

Plan d'actions Air soutenu par l'ADEME et la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Évaluation des actions mises en place en 2023 sur la Métropole de Lyon

Janvier 2025



Siège social :
3, allée des Sorbiers 69500 BRON
Tel. 09 72 26 48 90
contact@atmo-aura.fr

Sommaire

Contexte	3
Approche méthodologique.....	3
Les résultats	6
Résidentiel	6
Transport routier.....	8
Mobilité cyclable.....	10
Conclusion	12

Financement

Cette étude a été rendue possible grâce à l'aide financière particulière des membres suivants : ADEME, Région Auvergne-Rhône-Alpes.



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

<https://www.ademe.fr/>

<https://www.auvergnerhonealpes.fr/>

Toutefois, elle n'aurait pas pu être exploitée sans les données générales de l'observatoire, financées par l'ensemble des membres d'Atmo Auvergne-Rhône-Alpes.

Contexte



En Auvergne-Rhône-Alpes, 9 territoires ont été identifiés comme prioritaires au titre de la qualité de l'air dans le cadre du SRADDET, dont le territoire de la Métropole de Lyon. Sur ces 9 territoires, des plans d'action de réduction des émissions polluantes ont été élaborés en 2019 sous la forme d'une convention air avec l'ADEME et/ou la Région.

ATMO Auvergne-Rhône-Alpes accompagne ces territoires en évaluant, tous les ans, les gains d'émissions de chacune des actions portées par les acteurs territoriaux en fonction de leurs avancées réelles.

L'objectif de ce document est d'expliquer la méthode d'évaluation employée par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes et de présenter une synthèse des gains d'émissions annuels que permettent les actions menées en 2023, de même que pour toutes celles réalisées sur la période de mise en œuvre des plans d'actions.

Approche méthodologique



Périmètre

Le périmètre géographique de la zone prioritaire pour l'air du territoire correspond à la Métropole de Lyon, soit 59 communes.

Polluants et composés concernés

Les polluants concernés par l'évaluation sont les oxydes d'azote (NOx), les particules fines inférieures à 10 micromètres (PM10) et les particules fines inférieures à 2,5 micromètres (PM2.5). En plus de ces polluants, le dioxyde de carbone (CO₂), qui est un gaz à effet de serre, est également visé par cette évaluation.

Méthodes d'évaluation

Les actions entreprises et évaluées pour cette étude sont liées aux thématiques suivantes : le secteur résidentiel (remplacement d'appareils de chauffage), le secteur des transports routiers (substitution ou acquisition de véhicules) et la mobilité cyclable (réseaux cyclables, vélos en libre-service, etc.).

L'approche conduite par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes consiste à évaluer les actions liées au secteur **résidentiel** et au secteur des **transports routiers** débutées ou continuées en 2023.

De plus, il a été réalisé une **évaluation des services vélo**, sur la base d'informations spécifiques à chaque service. Cette approche est différente de celle des autres thématiques, puisque l'évaluation s'appuie sur des services vélo complets développés depuis plusieurs années sur certains territoires. Il est aussi important de noter que cette évaluation est basée sur des méthodologies nouvelles et permet surtout de donner des **ordres de grandeur** du report modal et des gains d'émissions à attendre de ces services.

Pour chacune des actions, des données d'entrée ont été demandées pour permettre de mener les évaluations. Ci-après un tableau récapitulatif des données et méthodes d'évaluation utilisées :

Thématique	Action	Données reçues	Méthodologie d'évaluation
Résidentiel	Remplacement d'appareils de chauffage	Caractéristiques des appareils remplacés/remplaçants : type d'énergie, type d'appareil, performance, utilisation, type de logement, consommation annuelle et localisation	Calcul des émissions avant/après en tenant compte des données transmises (caractéristiques des systèmes de chauffage avant/après)
Transport	Substitution ou acquisition de véhicules	Caractéristiques des véhicules remplacés/acquis/remplaçants : type de véhicule, PTAC, type de carburant, norme Euro, type de trajet (rural, urbain, etc.), distance parcourue annuelle	Calcul des émissions avant/après renouvellement en tenant compte des données transmises (caractéristiques des véhicules avant/après, km parcourus, etc.)
Mobilité cyclable	Réseau cyclable	Longueur du réseau cyclable, fréquentation	Pour chaque service, calcul des km évités en voiture grâce à des hypothèses de report modal, puis calcul des émissions évitées en considérant un véhicule moyen
	Primes d'aide à l'achat de vélo	Nombre de primes à l'achat et types de vélo ciblés	
	Vélos en libre-service (VLS)	Nombre de locations annuelles et types de vélos loués	
	Vélos en location longue durée (VLD)	Nombre de journées vendues annuellement et types de vélos loués	
	Stationnements sécurisés	Nombre d'abonnements au service, nombre de stationnements	
	Vélo-école	Nombre de participants	
	Ateliers d'autoréparation	Nombre d'usagers et d'ateliers	

Focus méthodologique « transports routiers »

Les gains d'émissions sont estimés à partir des facteurs d'émissions des véhicules avant/après renouvellement, ainsi que de la distance annuelle parcourue par les véhicules avant/après renouvellement.

Les facteurs d'émissions sont issus de COPERT 5 et dépendent :

- Du type de véhicule (VP, VUL, PL, bus, autocar),
- Du gabarit du véhicule (PTAC),
- De la norme Euro du véhicule, qui caractérise les niveaux d'émissions limites des véhicules (NOx, PM, etc.),
- Du type de trajet emprunté par le véhicule (urbain dense, urbain peu dense, rural, etc.).

Les kilométrages annuels parcourus avant/après renouvellement sont fournis par les territoires.

Pour les acquisitions de véhicules par les entreprises ou les collectivités (sans substitution), des hypothèses relatives aux véhicules de référence ont été formulées :

- Si acquisition d'un **VUL** à faibles émissions, alors le VUL de référence est un véhicule diesel.
- Si acquisition d'un **VP** à faibles émissions, alors le VP de référence est un véhicule essence.
- Si acquisition d'un **vélo cargo** pour le transport de marchandises, alors le véhicule de référence est un VUL diesel de petit gabarit.

Focus méthodologique « résidentiel »

Les gains d'émissions sont estimés à partir des **facteurs d'émissions** des appareils avant/après remplacement, ainsi que des **consommations annuelles** avant/après remplacement.

Les **facteurs d'émissions**¹ dépendent :

- Du combustible utilisé (bois-bûche/granulés/plaquettes, gaz, fioul, électricité)
- Si combustible biomasse : du type d'appareil (cheminée/poêle/chaudière/cuisinière) et de sa performance

Les **consommations annuelles** avant/après remplacement sont fournies par les territoires ou bien estimées en utilisant d'autres informations (surface du logement/commune/usage principal ou appoint).

Focus méthodologique « Mobilité cyclable »

Les gains d'émissions sont estimés à partir des **km évités en voiture** que permettent les services vélo, ainsi que des **facteurs d'émissions** d'un véhicule moyen auquel le vélo se substituerait.

Les **km évités en voiture** sont estimés grâce à :

- Des chiffres de km évités provenant d'une étude sur les services vélo²
- Des hypothèses de km parcourus en vélo/an et de reports modaux depuis le VP.

Les **facteurs d'émissions** sont issus de COPERT 5. Le facteur d'émissions du véhicule moyen considéré est calculé en tenant compte de :

- La répartition par type de véhicule sur le territoire de l'étude,
- Les spécificités du réseau routier (profils de vitesse sur chaque route)

¹ CITEPA 2024 – Organisation et méthodes des inventaires nationaux des émissions atmosphériques en France, 1236 pages

² INDDIGO-ADEME. 2021 - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos -Rapport de diagnostic, 46 pages

Les résultats

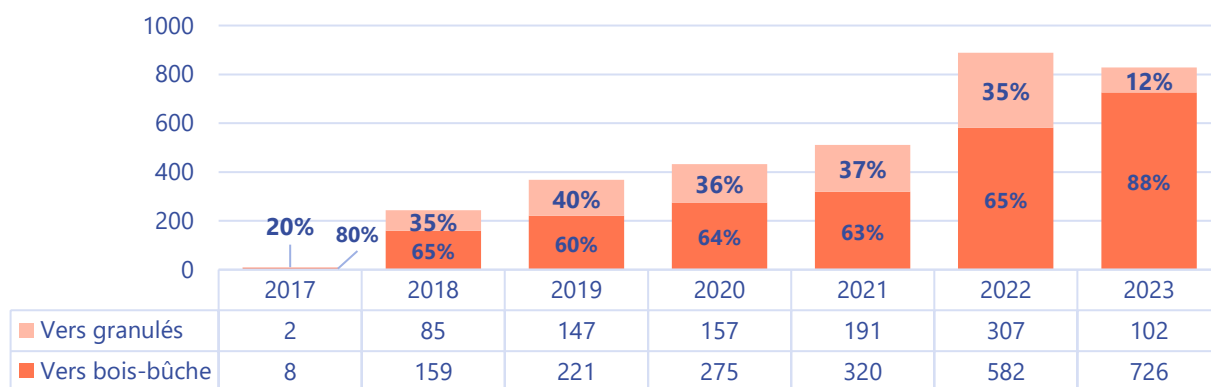
Cette partie met en lumière les actions menées et financées par la Région et/ou l'ADEME et présente les gains d'émissions évalués sur la Métropole de Lyon.

Résidentiel

Actions mises en place

Les actions menées sur le secteur résidentiel sont essentiellement liées au Fonds Air Bois (FAB), c'est-à-dire des remplacements d'appareils de chauffage anciens au bois par des appareils bois-bûche ou granulés performants.

Métropole de Lyon - Evolution du nombre de dossiers FAB et répartition selon l'énergie de remplacement



Le FAB de la Métropole de Lyon a permis le remplacement de 3 282 appareils entre 2017 et 2023 dont 828 en 2023.

Depuis le début, le nombre d'appareils remplacés grâce au FAB a suivi une tendance croissante ininterrompue. Les remplacements se font principalement en faveur d'appareils performants bois-bûche (69% de contribution moyenne contre 31% pour les appareils performants aux granulés de bois).

Gains d'émissions

Les remplacements d'appareils de chauffage opérés dans le cadre du Fonds Air Bois permettent d'obtenir des gains significatifs en particules fines, que ce soit en PM10 ou PM2,5. En revanche, les émissions d'oxydes d'azote (NOx) augmentent légèrement (*voir explications dans l'encadré plus bas*).

Métropole de Lyon - Gains d'émissions annuels des FAB

	Nb dossiers	PM10 (t)	PM2.5 (t)	Nox (t)	CO2
Dossiers 2020	432	-12	-12	+0,22	0
Dossiers 2021	511	-17	-16	+0,28	0
Dossiers 2022	889	-26	-25	+0,49	0
Dossiers 2023	828	-22	-22	+0,80	0
Dossiers depuis 2020	2 660	-77	-75	+1,8	0
Cumul depuis début FAB	3 282	-95	-93	+2,1	0

Dans le tableau ci-dessus sont présentés les gains d'émissions annuels des dossiers 2020, 2021, 2022 et 2023, c'est-à-dire les gains annuels que permettent les remplacements d'appareils effectués entre 2020 et 2023.

En complément sont présentés les gains d'émissions annuels que permettent l'ensemble des remplacements d'appareils depuis le début du FAB (depuis 2017). On considère qu'un appareil remplacé une année donnée continue d'avoir un impact sur les années qui suivent.

Le Fonds Air Bois de la Métropole de Lyon permettrait ainsi d'éviter annuellement les émissions de 77 t de PM10 grâce aux appareils remplacés depuis 2020. Si on considère l'ensemble des appareils remplacés depuis 2017, on arrive à 95 t d'émissions de PM10 économisées annuellement.



En comparaison avec le rapport de l'année dernière (actions 2022) les données d'entrée et les résultats calculés varient pour différentes raisons :

- Sur le nombre de dossiers par année : les dates de dossiers ont été reconsidérées pour correspondre aux mêmes dates utilisées par les territoires dans leur communication. En l'occurrence pour la plupart d'entre eux, il s'agit de la date de facturation ou validation définitive du dossier. Cela a pour conséquence de décaler d'une année certains dossiers.
- Sur les émissions : une révision à la hausse des facteurs d'émissions du chauffage individuel au bois a été réalisée en 2023 au niveau national (source CITEPA) et appliquée à cette nouvelle évaluation des FAB. Elle tient compte de la fraction condensable des particules ainsi que des dernières études disponibles au niveau national et européen. Ces changements contribuent à une hausse (modérée) des émissions avant/après et donc des gains. Cette mise à jour est répercutée rétroactivement depuis la mise en place de l'ensemble des fonds de remplacement d'appareil de chauffage biomasse (FAB, FATF, FAG etc.).

Remarque générale sur les remplacements d'appareils de chauffage :

Les effets des remplacements d'appareils de chauffage (présentés dans le tableau ci-contre) diffèrent en fonction des énergies considérées. Les remplacements des appareils biomasse ont un effet important sur les particules fines, alors que les remplacements d'appareils au fioul impactent plutôt les émissions de CO₂.

Appareil remplacé	Appareil remplaçant	CO ₂	NOx	PM
Bois ancien	Bois récent	/	↑	↓↓
Bois ancien	Granulés récent	/	↓	↓↓
Fioul	Bois récent	↓↓	↑	↑↑
Fioul	Granulés récent	↓↓	↓	↑
Fioul	Gaz récent	↓	↓	↓

La question des NOx est un peu plus complexe à analyser, puisque les émissions de ce polluant ne sont pas forcément amenées à baisser lors d'un remplacement d'appareil de chauffage.

Dans le cadre du FAB, le remplacement d'un appareil ancien peut faire augmenter les émissions de NOx si on le remplace par un appareil performant bois-bûche, ou les faire diminuer si on le remplace par du granulés.

Cependant, il faut signaler que, même si les émissions de NOx peuvent être amenées à augmenter, celles issues des appareils de chauffage restent minimes quand on les compare à celles du transport routier. Les possibles surplus en NOx que peuvent engendrer les FAB peuvent être compensés notamment par des actions menées sur le transport, puisque le renouvellement des véhicules thermiques par des véhicules électriques ou à faibles émissions peut faire significativement baisser les émissions de NOx.

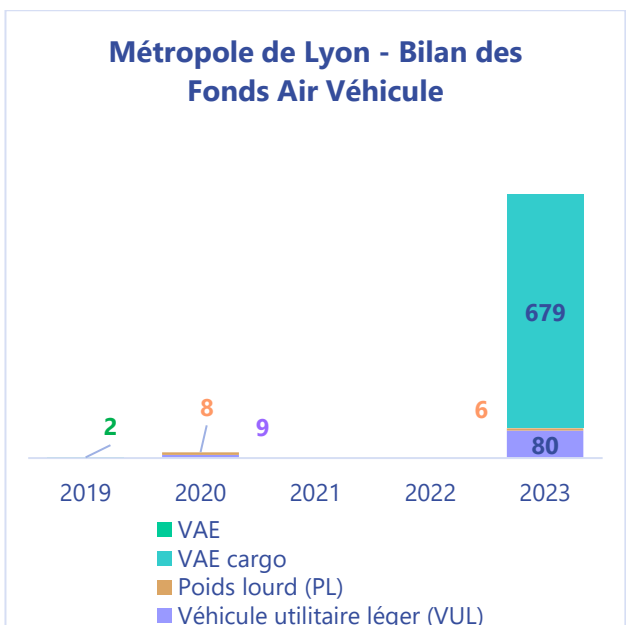
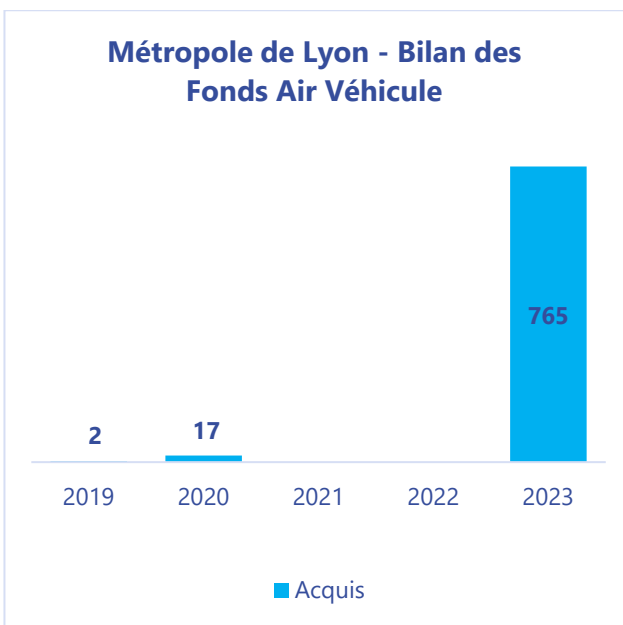
Enfin, il convient de rappeler que la méthodologie de comptabilisation des émissions utilisée actuellement pour le CO₂ distingue le CO₂ fossile du CO₂ biogénique. En l'occurrence, les émissions de CO₂ pour la combustion du bois (biomasse) sont considérées neutre en carbone selon cette méthode. Elle considère en effet que le CO₂ émis durant la combustion du bois-énergie est neutralisé par la croissance des forêts.

Transport routier

Actions mises en place

Les actions menées sur le secteur du transport routier sont essentiellement des Fonds Air Véhicules (FAV), c'est-à-dire des renouvellements de véhicules anciens (du type véhicules utilitaires légers, poids lourds, voitures particulières, etc.) par des véhicules neufs à faibles émissions (électriques, gaz, hydrogène) ou des acquisitions de véhicules neufs, sans qu'il n'y ait de remplacement de véhicules.

La période prise en compte pour l'évaluation des FAV s'étale sur 5 ans, de 2019 à 2023. Elle correspond à l'historique de données que possède Atmo Auvergne-Rhône-Alpes. Sur la Métropole de Lyon, seules des acquisitions de véhicules neufs et VAE ont été réalisées sur cette période. A noter qu'en 2023, il a été pris en compte l'acquisition de véhicules ne rentrant pas forcément dans le cadre d'actions financées par l'ADEME ou la Région.



En 2023, 765 nouveaux véhicules ont été acquis sur la Métropole de Lyon, dont 679 vélos cargo à assistance électriques

Gains d'émissions

Les renouvellements de véhicules opérés dans le cadre des Fonds Air Véhicules permettent d'obtenir des gains significatifs en oxydes d'azote et en CO₂. En revanche, sur la période 2019-2023, les gains d'émissions en particules fines sont plus modérés. (voir explications plus bas).

Dans le tableau ci-dessous sont présentés les gains d'émissions que permettent les Fonds Air Véhicules.

Métropole de Lyon - Gains d'émissions annuels des FAV

	Nb veh renouvelés	Nb veh acquis	PM10 (t)	PM2.5 (t)	NOx (t)	CO2 (t)
Dossiers 2019	0	2	-0,000	-0,000	-0,000	-0,7
Dossiers 2020	0	16	-0,000	-0,000	-0,058	-32
Dossiers 2021	0	0	0	0	0	0
Dossiers 2022	0	0	0	0	0	0
Dossiers 2023	0	765	-0,14	-0,11	-3,5	-815
Cumul depuis début FAV	0	783	-0,14	-0,11	-3,5	-848

Le cumul des FAV mis en œuvre sur la Métropole de Lyon depuis 2019 permet un gain annuel de 848 tonnes de CO₂ et de 140 kg de NOx.

A noter qu'on considère qu'un véhicule remplacé une année donnée continue d'avoir un impact sur les années qui suivent.

Remarque générale sur les types d'émissions issues des véhicules routiers

Les émissions atmosphériques (gaz, particules) issues des véhicules routiers sont de plusieurs natures :

- **Les émissions à l'échappement** (émissions à chaud, surémissions à froid).
- **Les émissions d'usure des matériaux** (usure des plaquettes de freins, des pneumatiques, des routes).
- **Les émissions par évaporation** (vapeurs de carburant).

Avec l'amélioration technologique progressive des motorisations, les émissions de particules liées à l'échappement se réduisent. Ainsi, pour les véhicules les plus récents, la part d'émissions issue de l'échappement devient de plus en plus faible par rapport aux émissions liées à l'usure des matériaux.

Remarque générale sur l'effet du carburant sur les gains d'émissions

Les effets liés au renouvellement des véhicules dépendent de de l'énergie considérée avant et après changement du véhicule (présentés dans le tableau ci-contre).

Pour un véhicule du type VUL diesel du milieu des années 2000 (Euro 3), son remplacement par un véhicule neuf génère des gains d'émissions qui varient en fonction de l'énergie utilisée par le véhicule neuf (gazole, essence, GNV ou électricité).

C'est logiquement l'électricité qui amène les gains d'émissions les plus significatifs, car les émissions liées à l'échappement sont neutralisées.

VUL remplacé	VUL remplaçant	CO ₂	NOx	PM
Diesel Euro3	Diesel Euro6d	-1%	-91%	-75%
	Essence Euro6d	-12%	-95%	-76%
	GNV Euro6d	-30%	-95%	-77%
	Electrique Euro6d	-97%	-100%	-77%

Effet sur les émissions du remplacement d'un VUL de PTAC intermédiaire (1,25-1,7 tonne) Euro3 vers des solutions moins émissives

Cette partie met en lumière les services vélo présents sur la Métropole de Lyon et présente les estimations de report modal engendré pour chacun d'entre eux. Le report modal qui nous intéresse est celui de la voiture, c'est-à-dire qu'on estime les effets qu'ont les services vélo sur l'utilisation de la voiture par les usagers.

On exprime ces effets en "km évités en VP" (VP = Voiture Particulière), cette donnée permet ensuite d'évaluer des gains d'émissions en considérant un véhicule moyen roulant sur le territoire.

Les évaluations ne portent pas essentiellement sur des actions financées dans le cadres des conventions Air, mais plus largement sur l'ensemble des services et infrastructures pour lesquels des données ont pu être récupérées.

En l'occurrence, sur la période 2020-2023, l'ADEME et la Région ont contribué pour des actions de communication/gestion et de location longue durée.

	Données des services			Km évités en VP (millier)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
VLS	9,1M loc	10,7M loc	10,1M loc	10 018	11 754	11 294
VLD	215k j vendues	507k j vendues	820k j vendues	1 609	2 919	4 239
Aide à l'achat	3 722 primes	4 113 primes	4 872 primes	6 347	7 363	8 424
Stationnements sécurisés	2 590 places	3 340 places	4 300 places	3 330	3 942	5 842
Vélo-école	175 personnes	436 personnes	1 011 personnes	122	302	698
Atelier d'autoréparation	11 ateliers	11 ateliers	11 ateliers	1 750	1 750	1 750
Linéaire cyclable	1 099 km	1 165 km	1206 km	330 936	350 811	363 157

VLS : Vélo en libre-service ; VLD : Vélo en location longue durée

Sur la métropole de Lyon, si on omet les infrastructures cyclables, les usagers des vélos proposés en libre-service ont le plus d'impact, suivi des aides à l'achat et des stationnements sécurisés.

A l'exception des ateliers d'autoréparation, pour lesquels il n'a pas été possible de mesurer une évolution du nombre d'usagers, on remarque une augmentation continue entre 2021 et 2023 pour la quasi-totalité des autres services proposés.

On a notamment une nette progression du nombre de bénéficiaire aux vélo-école et sur le nombre de location longue-durée.

Il est cependant important de noter qu'il n'est pas possible d'additionner les gains individuels de chaque service ou infrastructure puisqu'ils se complètent et sont mutuellement profitables. C'est notamment le cas des usagers des infrastructures cyclables qui profitent aussi de beaucoup d'autres services.

Avec plus de 10,1M de locations en 2023 avec les vélos en libre-service, on estime 11,3M km évités en voiture par les usagers.

Si on considère qu'un conducteur moyen roule 12 000 km par an, cela représenterait 942 personnes abandonnant leur voiture.



Le report modal calculé est issu de méthodologies récentes et basées sur très peu de données à renseigner par les territoires (voir l'approche méthodologique détaillée au second paragraphe).

Cette simplicité d'évaluation permet aux territoires d'être en capacité de renseigner les données nécessaires, mais cela ne permet pas d'obtenir des résultats aussi fiables que pour les actions FAB ou FAV par exemple.

Gains d'émissions

Les émissions évitées sont calculées sur la base des km évités en voiture tels que décrits précédemment (en se basant sur un véhicule moyen roulant sur le territoire).

Le report modal de la voiture vers le vélo engendré par les services et infrastructures cyclables mis en place sur le territoire, permet d'obtenir des réductions d'émissions significatives en NOx et en CO₂, et plus modérées en particules fines PM10 et PM2,5.

Km évités en VP (millier)		Gains d'émissions			
		PM10 (t)	PM2.5 (t)	NOx (t)	CO ₂ (t)
VLS	11 294	-0,30	-0,22	-3,8	-1 604
VLD	4 239	-0,11	-0,084	-1,4	-602
Aide à l'achat	8 424	-0,22	-0,17	-2,8	-1 196
Stationnement sécurisé	5 842	-0,15	-0,12	-1,9	-830
Vélo-école	698	-0,018	-0,014	-0,23	-99
Atelier d'autoréparation	1 749	-0,046	-0,034	-0,58	-248
Pistes cyclables	363 157	-9,6	-7,2	-121	-51 568

Dans le tableau ci-dessus sont présentés les gains d'émissions annuels engendrés par les usagers des différents services et infrastructures cyclables.

Le report modal de la voiture vers le vélo causé par les utilisateurs des vélos en libre-service permettrait par exemple d'éviter annuellement l'émission de plus de 1 600 tonnes de CO₂ et 3,8 tonnes de NOx.

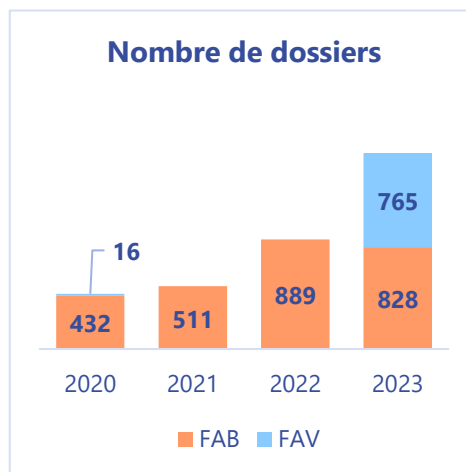
Comme déjà évoqué plus haut, il convient de rappeler que ces gains d'émissions ne peuvent pas être sommés et sont compliqué à comparer avec ceux obtenus par les autres actions transport et résidentiel de cette étude. Cette évaluation de la mobilité cyclable a plus pour but de donner un ordre de grandeur des gains d'émissions qu'il semble possible d'obtenir par la mise en place de ces services afin de mettre en lumière l'impact non négligeable qu'ils ont.

Conclusion

En Auvergne-Rhône-Alpes, neuf zones sont engagées dans des plans d'actions air financés par l'ADEME et/ou la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Sur la Métropole de Lyon, le Fonds Air Bois s'est poursuivi en 2023 avec 828 nouveaux dossiers de changement d'appareils de chauffage financés, permettant d'accentuer les gains d'émissions annuels de PM10 de 22 tonnes. Si on considère l'ensemble des appareils remplacés entre 2020 et 2023 (2 660 au total), on atteint 77 t de PM10 évitées chaque année.

En 2023 il a été recensé 765 acquisitions de nouveaux véhicules (principalement VAE cargo) dans le cadre du FAV. Au total sur la période 2020-2023, les acquisitions de véhicules à faibles émissions permettent d'économiser chaque année 3,5 t de NOx et 847 tonnes de CO₂.



Métropole de Lyon

Synthèse des dossiers FAB et FAV et des gains d'émissions annuels associés de 2020 à 2023

	2020		2021		2022		2023		2020-2023	
	FAB	FAV	FAB	FAV	FAB	FAV	FAB	FAV	FAB	FAV
Nb dossiers	432	16	511	0	889	0	828	765	2660	781
	448		511		889		1 593		3 441	
PM10 (t)	-12	-0,000	-17	0	-26	0	-22	-0,14	-77	-0,14
	-12		-17		-26		-22		-77	
PM2.5 (t)	-12	-0,000	-16	0	-25	0	-22	-0,11	-75	-0,11
	-12		-16		-25		-22		-75	
NOx (t)	+0,22	-0,058	+0,28	0	0,49	0	+0,80	-3,5	+1,8	-3,5
	+0,16		+0,28		+0,49		-2,7		-1,8	
CO2 (t)	0	-32	0	0	0	0	0	-815	0	-847
	-32		0		0		-815		-847	

Les bénéfices apportés par les services vélo ont été calculés pour des services et des infrastructures complets. C'est pourquoi, ils sont difficilement comparables aux autres actions (exemple : Fonds Air Bois), d'autant plus que tous ces services sont mutuellement profitables.

Toutefois, il est intéressant d'indiquer ici que le panel d'offres de services vélo proposés sur la métropole de Lyon et l'engouement progressif du grand public pour la mobilité cyclable, permet une réduction significative de l'usage de la voiture individuelle en ville.

Pour donner un ordre de grandeur, les services et infrastructures cyclables sur la métropole permettraient d'économiser plusieurs tonnes de particules, plusieurs dizaines de tonnes de NOx et plusieurs dizaines de milliers de tonnes de CO₂.

Comparaison aux objectifs PPA :

Durant la période des évaluations présentées dans ce rapport (2020-2023), deux PPA différents se sont succédé sur la Métropole de Lyon. Le PPA2 allant de 2014 à 2018, et le PPA3 allant de 2023 à 2027.

Certains objectifs sont énoncés lors de la construction de ces PPA :

	Objectifs PPA2 2014-2018	Objectifs PPA3 2023-2027
Fonds Air Bois	Remplacement de 3 200 appareils non performants	Remplacement de 7 270 appareils non performants
Fonds Air Véhicules	<i>Pas d'objectif chiffré</i>	<i>Pas d'objectif chiffré</i>
Actions vélo	<i>Pas d'objectif chiffré</i>	Atteindre 15% de part modale dans le centre de l'agglomération et 9% dans le reste du territoire

Pour le Fonds Air Bois, lors du PPA2 il était stipulé 3 200 appareils à remplacer sur une durée de 5 ans, soit 640 remplacements par an. Le nouveau PPA adopté depuis 2023 prévoit quant à lui 7 270 appareils, soit 1 454 par an. Pour comparaison avec les dossiers FAB effectivement distribués depuis le début de sa mise en œuvre, il y en a eu <500/an sur la période 2017/2021 et ~800/an depuis 2022. On remarque une augmentation depuis 2022 mais qui n'est pas encore à la hauteur des objectifs fixés par le PPA3 mais cela contribue de manière importante à la baisse des émissions de particules fines sur le territoire. A noter que cela participe aussi à l'objectif de réduction de 50% des émissions du chauffage au bois fixé par la LTECV (Loi de Transition Énergétique pour la Croissante Verte)..

Pour le Fonds Air Véhicule, bien qu'il y ait des actions de renouvellement de flotte de véhicule dans les deux PPA, aucun objectif chiffré n'a été fixé.

Enfin, pour les actions vélo on peut noter les objectifs de parts modales vélo à atteindre inscrits dans le PPA3, mais cela est impossible à comparer avec les chiffres récoltés auprès des différents services vélo. Seule une enquête pourrait mettre en lumière l'évolution de cette part.