



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU RHÔNE

Direction Départementale des Territoires  
du Rhône

Lyon, le

14 DEC. 2018

Mission Grenelle

Affaire suivie par : Soizic CEZILLY  
Tél : 04 78 62 54 57  
Fax : 04 78 62 54 79  
Courriel : [soizic.cezilly@rhone.gouv.fr](mailto:soizic.cezilly@rhone.gouv.fr)

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 16 août 2018, vous m'informez que la communauté de communes Saône Beaujolais s'engage dans une démarche de plan climat air énergie territorial (PCAET).

Le PCAET 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 moyens que vous souhaitez lui consacrer et le portage politique dont il bénéficiera. En ce sens, il vous appartient de fixer son niveau d'ambition et la nature des actions qu'il doit porter.

Pour autant, le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE qui est non opposable) et la Stratégie Nationale Bas Carbone fixent des orientations qui doivent être déclinées opérationnellement dans le cadre des PCAET.

Les objectifs chiffrés doivent être regardés comme des ordres de grandeur afin de vous aider dans vos réflexions. Il revient bien évidemment au travail d'élaboration du PCAET (diagnostic, enjeux, stratégie) de les adapter aux réalités de votre territoire, en les modulant à la baisse ou à la hausse.

Monsieur Bernard FIALAIRE  
Président  
Communauté de communes Saône Beaujolais  
105 rue de la république  
CS 30010  
69823 BELLEVILLE cedex

Pour mémoire, le SRCAE constitue le socle de la transition énergétique à l'échelle régionale dans l'attente du futur Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

Ces éléments chiffrés vous ont d'ores et déjà été transmis dans le cadre du Porter à Connaissance que je vous ai fait parvenir par courrier en date du 1<sup>er</sup> octobre 2018.

Toutefois, je souhaite également vous communiquer certains éléments d'analyse relatifs aux enjeux sur votre territoire et aux possibles pistes de réflexion en découlant. Ces éléments figurant en annexe n'ont pas vocation à être exhaustifs. Ainsi, vous noterez que les enjeux en matière de maîtrise de la demande énergétique dans le domaine du bâtiment (logements privés et bâtiments publics) et en matière de développement des énergies renouvelables (développement de la filière bois, structuration des projets éoliens ou de méthanisation, réflexion autour d'un projet GNV en lien avec les zones d'activités de votre territoire, projet de récupération de chaleur fatale industrielle, développement des réseaux de chaleur...) ne sont pas mis en avant.

En effet, votre territoire s'est engagé depuis plusieurs années dans la démarche TEPOS Ademe/ Conseil Régional qui est suivie également par la DDT. Le « TEPOS 1 » avait été acté en 2015 et la convention signée avec l'Ademe en 2016 ; la CCSB n'avait alors pas le périmètre administratif qu'on lui connaît aujourd'hui. Le « TEPOS 2 » qui démarre actuellement pour trois nouvelles années, permettra donc de travailler sur les différents volets de la transition énergétique sur l'ensemble du territoire, en tenant compte des prochaines fusions de communes.

La CCSB a bénéficié aussi des financements TEPCV du ministère de la transition écologique et solidaires et une plate-forme de rénovation énergétique des logements, labellisée Ademe/Conseil Régional, a été mise en place en janvier 2018. Les volets « bâtiments » et « développement des énergies renouvelables » sont donc déjà bien travaillés et les enjeux sont partagés.

Bien entendu, l'ensemble des éléments requis par la réglementation devra être abordé dans le PCAET.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

*Bien à vous.*

Le Préfet

Le préfet  
Secrétaire général  
Préfet délégué pour l'égalité des chances

Emmanuel AUBRY

Copie à : - Monsieur le Sous-Préfet de Villefranche-sur-Saône  
- DREAL Auvergne Rhône-Alpes – Service PRICAE – pôle climat air énergie

## ANNEXES

### **Enjeux en matière de mobilité durable**

Le secteur des transports est un enjeu important pour la CCSB car il vient en première position pour la part qu'il représente dans la consommation d'énergie totale (37,1 % selon l'OREGES).

*L'usage toujours prépondérant de la voiture au sein du secteur du Beaujolais, comme en direction de la métropole lyonnaise (résultats de l'enquête déplacements de 2015 sur le secteur du Beaujolais)*

Pour les habitants du secteur du Beaujolais, la grande majorité des déplacements (577 000 déplacements par jour) a lieu au sein du secteur, pour 59 % en voiture et 33 % à pied. On compte en outre 62 000 déplacements en direction de la Métropole de Lyon, effectués à 62 % en voiture et 34 % en transports en commun non urbains (trains, cars) pour les liens avec Lyon-Villeurbanne, et à 92 % en voiture pour les liens avec le reste de la Métropole. En moyenne, un habitant réalise 3,8 déplacements par jour dont environ 2 en voiture et pour près des 3/4 de ces déplacements, le conducteur est seul à bord de son véhicule.

Ce constat confirme que l'évolution des comportements de mobilité pourrait contribuer de façon importante à la limitation des pratiques « d'auto-solisme », contribuant par là-même à la limitation d'émission de gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air.

Par exemple, le covoiturage ou l'auto-stop organisé seraient des pistes intéressantes pour diminuer le nombre de véhicules. Des expérimentations sont en cours ou à venir sur le territoire national ou plus localement (par exemple le « stop connecté » récemment mis en place à Anse, en partenariat avec la SNCF). En ce qui concerne plus précisément la CCSB, 14 000 déplacements sont effectués quotidiennement en lien avec l'agglomération de Villefranche-sur-Saône, ce qui pourrait conduire à rechercher un axe structurant de covoiturage ou d'auto-stop organisé répondant à cette demande (d'autant plus que la CAVBS, dans le cadre des travaux liés à l'élaboration de son PCAET réfléchit également sur ces thématiques).

Nombreuses sont les personnes qui vivent dans l'Ain mais qui viennent prendre le train à Belleville, participant à la saturation des espaces de stationnement autour de la gare : une réflexion partenariale avec les collectivités du département voisin sur un système de covoiturage pourrait sans doute améliorer la situation.

*Une évolution des choix vers les modes actifs, marche et vélo (résultats de l'enquête déplacements de 2015 sur le secteur du Beaujolais)*

En dix ans, on observe pour les habitants du Beaujolais (hors agglomération caladoise) une forte hausse de la marche (+9 points) au détriment de la voiture (-5 points). Ces déplacements à pied se font davantage pour les trajets de proximité et pour les motifs suivants :

- déplacements secondaires (dont le point départ ou d'arrivée n'est pas le domicile), par exemple aller faire un achat depuis son lieu de travail à midi ;
- déplacements domicile → loisirs ou domicile → achats.

La marche, et les modes actifs en général (marche, vélo, roller...), sont sobres en énergie et bénéfiques pour les usagers qui les pratiquent. Dans l'enquête déplacements 2015, 12 % des usagers déclarent utiliser le vélo hors week-end de façon régulière (de 2 déplacements par mois à plusieurs par semaine) et 15 % exceptionnellement. Cela représente donc un potentiel intéressant d'usagers qui pourraient utiliser le vélo plus fréquemment.

### *La desserte ferroviaire du territoire : opportunité pour les choix d'aménagement et le report modal*

L'offre ferrée de la CCSB est répartie sur deux gares, Belleville et St-Georges-de-Reneins, avec des TER permettant notamment d'effectuer les trajets Villefranche – Mâcon – Paris et Dijon – Mâcon – Lyon. Cette offre est à relier au constat suivant : 34 % des déplacements entre le secteur du Beaujolais et Lyon-Villeurbanne sont effectués en transports en commun non urbains. Le diagnostic sur l'intermodalité (en lien avec le futur SRADDET) effectué par le syndicat mixte des transports de l'aire métropolitaine lyonnaise (SMTAML) à l'échelle de l'aire métropolitaine Lyon – St-Etienne pourrait permettre d'estimer dans quelle mesure cette part pourrait être encore augmentée.

Dans le cas de la CCSB, la part des actifs sortant du territoire pour aller travailler dans la Métropole de Lyon ou la communauté d'agglomération de Mâcon a augmenté entre 2008 et 2013. On constate ainsi une augmentation de la distance moyenne parcourue par les actifs sortant du territoire pour aller travailler. Mais puisque près de 70 % des actifs sortants travaillent dans des territoires desservis par le train à partir de la gare de Belleville, il semble devoir nécessaire de privilégier un développement démographique polarisé autour de cette dernière.

Le potentiel de l'offre ferroviaire a bien été identifié dans le SCOT du Beaujolais (2009), qui propose d'une part de densifier l'habitat et les activités aux abords des gares, et d'autre part d'organiser la desserte multimodale de ces gares depuis le territoire. En effet, des modes complémentaires sont indispensables, les combinaisons mode actif (marche, vélo) – train ou mode partagé (car, covoiturage) – train étant les plus vertueuses du point de vue des émissions de polluants et de gaz à effet de serre et de la consommation des espaces.

Les transports en commun représentent 6,4 % de la part modale sur la CCSB. Cette part a très peu évolué sur le secteur du Beaujolais (hors agglomération caladoise) entre 2006 et 2015. L'enquête d'opinion des habitants réalisée lors de l'enquête ménage 2015 pointe l'offre peu attractive ou difficile d'accès. L'attractivité des transports en commun et leur complémentarité avec l'offre ferroviaire sont donc des pistes de travail intéressantes, d'autant plus que le parking de la gare de Belleville (750 places gratuites) est d'ores et déjà saturé.

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, dynamisation des centre-bourgs...) doivent converger avec les objectifs de réduction des consommations énergétiques et des émissions de GES des transports, visés dans le PCAET. La limitation de la périurbanisation et la lutte contre l'étalement urbain seront déterminantes pour réduire les consommations énergétiques. Ainsi, les outils de l'urbanisme (SCOT, futur PLUIH) doivent-ils intégrer l'objectif de maîtrise des déplacements, chacun à leur échelle.

Enfin, le traitement de la thématique « mobilité » dans le PCAET est aussi l'occasion de croiser la politique énergie/climat du 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. L'élaboration parallèle du volet habitat du PLUi et du PCAET offre une réelle opportunité pour la CCSB de structurer un projet de territoire qui trouvera sa traduction opérationnelle au travers de ces documents.

#### *Études et guides intéressants pour la collectivité*

Compte tenu des enjeux évoqués, les ouvrages suivants sont recommandés pour alimenter les travaux d'élaboration du PCAET :

- **Cahier territorial : Résultats sur le secteur Beaujolais**  
- [http://www.urbalyon.org/Document/Enquete\\_Deplacements\\_2015\\_-\\_cahier\\_Ouest\\_Rhone-23178](http://www.urbalyon.org/Document/Enquete_Deplacements_2015_-_cahier_Ouest_Rhone-23178)

- Synthèse générale : Principaux résultats

[http://www.urbalyon.org/Document/Enquete\\_Deplacements\\_2015 - principaux\\_resultats-22160](http://www.urbalyon.org/Document/Enquete_Deplacements_2015_-_principaux_resultats-22160)

- Page web domaine « transport et mobilité » de l'ADEME :
  - contexte et enjeux :  
<http://www.territoires-climat.ademe.fr/domaines-actions/transports/contexte-et-enjeux>
  - leviers d'action :  
<http://www.territoires-climat.ademe.fr/domaines-actions/transports/les-leviers-dactions-possibles>
  - outils thématiques :  
<http://www.territoires-climat.ademe.fr/demarches-outils/outils-thematiques/transport-mobilite>
- CEREMA : « Adapter la mobilité d'un territoire au changement climatique »  
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/adapter-mobilite-territoire-au-changement-climatique>

### **Enjeux sur la limitation des émissions de gaz à effet de serre (GES) et le développement de puits carbone**

Assez classiquement, le profil air-énergie-climat de l'ORCAE (Observatoire régional climat-air-énergie) réalisé en 2017 en s'appuyant sur des données de 2015 montre que, sur la CCSB, le secteur des transports routiers est le plus gros émetteur de GES (responsable de la moitié des émissions), puis le secteur du bâtiment (tertiaire et résidentiel confondus – 1/4 des émissions). Le secteur de l'agriculture, qui consomme proportionnellement peu d'énergie, arrive en 3ème position. L'ambition nationale traduite dans la stratégie nationale bas carbone (SNBC) est élevée : elle vise la neutralité carbone d'ici 2050. Au niveau national, il s'agira donc de diminuer de 75 % les émissions de GES, de décarboner complètement la production d'énergie (fin du recours aux énergies fossiles) et de développer largement les puits carbone. Sachant qu'à l'échelle nationale, les émissions de GES, particulièrement celles dues au transport routier, repartent à la hausse depuis 2015, cet enjeu revêt une importance croissante.

Toute proportion gardée par rapport à la SNBC et en fonction de la stratégie qu'elle aura choisie d'adopter, la CCSB devra donc contribuer à son échelle à l'atteinte de cet objectif de diminution des émissions de GES et de captage du carbone : préservation des espaces naturels, boisés et des prairies, vigilance sur la modification des usages du sol et des conversions d'espaces en zone U ou AU, promotion du développement des constructions en bois, lutte contre les friches viticoles sur des communes du sud de la CCSB dont les sols sont laissés nus et qui captent peu de CO<sub>2</sub>, maintien des espaces forestiers...

### **Enjeux sur la lutte contre la pollution de l'air**

Le diagnostic sur les émissions et les concentrations de polluants atmosphériques est obligatoire pour tous les EPCI, de même que la définition d'objectifs en termes d'émissions de polluants atmosphériques. Pour la CCSB, il s'agira donc, pour chaque secteur d'activité concerné, de vérifier que les actions prévues ne dégradent pas la qualité de l'air. Par ailleurs, la CCSB ayant la compétence « protection et mise en valeur de l'environnement », le plan d'actions du PCAET devra permettre de prévenir ou réduire les émissions de polluants atmosphériques en se référant aux objectifs du Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA).

D'après la fiche territoriale ATMO Auvergne Rhône Alpes de juin 2017, le territoire de la CCSB est essentiellement concerné par des émissions d'ozone sur l'ensemble du territoire ainsi que du dioxyde d'azote près des grandes voies de communication (autoroute A 6).

L'ozone est un polluant secondaire, formé à partir de précurseurs, dont les oxydes d'azote provenant des transports et/ou de l'agriculture (utilisation d'engrais azotés). Le fait que le secteur des transports contribue à la pollution atmosphérique est un fait connu, en général. A contrario, la responsabilité des pratiques agricoles l'est moins, nécessitant un important travail de pédagogie. Aussi, si le diagnostic détaillé de votre territoire confirme la contribution de l'agriculture à la pollution atmosphérique, la mobilisation de la profession pourrait constituer un axe de travail, en lien avec l'adaptation au changement climatique (cf. infra).

Toujours d'après la fiche territoriale ATMO, le secteur résidentiel est un fort contributeur des émissions de polluants sur le territoire pour les PM10, PM 2,5, COV et So2. La ressource locale abondante en bois dans le secteur du Haut Beaujolais constitue évidemment un atout qu'il convient de valoriser pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre dues au chauffage. Toutefois, dans le cadre du volet « air » de votre PCAET, il conviendra de vérifier à minima que le développement de cette filière « bois énergie » n'est pas de nature à altérer la qualité de l'air. En effet, le chauffage au bois peut contribuer significativement aux émissions de polluants atmosphériques. Pour réduire cette pollution, des actions peuvent être mise en place afin d'améliorer les équipements et leurs installations, sensibiliser les utilisateurs aux bonnes pratiques d'usage, agir sur le renouvellement du parc d'appareils non performants.

Le brûlage à l'air libre des végétaux est également générateur de pollution aux particules fines. Des actions simples pourraient être développées pour réduire cette pratique (communication envers les particuliers et les communes, mise à disposition de broyeurs, amélioration de la collecte des déchets verts en lien avec le SYTRAIVAL...).

Dans un contexte de développement de l'économie circulaire et du réemploi des déchets produits, eu égard à l'activité viticole qui caractérise une partie du territoire de la CCSB, une réflexion pourrait être menée sur le devenir des déchets viticoles (sarments, souches, déchets de coupe...) pour éviter leur brûlage sur place. L'impact environnemental de la filière viticole sur la qualité de l'air en serait amoindrie et de nouvelles filières locales de valorisation des déchets pourraient apparaître (valorisation thermique entre autre). Dans cet esprit, l'Université Savoie Mont Blanc a lancé le projet partenarial Vitivalo au printemps 2017.

### **Enjeux liés à l'adaptation au changement climatique**

D'après les éléments fournis par le GIEC, quelles que soient les actions d'atténuation mise 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.

Les conséquences du changement climatique sur l'activité viticole de la CCSB 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 aux changements climatiques, 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.

La filière bois revêt également une importance pour l'économie du Beaujolais Vert en général et du Haut Beaujolais en particulier. La gestion et l'exploitation de la forêt sont donc également à penser dans ce contexte de changement climatique. Par exemple, la culture du Douglas pourrait rendre la filière particulièrement vulnérable à certains effets du changement climatique ou au contraire constituer une opportunité à saisir.

Ce volet agricole de la démarche d'adaptation ne doit pas occulter deux autres secteurs que le diagnostic de vulnérabilité aux effets du changement climatique pourrait venir préciser :

- la préservation de la ressource en eau tant pour l'eau potable que pour l'irrigation (hausse de la demande agricole, hausse des prélèvements, à mettre en regard de la baisse attendue des débits d'étiage, l'augmentation des risques de pollutions de l'eau ou encore les phénomènes d'eutrophisation).

- la biodiversité (migration des espèces si diminution des espaces naturels, baisse des débits d'étiage et donc des habitats, réchauffement des eaux, condition plus propices à certaines espèces invasives ou nuisibles...) : le Val de Saône se distingue par une richesse floristique et faunistique exceptionnelle dont les prairies inondables sont le siège privilégié. Mais la principale menace qui pèse sur ces dernières consiste en l'extension des grandes cultures et le programme agro-environnemental et climatique (PAEC) du Val de Saône, axé sur le maintien ou la restauration des surfaces en herbes et prairies, vise à lutter contre cette menace. Deux corridors écologiques ont été identifiés dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) dont l'un est à préserver et l'autre à restaurer. Le maintien de ces continuités écologiques est un enjeu dans un secteur d'urbanisation diffuse.

Le développement de la biodiversité dans les coteaux du Beaujolais viticole qui y sont peu propices, consiste surtout dans la restauration d'éléments tels que les haies, les mares et les zones enherbées. Des actions sont mises en place dans le PCAET Beaujolais viticole.

Quant aux contreforts des Monts du Beaujolais, leur grande richesse en biodiversité ordinaire n'est pas réellement menacée dans un territoire où les dynamiques d'urbanisation sont très faibles.

