



PRÉFET DU RHÔNE

Direction Départementale des Territoires  
du Rhône

Lyon, le

*Mission Grenelle*

Affaire suivie par : Mikaël PRIMUS  
[mikael.primus@rhone.gouv.fr](mailto:mikael.primus@rhone.gouv.fr)  
Tél : 04 78 62 54 57  
Fax : 04 78 62 54 79

Monsieur le Président,

La Communauté d'agglomération de Villefranche Beaujolais Saône s'est engagée dans une démarche de plan climat air énergie territorial (PCAET) par délibération du 15 décembre 2016.

Le Plan Climat Air Énergie Territorial est un outil permettant de traduire une volonté politique de changer les modes de faire actuels et développer des pratiques vertueuses en matière de consommation et de production d'énergie. Pour devenir un outil opérationnel, son contenu doit être en adéquation avec les ressources que vous souhaitez lui consacrer. En ce sens, il vous appartient de fixer son niveau d'ambition et la nature des actions qu'il doit porter.

Toutefois, le Schéma Régional Climat Air Énergie et la Stratégie Nationale Bas Carbone fixent des orientations qui doivent être déclinées opérationnellement dans le cadre des PCAET. Les objectifs chiffrés doivent être appréhendés comme des ordres de grandeur afin de soutenir vos réflexions. Le travail d'élaboration du PCAET (diagnostic, enjeux, stratégie) les adaptera aux réalités de votre territoire.

Aux éléments chiffrés qui vous ont d'ores et déjà été transmis par courrier du 21 juin 2017 je souhaite ajouter à votre connaissance certains éléments d'analyse relatifs aux enjeux sur votre territoire.

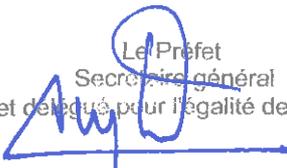
Monsieur Daniel FAURITE  
Président de la CAVBS  
115, rue Paul Bert  
69400 Villefranche-sur-Saone

Ces éléments figurant en annexe n'ont pas vocation à être exhaustifs. Ils ont pour seule ambition d'attirer votre attention sur les enjeux importants de votre territoire. Bien entendu, l'ensemble des éléments requis par la réglementation devra être abordé.

Les services de la DDT se tiennent à votre disposition pour vous accompagner tout au long de l'élaboration de ce PCAET.

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

Le Préfet,

  
Le Préfet  
Secrétaire général  
Préfet délégué pour l'égalité des chances  
Xavier INGLEBERT

Copie : - Monsieur le Sous-Préfet de l'arrondissement de Villefranche-Sur-Saône  
- DREAL Auvergne-Rhône-Alpes – service PRICAE – Pôle climat air énergie

## ANNEXE

### Transports – déplacements – mobilités

De manière générale, le secteur des transports constitue une source importante de consommation d'énergie et d'émission de gaz à effet de serre (GES) sur les territoires.

En particulier, la part modale que représente la voiture particulière dans les déplacements effectués sur le territoire est prépondérante.

Les objectifs fixés par le SRCAE sont de réduire cette part modale de 3 points à l'horizon 2020.

Votre territoire comprend :

- d'une part une zone urbaine importante, autour de Villefranche sur Saône qui compte 36 500 habitants environ, et située en limite Est, en bordure de la Saône, de la voie ferrée et de l'autoroute A6
- et d'autre part des communes plus petites, au caractère plus rural, situées majoritairement à l'Ouest du territoire de la CAVBS.

Votre territoire est également fortement marqué par la présence d'infrastructures structurantes toutes situées en limite Est du territoire :

- infrastructures ferroviaires avec notamment la gare TER de Villefranche sur Saône desservie par la ligne ferroviaire Dijon- Mâcon-Lyon, une liaison par les cars de la région Auvergne Rhône-Alpes étant assurée avec la gare TGV de Mâcon Loché
- infrastructures autoroutières : A6, et à environ 10 km, l'A46 et A466 (mise en service en juillet 2015)

### **Les résultats de l'Enquête Ménages Déplacements de 2015**

L'Enquête Ménages Déplacements de 2015 apporte des informations intéressantes sur les déplacements des habitants de ce secteur. Celles-ci sont présentées dans les tableaux ci-après en distinguant le territoire de « Villefranche-centre » (ville de Villefranche sur Saône) du reste du territoire de la CAVBS.

#### La mobilité

	Villefranche centre	Reste CAVBS
Mobilité (nombre de déplacements/pers /j)	4,014	3,739

## Les parts modales

	Villefranche centre	Reste CAVBS
Part modale véhicule particulier (VP)	49 %	66 %
Part modale TC	8 %	6 %
Part modale vélo	1 %	1 %
Part modale marche à pieds	40 %	25 %
Autre	2 %	2 %

## La motorisation

	Villefranche centre	Reste CAVBS
Nb de VP possédés ou à disposition par ménage	1,118	1,678

Ces premiers résultats mettent en évidence un fonctionnement différent du territoire en termes de déplacements selon qu'il s'agit du pôle urbain ou du territoire moins dense. La part de la marche à pied est notable dans la ville centre mais reste à développer sur le reste du territoire constituant un enjeu important en matière de densité mais aussi de réservation d'espace pour les itinéraires piétons.

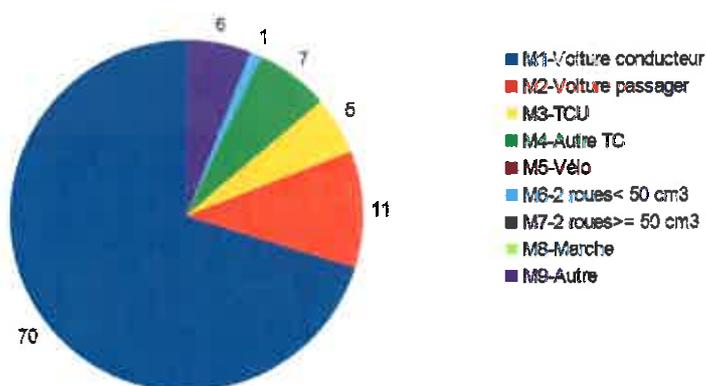
On peut également remarquer le nombre de voitures particulières possédées par les habitants, qui peut donner une indication quant aux besoins en matière de stationnement (il ne faut pas oublier le stationnement visiteur) et par conséquent aux règles qui pourraient être mises en place à la fois pour répondre à ces besoins mais également pour tendre vers un objectif de maîtrise de la consommation de l'espace dédié à l'automobile.

## Les destinations

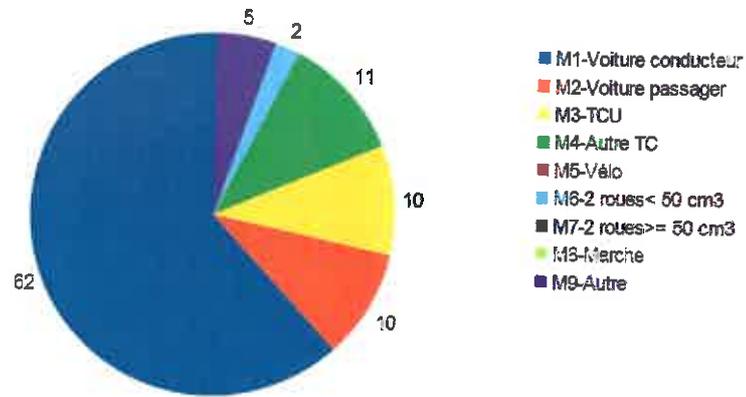
Les graphiques ci-après présentent l'évolution entre 2006 et 2015 des parts modales des déplacements émis par Villefranche sur Saône (V/S) à destination du SCOT SEPAL ou de Lyon/Villeurbanne.

### Les résultats en 2006

2006 V/S vers Scot SEPAL

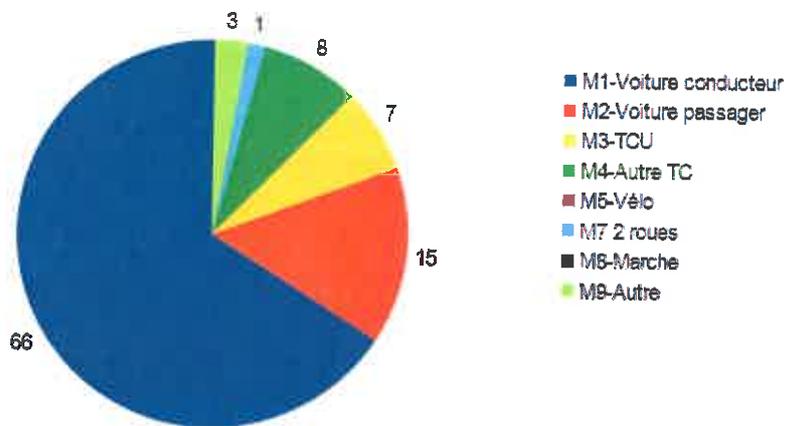


### 2006 V/S vers Lyon Villeurbanne

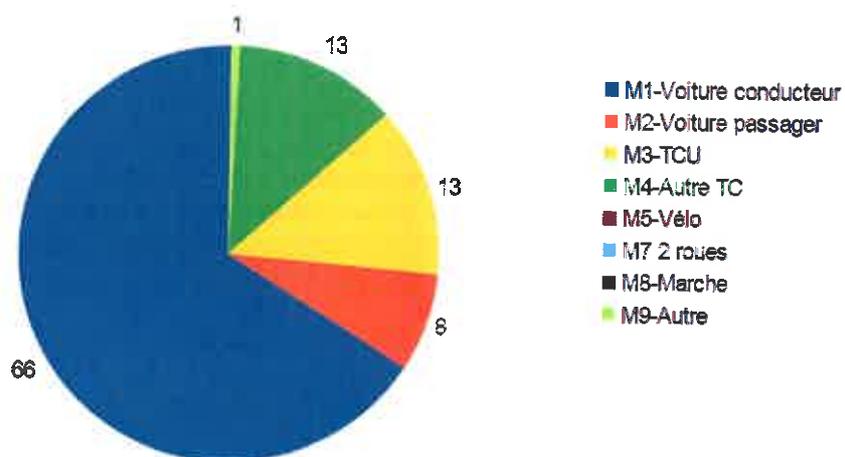


### Les résultats en 2015

#### 2015 V/S vers SCOT SEPAL



#### 2015 V/S vers Lyon Villeurbanne



Il ressort de cette exploitation que si la part de la VP (conducteur et passager) est stable pour les flux à destination du SCOT SEPAL, on remarque une hausse de TC pour les déplacements à destination de Lyon Villeurbanne (26 % au lieu de 21 %). Il faut préciser que les déplacements TCU (transports en commun urbains) sont notamment portés par les déplacements effectués sur le réseau lyonnais. De plus, le « codage » de l'enquête implique de ne prendre qu'un seul mode pour décrire l'ensemble des déplacements en priorisant les TCU, puis les autres TC, puis la voiture. Un trajet voiture puis TCU ou train puis TCU est donc « codé » en TCU. Ces considérations amènent à affirmer l'importance grandissante des trajets en train vers l'agglomération lyonnaise et donc le besoin en parc-relais mais aussi (et surtout) en rabattement modes actifs vers les gares ainsi que la densification et la requalification des quartiers environnants.

### **Le territoire urbain : Villefranche sur Saône**

Le Plan des Déplacements Urbains (PDU) réalisé en 2008 a apporté des idées directrices intéressantes en termes d'organisation des déplacements et de lien entre déplacements et urbanisme.

Sans doute serait-il utile d'évaluer les actions réalisées au titre du PDU 2008 et de le réviser pour prendre en compte les évolutions constatées depuis 2008 et intégrer les nouvelles obligations ou recommandations législatives.

Parmi les actions envisagées dans le PDU, figurait notamment le souhait de mener une politique « pour une agglomération où tous les moyens de déplacements ont leur place en développant des modes alternatifs à l'utilisation de la voiture et en tentant d'en maîtriser l'usage » (axe 1). L'augmentation de l'usage des TC (TCU et autres TC) constatée entre 2006 et 2015 répond bien aux objectifs du PDU de 2008 et nécessite sans doute, pour renforcer encore l'attractivité des TC, qu'une attention particulière soit portée à la facilitation des accès aux pôles TC structurants grâce à l'aménagement de parc-relais, de cheminements piétons et vélos de qualité et à la réalisation de stationnement vélos sécurisés.

Il serait intéressant, par ailleurs, de lancer une réflexion sur le traitement des coupures urbaines que constituent la Saône, la voie ferrée et l'autoroute notamment pour les modes actifs (vélos et marche-à-pied).

### **Le reste du territoire de la CAVBS**

Ce territoire moins dense mais qui correspond à une population de 41 900 habitants environ présente des enjeux spécifiques en termes de déplacements.

Il bénéficie d'un réseau TC armature constitué notamment par les lignes régulières des « cars du Rhône », lignes en direction de l'Ouest et du Nord, lignes 265, 263, 236, 118 et 217 et lignes en direction du Sud, lignes 118 et 115 (en direction de Lyon) et ligne 138 (en direction de Neuville), mais aussi par des « lignes fréquence » dédiées au transport des scolaires.

Afin de limiter le recours à l'utilisation de la voiture, il conviendrait de bien valoriser les points d'arrêt TC du réseau armature, en densifiant prioritairement autour des arrêts TC et en aménageant des accès agréables, lisibles et sécurisés à ces arrêts pour les piétons et les vélos depuis les principaux pôles de la commune desservie. Le fait que ces arrêts soient souvent situés à proximité d'un pôle générateur de déplacements constitue une opportunité supplémentaire pour la réalisation de ces aménagements qualitatifs.

### **Autres axes de réflexion**

- Environ 30 % des actifs du territoire travaillent sur leur commune de résidence. Cela signifie d'une part que 70 % environ des déplacements domicile-travail ne peuvent être réalisés à pied et doivent donc être appréhendés dans le cadre des autres solutions de mobilité, et d'autre part qu'il est nécessaire d'affiner la connaissance des modes de déplacement des 30 % restant pour les orienter le cas échéant vers des alternatives à la voiture de manière efficace.
- Le passage de l'autoroute A6 sur votre territoire contribue aux émissions de GES et aux consommations d'énergie. Toutefois, cela ne doit pas masquer la réalité des déplacements réalisés au sein de votre périmètre, ni ceux en provenance ou à destination de ce dernier, sur lesquels vous

disposez de leviers d'action réels. En particulier, la proximité de l'agglomération lyonnaise ne peut être négligée.

- La mobilité ne peut se réfléchir indépendamment de la planification et de l'aménagement du territoire. Les objectifs poursuivis dans les politiques d'urbanisme (polarisation, multifonctionnalité, densité, etc...) doivent converger avec les objectifs de réduction des consommations énergétiques et des émissions de GES des transports visés dans votre PCAET. Aussi les outils de l'urbanisme (SCOT, PLUiH) doivent-ils intégrer l'objectif de maîtrise des déplacements, chacun à leur échelle. Par ailleurs, les projets d'aménagement devraient également être regardés sous l'angle énergie/climat : aménagement de voiries existantes ou nouvelles, création de zones d'activité, etc...
- Le maintien du dynamisme commercial et de l'image du centre ville pourrait être un axe de travail dans le but de limiter le report des consommateurs sur les zones commerciales périphériques
- Le traitement de la thématique mobilité dans le PCAET est aussi l'occasion de croiser la politique énergie/climat de votre territoire avec sa politique sociale, afin de prendre en compte la sensibilité d'une partie de votre population à la vulnérabilité énergétique, due à la fois aux déplacements et aux dépenses énergétiques de l'habitat.

### **Bâtiment - habitat**

Les consommations d'énergie et les émissions de GES de ce secteur constituent également classiquement des postes importants que votre PCAET se doit d'aborder.

La déclinaison « mathématique » des objectifs du SRCAE à horizon 2020 conduit pour votre territoire à devoir rénover de l'ordre de 860 logements par an.

La situation est toutefois contrastée.

Le parc résidentiel compte une grande majorité de résidences principales, mais avec une proportion de locataires plus importante que de propriétaires occupants.

Par ailleurs, on observe un contraste entre d'une part les communes les plus urbaines, qui concentrent à la fois les logements les plus énergivores, une majorité de logements collectifs et des habitants aux revenus plus modestes, et d'autre part les communes plus rurales, avec des logements individuels en proportion plus importante et des ménages plus aisés malgré tout confrontés à la « double vulnérabilité énergétique », liée aux dépenses de chauffage et aux dépenses de déplacement.

Ces éléments, en lien avec le PLH en cours d'élaboration, doivent vous permettre de bâtir une stratégie d'intervention sur votre territoire, en mobilisant l'ensemble des outils déjà en place ou à mobiliser : Programme d'Intérêt Général (PIG), programme Habiter Mieux de l'ANAH, organisation de type « plateforme de rénovation énergétique de l'habitat », etc...

Si le parc de logements mérite une attention particulière, les bâtiments tertiaires peuvent également être un poste de consommation d'énergie et d'émission de GES important. La déclinaison du SRCAE à horizon 2020 sur votre territoire conduit à un objectif de plus de 32000 m<sup>2</sup> réhabilités par an avec un gain d'au moins 45 %. Ces éléments sont bien sûr à affiner lors du diagnostic, en lien avec les gestionnaires et entreprises concernés.

Enfin, l'exemplarité de votre collectivité et des communes est également un axe de travail qui peut être développé. Au delà des travaux de rénovation qui pourraient être entrepris sur les bâtiments publics, la mise en place préalable d'un Conseil en Energie Partagé permettrait de bâtir une stratégie d'intervention cohérente. Quelle que soit la taille de la collectivité, la dépense énergétique représente selon l'ADEME plus de 5 % en moyenne du budget de fonctionnement. Les grands postes de consommation concernent principalement les bâtiments, l'éclairage et les véhicules.

## Adaptation au changement climatique

D'après les éléments fournis par le Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC), quelles que soient les actions d'atténuation mises en œuvre, il y aura un changement climatique, conséquence des GES déjà émis. Il est donc nécessaire pour les territoires de *s'adapter* aux effets de ce changement climatique.

L'adaptation est un processus de long terme, permanent. Il ne s'agit pas d'une démarche ponctuelle. Elle doit idéalement irriguer l'ensemble des politiques menées sur le territoire. Il s'agit non seulement de vérifier que ce qui se fait déjà n'est pas contradictoire avec les évolutions climatiques attendues, mais également d'engager des actions spécifiques, en croisant les politiques (transversalité) et en associant l'ensemble des acteurs et parties prenantes (participation), le tout dans une dynamique d'amélioration continue, seule garante de l'efficacité à long terme.

Les incertitudes existent mais ne doivent pas être un frein à la démarche. Ainsi les actions dites « sans regret » ont vocation à être déployées à court terme.

Votre territoire est fortement marqué par l'activité viticole. Même s'il ne s'agit pas du seul type d'agriculture présente sur votre territoire, ce secteur représente la très grosse majorité des emplois du secteur, avec une grande partie de main d'oeuvre familiale.

Les conséquences du changement climatique sur la vigne sont multiples, pour certaines positives, pour d'autres négatives. Ces incertitudes pourraient conduire à repousser la prise en charge de cette problématique. Toutefois, la faible résilience de ce secteur face aux changements, son poids économique et le temps nécessaire à l'adaptation de la filière en font sans aucun doute un axe de réflexion à aborder dans le PCAET.

Ce volet agricole de la démarche d'adaptation ne doit pas occulter les deux autres secteurs qui me semblent devoir être traités de manière approfondie :

- ressource en eau : hausse de la demande agricole, hausse des prélèvements pour la climatisation, à mettre en regard de la baisse attendue des débits d'étiage et à la baisse de la ressource « pluie », augmentation des risques de pollution de l'eau, eutrophisation (réchauffement des eaux et baisse des débits)
- biodiversité : migration des espèces entravée si diminution des trames verte et bleue, eutrophisation, baisse des débits et donc des habitats, réchauffement des eaux, modification des stades phénologiques, conditions plus propices à certaines espèces invasives ou nuisibles, etc...

Il revient au diagnostic de vulnérabilité aux effets du changement climatique de préciser ces éléments, le cas échéant en les territorialisant.

## Gouvernance

Afin de se doter de toutes les conditions de succès du PCAET, la collectivité doit s'organiser en interne, procéder au calibrage du projet et engager la concertation dans la durée.

En se basant sur les retours d'expérience des collectivités d'ores et déjà engagées dans des démarches de ce type, la phase de préfiguration doit permettre de :

- s'approprier les enjeux relatifs à la question du changement climatique, en lien avec les aspects économiques et sociaux
- organiser le pilotage du projet : affirmer un portage politique fort, se former en interne, adopter une organisation interne pour piloter efficacement le projet dans un souci de transversalité, cartographier les acteurs, réaliser un état des lieux de « ce qui se fait déjà », évaluer les besoins d'expertise et les budgets nécessaires, organiser le calendrier et les modalités de concertation

- définir la gouvernance et les stratégies de concertation et de communication à mettre en œuvre, de la simple information à la co-construction, beaucoup plus riche.

Contrairement à la précédente obligation issue des lois « Grenelle » qui se bornait au patrimoine et aux compétences des collectivités obligées, le présent exercice demande une véritable approche territoriale. Il s'agit d'identifier les acteurs susceptibles de prendre part, de manière plus ou moins active, à l'élaboration puis à la mise en œuvre du PCAET, et de les mobiliser le plus en amont possible.

Enfin, il convient de souligner l'importance de l'étape de définition de la stratégie, qui peut relèver de choix politiques autant que techniques et qui donne la cohérence aux actions concrètes que le PCAET a vocation à faire naître.

