalités ne sont pas compétents pour intervenir. Enfin, le Syndicat de l'Ouest Lyonnais, peu doté en transport en commun, est un territoire péri-urbain dans sa partie Est, très dépendant de l'agglomération lyonnaise où une zone à faibles émissions existe déjà et plutôt rural dans sa partie Ouest. Les services et commerces sont nombreux dans la partie la plus urbanisée, au plus près de la population et leur accès doit être garanti, pour limiter les besoins en déplacement. Pour l'ensemble de ces raisons, la mise en place d'une zone à faibles émissions n'est pas apparue pertinente, point de vue que je partage.

Par ailleurs, si votre structure n'a pas opté pour la mise en place de cet outil, il a cependant choisi de mettre en place certaines actions constituant d'ordinaire une zone à faibles émissions : restriction de la circulation des véhicules dans certains espaces et sur certaines périodes (aux abords des écoles essentiellement), développement des possibilités de stationnement vélo en lien avec le développement de la pratique et de l'établissement de schémas vélo, renforcement des mesures en cas de pic de pollution, accompagnement des entreprises et collectivités au renouvellement de leur parc de véhicules.

Concernant les actions « mobilité/transports », qu'elles correspondent à un renforcement d'actions inscrites dans la version initiale du plan climat ou qu'elles aient été ajoutées dans le cadre de la réflexion « zone à faibles émissions », plusieurs observations sont formulées :

Action relative à la réduction de la voiture :

Il s'agit d'encourager la pratique du covoiturage, d'étudier les possibilités de mise en place de service d'auto-partage et de réaliser des aménagements pour favoriser le report modal. La fiche a été complétée dans le cadre du « volet air renforcé » par des mesures visant à généraliser les zones de

circulation partagée et à réaliser des expérimentations comme la mise en place de radars pédagogiques ou d'évènements permettant de repenser l'usage des voitures dans les villages. Pour la rendre plus opérationnelle, la fiche mériterait d'être mise à jour dans ses coûts estimés, ses objectifs chiffrés et les financements identifiés. En effet, plusieurs des intercommunalités du Syndicat de l'Ouest Lyonnais ont inscrits des actions développant le covoiturage sur leur territoire dans leur contrat de relance et de transition écologique. Ces contrats devraient faciliter la mise en œuvre de ces actions. Par ailleurs, la fiche semble mentionner un objectif de création de dix places de stationnement pour covoiturage et parc relais pour chacune des quatre intercommunalités : là aussi, une mise en cohérence avec le contenu des contrats sus-mentionnés serait souhaitable. A titre d'illustration, dans son contrat de relance, la Communauté de Communes du Pays de l'Arbresle a commencé à identifier le nombre de places de covoiturage qui pourrait être créé dans les prochaines années et un projet compterait à lui seul 25 places de stationnement.

Action relative au développement des mobilités bas carbone

L'action concerne, entre autre, la poursuite du développement de la mobilité électrique sur le territoire à travers l'installation de nouvelles bornes de recharge. A ce sujet, je vous rappelle que la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets a défini, dans son article 118, l'obligation d'équiper en bornes de recharges électriques les parkings publics de plus de 20 emplacements gérés par les collectivités locales (un point de recharge par tranche de 20 emplacements sauf contraintes particulières liées au réseau ou à la sécurité incendie).

Comme pour l'action précédente, un lien entre les ambitions de cette action et le contenu des contrats de relance et de transition écologique sera à rechercher, notamment avec celui de la Communauté de Communes du Pays Mornantais qui cite explicitement un objectif de disposer d'un parc de véhicules plus vertueux pour les particuliers, les entreprises et les collectivités.

Action relative à l'accompagnement des entreprises et collectivités au renouvellement de leur parc de véhicules :

Cette mesure est complémentaire aux alternatives recherchées pour les déplacements liés à l'emploi qui encouragent notamment la réalisation de plans de mobilité employeur et le recours au forfait mobilité durable. Les fortes relations de ce territoire avec la Métropole de Lyon rendent pertinentes l'ambition de renouvellement du parc portée par cette action au regard du projet de zone à faibles émissions de la Métropole et des obligations réglementaires portées par la loi climat et résilience. Concernant sa mise en œuvre, cette fiche action aurait pu intégrer une réflexion en lien avec les entreprises sur les potentiels de mutualisations inter-entreprises dans le cadre du transport de marchandise. Par ailleurs, un indicateur sur le nombre de véhicules renouvelés avec un certificat crit'air 0 ou 1 pourrait être envisagé. Enfin, dans le cas de la réalisation de plans de mobilité et notamment du diagnostic, un indicateur sur l'évolution de la consommation en lien avec les kilomètres parcourus pourrait être intéressant.

Action relative à l'accompagnement des particuliers au renouvellement des véhicules :

Au regard de la part importante de déplacements de proximité (moins de 3 kilomètres) sur le territoire du Syndicat de l'Ouest Lyonnais et du taux de motorisation des ménages, cette fiche aurait pu intégrer des volets sur l'autopartage. Les actions seraient d'ailleurs à envisager en lien avec la réflexion sur les ménages précaires et sur l'accompagnement au changement de comportement. Une réflexion sur la précarité énergétique des ménages paraît particulièrement intéressante afin d'identifier le poids du coût des transports sur leur budget et ainsi identifier des mesures pertinentes et réalistes.

En complément d'indicateurs sur l'évolution du parc, un indicateur sur le nombre de personnes accompagnées par les dispositifs éventuellement proposés comme l'aide au renouvellement de véhicule, le prêt ou partage de véhicule... pourrait être envisagé dans le cas de la mise en place d'une aide administrative. Sur ce sujet, les maisons des services au public pourraient notamment constituer une piste pour la mise en place de ce type de service.

Action relative à des propositions alternatives à la voiture pour les déplacements domicile – école :

En complément des propositions sur la restriction de circulation aux abords des écoles sur certains horaires, des réflexions avec les établissements et associations de parents d'élèves pourraient être envisagées pour la mise en place de mesures de partage de la voirie (création de zone de rencontre, valorisation/aménagement de cheminements piétons et cyclables). Cela permettrait d'apaiser le trafic aux abords des écoles, d'améliorer le réseau existant jusqu'à ces établissements, et de favoriser l'usage des modes actifs sur les courtes distances. Cette modalité pourrait notamment être mise en lien avec les compléments apportés à la fiche action « Réduire l'usage de la voiture » .

Action relative au développement des mobilités actives :

La Région pourrait être ajoutée dans les sources de financements identifiées pour aider le développement de stationnements sécurisés vélos en gare.