



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité
environnementale sur le plan local de mobilité 2026-
2040 de la communauté d'agglomération Villefranche
Beaujolais Saône (69-01)**

Avis n° 2026-ARA-AUPP-1825N12428

Avis délibéré le 29 avril 2026

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd), s'est réunie le 29 avril 2026 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le plan local de mobilité 2026-2040 de la communauté d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône (69-01).

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd), a décidé dans sa réunion collégiale du xxx 202x que l'avis sur le plan local de mobilité 2026-2040 de la communauté d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône (69-01) serait délibéré collégalement par voie électronique entre le 21 et le 29 avril 2026

Ont délibéré : Pierre Baena, Jeanne Garric, Stéphanie Gaucherand, Anne Guillabert, Jean-Pierre Lestoille, Yves Majchrzak, François Munoz, Anne Pons, Muriel Preux, Emilie Rasooly, Benoît Thomé et Véronique Wormser.

En application du règlement intérieur de la MRAe, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le document qui fait l'objet du présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 29/01/2026, par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-17 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-7 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-21 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-21 du même code, l'agence régionale de santé a été consultée par courriel le 04/02/2026 et a produit une contribution le 04/03/2026. Ont en outre été consultées les directions départementales des territoires du département du Rhône et de l'Ain qui ont produit une contribution le 02 et 03 mars 2026.

La Dreal a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Pour chaque plan ou programme soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne publique responsable et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par la personne responsable, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou le programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

Le présent avis est publié sur le site internet des MRAe. Conformément à l'article R. 123-8 du code de l'environnement, il devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Aux termes de l'article L. 122-9 du code de l'environnement, l'autorité qui a arrêté le plan ou le programme met à disposition une déclaration résumant la manière dont il a été tenu compte du rapport environnemental et des consultations auxquelles il a été procédé.

Synthèse de l'Avis

La communauté d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône (CAVBS), autorité organisatrice de la mobilité et membre de Sytral¹ Mobilités, élabore son plan local de mobilité (PLM) 2026-2040, détaillant et précisant le plan de mobilité de Sytral pour l'ensemble des territoires lyonnais. Le territoire de la communauté d'agglomération représente environ 4 % des émissions totales de GES des territoires lyonnais.

Les actions concrètes en faveur des transports en commun et des modes actifs sont saluées, notamment l'aménagement des itinéraires pour vélo, l'amélioration de la performance du réseau de bus, l'aménagement des cheminements piétons, le renfort des lignes de transports collectifs et la mise en œuvre de lignes de covoiturage. Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et du projet de plan de mobilité sont les émissions de gaz à effet de serre en lien avec la lutte contre le changement climatique, ainsi que la consommation d'énergie dont l'énergie fossile, la santé humaine notamment liée à la qualité de l'air et aux nuisances sonores, et la consommation d'espaces.

Pour autant, la capacité à atteindre les objectifs assignés n'apparaît pas garantie et l'évaluation de certaines actions peut montrer que certaines peuvent être améliorées, tout comme le dispositif de suivi. Ainsi, l'Autorité environnementale recommande, dès à présent, de :

- renforcer et accélérer les actions relatives au développement des pistes cyclables et l'équipement de points bornes de recharge supplémentaires pour véhicules électriques et suivre tout report de mise en œuvre des aménagements cyclables ;
- fournir les cartes de l'impact du plan local de mobilité sur les nuisances sonores et présenter les mesures de réduction ;
- présenter l'articulation du PLM avec le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi), envisager une mesure de limitation de l'urbanisation potentielle induite au droit des arrêts structurants ;
- envisager des mesures de réduction de l'impact carbone des travaux envisagés, de leur compensation et évaluer la réduction de consommation de gaz à effet de serre attendue ;
- compléter le PLM par la définition des normes minimales et/ou maximales plus restrictives concernant la réglementation du stationnement automobile dans le PLUi,
- localiser les itinéraires prioritaires pour les piétons à aménager et en évaluer les impacts ;
- présenter le projet de contrat d'axe avec Sytral Mobilités ;
- prendre des mesures de réduction de la pollution atmosphérique sur les axes identifiés comme source de pollution, tout en maîtrisant les effets de report ;
- renforcer le suivi de l'évolution de la demande en covoiturage et en autopartage en milieu rural ;

Et, lors de la révision à 5 ans :

- de détailler les options de structuration des flux et l'évaluation de leurs impacts, notamment des possibles reports de trafic ; intensifier la mise à disposition d'offre d'autopartage décarbonée ;
- d'envisager le dérapage de l'objectif de réduction des kilomètres parcourus et de la trajectoire de décarbonation du parc, et prévoir les mesures le cas échéant ;

¹syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise

- de prendre des mesures complémentaires en cas de persistance de la dégradation de la qualité de l'air ; de réduire l'exposition des zones concernées par des valeurs supérieures aux seuils définis par l'Union européenne (UE2030) pour les PM2,5.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Autorité environnementale est présenté dans l'avis détaillé.

Sommaire

1. Contexte, présentation du plan local de mobilité 2026-2040 et enjeux environnementaux.	6
1.1. Le plan local de mobilité.....	6
1.2. Contexte du plan local de mobilité 2026-2040 de la communauté d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône.....	6
1.3. Présentation du plan local de mobilité 2026-2040 de la communauté d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône.....	9
1.4. Procédures relatives au projet de plan local de mobilité.....	13
1.5. Principaux enjeux environnementaux du projet de plan local de mobilité et du territoire concerné.....	13
2. Analyse de l'évaluation environnementale.....	13
2.1. Compatibilité avec le plan de mobilité (PDM) des territoires lyonnais.....	14
2.2. État initial de l'environnement et perspectives de son évolution.....	15
2.2.1. Émissions de gaz à effet de serre, consommation énergétique et climat.....	15
2.2.2. Santé humaine.....	16
2.2.2.1. Qualité de l'air.....	16
2.2.2.2. Nuisances sonores.....	16
2.3. Solutions de substitution raisonnables et exposé des motifs pour lesquels le projet de plan local de mobilité a été retenu.....	17
2.4. Effets notables probables de la mise en œuvre du projet de plan local de mobilité sur l'environnement, mesures prévues pour les éviter, réduire ou compenser et prise en compte des enjeux environnementaux.....	19
2.4.1. Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation énergétique	19
2.4.2. Réduction de l'exposition aux polluants atmosphériques et aux nuisances sonores	20
2.4.3. Développement des mobilités actives et report modal.....	21
2.4.4. Biodiversité et consommation d'espace.....	22
2.4.5. Inégalités sociales et territoriales de santé.....	23
2.5. Dispositif de suivi proposé.....	23
2.6. Résumé non technique du rapport environnemental.....	24

Avis détaillé

Le présent avis de l'Autorité environnementale porte sur l'évaluation environnementale du plan local de mobilité 2026-2040 élaboré par la communauté d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône (69-01). Sont analysées à ce titre la qualité du rapport d'évaluation environnementale et la prise en compte des enjeux environnementaux par le projet de plan local de mobilité.

Pour la bonne information du public et pour éclairer certaines de ses recommandations, l'Autorité environnementale a estimé utile, de faire précéder ces deux analyses par une présentation du territoire et du contexte général d'élaboration de ce plan local de mobilité : cette présentation est issue de l'ensemble des documents transmis à l'Autorité environnementale, qui seront soumis à l'enquête publique, et des renseignements recueillis par la MRAe. Un rappel du cadre procédural dans lequel s'inscrit le plan local de mobilité est également fourni.

1. Contexte, présentation du plan local de mobilité 2026-2040 et enjeux environnementaux

1.1. Le plan local de mobilité

Le plan local de mobilité (PLM), instauré par la loi d'orientation des mobilités de 2019, vise à définir localement l'ensemble des politiques de mobilité du territoire d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Il fixe une stratégie à long terme, et les actions dédiées.

La communauté d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône (CAVBS), AOM, membre de Sytral Mobilités, doit élaborer un plan local de mobilité sur le périmètre de son territoire, détaillant et précisant le contenu du plan de mobilité de Sytral Mobilités, en particulier en ce qui concerne les services de mobilité qu'elle organise, en application des 4°, 5° et 6° du I de l'article L. 1231-1-1 du code des transports.

Le [plan de mobilité des territoires lyonnais](#) de Sytral mobilités (69) a fait l'objet de l'avis [n°2025-ARA-AUPP-1518](#) et a été approuvé le 02 octobre 2025.

1.2. Contexte du plan local de mobilité 2026-2040 de la communauté d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône

La CAVBS concernent 18 communes : Arnas, Blacé, Cogny, Denicé, Gleizé, Jassans-Riottier (01), Lacenas, Le Perréon, Limas, Montmelas-Saint-Sorlin, Rivolet, Saint-Cyr-le-Châtoux, Saint-Étienne-des-Oullières, Saint-Julien, Salles-Arbuissonnas-en-Beaujolais, Vaux-en-Beaujolais, Ville-sur-Jarnioux, Villefranche-sur-Saône. L'agglomération compte 72 925 habitants.

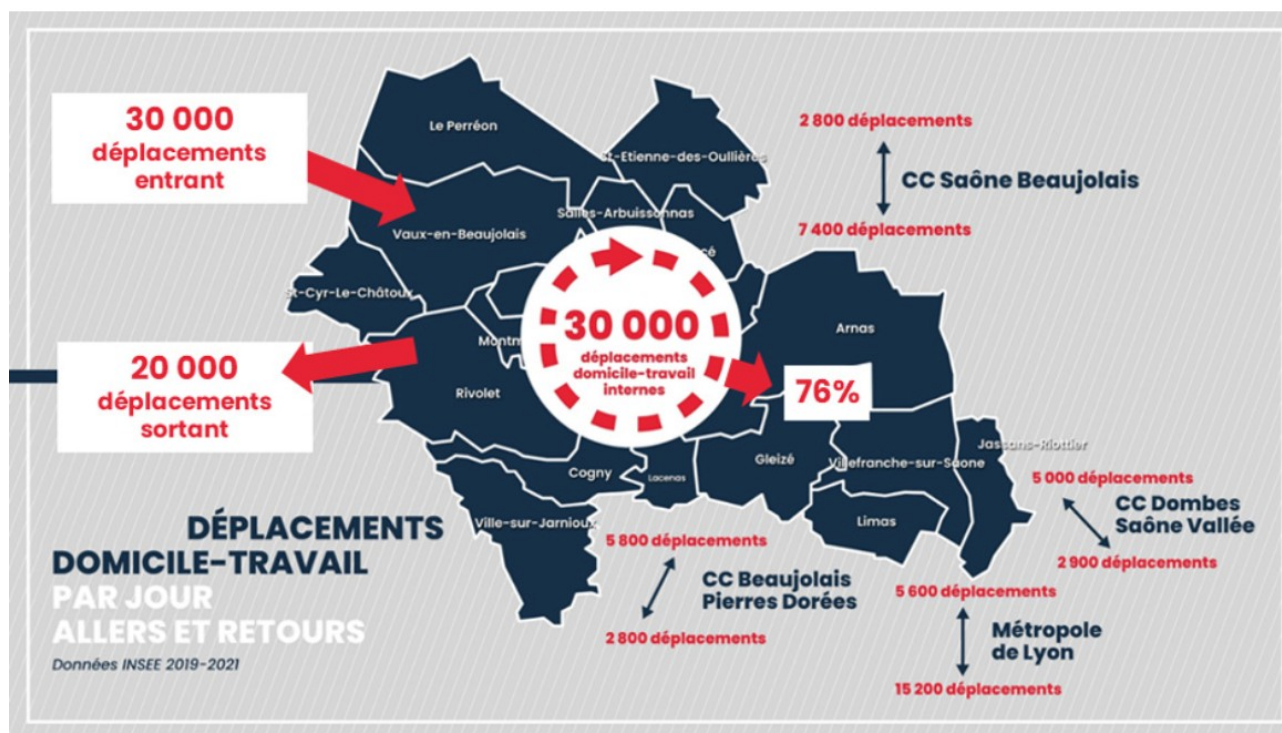


Figure 1: Déplacements domicile-travail CAVBS : Source : dossier

Le territoire de la CAVBS est traversé par plusieurs axes structurants fortement générateurs d'émissions polluantes. Il s'agit en premier lieu de l'autoroute A6, de la RD306 (ex-RN6) et de la ligne ferroviaire Paris–Lyon–Marseille auxquels s'ajoutent les principaux axes de traversée de Villefranche-sur-Saône.

Avec près de 1,8 millions de voyageurs en 2021, la gare de Villefranche-sur-Saône est l'une des plus fréquentées du bassin lyonnais (hors Lyon) et constitue un véritable nœud de mobilité. Avec le déploiement du service express régional métropolitain (SERM) prévu pour 2040 et le cadencement au 1/4h, la fréquentation est amenée à se renforcer.

Sur le territoire de la communauté d'agglomération les pratiques cyclables sont très faibles (1% pour les déplacements tous motifs en 2015 et 1,2% en 2019 pour les déplacements domicile-travail ; données INSEE et enquête ménages). La communauté d'agglomération a approuvé un [schéma directeur cyclable en juin 2024](#).

Les zones les plus densément peuplées, où les enjeux sanitaires sont les plus importants, se situent dans le pôle urbain de Villefranche et ses communes limitrophes de Limas, Gleizé, Jassans-Riottier et Arnas. Les périmètres de risques industriels du plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de Bayer au sud de l'agglomération de Villefranche-sur-Saône ne concernent aucune route. Un embranchement de la voie ferrée est en zone rouge r1.

L'objectif de parts modales à atteindre en 2040 a été retenu par le PDM des territoires lyonnais pour l'ensemble du secteur Beaujolais, dont fait partie la CAVBS. Il est présenté dans le schéma suivant :

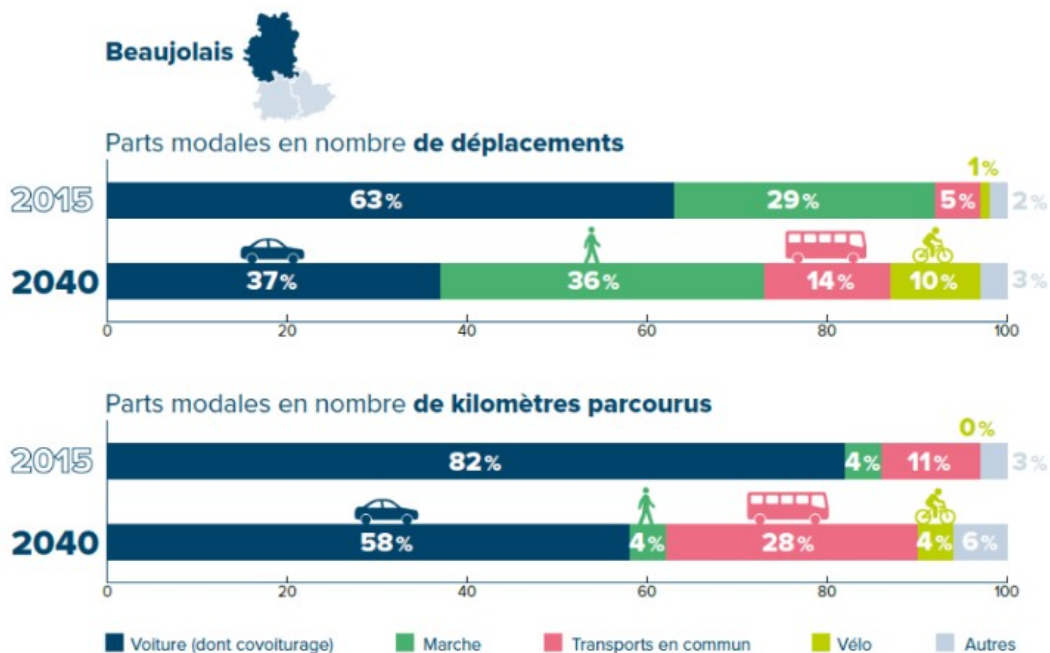


Figure 2: Objectifs d'évolution des parts modales entre 2015 et 2040 sur le secteur Beaujolais - source : PdM des territoires lyonnais

L'avis [n°2025-ARA-AUPP-1518](#) rappelle les points du PDM des territoires lyonnais devant être détaillés et précisés par les PLM. Certains ont bien été intégrés dans le présent projet de PLM, notamment :

- définir les modalités et le calendrier de mise en œuvre d'ici à 2040 d'un réseau cyclable organisé ; détailler et préciser la localisation et le dimensionnement des infrastructures de stationnement vélo ;
- mettre en œuvre et pérenniser des services de mobilité solidaire dans leur territoire d'ici à 2030, pour les personnes plus vulnérables ;
- définir plus finement les actions à mettre en œuvre pour un meilleur partage et une meilleure organisation de l'espace public entre les différents modes de mobilité ;
- engager le travail de priorisation des corridors de bus et cars (performance), en lien également avec les développements urbains prévus dans les territoires : une carte des axes identifiés à enjeux pour l'insertion de couloirs de bus est fournie dans le dossier ;

D'autres points n'ont en revanche pas été précisés ou suffisamment détaillés, en particulier :

- détailler et préciser la localisation et le dimensionnement des infrastructures de stationnement automobile de chaque pôle d'échanges ; assurer l'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement ; définir des normes minimales et/ou maximales plus restrictives concernant la réglementation du stationnement automobile dans les plans locaux d'urbanisme (PLU) : ces points n'ont pas été identifiés dans le présent projet de PLM ;
- intégrer obligatoirement le développement de l'usage de la marche via des aménagements le favorisant et en localisant les itinéraires prioritaires à aménager : ceux-ci ne sont pas identifiés ;
- préciser et détailler le contenu type des contrats d'axe : un contrat d'axe avec Sytral Mobilités est évoqué, avec l'inscription des engagements d'insertion de voies réservées des lignes Car à Haut Niveau de Service (CHNS) sur le tracé du parcours Lyon – Ville-

- Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes

franche-sur-Saône (couloir de bus à Limas route d'Anse à Limas, rue Grange Blazet et rue de Belleville à Villefranche-sur-Saône, inscrits au sein de l'action 12).

L'Autorité environnementale recommande de compléter le PLM par la définition des normes minimales et/ou maximales plus restrictives concernant la réglementation du stationnement automobile dans les plans locaux d'urbanisme (PLU), localiser les itinéraires prioritaires piéton et cyclables à aménager et en évaluer les impacts, et préciser et détailler le contenu du contrat d'axe avec Sytral Mobilités.

Dans son avis pour le PDM des territoires lyonnais, l'Autorité environnementale recommandait de prendre des mesures visant *a minima* une baisse des kilomètres motorisés parcourus sur le territoire du Beaujolais. En effet, la prospective sur le périmètre du Beaujolais identifie une hausse des kilomètres parcourus², ce qui est un contresens avec l'ambition affichée de baisse du nombre de déplacements motorisés.

L'Autorité environnementale recommande, lors de la révision à 5 ans, d'évaluer le risque de de non respect de l'objectif de réduction des kilomètres parcourus et de la trajectoire de décarbonation du parc, et de prévoir les mesures le cas échéant.

1.3. Présentation du plan local de mobilité 2026-2040 de la communauté d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône

Le PLM couvre des dépenses d'investissement et de fonctionnement de l'ensemble des acteurs de la mobilité³, par une enveloppe de l'ordre de 181 M€ sur 15 ans. Ces dépenses concernent notamment :

- les aménagements de voirie (108 M€ d'investissements) :
 - l'aménagement des itinéraires structurants pour vélo (axe 8) : 36,6 M€ pour réaliser huit axes structurants prioritaires⁴, améliorant l'accessibilité en gare et aux équipements de la zone urbaine et favoriser la réalisation des 57 km d'itinéraires complétant le réseau structurant du schéma directeur cyclable par le cofinancement des aménagements⁵ ;

2 La population devrait augmenter d'environ 43 000 habitants entre 2021 et 2045 dans le périmètre du Scot Beaujolais - Source : PDM des territoires lyonnais.

3 Plus de la moitié du financement de ces actions est déjà prévue dans le cadre du PDM Sytral Mobilités, et bénéficie donc de financements fléchés.

4 Seuls six itinéraires sont listés pour 15,3 km : Itinéraire 3, Avenue T. Braun et Avenue de l'Europe : 2,8 km, Itinéraire 5, Avenue Herriot / Rue de la Maladière : 3,3 km, Itinéraire 9, Boulevard Gambetta : 1,5 km, Itinéraire 10, Route de Tarare : 2,7 km, Itinéraire 12, Route des Bruyères : 2,5 km, Itinéraire 15, Route de Longsard : 2,5 km.

5 Ainsi que des liaisons stratégiques : Anse - Villefranche-sur-Saône - Belleville, via la RD306, en lien avec le CHNS, Villefranche-sur-Saône - Tarare, par la route de Tarare, Saint-Étienne-des-Oullières - Beaujeu, via la D43, la Voie Bleue, le long de la Saône, axe structurant à vocation touristique et utilitaire, ainsi que la traversée du Pont de Frans.

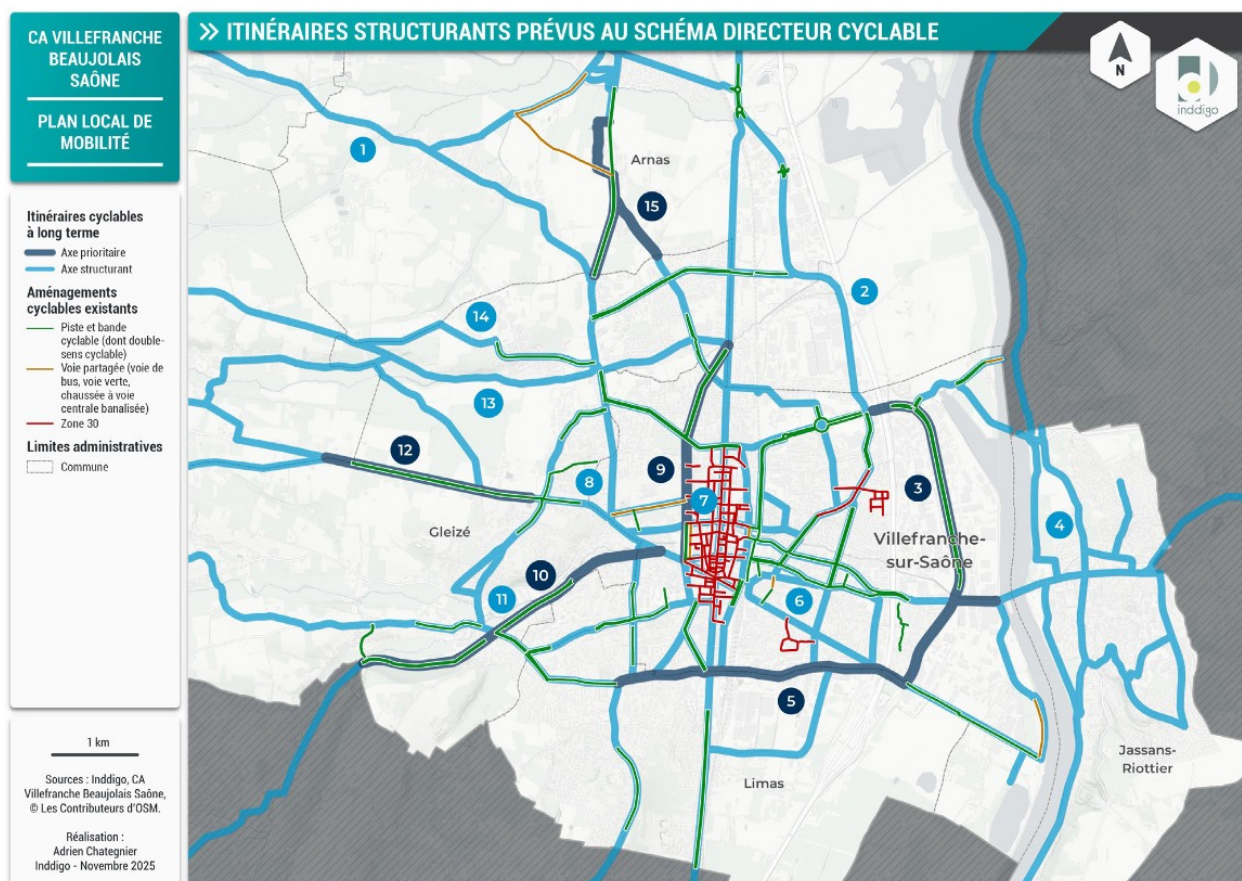


Figure 3: Itinéraires cyclables prioritaires et structurants - Source : dossier

- l'amélioration de la performance du réseau de bus (axe 5) : 26,7 M€ notamment pour la création de voies réservées aux transports collectifs⁶ ; et l'évolution du plan de circulation (axe 7) ;
- l'aménagement des cheminements piétons structurants⁷ (axe 9) : 20,6 M€ ;
- la sécurisation des secteurs à enjeux⁸ (axe 4) : 12,5 M€ ;
- des cheminements modes actifs au sein des ZAE (axe 3) : 7,8 M€ ;
- le fonctionnement (72 M€) :
 - le renfort des lignes de transports collectifs et la mise en œuvre de lignes de covoiturage⁹ (axe 5) : 66 M€ ;
 - l'exploitation du système de vélo en libre-service (axe 8) : 3,1 M€ ;

6 En continuité de la traversée de la Saône route de Frans ; sur les tronçons contraints les plus empruntés du centre-ville : rues des Fayettes, rue P. Bert, rue Ph. Héron, rue de Thizy, av. Saint-Exupéry, bd. J. Jaurès, rue V. Hugo, bd. L. Blanc ; sur des tronçons présentant des difficultés de circulation : Rue de la Maladière, Avenue du Beaujolais, Rue de Belleville, Boulevard Burdeau ; pour la desserte de l'arc Actif : Avenue de l'Europe, bd Ed. Herriot, Avenue Théodore Braun.

7 L'aménagement de 5 km d'itinéraires piétons structurants au sein de la polarité urbaine, ainsi que 18 km d'itinéraires piétons en zone rurale (représentant 1 à 2 liaisons piétonnes structurantes par commune rurale pour relier de manière sécurisée les hameaux aux centre-bourgs ou aux arrêts de transport en commun, ainsi que les liaisons entre les parkings de village et les centres bourgs).

8 12 traversées de commune / 15 zones accidentogènes.

9 La mise en service de 2 lignes de covoiturage permettant des liaisons facilitées depuis et vers les territoires voisins à l'horizon 2027 : Ligne Mâcon- Belleville - Villefranche-sur-Saône - Techlid - Lyon via A6, Ligne Vaux - Perréon - St Étienne - Arnas - Villefranche-sur-Saône et l'étude du développement de deux autres lignes.

- la mise en œuvre d'un service de transport PMR (axe 10)¹⁰ : 2,3 M€.

Autres points saillants

Une mesure phare consiste à abaisser progressivement la vitesse sur l'autoroute A6, selon une logique territorialisée :

- à 110 km/h dès l'échangeur « Villefranche-Nord » ;
- à 90 km/h après le franchissement du D306 / avenue de l'Europe, jusqu'à la barrière de péage sud¹¹.

Trois parcs relais sont envisagés : au terminus des lignes 1 et 4 Bellerocche-Villefranche, terminus lignes 3 et 4 la Garet – Villefranche, terminus ligne 5 centre de Limas. Les quatre parcs-relais existant seront confortés.

À l'horizon 2040, l'ambition est de parvenir à une desserte au quart d'heure entre les gares de Lyon et Villefranche-sur-Saône, contre une fréquence de 30 minutes actuellement¹². L'aménagement du quartier de la gare à Villefranche-sur-Saône est l'un des projets prioritaires, afin d'en faire un pôle d'échanges multimodal, lisible, accessible et attractif.

La communauté d'agglomération accompagne la mise en œuvre du service express régional métropolitain (SERM) à travers des mesures locales de rabattement et d'intermodalité, en particulier le renforcement des liaisons vers la gare de Villefranche-sur-Saône, notamment par les transports collectifs, les modes actifs et les services de mobilité partagée. La Communauté d'agglomération accompagne la mise en œuvre de la future ligne de CHNS (Cars à Haut Niveau de Service), en lien étroit avec Sytral Mobilités. Pour l'horizon 2040, il est prévu la prolongation du CHNS vers Belleville-en-Beaujolais et de la ligne 217 Tarare-Villefranche-sur-Saône, en lien avec le territoire de la Communauté de Communes Beaujolais Pierres Dorées.

Sont également mentionnés :

- la réalisation d'ici 2028 d'une étude de circulation à l'échelle de la polarité urbaine en cohérence avec les différentes actions du PLM, et notamment les aménagements stratégiques identifiés dans les actions 7 (couloirs bus), 12 (développement des lignes urbaines), 13 (Car à Haut Niveau de Service) et 20 (itinéraires cyclables structurants) ;
- l'amélioration du service de transport à la demande (TAD) « Résalib » (extension des horaires de circulation régulière, ouverture le samedi, etc.) est prévue en 2028. Une expérimentation de lignes régulières pour les 6 centralités de proximité est prévue en 2033, puis pour 7 communes rurales en 2037 ;
- l'aménagement des abords des écoles par les communes, cofinancé par la CAVBS ;
- la décarbonation du parc : la décarbonation de 50 véhicules de la flotte et l'installation de 35 points de charges pour les véhicules électriques sur les parkings communautaires¹³.

10 Améliorer les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite.

11 Une expérimentation de l'abaissement à 110 km/h sur l'ensemble de la section entre l'échangeur « Villefranche-Nord » et la barrière de péage a été validée lors du comité de pilotage du Plan de Protection de l'Atmosphère (COPIL PPA) du 24 novembre 2025. Elle constitue une première étape, avant l'abaissement à 90 km/h sur la portion la plus urbaine.

12 Une étude de faisabilité du prolongement des missions ferroviaires jusqu'à Belleville-en-Beaujolais est également envisagée, afin d'élargir l'accessibilité ferroviaire à l'échelle du territoire. À plus court terme, des efforts doivent être engagés pour améliorer la régularité et le confort des deux lignes TER desservant le territoire : TER n°24 Dijon – Mâcon – Lyon – Vienne TER Mâcon – Lyon Vaise – Valence Ville.

Il n'est pas détaillé de synthèse des plans de mobilité des entreprises existants¹⁴.

L'ensemble des orientations, axes et actions est listé en annexe du présent avis. Un calendrier précis de mise en œuvre du plan est présenté au PLM.

Objectifs des parts modales

La modélisation d'évolution de parts modales en déplacements en 2040 a été réalisée. Le détail du calcul se base sur des ratios d'efficacité des investissements¹⁵. Les parts modales attendues s'approchent de celle fixée par le PDM des territoires lyonnais sur le secteur Beaujolais.

Mode	Référence 2015	Part modale 2015	Perspective 2040	Objectif part modale 2040
Voiture (dont covoiturage)	154 925	58%	114 121	38,5%
Marche	86 189	32%	104 288	35,2%
Transport en commun	17 453	6%	43 684	14,7%
Vélo	2 685	1%	25 594	8,6%
Autres	8 055	3%	8 609	2,9%
Tous modes	269 306	100%	296 296	100%

Figure 4: Modélisation de l'impact du PLM sur les volumes de déplacements quotidiens - Source : dossier

En 10 ans, entre 2015 et 2025, la hausse de la pratique du vélo est de 25 % (Insee). Ici l'ambition est une hausse de 950 % en 15 ans. Le rapport environnemental du PDM des territoires lyonnais a établi une prévision différente¹⁶ quant à la capacité d'atteinte d'un taux de 10 % des déplacements par le vélo sur le territoire Beaujolais. Sa projection table sur 2 %, soit 5 fois inférieur. La voiture reste le mode privilégié pour près des 2/3 des déplacements en lien avec le Beaujolais, contre une réduction à 38,5 % prévue dans le PLM actuel.

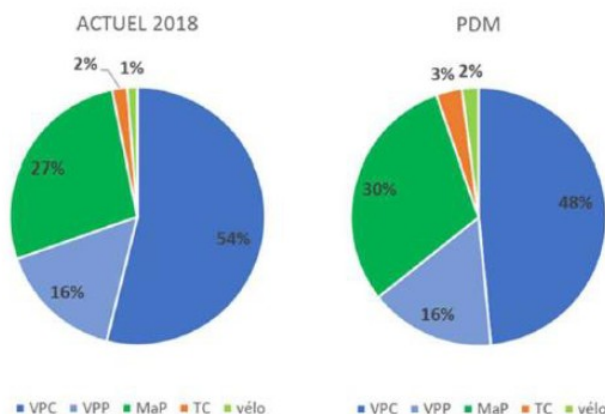


Figure 5: modélisation des déplacements en 2040 sur le secteur Beaujolais - Source : Fig. 62 p. 451 du rapport environnemental du PDM territoires lyonnais

13 Le Syndicat Départemental d'Énergies du Rhône (SYDER) organise le déploiement des bornes IRVE sur voirie, avec une programmation inscrite au Schéma Directeur de déploiement IRVE. Pour les communes.

14 Pourtant l'AOM est destinataire de ces plans.

15 Rapport des voyages par les kilomètres produits V/K compris en 0,2 pour le transport à la demande à 2 pour le réseau de bus urbain.

16 La méthode utilisée dans le PDM donne des résultats très différents de ceux issus de la méthode qui s'appuie sur les ratios d'investissements du PLM. Une des différences principales est le périmètre dans la mesure où la communauté de communes Saône-Beaujolais, la communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien et la communauté de communes Beaujolais Pierres Dorées sont également comptabilisées dans le secteur Beaujolais, dans le PDM des territoires lyonnais.

Ainsi, même si le périmètre étudié par le PDM est différent, l'Autorité environnementale juge insuffisant le renforcement de la mobilité cyclable. En effet, à l'instar de l'installation de stationnements vélos¹⁷, de libre-service et de jalonnement d'itinéraires, la réalisation des 72 km d'itinéraires structurants, portant à environ 140 km les aménagements vélo, est un levier nécessaire pour atteindre une part modale vélo de 9 % à l'horizon 2040, mais elle reste très éloignée dans le temps (prévu d'ici 2037). Le PLM nécessite un renforcement des actions en faveur des déplacements cyclables.

L'Autorité environnementale recommande de renforcer et accélérer la mise en œuvre des aménagements cyclables et de suivre leur calendrier afin d'éviter tout dérapage et d'assurer leur bonne réalisation.

1.4. Procédures relatives au projet de plan local de mobilité

Le projet de PLM a fait l'objet d'une concertation publique préalable de janvier 2023 à mai 2023.

Le rapport environnemental résulte de l'obligation de soumettre ces documents à évaluation environnementale, selon la rubrique 36° de l'article R. 122-17 du code de l'environnement.

Le public sera ensuite consulté lors de l'enquête publique, le dossier comprenant le présent avis. Dès l'adoption du plan local de mobilité, la personne publique responsable informe, met à la disposition du public et transmet à l'Autorité environnementale une déclaration résumant la manière dont il a été tenu compte du rapport environnemental et des consultations auxquelles il a été procédé dont l'avis de l'Autorité environnementale¹⁸ (R. 122-23 CE). Les résultats du suivi de la mise en œuvre du plan donnent lieu à une actualisation de la déclaration, qui fait l'objet, dans les mêmes formes, de l'information et de la mise à disposition prévues pour le plan lui-même.

1.5. Principaux enjeux environnementaux du projet de plan local de mobilité et du territoire concerné

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et du projet de plan local de mobilité sont :

- les émissions de gaz à effet de serre en lien avec la lutte contre le changement climatique, le secteur des transports étant le premier secteur émetteur en la matière ;
- la qualité de l'air, en lien avec les émissions induites par le secteur des transports ;
- la qualité du cadre de vie en matière de nuisances sonores ;
- la consommation d'espaces.

2. Analyse de l'évaluation environnementale

L'évaluation a été réalisée en utilisant essentiellement les éléments produits dans le cadre du PDM de la Métropole, complétés ponctuellement par des éléments issus du PLUi-H de la CAVBS. Cette méthode ne permet pas d'évaluer localement les incidences du document (pollution, santé, etc.).

¹⁷ 2 200 places sur arceaux, 500 places abrités, 100 places en boîtes sécurisées.

¹⁸ Ainsi que les motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées, les mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du plan ou du programme.

La matrice d'analyse des effets des actions du PLM sur l'environnement nécessite d'être complétée avec des données précises et chiffrées, notamment en termes de localisation pour identifier les incidences sur le territoire.

Il est nécessaire d'intégrer les options de structuration des flux et leur évaluation en termes d'impacts dans le PLM.

L'Autorité environnementale recommande de détailler les options de structuration des flux et l'évaluation de leurs impacts, en y intégrant une hypothèse de notamment des possibles reports de trafic.

2.1. Compatibilité avec le plan de mobilité (PDM) des territoires lyonnais

Le PLM doit être compatible avec le plan de mobilité (PDM) des territoires lyonnais porté par Sytral Mobilités qui a été approuvé le 2 octobre 2025. Le PLM correspond à une déclinaison locale de ce document-cadre. L'analyse de la compatibilité est détaillée et la conclusion apparaît pertinente.

Il doit être articulé avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Beaujolais approuvé en 2025 qui fixe des objectifs en matière de mobilité pour le territoire tels que :

- Accorder plus de place pour les mobilités actives et partagées ;
- Mieux équilibrer le développement territorial entre l'Ouest et l'Est en renforçant les liaisons (en particulier les liaisons routières) entre les deux polarités notamment via un meilleur service en transports en commun sur la D504 (Lamure – Villefranche) et la D338 (Val d'Oingt – Villefranche) ;
- Densifier autour des secteurs bien desservis en offre de mobilité et éviter la dispersion des lieux de vie et d'emploi ;
- Renforcer et sécuriser les mobilités actives et les mobilités douces et prioriser celles qui facilitent des liaisons sécurisées entre les communes qui offrent des équipements et des services complémentaires aux habitants.

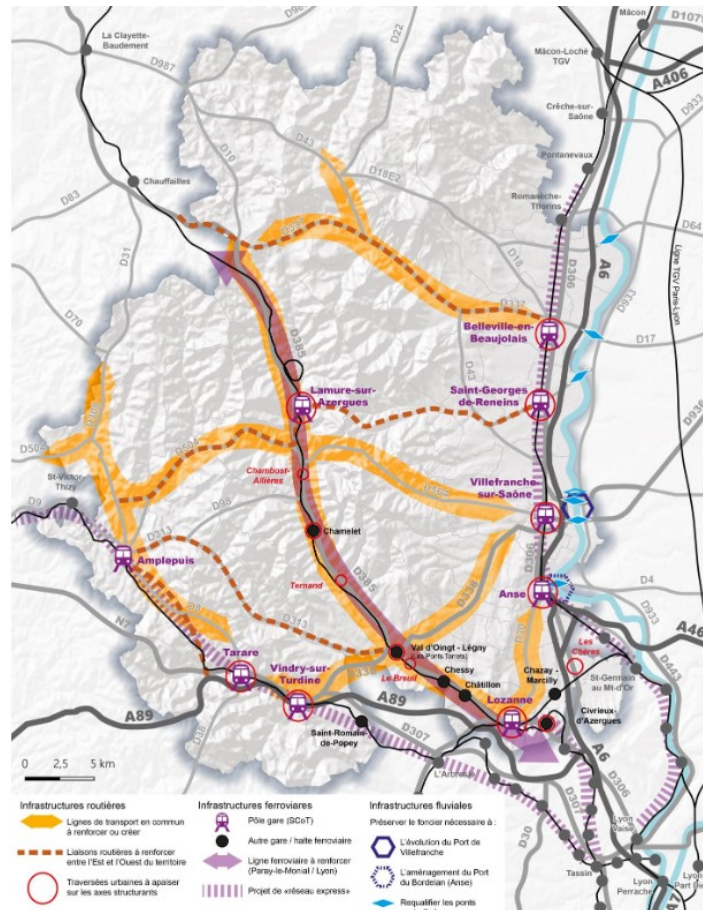


Figure 6: Document d'orientation et d'objectifs, synthèse cartographique des orientations relatives à la mobilité

2.2. État initial de l'environnement et perspectives de son évolution

2.2.1. Émissions de gaz à effet de serre, consommation énergétique et climat

Le territoire de la communauté d'agglomération représente 4 % des émissions totales de GES des territoires lyonnais en 2019. Le secteur routier est le premier secteur d'émissions sur le territoire de la Communauté d'agglomération (44%). D'après le profil Climat air énergie édité par l'Observatoire Régional Climat Air Énergie en avril 2025, les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de la Communauté d'agglomération ont été estimées à environ 270 kteqCO₂ en 2023. Un volume d'émissions en baisse de -22 % par rapport à 2015.

Sur le territoire de la CAVBS, la consommation d'énergie finale était de 1 658,85 GWh en 2019. En 2023, le transport routier était à l'origine de 31% de cette consommation.

La Communauté d'agglomération s'est dotée d'un PCAET adopté en janvier 2020 pour une durée de 6 ans. Les objectifs globaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de réduction de la consommation d'énergie du PCAET reprennent les objectifs à moyen et à long termes de la loi de Transition énergétique :

- réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 ;
 - réduire la consommation énergétique finale de 50 % en 2050 par rapport à la référence de 2012, en visant un objectif intermédiaire de 20 % en 2030.
- Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
plan local de mobilité 2026-2040 de la communauté d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône (69-01)
Avis délibéré le 29 avril 2026

Selon les projections¹⁹, le territoire pourrait connaître d'ici 2050 une augmentation globale des températures avec une croissance bien marquée des températures maximales en automne/hiver (+5 à 6°C) ainsi qu'en été (+8°C), une augmentation du rayonnement solaire et des épisodes de fortes chaleurs beaucoup plus nombreux.

2.2.2. Santé humaine

2.2.2.1. Qualité de l'air

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise (PPA3) sur la période 2022-2027, englobe l'agglomération de Villefranche-sur-Saône au nord et est constitué de 35 actions pour la qualité de l'air. Leurs objectifs sont la réduction des émissions de polluants atmosphériques, la diminution de l'exposition des populations ainsi qu'une meilleure sensibilisation et information des partenaires et du grand public.

La valeur limite de concentration du dioxyde d'azote (NO₂) de 20 µg/m³ en moyenne annuelle²⁰ permettant de prévenir et réduire les effets nocifs de ces substances sur la santé humaine ou l'environnement est dépassée en moyenne annuelle au niveau de l'axe de l'A6 et des routes départementales de l'est du territoire.

Pour les PM10 et les PM2,5, les valeurs limites de concentration moyenne annuelle sont faibles sur la partie Ouest du territoire. La situation vis-à-vis de la réglementation nationale n'est localement pas satisfaisante, à proximité des axes routiers de fort trafic. Elle n'est également pas satisfaisante pour la pollution de fond aux PM2,5 au regard des recommandations de l'OMS²¹. Le secteur de Villefranche-sur-Saône, englobant les secteurs urbanisés limitrophes d'Arnas, Gleizé, Jassans-Riottier et Limas concentre les sources de pollutions.

2.2.2.2. Nuisances sonores

Sur le territoire, les zones les plus exposées aux bruits sont situées dans la traversée de Villefranche-sur-Saône, le long de l'autoroute A6, de la RD306 et de la voie ferrée. Les nuisances sonores sont très importantes en période de jour, particulièrement dans le centre-ville et le long des RD 306 et RD44. En revanche en période de nuit, les nuisances acoustiques n'affectent que les abords immédiats des zones d'activités et industrielles. On constate que plusieurs secteurs habités sont sensibles aux nuisances sonores, avec des niveaux sonores allant de 55 dB(A) à 75 dB(A) ponctuellement :

- la majeure partie de la zone urbanisée de Villefranche-sur-Saône localisée à l'est de la voie ferrée ;
- les communes d'Arnas (RD43, RD686), de Gleizé (RD38, RD338), les entités bâties à l'est de la RD70 à Limas.

19 Météo France, modèle Arpège-Climat fondé sur les hypothèses du scénario A2 du GIEC (émissions de gaz à effet de serre continuant de croître rapidement).

20 Valeur limite à respecter (Directive européenne de 2024, objectif 2030). Recommandation OMS 2021 : 10 µg/m³ en moyenne annuelle.

21 L'OMS estime ainsi qu'il ne faut pas être exposé à des taux annuels moyens 15 µg/m³ pour les PM10 et 5 µg/m³ pour les PM2,5.

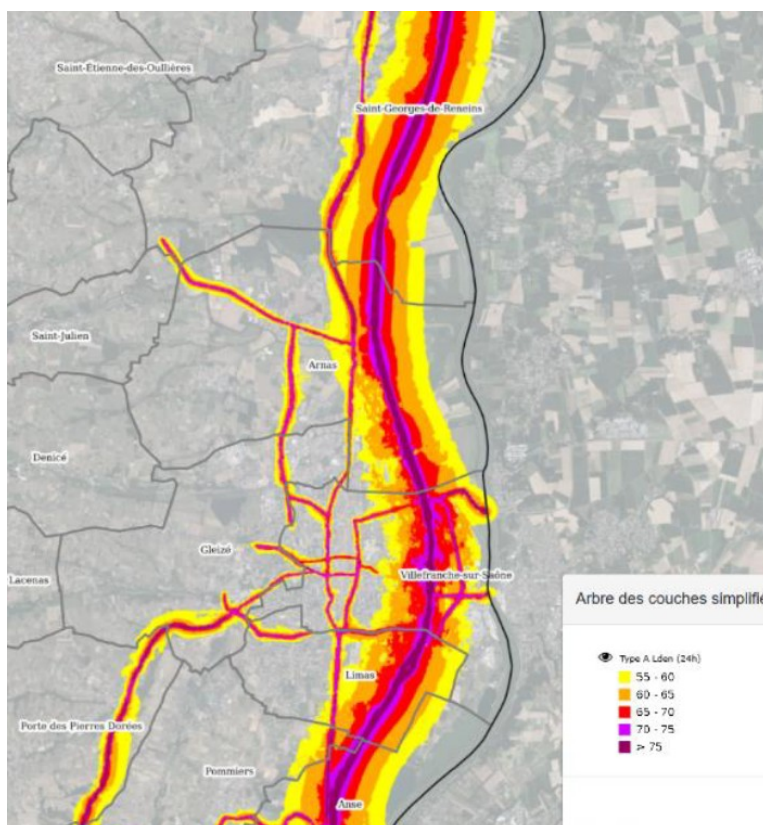


Figure 7: Carte stratégique du bruit des infrastructures routières de type A (Lden) - Source : dossier

Le territoire est également concerné par les nuisances sonores liées aux infrastructures ferroviaires pour les communes d'Arnas, Gleizé, Limas et Villefranche-sur-Saône.

2.3. Solutions de substitution raisonnables et exposé des motifs pour lesquels le projet de plan local de mobilité a été retenu

Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial doivent être présentées. Chaque hypothèse doit faire mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des objectifs environnementaux.

Le document se contente de justifier le scénario choisi, sans procéder à une comparaison des différentes solutions possibles. En l'absence de présentation des solutions de substitution raisonnables, l'évaluation environnementale du PLM est ~~donc~~ incomplète.

Pourtant, les apports des concertations de 2023 poursuivies en 2025 « ont conduit à des ajustements, des précisions et des évolutions intégrées dans le document final », or ces éléments sont absents du rapport environnemental, tout comme leurs avantages et inconvénients environnementaux. Les évolutions par rapport aux actions du PDM sont également à présenter.

En l'absence d'éléments, les points suivants appellent des remarques :

Réduction de la vitesse notamment sur l'autoroute A6

L'A6 avait déjà fait l'objet d'aménagements à Villefranche-sur-Saône afin de réduire le bruit. Les enseignements qui en sont tirés et la baisse éventuelle des nuisances ne sont pas présentés. Diverses options ont pu être étudiées, relatives à la longueur de la réduction à 90 km/h et à 110 km/h. Le cas échéant, ils sont à présenter ainsi que l'évaluation de leur effet respectif sur les nuisances sonores et d'exposition aux polluants.

Les régulations envisageables sur les autres axes sources de nuisances sonores et d'émissions nécessiteraient une présentation, ainsi que leurs effets.

Déplacements en vélo

Les aménagements prévus au schéma directeur cyclable sont essentiellement de type piste cyclable séparative, mais des aménagements de bandes cyclables sont aussi envisagés lorsque le profil est trop contraint ou les circulations plus apaisées. Pour les aménagements de bandes cyclables maintenus, des focus sur les alternatives possibles avec avantages/ inconvénients sont nécessaires au regard du besoin de développement de ce mode de transport pour atteindre les objectifs assignés, notamment la sécurité et le confort pour maximiser son usage.

Huit axes structurants prioritaires sont mentionnés, or seuls six sont listés, ce qui interroge sur les axes éventuellement supprimés.

La réalisation effective des 57 km d'itinéraires est, à certains endroits, mentionnée comme une possibilité. Retenir définitivement la réalisation des 57 km d'itinéraires complétant le réseau structurant²² est également une alternative qui doit être présentée au titre des alternatives possibles.

Décarbonation de la flotte et équipement en bornes de recharge ou « Infrastructure de Recharge pour Véhicules Électriques » (IRVE)

La décarbonation de 50 véhicules de la flotte de la collectivité et l'installation de 35 points de charges pour les véhicules électriques sur les parkings communautaires restent une évolution peu ambitieuse. L'Autorité environnementale rappelle (cf. avis PDM) que la décarbonation du parc automobile est indispensable sur sa fraction incompressible. Or, le faible nombre de points IRVE de recharge de véhicule électrique prévue (35), le faible taux de renouvellement électrique du parc ne permettent pas d'optimiser les leviers disponibles pour l'atteinte des objectifs visés.

L'Autorité environnementale recommande :

- **de présenter les solutions de substitution ;**
- **de renforcer les actions relatives au développement des pistes cyclables, et l'équipement supplémentaire de bornes de recharge afin de favoriser de la décarbonation de la flotte.**

²² En effet, la rédaction du PLM n'évoque qu'une possibilité à ce stade.

2.4. Effets notables probables de la mise en œuvre du projet de plan local de mobilité sur l'environnement, mesures prévues pour les éviter, réduire ou compenser et prise en compte des enjeux environnementaux

Seules sept actions sont jugées susceptibles d'avoir des effets négatifs et ont fait l'objet d'une analyse sous le prisme de la séquence éviter, réduire, compenser (ERC). La déclinaison finale des actions n'est pas toujours connue et l'évaluation des impacts de ces actions manque de précisions²³. Toutefois, des mesures d'atténuation des incidences négatives prévisibles sont retenues et par ailleurs présentées par actions au sein du plan local de mobilité²⁴.

De plus, le PLM est l'occasion de présenter plus finement la structuration des priorités de flux, des capacités des réseaux, de définir des super-îlots ou des zones à trafic limité (ZTL), des options relatives aux flux de desserte locale, d'échanges, ou de transit et de réaliser des focus plus précis sur les secteurs pouvant concentrer des difficultés d'accès tous modes, aux possibles expositions des riverains aux nuisances.

2.4.1. Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation énergétique

Les capacités d'atteinte de l'objectif de report modal vers le vélo pour le bassin local du Beaujolais ne sont pas acquises. Les plans locaux doivent viser un renforcement des leviers ou des compléments d'actions pour répondre aux divers objectifs, dont environnementaux.

Si la mesure 3 de l'axe 2 du PLM consiste à poursuivre le renouvellement de la flotte automobile de la Communauté d'agglomération en lien avec les objectifs réglementaires de décarbonation des mobilités. E, elle ne concerne que 41 véhicules légers et utilitaires sur une période de 15 ans et 9 véhicules poids lourds également sur 15 ans (essentiellement des bennes à ordures ménagères) et reporte la responsabilité de la décarbonation de la flotte de véhicules de transports collectifs sur SYTRAL Mobilités. Le coût du renouvellement de la flotte automobile de la Communauté d'agglomération ne figure pas explicitement dans la répartition indicative des investissements et du fonctionnement du PLM.

Les actions suivantes ne sont pas reprises de manière suffisante au sein du PLM : renouveler le parc d'autobus et de cars avec des matériels électriques ou bio-GNV, aller progressivement vers un usage de tous les parcs-relais réservés aux usagers des transports collectifs (en les desservant mieux), assurer le suivi et le renouvellement régulier des Schémas Directeurs des Infrastructures de Recharge des Véhicules Électriques (SDIRVE).

Par ailleurs, le PLM ne dit rien des conséquences, notamment en matière d'urbanisation, d'émissions supplémentaires des gaz à effet de serre et d'artificialisation des espaces naturels, agricoles et forestiers du renforcement des liaisons liaisons routières entre l'ouest et l'est du territoire du SCoT (D504, D313, D337,..) dont le calendrier de réalisation n'est pas détaillé.

Enfin, aucun bilan carbone même sommaire ne semble avoir été réalisé.

23 On peut par exemple s'interroger sur l'impact négligeable des 4 actions de l'axe 1 sur la préservation des milieux naturels et de la biodiversité (« renforcer le maillage territorial par des aménagements et services de mobilité adaptés aux besoins locaux ») sachant que ces aménagements peuvent être réalisés sur des zones non urbaines dans les PLU. Des zooms auraient permis de s'assurer plus précisément de l'absence d'impact. Pour autant les mesures d'évitement prises encadrent ces possibles impacts.

24 Exemple : À moyen, long terme, les processus de renouvellement des véhicules pour des flottes décarbonées de transports collectifs sont prévus par l'autorité organisatrice de la mobilité (Sytral Mobilité) et son exploitant (action 15).

L'Autorité environnementale recommande de :

- **d'évaluer un bilan carbone même sommaire de l'application du PLM,**
- **de renforcer la décarbonation du parc d'autobus et de cars (de présenter le coût estimé dans le budget relatif au PLM) et de s'assurer du renouvellement régulier des Schémas Directeurs des Infrastructures de Recharge des Véhicules Électriques.**

L'Autorité environnementale recommandait pour le PDM la mise à disposition de service d'autopartage décarboné et d'en faire la promotion, notamment en milieu rural.

L'Autorité environnementale recommande, lors de la révision à 5 ans, d'intensifier la mise à disposition d'offre d'autopartage décarbonée.

Les travaux programmés sont en eux même source d'émissions de gaz à effet de serre, nécessitant des mesures de réduction, voire de compensation.

L'Autorité environnementale recommande d'envisager des mesures de réduction de l'impact carbone des travaux envisagés, voire de leur compensation.

Consommation énergétique

Dans le cadre de l'élaboration du Plan Climat Air, Énergie Territoire de l'intercommunalité, le potentiel d'économies d'énergies a été identifié dans le secteur du transport : réduire l'utilisation de la voiture individuelle pour les trajets réguliers, avec le développement d'offres alternatives (covoiturage, télétravail, transports en commun, modes doux) pour une économie d'énergie potentielle entre 18 et 36 % en 2024. Au regard des objectifs de réduction de la consommation énergétique en 2030 et 2050, la trajectoire de la baisse attendue est à évaluer.

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer la baisse de consommation énergétique attendue de la mise en œuvre du PLM.

2.4.2. Réduction de l'exposition aux polluants atmosphériques et aux nuisances sonores

Le PLM identifie la pollution de l'air et la pollution sonore comme enjeux majeurs et affiche un levier clair : la réduction de vitesse sur l'A6 pour diminuer émissions et les nuisances sonores dans le pôle urbain notamment. À ce titre, l'évaluation environnementale rappelle qu'une des actions prioritaires du PPA3 est de réduire la vitesse sur la traversée A6 de Villefranche (action 5) et que le report modal contribue à réduire les émissions.

La mesure de réduction de la vitesse sur l'A6 est centrale, mais le PLM n'explicite pas suffisamment le niveau de réduction de concentration de pollution attendu, ni son périmètre exact (NO₂/PM_{2,5}/bénéfices bruit) pour les populations riveraines les plus exposées. Or, au regard des indicateurs sanitaires, il s'agit de points critiques qui nécessitent une traduction plus opérationnelle avec des actions ciblées sur les sources locales d'expositions évoquées dans l'évaluation environnementale (pas seulement l'A6 mais également RD 306, traversées, voiries urbaines...) et ciblée sur les abords des établissements recevant du public (ERP) sensibles (écoles, crèches, EHPAD).

Enfin, certaines mesures de circulation pourraient entraîner des reports de nuisances (air, bruit) d'un territoire à un autre.

- Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes

Qualité de l'air

Dans l'avis n°2025-ARA-AUPP-1518, l'Autorité environnementale a recommandé sur le secteur du Beaujolais dont fait partie la CAVBS, de prendre des mesures complémentaires afin de réduire la dégradation de la qualité de l'air du secteur du Beaujolais.

Les axes identifiés²⁵ comme source de pollution, au-delà de l'A6 ne font pas l'objet de mesures dédiées sur ce volet. Les effets de reports sont également à maîtriser.

L'Autorité environnementale recommande de :

- **prendre des mesure de réduction de la pollution atmosphérique sur les axes identifiés comme source de pollution, tout en maîtrisant les effets de report ;**
- **prendre des mesures complémentaires en cas de persistance de la dégradation de la qualité de l'air et de réduire l'exposition des zones concernées par des valeurs supérieures aux seuils prévus par l'Union européenne (UE2030) de PM2,5.**

Nuisances sonores

La réponse de Sytral Mobilité à l'avis sur le PDM des territoires lyonnais précise que « les zones bruyantes pourraient être déplacées ». Ainsi, les évolutions du plan de circulation envisagée, notamment par l'insertion des voies en site propre doivent être anticipées et évaluées à l'échelle de la CAVBS.

L'Autorité environnementale recommande de fournir les cartes de l'impact du plan local de mobilité sur les nuisances sonores et de présenter les mesures de réduction afférentes.

Au regard des indicateurs défavorables (NO₂, bruit, motorisation, faible part du vélo), il reste nécessaire de :

- passer d'une logique "réduction des émissions" à une logique "réduction de l'exposition" ciblée sur Villefranche et ses communes limitrophes et les ERP ;
- rehausser l'ambition et la rapidité de déploiement des continuités cyclables/piétonnes et des zones apaisées (écoles, gare, ZAE) ;
- garantir l'absence de transfert de nuisances.

2.4.3. Développement des mobilités actives et report modal

Le PLM documente bien les freins au développement des mobilités actives : itinéraires cyclables discontinus, franchissements difficiles (Saône), traversées piétonnes peu sécurisées, manque de confort des cheminements. Il annonce une stratégie d'aménagement de l'espace public (voies réservées, itinéraires cyclables structurants, continuités piétonnes, requalification de carrefours) et une étude circulation/stationnement commune pour les 5 communes « denses » (Arnas, Gleizé, Jassans-Riottier, Limas, Villefranche) afin de libérer de l'emprise et insérer les aménagements.

À ce titre, le schéma directeur cyclable (SDC) de juin 2024 est articulé avec le PLM et ce dernier prévoit où, comment et quand développer le vélo avec une vision documentée, chiffrée et planifiée.

Devant la dépendance très forte à la voiture sur le territoire, l'amélioration progressive envisagée ne permet pas une augmentation significative des mobilités actives pour les populations. La sécurisation et la continuité des liaisons doivent être rapidement engagées sur les axes domicile-travail

25 Les principaux relevés étant : A6, RD 306, RD44, RD38, RD338, RD70, traversée de Villefranche-sur-Saône.

(grands employeurs/ZAE) ainsi que sur les franchissements de la Saône, les abords des écoles et gare, en priorité dans la polarité urbaine (là où se concentrent aussi les émissions) puis, sur le reste du territoire.

Par ailleurs, si les dispositifs tels que les « rues aux enfants », les plans de mobilité scolaire et les mesures d'apaisement aux abords des écoles ont des effets positifs avérés sur la santé, il est important de définir des secteurs prioritaires, un calendrier de mise en œuvre plus précis sur les 52 écoles et des indicateurs de suivi (nombre d'écoles concernées, linéaires aménagés, fréquentation).

2.4.4. Biodiversité et consommation d'espace

Les aménagements cyclables et piétons, les aménagements liés au développement de la logistique multimodales durable et de l'intermodalité seront réalisés en très grande majorité sur de la voirie existante et en milieu urbain, réduisant très fortement le risque de fragmentation des milieux naturels. Cependant, les activités de logistique urbaine et les livraisons urbaines restent à structurer²⁶ (pas de stratégie définie de manière précise à ce jour).

Pour les différentes actions prévues et susceptibles d'avoir des incidences sur le site, des mesures ERC sont prévues :

- Privilégier les espaces déjà imperméabilisés : utiliser en priorité les aménagements existants et disponibles ;
- éviter les zones à enjeux (notamment les Espaces Naturels Sensibles, les zones humides et la trame verte et bleue présents sur le territoire de la Communauté d'agglomération) ;
- adapter le calendrier des travaux en fonction du calendrier écologique.

L'identification de nouveaux sites logistiques n'ayant pas été effectuée, la consommation foncière de ces projets n'a pas été évaluée. Est notamment attendue la définition d'emplacements réservés, si nécessaires, pour : le port multimodal, les installations terminales embranchées, les hôtels de logistique urbaine et les espaces logistiques urbains. L'engagement d'une [démarche Interlud](#) devra également intégrer ces enjeux.

Le PLM aurait pu identifier dès ce stade les sites d'implantation hors zones naturelles ou agricoles des 3 nouveaux parcs-relais.

Il n'est pas clairement identifié si de nouveaux arrêts structurants ~~sont envisagés~~ pouvant engendrer une potentielle urbanisation induite. En milieu urbain, les actions en faveur de la multimodalité et de l'amélioration du cadre de vie devraient être favorables à la densification de la ville et au renforcement de son attractivité. Le développement de sites logistiques en zone dense permet de limiter le phénomène de développement de sites plus éloignés et entraînant une consommation d'espaces naturels et agricoles. Cependant, aucune évaluation, même sommaire en matière de consommation d'espace induite par le PLM n'a été faite.

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer même sommairement la consommation d'espace induite par le PLM et d'envisager une mesure de limitation de l'urbanisation potentielle induite au droit des arrêts structurants et de présenter la déclinaison de cette mesure du PLM au sein du PLUi.

²⁶ La limitation du transit logistique doit faire l'objet d'une étude en 2028 sans qu'on sache si elle traitera de la logistique urbaine de desserte des centres-villes.

Natura 2000

Le territoire de la Communauté d'agglomération est concerné par 1 site Natura 2000 – Directive Habitat "Prairies humides et forêts alluviales du Val de Saône aval" ("FR8202006 »). Seule la partie sud du site Natura 2000, située sur la commune d'Arnas. Il est conclut que le PLM ne portera pas atteinte de façon significative aux objectifs de conservation des sites Natura 2000 ni aux habitats et espèces d'intérêt communautaire ayant justifié leur désignation.

2.4.5. Inégalités sociales et territoriales de santé

Concernant la cohérence entre l'offre de soins et le réseau de transports, le PLM améliore globalement l'offre sur la polarité urbaine, notamment autour de la gare et de l'Hôpital Nord-Ouest.

Concernant l'accessibilité des publics fragiles, l'orientation relative à la mobilité solidaire est pertinente. Cette orientation vise à faciliter les déplacements des publics en situation de fragilité, en proposant des services adaptés, des dispositifs tarifaires sociaux et un ciblage des publics prioritaires. L'objectif est de réduire les situations de non-recours aux droits, à l'emploi ou aux soins liées à des difficultés de déplacement et de lutter contre l'isolement.

Les dispositifs (mobilité solidaire, aides financières, TAD, initiatives locales) restent toutefois dispersés, ne garantissant pas un accès réel aux soins dans les secteurs ruraux.

L'orientation « mobilité solidaire » nécessite d'être complétée par des objectifs chiffrés et des indicateurs d'accès aux soins et par la formalisation de la coordination des mobilités solidaires.

Sur le territoire moins densément peuplé et moins bien desservi que le pôle urbain²⁷, une réduction de la dépendance automobile est attendue ainsi qu'une amélioration de l'accessibilité des publics vulnérables pour contribuer à la réduction des inégalités territoriales.

2.5. Dispositif de suivi proposé

Des indicateurs de mise en œuvre des actions et d'efficacité sont prévus par axe du PLM. Le rôle de la CAVBS est clairement expliqué : réaliser, favoriser, coordonner, cofinancer.

Les échéances retenues, en plus de l'échéance d'évaluation réglementaire à 5 ans, ne sont pas détaillées. Celles-ci sont pourtant nécessaires pour anticiper des mesures appropriées afin d'ajuster les actions dans la temporalité adéquate. Il apparaît opportun de caler les échéances de suivi sur celles du PDM des territoires lyonnais afin de l'alimenter.

En plus des indicateurs de réalisation, le dispositif de suivi sanitaire par l'intégration d'indicateurs de suivi doit être consolidé sur :

- l'exposition au NO₂ et aux PM_{2,5} ;
- les niveaux sonores (Lden, Ln) ;
- la co-exposition air/bruit ;
- la fréquentation réelle des modes actifs et transports collectifs.

²⁷ Par exemple, Vaux-en-Beaujolais présente le taux d'effort énergétique pour les déplacements le plus élevé sur le territoire.

En milieu rural, deux zones de déploiement de l'autopartage (mise à disposition de véhicules en libre-service) sont prévues. L'objectif est de mettre en service au moins deux véhicules en autopartage en milieu rural d'ici 2030 et de suivre l'évolution de la demande pour adapter l'offre à plus long terme.

L'Autorité environnementale recommande de :

- **indiquer les fréquences et échéances de suivi ;**
- **renforcer le suivi de l'évolution de la demande en autopartage en milieu rural, au-delà d'un simple taux d'usage ou de nombre d'usagers (satisfactions, améliorations attendues, etc.) et d'en accélérer la mise en œuvre en fonction des résultats de ce suivi.**

Le suivi du déploiement et la trajectoire d'usage du vélo est à renforcer afin, le cas échéant, de prendre des mesures complémentaires pour atteindre l'augmentation d'usage prévue sur le territoire.

2.6. Résumé non technique du rapport environnemental

Le résumé non technique de 25 pages est présenté en début de rapport environnemental et reflète son contenu.

L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

Annexe

Orientation 1 – Organiser et aménager le territoire communautaire pour faciliter la mobilité

Axe 1 : Renforcer le maillage territorial par des aménagements et services de mobilité adaptés aux besoins locaux

Action n°1 Accompagner le développement urbain en favorisant des transports collectifs structurants

Action n°2 Intégrer des services de mobilité durable au sein des projets urbains

Action n°3 Valoriser les déplacements de courte distance, en modes actifs, par la qualité des aménagements dans les centralités et la polarité urbaine

Action n°4 Coordonner la logistique urbaine et valoriser la présence de la Saône et du port pour le transport de marchandise

Axe 2 : Réduire les nuisances générées par les grands flux de marchandises et de déplacements pendulaires

Action n°5 Réduire l'exposition des populations aux nuisances bruit et pollution

Action n°6 Optimiser le fonctionnement des transports en heures de pointe

Orientation 2 – Repenser la circulation et le stationnement pour un partage équilibré de l'espace public

Axe 3 : Reconfigurer la voirie et les plans de circulation pour intégrer des couloirs bus et des aménagements cyclables et piétons

Action n°7 Permettre la multimodalité, en adaptant le plan de circulation

Action n°8 Évoluer vers une politique d'aménagement et de stationnement multimodale dans les ZAE

Axe 4 : Apaiser, sécuriser et valoriser les secteurs à enjeux pour renforcer leur attractivité

Action n°9 Apaiser et renforcer l'attractivité des centres-bourgs et de la polarité urbaine en limitant les trafics de transit et en développant les zones de circulation apaisée

Action n°10 Sécuriser les zones à enjeux

Action n°11 Mieux organiser et réglementer le stationnement pour favoriser l'attractivité commerciale des centres-bourgs et de la polarité urbaine

Orientation 3 – Poursuivre l'amélioration et l'articulation des réseaux de transport en commun et des services de mobilité

Axe 5 : Améliorer la performance du réseau de transports collectifs et des services complémentaires

Action n°12 Renforcer l'attractivité du réseau urbain

Action n°13 Offrir des dessertes performantes vers les territoires voisins

Action n°14 Développer progressivement une offre régulière pour la desserte des zones d'activités

Action n°15 Améliorer la desserte des villages

Axe 6 : Optimiser l'intermodalité

Action n°16 Améliorer les conditions physiques de l'intermodalité pour les usagers

- Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes

Action n°17 Assurer la fluidité des échanges sur les lieux d'intermodalité

Axe 7 : Encourager le développement de l'autopartage

Action n°18 Développer l'autopartage sur la polarité urbaine

Action n°19 Structurer une offre d'autopartage dans les villages

Axe 8 : Renforcer le déploiement de la politique cyclable

Action n°20 Réaliser progressivement les aménagements inscrits au Schéma Directeur Cyclable

Action n°21 Améliorer les conditions de stationnement des vélos

Action n°22 Guider les usagers par un jalonnement des itinéraires cyclables

Action n°23 Offrir des services complémentaires pour développer la cible du vélo utilitaire au quotidien

Orientation 4 – Garantir une mobilité adaptée et accessible

Axe 9 : Replacer le piéton au cœur des aménagements et des services de mobilité

Action n°24 Aménager des itinéraires à enjeux pour les déplacements du quotidien

Action n°25 Faciliter l'autonomie des écoliers

Action n°26 Renforcer la place du piéton dans les aménagements de voirie

Axe 10 : Améliorer les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite

Action n°27 Poursuivre la mise en accessibilité PMR de la voirie et des espaces publics

Action n°28 Compléter la mise en accessibilité du réseau TC

Action n°29 Disposer d'un service de transport pour les usagers PMR (TPMR)

Axe 11 : Développer des solutions adaptées aux publics en situation de précarité

Action n°30 Faciliter l'accès et le développement aux solutions déjà existantes sur le territoire

Action n°31 Déployer des actions de mobilité solidaire

Orientation 5 – Favoriser la compréhension et l'appropriation de l'offre de mobilité

Axe 12 : Accompagner la mise en œuvre et l'appropriation des nouveaux services de mobilité

Action n°32 Encourager les plans de mobilité employeur

Action n°33 Encourager une mobilité durable pour les scolaires

Action n°34 Développer l'accompagnement au changement de mobilité pour les habitants

Axe 13 : Sensibiliser les usagers et promouvoir l'offre de mobilité du territoire

Action n°35 Améliorer la communication et l'information aux usagers

Action n°36 Disposer d'un lieu identifié mobilité avec des moyens d'aller-vers

Action n°37 Sensibiliser les usagers et promouvoir des services mobilités au plus proche des usagers