



# PRÉFÈTE DU RHÔNE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

*La Préfète*

Lyon, le 20 SEP. 2024

Monsieur le Président

Le 22 juillet 2024, la communauté de communes du pays de l'Ozon (CCPO) a déposé son projet de plan climat air énergie territorial pour avis sur la plateforme nationale dédiée « Territoires & Climat ».

La CCPO a initié sa démarche « plan climat » en application de l'article 188 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 qui soumet les établissements publics de coopération intercommunale, d'une population comprise entre 20 000 et 50 000 habitants, à l'obligation d'élaborer un plan climat avant le 31 décembre 2018.

En application de la procédure fixée par le décret du 28 juin 2016 relatif aux plans climat, le présent courrier constitue l'avis de l'État.

La CCPO a privilégié une méthodologie pour travailler à toutes les étapes-clés de son plan climat permettant l'expression des communes, des partenaires institutionnels ainsi que des représentants des sphères économiques et associatives. Cette méthodologie a facilité l'appropriation du plan climat par les acteurs du territoire.

L'élaboration du plan climat témoigne d'une volonté de placer votre intercommunalité dans un rôle de coordonnateur de la transition écologique sur son territoire. Ce rôle de coordonnateur s'apprécie à travers une stratégie se fixant des objectifs ambitieux mais nécessaires et répondant globalement à la note d'enjeux que mes services vous ont transmise le 12 mai 2022. Cette note mettait l'accent sur les enjeux liés à la rénovation énergétique des logements et des bâtiments, à la mobilité, à l'amélioration de la qualité de l'air, à la baisse des émissions de gaz à effet de serre et enfin à l'adaptation au changement climatique. Votre projet transcrit bien ces enjeux dans son plan d'actions.

Il sera nécessaire de préciser les années couvertes par le plan climat, avant son adoption, permettant de définir le calendrier du bilan à mi-parcours prévu à l'article R 229-51 du code de l'environnement et du suivi global du plan climat qui sera mis à jour tous les six ans. De plus, la réglementation demande que les objectifs de développement des énergies renouvelables et de réduction des émissions de polluants atmosphériques soient précisés à horizon des années 2026 et 2031. Ces points, absents du document « stratégie » du plan climat, doivent être renseignés.

Monsieur Pierre BALLELIO  
Président de la communauté de communes du Pays de l'Ozon  
1 rue du stade  
69 360 Saint-Symphorien-d'Ozon

Il vous faudra également préciser, en application du décret pré-cité, le dispositif de suivi et d'évaluation, au-delà de la fiche action relative au pilotage du plan. Ce dispositif est une des composantes du plan climat, au même titre que le diagnostic, la stratégie et le plan d'actions.

Dans le secteur des « transports », la palette des actions du ressort de l'intercommunalité est bien mobilisée comme le développement des modes actifs, du covoiturage, de l'autopartage, de la mobilité électrique et bio GNV. Pour autant, l'atteinte des objectifs de baisse des émissions de gaz à effet de serre et de maîtrise de la consommation d'énergie nécessitera, selon toute vraisemblance, des actions structurantes (mise en place de lignes de cars notamment) dont le développement est du ressort d'autres structures et notamment de SYTRAL Mobilités. Il conviendrait que les modes de coopération entre les partenaires soient davantage détaillés.

La mise en œuvre de ces actions impactantes est primordiale d'autant plus que la stratégie choisie, bien qu'elle permette globalement d'être compatible avec les objectifs de baisse des gaz à effet de serre et de maîtrise de la consommation énergétique définis dans le schéma régional de développement durable, d'aménagement et d'égalité des territoires, propose des objectifs en matière de qualité de l'air moins ambitieux que ceux du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise (PPA). Concernant la qualité de l'air, il serait nécessaire de clarifier les objectifs par polluant en permettant une visualisation plus aisée par rapport aux objectifs définis à l'échelle nationale, régionale et dans le PPA.

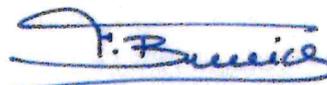
Enfin, l'élaboration du plan climat s'est déroulée sur un temps long. Son adoption interviendra tardivement par rapport au lancement des travaux d'élaboration du plan (la délibération de lancement a été prise par un conseil communautaire le 29 novembre 2021). Le plan climat doit donc bénéficier d'un suivi très rigoureux pour la mise en œuvre rapide de ses actions. Ce suivi, et notamment la réalisation du bilan à mi-parcours du plan climat, devra permettre de prendre en compte les impacts de dispositifs mis en place en parallèle du plan climat, comme la zone à faibles émissions de la Métropole de Lyon. Le suivi du plan climat nécessitera une très forte implication politique afin de mobiliser l'ensemble des partenaires pouvant jouer un rôle actif dans la réussite du plan.

En conclusion, j'émet un avis favorable sur le projet de plan climat de l'intercommunalité moyennant la prise en compte des remarques formulées ci-dessus.

En application de la réglementation, un bilan à mi-parcours du plan devra être réalisé dans les prochaines années. Dans le cadre de cet exercice, les services de la direction départementale des territoires du Rhône se tiennent à la disposition de vos services en tant que de besoin.

Vous trouverez en annexe les éléments détaillant les observations formulées sur le plan climat de votre territoire.

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



Fabienne BUCCIO

Copie :

- Madame la sous-préfète en charge du Rhône sud

## Annexe

### 1 Analyse générale.

Les élus, services de l'État, représentants du monde institutionnel, économique et associatif ont été impliqués dans l'élaboration du plan climat du Pays de l'Ozon. Ils ont ainsi été conviés à différents temps d'échanges et de travail (comités de pilotage et comités techniques, ateliers) et ce, à toutes les étapes d'élaboration du plan climat (diagnostic, stratégie et plan d'actions). La DDT a pu faire une lecture du projet de plan d'actions en amont du dernier temps de travail collectif à l'été 2024. Les derniers échanges ont permis de prendre en compte les propositions de la DDT. La CCPO a donc élaboré son plan climat en veillant à la mise en œuvre d'une démarche collaborative.

#### 1.1 Le diagnostic.

En application du décret n° 2016-849 du 28 juin 2016 relatif au plan climat air énergie territorial qui identifie le contenu et le mode d'élaboration du dit-plan, le diagnostic aborde bien toutes les thématiques. Toutefois, les estimations de potentiels ne présentent parfois que des données qualitatives, notamment pour l'estimation du potentiel de baisse des consommations d'énergie (cf. point 2.1 ci-dessous) ou de baisse des polluants atmosphériques (cf. point 2.3).

Le diagnostic présente les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de consommation des énergies de deux façons différentes : avec et sans la prise en compte des autoroutes A7 et A46. Cette présentation est intéressante car elle permet une représentation objective de la part de chaque secteur d'activité, notamment celle des transports routiers, dans les émissions de GES et la consommation d'énergie. Ainsi, la comparaison entre ces deux représentations permet de constater les éléments suivants :

- le secteur des transports est celui qui consomme le plus d'énergie dans le cas où les autoroutes sont prises en compte (67% de l'énergie consommée à l'échelle intercommunale en 2019) suivi par le secteur « bâtiment » qui regroupe le résidentiel et le tertiaire (28%). Par contre, si les autoroutes sont exclues de l'analyse, l'ordre s'inverse et le secteur du bâtiment prend le pas (58%) tandis que la part des transports représente 21% des consommations d'énergie,
- pour les émissions de gaz à effet de serre, que les autoroutes soient prises en compte ou pas, le secteur des transports reste le secteur le plus émissif même si, dans le cas de la non prise en compte des autoroutes, la répartition entre les différents secteurs permet de mettre en exergue que le secteur du bâtiment est également responsable d'une part importante des émissions.

Ainsi, le diagnostic montre l'impact non négligeable des autoroutes. Toutefois, l'analyse montre aussi la nécessité d'agir sur l'ensemble des secteurs d'activité, le transport restant le secteur le plus émissif de GES, même sans prendre en compte les autoroutes.

#### 1.2 La stratégie.

La stratégie présente trois scénarios (tendanciel, maximaliste et territorialisé). Le choix du scénario territorialisé est correctement justifié. Il permet ainsi d'orienter le territoire vers un ensemble d'objectifs en lien avec des démarches déjà en cours sur le territoire (plan vélo, aide financière au remplacement des anciens systèmes de chauffage au bois...), pour lesquelles la collectivité dispose déjà de programmes et de ressources et que la CCPO choisit de renforcer au sein de son plan climat. Par ailleurs, ce scénario permet également le développement de nouvelles actions (développement des énergies renouvelables par exemple).

Bien que le diagnostic et la stratégie présentent des données chiffrées avec et sans la prise en compte des deux axes autoroutiers traversant le territoire, les objectifs de la stratégie ne sont donnés qu'en tenant compte de ces autoroutes. Cela permet donc de répondre aux attendus réglementaires du décret précédemment cité qui ne prévoit pas de disposition permettant d'exclure les autoroutes dans la définition des objectifs, même si la collectivité n'a pas de compétence pour agir sur ces axes autoroutiers.

### **1.3 Le plan d'actions.**

Le plan d'actions permet de répondre aux 5 axes que la stratégie a dégagés. Les fiches actions sont bien détaillées : pilotes, descriptif, rang de priorité, coût estimé, indicateurs de réalisation et d'impact... Quand cela est possible, une estimation de l'impact sur les émissions GES est donnée. À titre d'information, on aurait pu souhaiter connaître la somme des émissions GES ainsi évitée.

Les fiches-actions qui viennent nourrir le « plan d'action qualité de l'air » sont clairement identifiées (mise en œuvre de l'article 85 de la loi d'orientation sur les mobilités du 24 décembre 2019).

La maîtrise d'ouvrage des actions est souvent portée par l'intercommunalité mais aussi par d'autres partenaires, soulignant bien le partenariat et la complémentarité des compétences.

### **1.4 Le dispositif de suivi et d'évaluation.**

Eu égard au contenu du décret de juin 2016 pré-cité, les principaux éléments réglementaires attendus sont globalement présents dans le projet de plan climat présenté, à l'exception du dispositif de suivi et d'évaluation, qui doit porter sur la réalisation des actions et le pilotage adopté. Ce dispositif doit être précisé avant l'adoption du plan climat, à partir de la fiche action n°1 – axe 5 « Piloter, suivre et évaluer le PCAET ».

Les fiches actions identifient les sous-actions qui seront mises en œuvre en priorité 1 et 2. Un calendrier de synthèse de la mise en œuvre de l'ensemble des actions pourrait s'avérer utile afin d'identifier l'ordonnancement des actions parmi toutes ces priorités.

L'évaluation environnementale réalisée en parallèle de l'élaboration du plan climat propose, en page 146, des indicateurs de suivi et d'impact venant compléter ceux identifiés dans les fiches actions : comment ces indicateurs complémentaires seront-ils repris dans le travail de suivi du plan climat ?

En termes de méthodologie, les indicateurs qui ont été choisis dans les fiches actions ont-ils fait l'objet d'un chiffrage ou, du moins, d'une estimation au « temps 0 » qui correspondrait à la première année de mise en œuvre du plan climat, pour servir de données de référence ?

Enfin, il est nécessaire de préciser les années couvertes par le plan climat, le décret pré-cité précisant que le dit plan doit être mis à jour tous les 6 ans. Cette indication est par ailleurs nécessaire en vue de l'établissement du bilan à mi-parcours prévu à l'article R 229-51 du code de l'environnement et du suivi global du plan climat.

Le suivi du plan d'actions, notamment au travers du bilan à mi-parcours, sera l'occasion de prendre en compte l'impact de dispositifs mis en œuvre en parallèle du plan climat. A cette occasion et à titre d'exemple, il pourra être intéressant de réinterroger le plan climat à la lumière de l'impact des restrictions à court terme imposées dans le cadre de la zone à faibles émissions de la Métropole de Lyon (ZFE). En effet, sur le périmètre de la CCPO, d'après les données de l'étude d'opportunité pour mettre en œuvre une ZFE, une part importante du parc de véhicules légers (34,1%) et du parc de poids lourds (33,4%) ne pourra plus circuler au sein de la ZFE lyonnaise dès le 1<sup>er</sup> janvier 2025.

## **2 Analyse thématique.**

### **2.1 Réduire les consommations d'énergie.**

Comme abordé plus haut, le diagnostic montre l'importance d'agir prioritairement sur les secteurs des transports et du bâtiment pour réduire les consommations d'énergie.

La mise en œuvre du scénario territorialisé permettra de baisser globalement la consommation d'énergie de 22% entre 2015 et 2030 et de 39% entre 2015 et 2050, ce qui est plus ambitieux que les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) : -15% à horizon 2030 et - 34% à horizon 2050.

Par contre, il n'est pas possible d'estimer la pertinence de ces objectifs car le diagnostic ne présente pas d'estimation chiffrée du potentiel de baisse des consommations (seuls les vecteurs et les tendances sont identifiés – exemple : « le développement des transports en commun en relation avec la métropole de Lyon constitue un levier important de réduction des mobilités individuelles au sein du territoire »). Une analyse plus approfondie de l'estimation du potentiel à partir de ressources déjà disponibles (études du Sytral Mobilités ou de l'agence d'urbanisme, prise en compte du profil des logements ou encore des obligations réglementaires de rénovation énergétique...) aurait permis de mieux comprendre certains objectifs sectoriels présentés dans le tableau page 26 de la stratégie. Ainsi, pour le secteur tertiaire, une augmentation de 17% de la consommation d'énergie est prévue entre 2015 et 2030, justifiée par le fait que l'électricité va remplacer les énergies fossiles. Comment alors expliquer que l'objectif passe à -3% entre 2015 et 2050 ?

### **2.2. Développer les énergies renouvelables.**

Dans le diagnostic, page 44, il est écrit « qu'il n'y a pas de consommation liée à la géothermie actuellement sur le territoire ». Cette phrase est à expliciter, de même que sa source car la consultation du site internet de l'Ademe et du BRGM « [geothermie.fr](http://geothermie.fr) » montre pourtant que plusieurs sondes sont identifiées sur le territoire intercommunal.

En 2019, la part d'énergie renouvelable (EnR) dans la consommation d'énergie sur le territoire intercommunal est de 4,5%, ce qui est bien inférieur à la moyenne départementale (8%). La biomasse représente la part la plus importante du mix énergétique local (à hauteur de 66%).

La stratégie affichée est donc de développer le mix énergétique, notamment avec la méthanisation, inexistante pour l'instant sur le territoire de la CCPO et en développant d'autres filières, notamment le solaire.

L'objectif retenu est d'arriver à 11% de la consommation d'énergie en 2030 quand le SRADDET vise un objectif de 36% en 2030. L'objectif ne sera donc pas atteint. Cela dit cette conclusion est à nuancer en considérant que le mix énergétique régional qui a permis de définir de tels objectifs régionaux est bien différent de celui de la CCPO et que les EnR à l'échelle régionale représentaient déjà 19 % de la consommation d'énergie en 2015 alors que ce chiffre est de 4,5% pour la même année pour la CCPO.

Par ailleurs, passer de 4,5% à 11% d'EnR dans la consommation d'énergie même si celle-ci doit également s'infléchir, correspond toute de même à une augmentation de 85% de la production d'EnR entre 2015 et 2030 quand le SRADDET se fixe un objectif de +54%. Les objectifs EnR apparaissent donc très ambitieux et la CCPO et ses partenaires se devront d'être pro-actifs dans la mise en œuvre du programme d'actions pour que ces objectifs soient tenus.

Par ailleurs, on peut être étonné qu'aucune mention du nouveau cadre législatif sur l'accélération des énergies renouvelables ne soit fait (loi du 10 mars 2023) si ce n'est une référence via une sous-action de la fiche action n°1 – axe 4 « Développer les EnR en cohérence avec les besoins locaux » qui prévoit d'identifier et de cartographier les zones d'accélération propices au développement des EnR. Concernant cette sous-action, les communes en sont pilotes et la CCPO

est partenaire mais la fiche ne donne pas de détail sur le mode de fonctionnement entre ces collectivités et la nature du soutien que la CCPO pourrait apporter aux communes, ne serait-ce que d'un point de vue géomatique. Il n'est pas fait mention des possibilités offertes par la loi du 10 mars 2023 de mobiliser certains terrains dégradés (délaissés routiers, ferroviaires, autoroutiers) ni d'une réflexion sur la position des élus sur la question du développement de l'agrivoltaïsme par exemple. Sur le tableau de synthèse du potentiel des EnR en page 52 du diagnostic, le développement du potentiel du solaire thermique n'est pas étayé. Par ailleurs, si l'on compare ce tableau avec les objectifs de la stratégie (tableau page 27 du document « stratégie »), il est constaté que les objectifs de développement du solaire thermique et photovoltaïque sont mobilisés à hauteur de 70% du potentiel. Il serait intéressant de justifier la non mobilisation totale du potentiel (qui peut s'entendre si les deux potentiels sont calculés à partir des mêmes surfaces de toitures qui, en toute logique, ne peuvent être équipées des deux technologies mais cela mériterait d'être précisé).

Concernant la méthanisation, le diagnostic précise bien que les biodéchets qui pourraient être méthanisés sur le territoire de la CCPO sont pour l'instant valorisés par une autre unité, dans les monts du Lyonnais. Ainsi, il est recommandé, et la fiche action n°1 pré-citée y fait bien référence, de concevoir le développement de la filière méthanisation sur la CCPO en lien avec les territoires voisins tant pour aborder la question de la provenance des intrants que pour celle liée à la phase d'épandage, ceci afin d'éviter la concurrence entre territoires.

Enfin, le mix énergétique de la CCPO pourrait venir s'enrichir selon le résultat des études prévues dans le plan d'actions (étude géothermie car le potentiel semble important). A noter toutefois que le diagnostic page 52 évoque la possibilité d'une étude à mener pour estimer le potentiel de récupération de chaleur mais que cette étude n'est pas reprise dans le programme d'actions.

Afin de respecter les dispositions du décret pré-cité d'août 2016, il est nécessaire de préciser les objectifs de développement EnR aux années 2026 et 2031 comme cela a été fait pour les objectifs de consommation d'énergie et de baisse des émissions des GES.

### **2.3. Améliorer la qualité de l'air.**

Le diagnostic montre qu'en 2019, les oxydes d'azotes (Nox) et les composés organiques volatiles (COV) représentent respectivement 53% et 25% des émissions du territoire. Viennent ensuite les particules fines (PM), à hauteur de 17% des émissions.

Pour l'année 2019, les cartes de la concentration des polluants montrent que celle-ci ne dépasse pas les seuils limites réglementaires sauf pour les PM et les Nox le long des deux axes autoroutiers. La stratégie territorialisée propose des objectifs de réduction des émissions des principaux polluants qu'il est difficile d'analyser car les estimations de baisse des polluants atmosphériques ne sont que qualitatives dans le diagnostic page 74 et suivantes (exemple: « un travail sur les procédés industriels pourrait également réduire les quantités de COV produites »). De plus, la comparaison des objectifs retenus dans le plan climat de la CCPO (2015-2030) ne couvrent pas la même temporalité que les objectifs définis dans le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise (PPA 2005-2027).

De plus, si les objectifs de réduction de polluants atmosphériques sont donnés sur la période 2015-2030, ce qui est compris à la lecture du 1<sup>er</sup> tableau de la page 34 de la stratégie, il devient alors compliqué de faire le lien avec le focus, page 35, portant sur la période 2005-2030 des réductions des émissions de polluants issues des seules orientations stratégiques en matière de transport, comparées aux objectifs nationaux.

La stratégie territorialisée (page 35 du document stratégique) permet de se rapprocher des objectifs du SRADDET à horizon 2050 mais ils restent relativement inférieurs à ceux du PPA 2022-2027. Cela peut s'expliquer par le fait que les objectifs du PPA ont anticipé l'abaissement des valeurs limites réglementaires en matière de concentration pour se rapprocher des valeurs recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé, en application des directives de la commission européenne. Le

projet de plan climat ne fait d'ailleurs pas référence à cette possible évolution qui aura pour conséquence d'accroître le nombre de personnes considérées comme exposées à la pollution atmosphérique.

À noter que l'arrêté du 4 août 2016 relatif au plan climat demande que les objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques par secteur d'activité soient précisés aux années médianes des deux budgets carbone les plus éloignées (2026 et 2031). Cette précision sera à donner avant l'adoption du plan climat.

Il est donc nécessaire de clarifier les objectifs par polluant en permettant une visualisation plus aisée par rapport aux objectifs du plan national de réduction des polluants atmosphériques (PREPA), du SRADDET et du PPA. Cette clarification nécessite aussi de bien préciser pour chaque objectif la période couverte.

Enfin, une coquille a été repérée page 34 du document stratégique : le PPA n'est plus en cours d'approbation. Il a été approuvé le 24 novembre 2023.

Considérant que les objectifs du plan climat ne sont pas aussi ambitieux que ceux du PPA, il convient que l'intercommunalité soit extrêmement vigilante à la bonne mise en œuvre des actions estampillées « plan d'action qualité de l'air » dans son programme d'actions. Les services de l'État seront donc attentifs aux travaux menés par la CCPO afin de se prononcer sur l'éventuelle interdiction de l'utilisation des foyers ouverts, venant en complément d'une action bénéfique et déjà mise en place depuis plusieurs années par la CCPO, à savoir l'aide financière au remplacement des équipements de chauffage non performants (action n°2 – axe 1 « Favoriser le remplacement des anciens systèmes de chauffage »).

Dans le même esprit, les actions « mobilité » doivent faire l'objet d'une mise en œuvre rigoureuse. Dans son plan d'actions, l'intercommunalité et ses communes identifient un panel complet d'actions qui sont de leur ressort (sensibilisation des populations et entreprises aux alternatives à la voiture individuelle, certaines sous-actions de l'action « Réduire les besoins en déplacements », développer les mobilités actives en élaborant un schéma directeur cyclable, favoriser le co-voiturage et l'autopartage, développer la mobilité électrique et le bio GNV...). Les actions structurantes, comme le développement de l'usage des transports collectifs, vont nécessiter un partenariat très fort notamment avec Sytral Mobilités. Le plan d'actions ne précise pas toujours le rôle et les liens avec les partenaires et comment l'intercommunalité entend les mobiliser.

Les actions en lien avec la mobilité sont, à juste titre, ambitieuses, mais leur description ne permet pas toujours d'apprécier l'impact de leur mise en œuvre. C'est par exemple le cas de l'action n°6 - axe 2 « Développer l'usage des transports collectifs ». Une sous-action vise à « mettre en place un transport ferroviaire plus important et mieux structuré » : sachant qu'il n'y a qu'une seule gare ferroviaire sur le territoire intercommunal, comment mesurer l'impact de cette action ? La sous-action « permettre un meilleur accès aux transports en commun et travailler sur l'intermodalité et la relation entre les différents transports » vise, notamment, à optimiser le réseau des lignes régulières « Cars du Rhône ». Cette optimisation consiste-t-elle à augmenter la fréquence des cars et / ou à augmenter le nombre de lignes ? Quand on regarde les modalités de mise en œuvre de cette sous-action, on note un budget relatif à une étude pour la réhabilitation de la gare et de son parvis. Il serait intéressant d'expliquer dans quelle mesure la réhabilitation de la gare et de son parvis peut contribuer à « un meilleur accès aux transports en commun et travailler sur l'intermodalité et la relation entre les différents transports ». La cohérence entre le descriptif de la sous-action et ses modalités de mise en œuvre pourrait être améliorée.

Enfin, à la lecture de l'étude préalable à la mise en place d'une zone à faibles émissions, la CCPO laisse entendre qu'elle ne souhaite pas mettre en place un tel dispositif car cela nécessiterait le développement d'une offre de transport en commun performante et des infrastructures conséquentes pour la mobilité active. L'offre de transport en commun n'est pas structurante à ce

jour et l'État valide que le plan climat doit être l'outil permettant de questionner et mettre en place un lieu d'échange pour faire évoluer cette offre en co-construction avec Sytral Mobilités.

## **2.4 Réduction de l'impact climatique.**

La stratégie, page 39, identifie des objectifs globaux et par secteur d'activité de réduction des émissions de gaz à effet de serre à horizons 2026, 2030, 2031 et 2050, conformément à la réglementation. Globalement, la stratégie choisie par la CCPO va lui permettre d'atteindre, voire de dépasser les objectifs du SRADDET à horizons 2030 (CCPO : -33% entre 2015 et 2030 et SRADDET : -30% sur la même période) et à horizon 2050 (CCPO : -83% entre 2015 et 2050 et SRADDET : -70% sur la même période).

Toutefois, si on regarde les objectifs par secteur, des justifications pourraient être données pour éclairer certains chiffres :

- pour le secteur de l'industrie, comment justifier l'augmentation des émissions aux horizons 2030 (+173% entre 2015 et 2030) et 2050 (+35% entre 2015 et 2050) quand l'objectif sectoriel SRADDET sur 2015-2030 est de -3% et sur 2015-2050 -75% ? quelles sont les particularités locales qui peuvent expliquer un tel écart ?
- toujours pour ce secteur d'activité, pourquoi l'objectif à horizon 2050 (+35%) n'est-il pas en accord avec le potentiel de baisse estimé page 62 du diagnostic (« l'efficacité énergétique couplée à un transfert de la consommation de gaz et de fioul vers le gaz vert devraient permettre de réduire les émissions de CO2 de près de 90% »),
- l'objectif sectoriel pour le « tertiaire » est de -70% à horizon 2050 alors que le potentiel identifié dans la partie diagnostic (page 61) est d'environ -50% à 60%. Comment l'objectif peut-il être supérieur au potentiel ?

En cohérence avec les conclusions du diagnostic, ce sont les secteurs des transports, du résidentiel et du tertiaire qui portent les objectifs de réduction les plus importants. De ce fait, et comme déjà dit précédemment la mise en œuvre de certaines actions à fort impact en termes d'estimation de baisse des GES devra faire l'objet d'un suivi très fin. C'est notamment le cas des actions n°1 - axe 1 « Favoriser la rénovation énergétique de l'habitat et du patrimoine public et privé » et n°6 – axe 2 « Favoriser l'usage des transports collectifs ». Concernant la fiche action n°1, on peut être étonné qu'elle ne fasse pas mention de la rénovation énergétique des bâtiments tertiaires privés.

Enfin, la stratégie prévoit de renforcer le stockage carbone sur le territoire via des actions de préservation mais aussi des actions de développement de ce stockage. Selon les éléments des pages 39 et 40, l'enjeu est de limiter l'artificialisation des sols en préservant les surfaces agricoles, les forêts, les prairies et les zones humides mais également en désimperméabilisant les sols afin d'augmenter le potentiel de stockage. La rédaction de l'action n°5 – axe 1 « Prendre en compte la transition écologique et la nécessité de densifier dans les documents d'urbanisme et les démarches de projets urbains » permet de répondre en partie à cet enjeu via la réhabilitation de friches et l'usage de dents creuses ou encore le recours aux matériaux biosourcés... Pour autant, sauf erreur de lecture, il ne semble pas que des dispositions soient prises dans le plan d'actions permettant d'aller jusqu'à la désimperméabilisation des sols.

## **2.5 S'adapter au changement climatique.**

La vulnérabilité du territoire au changement climatique a bien été étudiée : les vagues de chaleur, sécheresses plus fréquentes et plus importantes, les changements dans les inondations ainsi que la plupart des autres aléas (augmentation des températures de l'air et des eaux, pluies torrentielles, coulées de boue, feux de forêt, etc.) vont s'intensifier. Ainsi, de nombreux enjeux apparaissent pour les secteurs économiques et milieux du territoire (agriculture, santé, bâtiments, énergie, ressource en eau, milieux et écosystèmes, tourisme).

Concernant la ressource en eau, des actions de préservation de la ressource en eau sont bien intégrées, notamment la récupération des eaux pluviales, l'optimisation de l'arrosage et la limitation du ruissellement des eaux pluviales à la source.

La gestion et les modalités de préservation de l'eau sont bien reprises en fonction d'orientations issues de différents plans : plan de gestion de la ressource en eau, schéma d'aménagement et de gestion des eaux de l'Est lyonnais, plan de gestion des zones humides du bassin versant de l'Ozon et plan pluriannuel de restauration et d'entretien des cours d'eau du bassin versant de l'Ozon défini par le syndicat mixte d'aménagement et d'assainissement de la vallée de l'Ozon.

La gestion quantitative de la ressource en eau est bien identifiée pour le bassin en zone de répartition des eaux ainsi que la problématique qualité traduite dans les zonages réglementaires présents (la problématique émergente de contamination potentielle des eaux par des PFAS n'est cependant pas abordée).

Les actions n°3 - axe 3 « Accompagner l'agriculture et l'alimentation dans la transition écologique », et n°4 - axe 3 « Préserver les ressources du territoire » ou encore « Aménager le territoire de façon autonome et résiliente » (action n°3 – axe 1) vont permettre de mettre en œuvre des actions concrètes en faveur de l'adaptation au changement climatique.

