



COMMISSION ÉCOLOGIE URBAINE

Comment lutter contre la pollution urbaine Le Plan de Protection de l'Atmosphère en cours de révision

Fichier	Versio n	Modification notable	Auteur	Date
LutterContreLaPollution_4_PPA_B.doc	A	Initial	Raymond Joumard	03/01/2014

Sommaire

COMMISSION ÉCOLOGIE URBAINE	1
Comment lutter contre la pollution urbaine Le Plan de Protection de l'Atmosphère en cours de révision	1
Sommaire.....	2
1. Les polluants nocifs dans l'atmosphère à Lyon.....	2
2. L'analyse de la pollution par Air-Rhône-Alpes.....	2
3. Les sources de la pollution lyonnaise	2
4. Le Plan de Protection de l'Atmosphère en cours de révision.....	3
4.1. Les plans concernant la pollution et leurs cohérences.....	3
4.2. Définition du PPA.....	4
4.3. Le constat du PPA.....	4
4.4. Objectifs de réduction du PPA.....	5
4.4.1. Objectif en termes de concentrations	5
4.4.2. Objectif en termes d'émissions	5
4.4.3. Objectif d'exposition de la population	6
4.5. Les actions préconisées par le PPA	6
4.6. Analyse critique des mesures proposées par le PPA	7

1. Les polluants nocifs dans l'atmosphère à Lyon

Voir document précédent

2. L'analyse de la pollution par Air-Rhône-Alpes

Voir document précédent

3. Les sources de la pollution lyonnaise

Voir document précédent

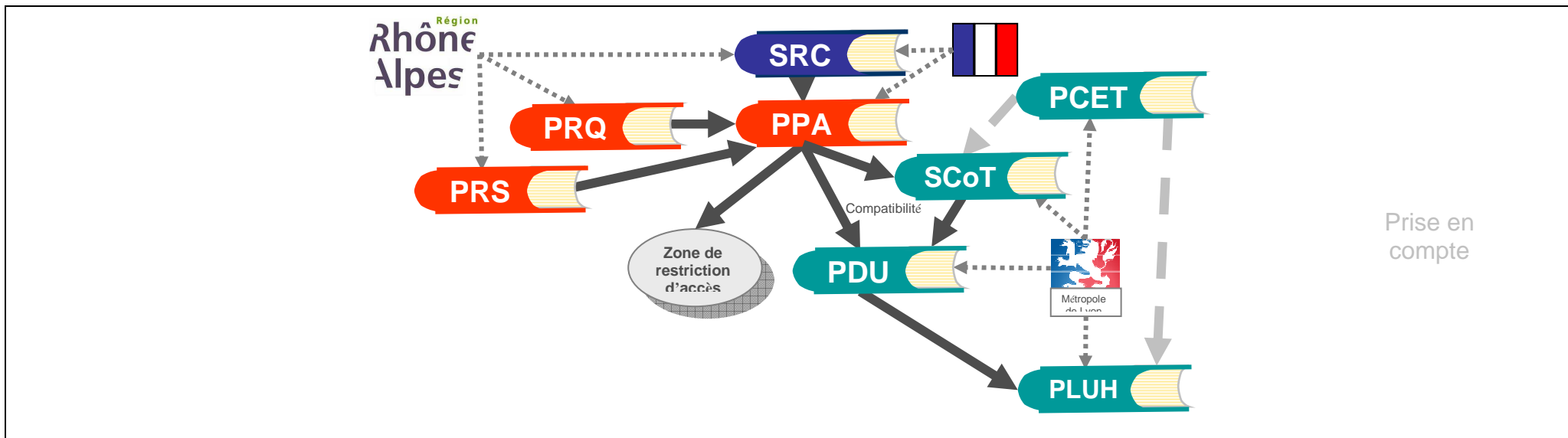
4. Le Plan de Protection de l'Atmosphère en cours de révision¹

Le projet de révision 2013 du PPA, en cours d'approbation, fait des constats sur la pollution, fixe des objectifs, présente des propositions d'actions. Nous en analysons l'efficacité, la cohérence et les lacunes.

4.1. Les plans concernant la pollution et leurs cohérences

Ces plans se nomment :

- ⇒ SRCAE = Schéma Régional Air Energie
- ⇒ PRQA = Plan régional pour la Qualité de l'Air
- ⇒ PRSE = Plan Régional Santé Environnement
- ⇒ SRST = Schéma Régional de Services de Transport
- ⇒ PPA = Plan de Protection de l'Atmosphère,
- ⇒ PCET = Plan Climat Energie Territoriale,
- ⇒ SCoT = Schéma de Cohérence Territoriale,
- ⇒ PDU = Plan de Déplacement Urbain,
- ⇒ PLU-H = Plan Local d'Urbanisme et d'Habitat.



¹ Ce chapitre fait partie d'une étude plus large dont les premiers chapitres ont été présentés lors des réunions précédentes.

4.2. Définition du PPA

Le PPA est un plan d'actions, qui doit être arrêté par le Préfet, et qui a pour objectif de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de maintenir ou ramener dans la zone du PPA concerné les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux normes fixées à l'article R. 221-1 du code de l'environnement.

Le plan que nous nous proposons d'analyser est la révision du 17 avril 2013, en cours de validation du Plan de Protection de l'Atmosphère. La première version concernait la période 2005-2010. La révision concerne la période 2010-2015, mais elle n'est qu'en phase d'approbation, alors que la révision 2015-20120 devrait être déjà en préparation.

4.3. Le constat du PPA

Le constat du Plan de Protection de l'Atmosphère valide complètement notre approche. La qualité de l'air reste problématique sur la région lyonnaise. Les polluants dépassent régulièrement les valeurs réglementaires sur la période 2007-2010.

Le long des axes routiers toutes les stations trafic présentent des dépassements des valeurs réglementaires.

- ⇒ des particules PM10,
- ⇒ du dioxyde d'azote NO2,
- ⇒ du benzène, et du Benzo(a)Pyrène,
- ⇒ de l'ozone.

En proximité des zones industrielles,

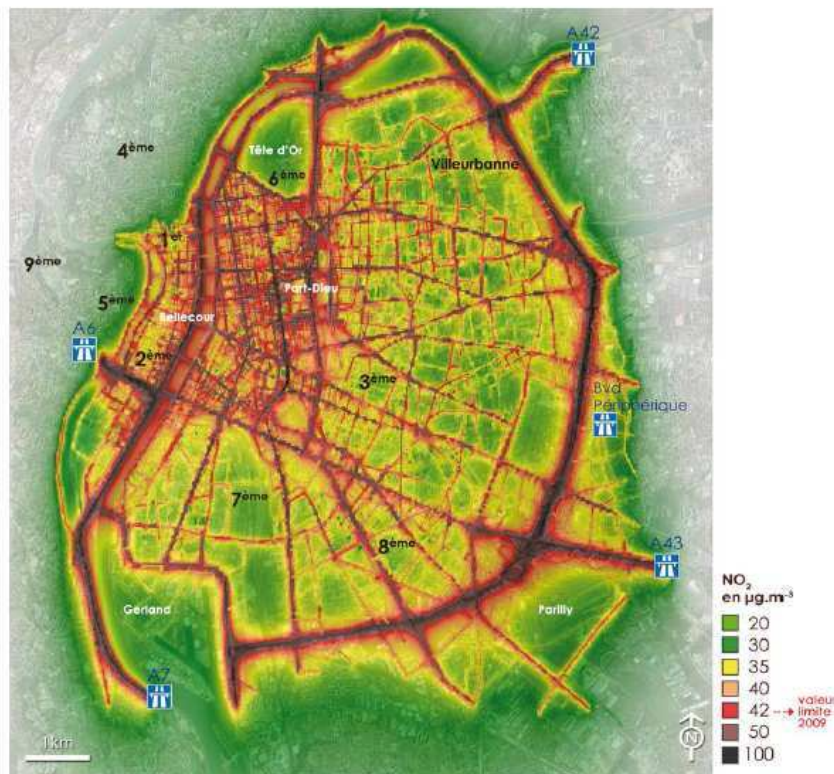
3 stations sur les 5 de l'agglomération lyonnaise dépassent au moins une valeur réglementaire (particules PM10 ou benzo(a)pyrène).

En situation de fond (urbain ou périurbain) : sur la moitié des stations, au moins un dépassement en particules ou en ozone est constaté.

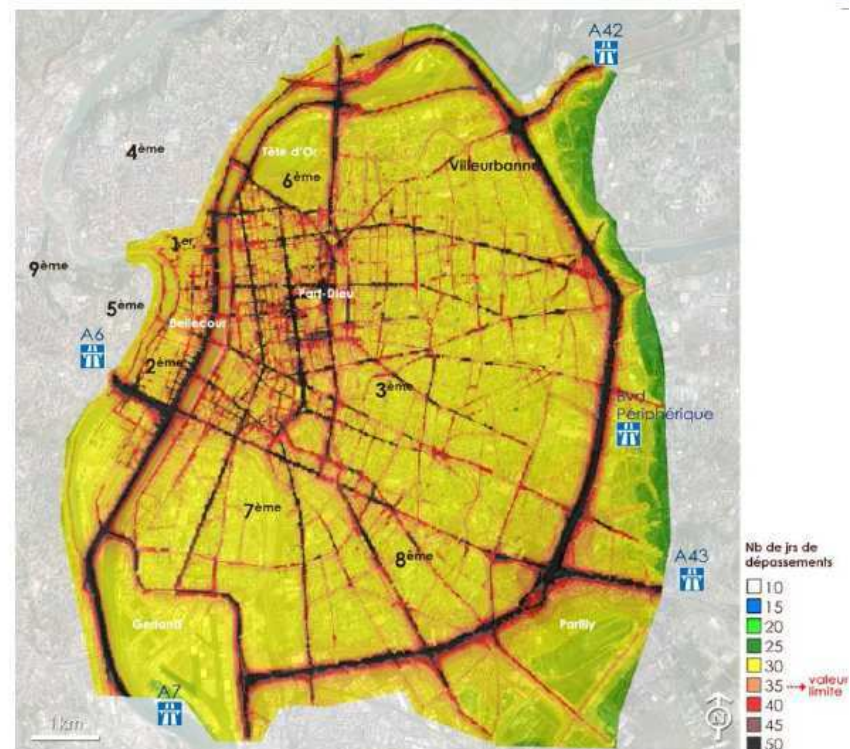
Une partie de la population est exposée à un air nuisible à sa santé, pollué à des niveaux supérieurs à la valeur limite en année normale (2009) :

- ⇒ pour le dioxyde d'azote, près 1 Lyonnais sur 2,
- ⇒ pour les particules PM10 près de 1 lyonnais sur 4.

En 2007, année touchée par une mauvaise qualité de l'air, 100% de la population a été exposée.

CONCENTRATION MOYENNE DU NO₂ SUR L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE EN 2009

© Atmo-Rhônealpes (Siraie 2009) © Google-2009 / IGN-2010

PM₁₀ : NOMBRE DE JOURS DE DEPASSEMENTS DU SEUIL JOURNALIER DE 50 µg.m⁻³ SUR L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE EN 2009

© Atmo-Rhônealpes (Siraie 2009) © Google-2009 / IGN-2010

Concentration moyenne du NO₂ et des PM₁₀ sur l'agglomération lyonnaise en 2010 Source : Air Rhône-Alpes

4.4. Objectifs de réduction du PPA

4.4.1. Objectif en termes de concentrations

Ramener les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux valeurs réglementaires, avec une priorité sur les particules et les oxydes d'azote.

4.4.2. Objectif en termes d'émissions

L'objectif proposé par le PPA est de décliner la directive plafond au niveau local et d'atteindre un objectif de baisse

- ⇒ de 40% des émissions d'oxydes d'azote, et
- ⇒ de 30% des émissions de particules PM₁₀.

U.C.I.L. 50 rue Saint-Jean 69005 LYON (Siret n° 38485278600027)

Tél : 09 66 43 97 71 courriel : u.c.i.l@wanadoo.fr site internet : www.ucil.fr

Association agréée au titre de l'article L 121.8 et L 160.1 du code de l'urbanisme et de l'article 40 de la loi du 10-07/1976 relative à la protection de la nature

4.4.3. Objectif d'exposition de la population

Les objectifs d'exposition de la population sont de :

- ⇒ tendre à une exposition minimale de la population et
- ⇒ traiter les points noirs résiduels par des actions spécifiques.

Notons que ces derniers objectifs ne nous paraissent pas totalement explicites.

4.5. Les actions préconisées par le PPA

Industrie	Résidentiel	Transport
Installations Classées pour la Protection de l'environnement 1) Surveiller et faire diminuer les émissions	Chauffage au bois 7) Connaître le parc de chauffage	Dans les PDU 2015 14) fixer des objectifs de diminution de : 10% en PM et NOx sur le PPA, 19 % en PM et 17% en NOx en son centre
Chaudières à biomasse ou carburant de 2 à 20 MW 2) Abaisser les limites admises d'émissions.	8) Fixer des objectifs de qualité pour le bois sec, avec label 9) Interdire progressivement l'utilisation des foyers ouverts	Plans de déplacements professionnels 15) Plans de Déplacement Administrations et Plans de Déplacement Entreprises de plus de 250 salariés et les suivre
Chaufferies 5) Conditionner les aides aux nouvelles chaufferies	10) Financer les chauffages au bois peu polluants 11) Interdire les autres	Charte CO2 16) Évaluer l'impact sur la qualité de l'air du développement de la charte CO2.
6) Limiter les chaufferies collectives au bois	12) Interdire les brûlis de déchets	Restrictions de circulation 20) des restrictions - de circulation permanente pour les PL et VUL - de vitesse sur certains axes pour améliorer la fluidité du trafic
	13) Sensibiliser	21) En cas de pic de pollution : étendre et renforcer les actions inter-préfecturales
Carrières et TP	Urbanisme	
7) Améliorer les pratiques	17) Tenir en compte de la qualité de l'air dans l'urbanisation (SCoT, PLUH) 18) Fournir une carte de la qualité de l'air dans les « porter à connaissance »	
4) Une charte « chantier propre »	19) Traiter spécifiquement les "points noirs" de l'air par :	
	a) déplacement ou établissement de population sensible.	b) actions transports sur axes spécifiques.

4.6. Analyse critique des mesures proposées par le PPA

Compte tenu des tendances actuelles, on peut penser que les mesures concernant l'industrie et le résidentiel vont continuer à assurer la diminution de la pollution ayant ces origines.

Concernant la pollution due aux transports, compte tenu du fait que l'évolution actuelle est plutôt à la stagnation et même à l'augmentation, il nous semble que des **actions plus systématiques s'imposeraient pour obtenir l'efficacité compatible avec les objectifs.**

Parmi les mesures de base susceptibles de diminuer les émissions de polluants du trafic, sans prétendre à viser l'exclusivité citons :

- ⇒ des mesures tendant à **ne plus décourager l'achat (malus) et l'utilisation de véhicules à essence** (taxes sur les carburants), beaucoup moins polluants qu'au gazole,
- ⇒ les **encouragements à l'utilisation de véhicules moins générateurs de polluants nocifs**, à accumulation d'énergie (hybrides, électriques, compression d'air...),
- ⇒ la création de **transports collectifs électriques, en site propre** (métro, tram, ou autres plus innovants..., meilleure utilisation des voies ferrées existantes),
- ⇒ la création massive de **parcs relais près des transports collectifs rapides** (métro),
- ⇒ la création d'**axes de déplacement fluides** (à vitesse minimale de 50km/h),
- ⇒ des infrastructures de **suppression des points journaliers de congestion** (accès à l'A7 vers le sud, pont Pasteur et rond point Tony Garnier, Tassin la demi-Lune...),
- ⇒ la mise au programme de la prochaine décennie d'au moins un **contournement fluide de l'agglomération** (CEL ou COL),
- ⇒ des **péages sur les ouvrages urbains les plus encombrés** par des véhicules pouvant utiliser les contournements (tunnel de Fourvière, voire ZAPA à large cible).

Malheureusement une grande part de ces mesures à effet urbain ou régional est du ressort d'une décision nationale.

Certes ce type de mesures pourrait être préconisé par les futures révisions des autres plans (SCoT, PDU), mais on peut douter qu'elles le seront.