

ANNEXES

Enjeux en matière de mobilité durable

Le diagnostic du territoire de la Communauté de Communes Beaujolais Pierres Dorées réalisé par la DDT en 2015 montre que le secteur du transport routier est le secteur le plus consommateur d'énergie, devant le secteur du bâtiment (tertiaire et résidentiel) et devant l'industrie.

La CCBPD est située à proximité de 2 pôles importants du département du Rhône avec au Nord, Villefranche-sur-Saône (36 500 habitants) appartenant à la CAVBS, et au Sud-Est, Lyon et Villeurbanne dans la Métropole lyonnaise.

Sans surprise, les résultats de l'enquête déplacements de 2015 sur le secteur du Beaujolais montrent que l'usage de la voiture au sein de ce secteur reste prépondérant, comme en direction de la métropole lyonnaise. Pour les habitants du secteur du Beaujolais, la grande majorité des déplacements (577 000 déplacements par jour) ont 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 transport en commun non urbain (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 l'amélioration de la qualité de l'air sur la métropole lyonnaise, mais aussi sur la CCBPD. En effet, la CCBPD est également concernée par le périmètre de protection de l'atmosphère (PPA de l'agglomération lyonnaise). Pour rappel, les transports sont responsables de 74 % des émissions de dioxyde d'azote et 31 % des émissions de particules fines (PM10).

Par exemple, le covoiturage est une piste intéressante pour diminuer le nombre de véhicules. Des expérimentations sont en cours ou à venir sur le territoire national et peuvent présenter un intérêt (retour d'expérience, modèle). En ce qui concerne plus précisément la CCBPD, 15 500 déplacements sont effectués quotidiennement en lien avec Villefranche-sur-Saône, ce qui pourrait conduire à rechercher un axe structurant de covoiturage répondant à cette demande.

L'enquête déplacement de 2015 montre aussi une évolution des choix de mode de déplacement en faveur de la marche : 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. Le développement des pistes cyclables favoriserait l'usage du vélo.

Par ailleurs, la desserte ferroviaire du territoire représente une opportunité pour les choix d'aménagement et le report modal. Le réseau ferré sur la CCBPD comprend 4 lignes TER en

lien avec la métropole lyonnaise : Lyon – Roanne, Lyon – Villefranche – Mâcon, Ouest Lyonnais, et Lyon – Paray le Monial. 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. Un diagnostic du territoire et de l'offre devrait permettre d'estimer dans quelle mesure cette part pourrait être encore augmentée.

Le potentiel de l'offre ferroviaire a bien été identifié dans le SCOT du Beaujolais (2009). D'une part, le SCOT propose de densifier l'habitat et les activités aux abords des gares. En effet, il existe un enjeu de privilégier la création de logements via les réhabilitations ou une densification douce dans les centres bourg pour limiter les déplacements, d'autant que le territoire de la CCBPD dispose de nombreux bâtiments anciens dans des hameaux isolés dont la requalification est susceptible d'augmenter les besoins de déplacement en voiture. D'autre part, le SCOT prévoit d'organiser la desserte multimodale des 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.

Les transports en commun représentent 6 % de la part modale. 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.

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>

Enjeux en matière d'habitat et de bâtiment

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

La réduction des consommations d'énergie de ce secteur, surtout celles liées au chauffage, est donc un enjeu important. Les logements à réhabiliter en priorité peuvent être assez nombreux puisque la CCBPD comporte une part non négligeable de logements construits entre 1949 et 1975 (13,2 % selon l'étude de la DDT). D'autres facteurs semblent également plutôt favorables à une réhabilitation du parc : un taux de propriétaire occupant élevé, un nombre de logements

collectifs modéré et un revenu fiscal moyen par habitant supérieur à la moyenne départementale. La stratégie du futur PCAET ne pourra donc pas faire l'impasse sur la question de la rénovation du bâti existant. La mobilisation des outils de l'Anah, le programme Habiter Mieux, une organisation de type « plate-forme de rénovation énergétique de l'habitat », la mise en œuvre du plan de rénovation énergétique des bâtiments (PREB)... pourraient être des leviers d'action. Le parc public à vocation sociale peut également être concerné. Le PLH constitue l'outil ad hoc pour fixer les objectifs et la programmation en la matière. Cela est d'autant plus pertinent dans le cas de la CCBPD que les deux démarches vont être menées à peu près simultanément, elles pourront s'alimenter l'une l'autre.

Enfin, l'exemplarité de la 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 Économie Partagée 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.

Enjeux sur le développement des énergies renouvelables (EnR)

Selon les données 2015 de l'OREGES, la consommation d'énergie finale du territoire en 2015 est supérieure à 1 600 000Mwh. Cette consommation est légèrement inférieure à celle de 2010 alors que le territoire connaît une dynamique démographique importante. Toutefois, la production d'énergie sur la CCBPD est très limitée : en 2015, l'OREGES montrait une production locale d'environ 85 000Mwh essentiellement due au bois énergie. Lors du COPIL de lancement du PCAET en avril 2018, l'ambition du territoire à s'inscrire dans la démarche Territoire à Énergie Positive (TEPOS) portée par l'Ademe et le conseil régional a été rappelée : d'ici à 2050, il s'agit que le territoire ne consomme pas plus d'énergie qu'il est capable d'en produire localement. L'enjeu de la maîtrise des énergies, principalement dans les secteurs du transport et du bâtiment est donc prégnant (quand bien même pour le secteur des transports, une certaine proportion est due à la présence de plusieurs autoroutes sur le territoire) de même que celui du développement des EnR. Il appartiendra au diagnostic et à la stratégie du PCAET de définir précisément le potentiel de développement et les meilleurs vecteurs à activer. Cela peut passer par le développement de la mobilisation de la biomasse notamment via l'exploitation de la forêt qui recouvre 15 % du territoire intercommunal (en cohérence avec l'enjeu de la conservation de puits carbone) et peut être également via la récupération d'une partie des sarments de vigne, l'autre partie étant nécessaire à la régénération des sols. Le développement des EnR peut également passer par le développement de l'énergie solaire via le solaire thermique pour la production de chaleur ou le solaire photovoltaïque pour la production d'électricité : panneaux installés sur les toitures des bâtiments publics, en ombrières sur les parkings, sur les toitures privées notamment de grandes surfaces, la création de systèmes d'organisation types centrales villageoises pourrait être recherchée...

Enjeux sur la limitation des émissions de gaz à effet de serre (GES)

Le diagnostic de la DDT réalisé en 2015 montrait que sur la CCBPD, le secteur industriel était le plus gros émetteur de GES (du à l'activité de la cimenterie Lafarge à Châtillon), puis le secteur des transports routiers (présence des autoroutes) et ensuite le résidentiel. 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. Toute proportion gardée et en fonction de la stratégie qu'elle aura choisi d'adopter, la CCBPD 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...

Enjeux sur la lutte contre la pollution de l'air

D'après la fiche territoriale ATMO de juin 2017, le territoire de la CCBPD est concerné par des émissions d'oxyde d'azote et de particules fines plutôt en zone urbaine, près des grandes voies de communication et par l'ozone dans les zones plus rurales. Sans être l'enjeu majeur du PCAET de la CCBPD, la lutte contre la pollution atmosphérique devra être abordée. Le PCAET devra se fixer des objectifs en lien avec ceux du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise (PPA) puisqu'une dizaine de communes du sud de la CCBPD font partie du PPA. Par ailleurs, la CCBPD étant compétente en matière d'environnement, le plan d'actions devra permettre de prévenir ou réduire les émissions de polluants atmosphériques.

Suite à des avis motivés de la commission européenne et à une décision du conseil d'État en 2017, le ministère de la transition écologique et solidaire (MTES) a élaboré en début d'année 2018, des feuilles de route pour la qualité de l'air pour plusieurs territoires et notamment celui couvert par le PPA de l'agglomération lyonnaise. Les collectivités locales concernées, notamment la CCBPD, ont participé à son élaboration. La CCBPD s'est d'ailleurs portée volontaire pour mettre en œuvre deux actions de la feuille de route : « optimisation des chantiers : réemploi systématique de matériaux en place sur les chantiers routiers – charte chantiers propres » et « développement du co-voiturage et actions d'accompagnement ». Dans le cadre de la mise en œuvre du PCAET, il conviendrait que la CCBPD examine les possibilités de s'inscrire dans d'autres actions de la feuille de route : par exemple, mise en place d'une plate-forme de rénovation énergétique des logements, réduction des émissions de polluants associés au chauffage au bois individuel non performant, amélioration des pratiques agricoles...

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

Enjeux liés 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.

Le territoire de la CCBPD est fortement marquée par l'activité viticole, même s'il ne s'agit pas du seul type d'agriculture présent sur le territoire (maraîchage dans le val de Saône). 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 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.

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 : si le territoire de la CCBPD ne constitue pas un milieu particulièrement riche pour la biodiversité des espèces, il comporte quelques espaces naturels patrimoniaux dont la préservation est d'autant plus importante qu'ils sont peu nombreux : migration des espèces si diminution des espaces naturels, baisse des débits d'étiage et donc des habitats, réchauffement des eaux, conditions plus propices à certaines espèces invasives ou nuisibles...

Le label Géopark mondial de l'UNESCO que la CCBPD a obtenu au printemps 2018 peut certainement être un vecteur à activer afin d'élaborer des stratégies d'atténuation au changement climatique en promouvant des initiatives locales en lien avec le développement durable.

Enjeux liés au suivi et à l'évaluation du PCAET

Pour permettre une bonne appropriation du contenu du PCAET par les acteurs locaux et mesurer l'atteinte des résultats obtenus, il conviendra de définir dès l'amont de l'élaboration du PCAET un dispositif de suivi et d'évaluation, précisant les indicateurs quantitatifs et qualitatifs retenus.

