

# Evaluation Environnementale Stratégique du Plan de Mobilité

**Vienne Condrieu Agglomération**



## REVISIONS DU DOCUMENT

Version et Section	Paragraphes du document et objet des révisions
00	1 <sup>ère</sup> version pour avis des services de l'Etat et de la MRAe
01	Version intégrant les reprises suites aux remarques des services de l'Etat
§1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise à jour du Résumé non Technique</li> </ul>
§3.1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise à jour et ajout des objectifs et actions du PPA en vigueur approuvé en novembre 2022.</li> </ul>
§ 3.1.9 et 8.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ajout des informations relatives aux plans de prévention du bruit dans l'environnement et leur articulation avec le plan de mobilité.</li> </ul>
§3.2.1 et §3.2.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ajout du Schéma de développement commercial 2022-2027</li> <li>Ajout du Schéma de la stratégie d'accueil des entreprises (en cours).</li> </ul>
§ 5.1 et 5.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ajout des éléments principaux en lien avec les consommations énergétiques du secteur du transport routier et le potentiel de réduction des consommations du transport routier, issus du Diagnostic du PCAET.</li> </ul>
§5.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Etat initial de l'environnement et perspectives de son évolution/qualité de l'air. Ajout d'une synthèse récente (ATMO AURA, 2022) des diagnostics existants de qualité de l'air.</li> </ul>
§ 6.1.2 et Figure 34	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ajout de l'évaluation tendancielle des émissions GES aux horizons 2026, 2031 et 2050.</li> <li>Commentaire sur l'estimations de Atmo AURA sur l'évaluation et le calcul des émissions de GES et polluants générés par la mobilité du week end et du trafic de transit</li> </ul>
§ 7.1, 7.2 et 7.3 Analyse du programme d'actions du PDM	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reprise de l'analyse des incidences des actions A1 a A10 et C1 pour mettre en évidence l'incidence positive sur les déplacements et la santé humaine</li> </ul>
§ 8.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Présentation du dispositif de suivi environnemental proposé et comparatif avec les précédents critères de suivi du PDU Pays Viennois.</li> <li>Ajout d'une précision sur la périodicité du renseignement des indicateurs en cohérence avec le PCAET.</li> </ul>
§ 8.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ajout des indicateurs EES du précédent PDU</li> </ul>
§9.1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>Articulation et la contribution du PDM aux objectifs chiffres du PPA.</li> </ul>
Tableau 24	<ul style="list-style-type: none"> <li>Suppression des indicateurs de l'action D4 pour refléter les incidences directes de cette action</li> </ul>
Tableau 3 et §2.3.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ajout de détail sur les parts modales.</li> </ul>
Tableau 18	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intégration de la mesure d'évitement proposée pour l'action A3 -. Protéger les établissements recevant un public sensible exposés aux nuisances en précisant que « des solutions variées pourront être étudiées : restrictions de voies, de stationnement, de vitesses en fonction des situations rencontrées.... »</li> </ul>
Ensemble du document	<ul style="list-style-type: none"> <li>Suppression de l'action de l'axe 1 « Etudier l'opportunité de mise en place d'une ZFE » - Anciennement A1 suite à l'étude d'opportunité ZFE réalisée par ATMO AURA en 2022</li> </ul>

## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>RESUME NON TECHNIQUE</b>	<b>9</b>
1.1	Présentation générale	9
1.1.1	Présentation du PDM	9
1.1.2	Objectifs du PDM	10
1.1.3	L'intégration du PDM dans les documents de planification	10
1.1.4	Démarche d'évaluation environnementale	12
1.2	Présentation générale	13
1.2.1	Description de l'état initial de l'environnement	13
1.2.2	Synthèse des enjeux de l'état initial de l'environnement	14
1.2.3	Synthèse des principaux enjeux et des leviers d'actions possibles du PDM (et du PCAET)	15
1.2.4	Synthèse des enjeux environnementaux (Natura 2000)	19
1.3	Explication et justification des choix retenus au regard des solutions de substitution raisonnables	21
1.3.1	Démarche d'élaboration	21
1.3.2	Les orientations stratégiques	21
1.3.3	Les ambitions à 10 ans	23
1.3.4	Scénarios et alternatives	24
1.3.5	Présentation du programme d'actions	25
1.4	Analyse des incidences	27
1.4.1	Analyse des incidences du PDM	27
1.4.2	Analyse des incidences Natura 2000	29
1.5	Mesures permettant d'Éviter, Réduire, Compenser	29
1.6	Indicateurs et suivi du PDM	30
1.7	Méthodes utilisées	32
1.8	Avis de l'Etat	33
1.9	Conclusion	34
<b>2</b>	<b>PRESENTATION DU PDM DE VIENNE CONDRIEU AGGLOMERATION</b>	<b>36</b>
2.1	Particularités du territoire	36
2.2	Objectifs du PDM	38
2.3	L'élaboration du PDM	39
2.3.1	La démarche globale	39
2.3.2	Un diagnostic territorial comme base de réflexion	40
2.3.3	Des scénarios de politique de déplacements déclinés ensuite en actions, construits de manière participative	40
2.3.4	Les ambitions à 10 ans	42
2.4	Présentation du programme d'actions	45
<b>3</b>	<b>ARTICULATION AVEC LES AUTRES PLANS ET LES DOCUMENTS D'URBANISME</b>	<b>47</b>
3.1	Articulation du PDM avec les outils de planification règlementaires	47
3.1.1	Cohérence du PDM avec la loi LOM	48
3.1.2	Articulation du PDM avec le Schéma Régional Climat-Air-Energie Rhône-Alpes	49
3.1.3	Articulation du PDM avec le PPA	50
3.1.4	Articulation avec la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA)	54
3.1.5	Articulation du PDM avec le SCOT	55
3.1.6	Articulation avec le PCAET	55
3.1.7	Articulation avec le PLH et la loi SRU	56
3.1.8	Articulation du PDM avec les PLUi et PLU	56
3.1.9	Articulation du PDM avec les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)	57
3.2	Les autres plans à considérer	58
3.2.1	Schéma de développement commercial 2022-2027	58
3.2.2	Schéma de la stratégie d'accueil des entreprises	59
3.3	Synthèse	60
<b>4</b>	<b>L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATEGIQUE COMME OUTIL D'AIDE A LA DECISION</b>	<b>61</b>
4.1	Définition et objectifs	61
4.2	Cadre juridique	61
4.3	Présentation de la méthodologie suivie	61

4.3.1	Démarche globale .....	61
<b>5</b>	<b>ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>63</b>
5.1	Consommations énergétiques du secteur du transport routier .....	63
5.2	Potentiel de réduction des consommations du transport routier .....	66
5.3	Analyse de la cohérence et de l'évolution des émissions de polluants atmosphériques avec les objectifs qualité de l'air .....	67
<b>6</b>	<b>EXPLICATION ET JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS AU REGARD DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES .....</b>	<b>70</b>
6.1	Phase d'élaboration de la stratégie .....	70
6.1.1	Objectifs du PDM .....	70
6.1.2	Intervention dans le cadre de l'EES en phase 'stratégie' .....	70
6.2	Phase d'élaboration du programme d'actions .....	76
6.2.1	Méthodologie .....	76
6.2.2	Mesures ERC et évolution du programme d'actions .....	76
<b>7</b>	<b>EXPOSE DES EFFETS NOTABLES PROBABLES RESIDUELS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PDM SUR LE TERRITOIRE .....</b>	<b>83</b>
7.1	Analyse du programme d'actions du PDM .....	83
7.2	Profil du PDM .....	91
7.3	Synthèse des effets probables du PDM sur les différentes composantes environnementales .....	92
7.3.1	Caractère des incidences du PDM .....	92
7.3.2	Temporalité des incidences .....	99
7.4	Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000 du territoire .....	105
7.4.1	Synthèse des menaces et facteurs à influence positive des sites Natura 2000 .....	107
7.4.2	Continuités écologiques identifiées .....	108
7.4.3	Analyse des incidences Natura 2000 du PDM .....	109
<b>8</b>	<b>PRESENTATION DU DISPOSITIF DE SUIVI .....</b>	<b>111</b>
8.1	Indicateurs proposés dans le cadre de l'EES .....	111
8.2	Analyse des indicateurs environnementaux du précédent PDU .....	114
<b>9</b>	<b>LIENS DU PDM AVEC LES SCHEMAS, PLANS ET DOCUMENTS REGLEMENTAIRES .....</b>	<b>120</b>
9.1	Liens avec les schémas et documents réglementaires .....	120
9.1.1	Prise en compte de la loi LOM .....	120
9.1.2	Prise en compte de la SNBC .....	121
9.1.3	Compatibilité avec le PREPA .....	121
9.1.4	Compatibilité avec le SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes .....	122
9.1.5	Compatibilité avec le PPA .....	127
9.1.6	Cohérence avec la charte du PNR du Pilat .....	131
9.1.7	Compatibilité avec la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise .....	133
9.1.8	Compatibilité avec les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement .....	133
9.1.9	Prise en compte du SCoT .....	135
9.2	Synthèse des relations avec l'ensemble des plans et documents concernés .....	137
<b>10</b>	<b>MISE EN PERSPECTIVE DU PLAN D' ACTIONS RETENU AVEC LES OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT DURABLE (ODD) .....</b>	<b>138</b>
<b>11</b>	<b>CONCLUSION .....</b>	<b>139</b>

## Liste des figures

Figure 1 : Les 30 communes de Vienne Condrieu Agglomération .....	9
Figure 2 : Schéma illustrant l'articulation spécifique du PDM avec les documents de planification .	11
Figure 3 : Démarche de l'Évaluation Environnementale Stratégique .....	12
Figure 4 : Hiérarchisation des enjeux sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération .....	14
Figure 7 : Zones Natura 2000 (ZPS : Zone de Protection Spéciale) et ZSC (Zone Spéciale de Conservation) situées à proximité de Vienne Condrieu Agglomération .....	20
Figure 7 : Démarche globale du projet de PDM.....	21
Figure 24 : Profil du PDM.....	28
Figure 4 : Localisation de Vienne Condrieu Agglomération .....	36
Figure 5 : Les 30 communes de Vienne Condrieu Agglomération .....	37
Figure 6 : Les compétences de Vienne Condrieu Agglomération.....	38
Figure 7 : Démarche globale du projet de PDM.....	39
Figure 8 : Synthèse du diagnostic du PDM .....	40
Figure 9 : Etapes du PDM .....	41
Figure 14: réparation des parts modales aux différents horizons .....	43
Figure 10 : Schéma illustrant l'articulation entre les documents de planification .....	47
Figure 11 : Carte du périmètre du PPA 3 (jaune) et territoires associés (bleu) .....	51
Figure 12 : Démarche globale de l'évaluation environnementale du PDM .....	61
Figure 13: Evolution des consommations d'énergie dans le transport routier sur VCA (Source : Axenne) .....	64
Figure 14: Consommation d'énergie finale dans le transport routier sur VCA (Source : Axenne) ...	64
Figure 15: Répartition des consommations d'énergie par usage et par sources dans le transport routier sur VCA (Source : Axenne).....	65
Figure 16: Consommations d'énergie par habitant, par commune, du transport routier (Source : Axenne) .....	65
Figure 17 : Gain énergétique dans le secteur du transport propose dans le PCAET (Source : Axenne) .....	66
Figure 25 : Projection des émissions d'oxydes d'azote (NOx) au regard des objectifs PREPA pour une aide à la définition des objectifs biennaux (Loi LOM) pour le territoire de la CA Vienne Condrieu .....	67
Figure 26 : Projection des émissions de particules fines (PM2,5) au regard des objectifs PREPA pour une aide à la définition des objectifs biennaux (Loi LOM) pour le territoire de la CA Vienne Condrieu .....	68
Figure 27 : Projection des émissions de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) au regard des objectifs PREPA pour une aide à la définition des objectifs biennaux (Loi LOM) pour le territoire de la CA de Vienne Condrieu.....	68
Figure 28 : Projection des émissions d'ammoniac (NH3) au regard des objectifs PREPA pour une aide à la définition des objectifs biennaux (Loi LOM) pour le territoire de la CA de Vienne Condrieu .....	69
Figure 29 : Projection des émissions d'oxydes de soufre (SOx) au regard des objectifs PREPA pour une aide à la définition des objectifs biennaux (Loi LOM) pour le territoire de la CA de Vienne Condrieu .....	69
Figure 18 : Estimation des émissions de NOx par horizon .....	74
Figure 19 : Estimation des émissions de PM2.5 par horizon .....	74
Figure 20 : Estimation des émissions de COVNM par horizon .....	74
Figure 21 : Estimation des émissions de NH <sub>3</sub> par horizon.....	74
Figure 22 : Estimation des émissions de SO <sub>2</sub> par horizon.....	75
Figure 23 : Estimation des émissions de CO <sub>2</sub> par horizon.....	75
Figure 23 : Estimation des émissions tendancielle de CO <sub>2</sub> .....	75
Figure 24 : Profil du PDM.....	91
Figure 25 : Zones Natura 2000 (ZPS : Zone de Protection Spéciale) et ZSC (Zone Spéciale de Conservation) situées à proximité de Vienne Condrieu Agglomération .....	106
Figure 26: Carte d'exposition aux polluants atmosphériques - Source ORPHANE.....	118
Figure 27: Carte d'exposition aux nuisances sonores- Source ORPHANE.....	119
Figure 28: Évolution des émissions par polluant et scénario sur la zone PPA Lyon.....	128
Figure 29: Part du gain d'émission total par polluant pour chaque action.....	129

## Liste des tableaux

Tableau 3 : Programme d'actions du PDM de Vienne Condrieu Agglomération .....	25
Tableau 19 : Légende considérée pour l'analyse semi-quantifiée des impacts.....	32
Tableau 3 : Objectifs de parts modales par horizon.....	44
Tableau 3 : Programme d'actions du PDM de Vienne Condrieu Agglomération .....	45
Tableau 4 : Liste des plans à considérer .....	60
Tableau 5 : Objectifs de parts modales par horizon.....	70
Tableau 6 : Proposition de scénarios alternatifs .....	71
Tableau 7 : Nombre de déplacements par horizon .....	72
Tableau 8 : Kilomètres cumulés par horizon.....	72
Tableau 10 : Décomposition du parc routier pour les voitures particulières et les facteurs d'émissions de l'OMINEA selon les polluants .....	73
Tableau 11 : Décomposition du parc routier pour les bus et les facteurs d'émissions de l'OMINEA selon les polluants .....	73
Tableau 12 : Détail des émissions par type de déplacement et horizon pour les NOx.....	74
Tableau 13 : Détail des émissions par type de déplacement et horizon pour les PM2.5 .....	74
Tableau 14 : Détail des émissions par type de déplacement et horizon pour les COVNM .....	74
Tableau 15 : Détail des émissions par type de déplacement et horizon pour le NH <sub>3</sub> .....	74
Tableau 16 : Détail des émissions par type de déplacement et horizon pour le SO <sub>2</sub> .....	75
Tableau 17 : Détail des émissions par type de déplacement et horizon pour le CO <sub>2</sub> .....	75
Tableau 18 : Mesures E R C proposée pour limiter les impacts du programme d'actions .....	77
Tableau 19 : Légende considérée pour l'analyse semi-quantifiée des impacts.....	83
Tableau 20 : Evaluation semi-quantitative du PDM .....	84
Tableau 21 : Caractère des incidences des actions.....	92
Tableau 22 : Temporalité des incidences des actions .....	100
Tableau 23 : Synthèse des menaces et facteurs positifs sur les sites Natura 2000 du territoire et à proximité (les plus récurrentes apparaissant en plus foncé) .....	107
Tableau 24 : Indicateurs environnementaux .....	111
Tableau 25: Analyse de l'évolution des indicateurs du précédent PDU .....	115
Tableau 26 : Nombre d'ERPV et part de la population de Vienne Condrieu exposée Air/Bruit .....	116
Tableau 27 : Cohérence du PDM avec la loi LOM.....	120
Tableau 28 : Cohérence du PDM avec la SNBC .....	121
Tableau 29 : Evolutions attendues des émissions de polluants atmosphériques et comparaison par rapport aux objectifs chiffrés du PREPA .....	122
Tableau 30 : Compatibilité du PDM avec les règles du SRADDET .....	122
Tableau 31 : Cohérence du PDM avec les objectifs stratégiques du SRADDET AURA.....	125
Tableau 32 : Objectifs chiffrés du SRADDET.....	126
Tableau 33 : Objectifs chiffrés du SRADDET et du territoire pour les émissions de polluants atmosphériques .....	126
Tableau 33 : Objectifs chiffrés du PPA et du territoire pour les émissions de polluants atmosphériques .....	130
Tableau 34 : Conformité avec les axes de la charte du PNR .....	131
Tableau 35 : Conformité avec les PPBE .....	133
Tableau 35 : Conformité avec les orientations du SCoT .....	135
Tableau 36 : Cohérence du PDM avec les autres plans .....	137

## Glossaire

ARS	Agence Régionale de Santé
EES	Evaluation Environnementale Stratégique
ENS	Espace Naturel Sensible
GES	Gaz à effet de serre
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
ORT	Opération de Revitalisation du Territoire
PCAET	Plan Climat Air Energie Territorial
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PDM	Plan de Mobilité
PETR	Pôle d'équilibre Territorial et Rural
PLH	Programme Local de l'Habitat
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PNSE	Plan National Santé environnement
PPA	Plan de Protection de l'Atmosphère
PREPA	Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques
PRSE	Plan Régional Santé-Environnement
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
SRU	Solidarité et Renouvellement Urbain
ZFE	Zone à Faibles Emissions
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique
<i>NH3</i>	<i>Ammoniac</i>
<i>NOx</i>	<i>Oxyde d'azote</i>
<i>CO2</i>	<i>Dioxyde de Carbone</i>
<i>O3</i>	<i>Ozone</i>
<i>PM10</i>	<i>Particule en suspension &lt;10 µm</i>
<i>N2O</i>	<i>Protoxyde d'azote</i>

# Résumé non technique

## Evaluation Environnementale Stratégique du PDM

### Vienne Condrieu Agglomération





## 1 RESUME NON TECHNIQUE

Conformément à l'Article R122-20 du Code de l'Environnement, l'évaluation environnementale « est proportionnée à l'importance du plan, schéma, programme et autre document de planification, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée. »

Le rapport environnemental, qui rend compte de la démarche d'évaluation environnementale, comprend un résumé non technique des informations prévues ci-dessous :

### 1.1 Présentation générale

Selon l'Article R122-20 du Code de l'Environnement, le résumé non technique présente :

1° Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale ;

#### 1.1.1 Présentation du PDM

Le Plan de mobilité (PDM) a été créé par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. L'élaboration d'un PDM est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Le périmètre de ce PDM est présenté ci-dessous :

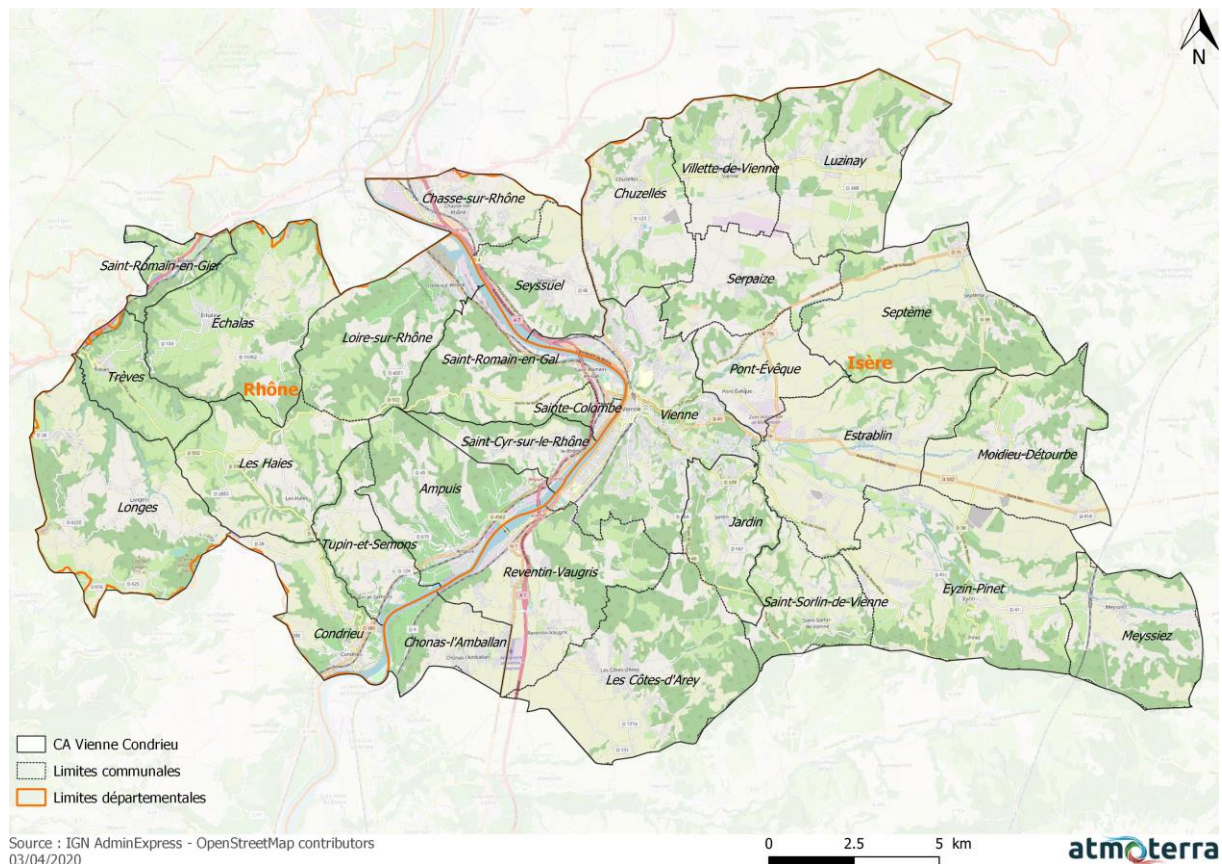


Figure 1 : Les 30 communes de Vienne Condrieu Agglomération

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités, dite LOM, substitue les « Plan de Mobilité » (PDM) aux « Plan de Déplacements Urbains ». Ces PDM ont les mêmes objectifs que les PDM. La principale nouveauté est la possibilité de mener des PDM sur un territoire autre que les grandes agglomérations afin de mieux prendre en compte les territoires ruraux.

### 1.1.2 Objectifs du PDM



Le PDM définit pour dix années **les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre des transports urbains** en visant à assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et de facilité d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.

Il constitue ainsi un outil cadre pour favoriser :

- Le développement harmonieux et maîtrisé du territoire ;
- L'émergence d'une culture commune sur les déplacements urbains et intercommunaux.

Un PDM doit viser les 11 orientations suivantes du code des transports (article L.1214-2) :

- L'équilibre entre les besoins de desserte et de mobilité ;
- Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine ;
- La diminution du trafic automobile ;
- Le développement des transports collectifs et des modes doux
- L'amélioration de l'usage du réseau viaire ;
- L'organisation du stationnement ;
- L'amélioration du transport des personnels des entreprises et administrations ;
- L'organisation d'une tarification et billettique intégrées ;
- Et la réalisation d'infrastructures de charge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Un PDM doit tenir compte d'enjeux transversaux :

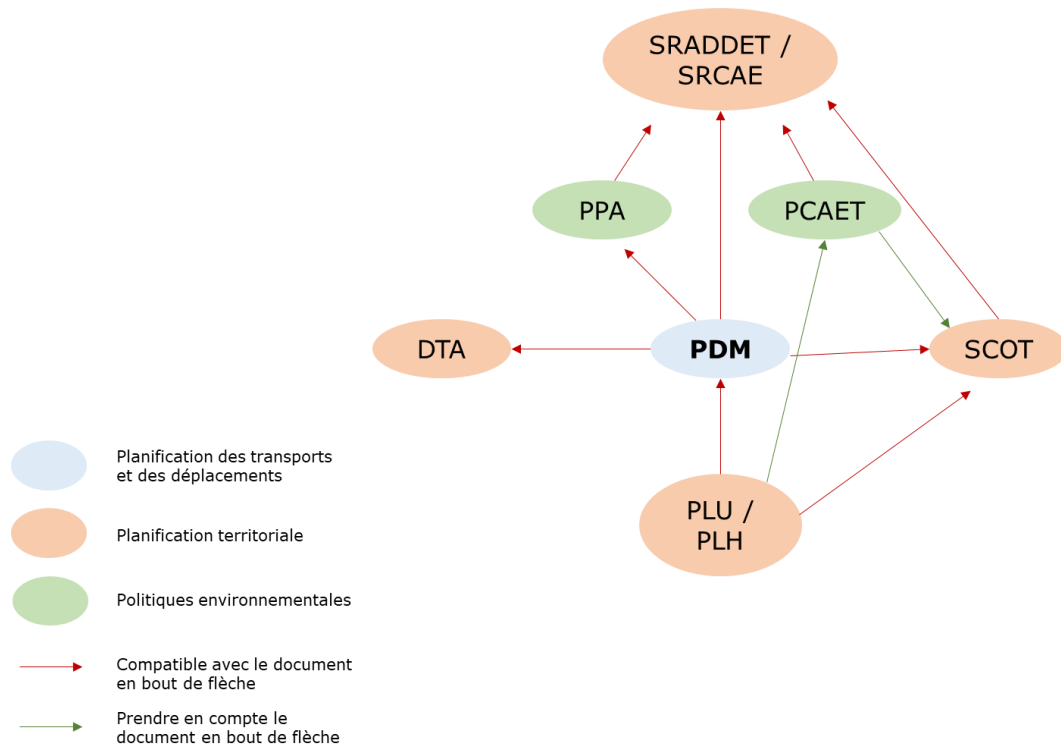
- L'amélioration de la sécurité des déplacements ;
- La protection de l'environnement ;
- L'accessibilité de la chaîne des déplacements aux personnes à mobilité réduite.

### 1.1.3 L'intégration du PDM dans les documents de planification

Afin de renforcer une politique autour des déplacements déjà initiée sur son territoire – et conformément à l'article L1214-3 du code des transports – le territoire de Vienne Condrieu Agglomération s'est engagé dans l'élaboration de son PDM le 15 mai 2019, dans une démarche commune et concertée avec l'élaboration du Programme Local de l'Habitat (PLH) et du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET).

Le plan de mobilité (PDM) s'inscrit dans le panorama des documents de planification. Il doit ainsi prendre en compte ou être compatible avec certains plans, schémas ou directives relatifs à la

planification territoriale ou environnementale, aux échelles régionales ou plus locales comme présenté ci-dessous :



**Figure 2 : Schéma illustrant l'articulation spécifique du PDM avec les documents de planification**

La compatibilité/prise en compte entre le plan de mobilité et ses documents supérieurs (SRADDET, PPA, PCAET), doit être vérifiée lors de l'évaluation du PDM, réalisée de manière obligatoire tous les cinq ans.

En aucun cas l'élaboration ou la révision d'un de ces documents supérieurs n'emporte automatiquement la mise à jour du PDM, sauf dans le cas du SCoT vis-à-vis duquel le PDM doit être mis en compatibilité dans un délai de 3 ans.

La relation entre le PDM le plan climat air énergie territorial (PCAET) est de type « compatibilité » pour VCA car le périmètre du PCAET est égal à celui du PDM.

En matière d'urbanisme, le **plan de mobilité est opposable au PLU**. A ce titre :

- il délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation.
- Il précise, en fonction, notamment, de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minimas des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés.

Le PCAET et le PLU font en particulier l'objet d'évaluations environnementales.

### 1.1.4 Démarche d'évaluation environnementale

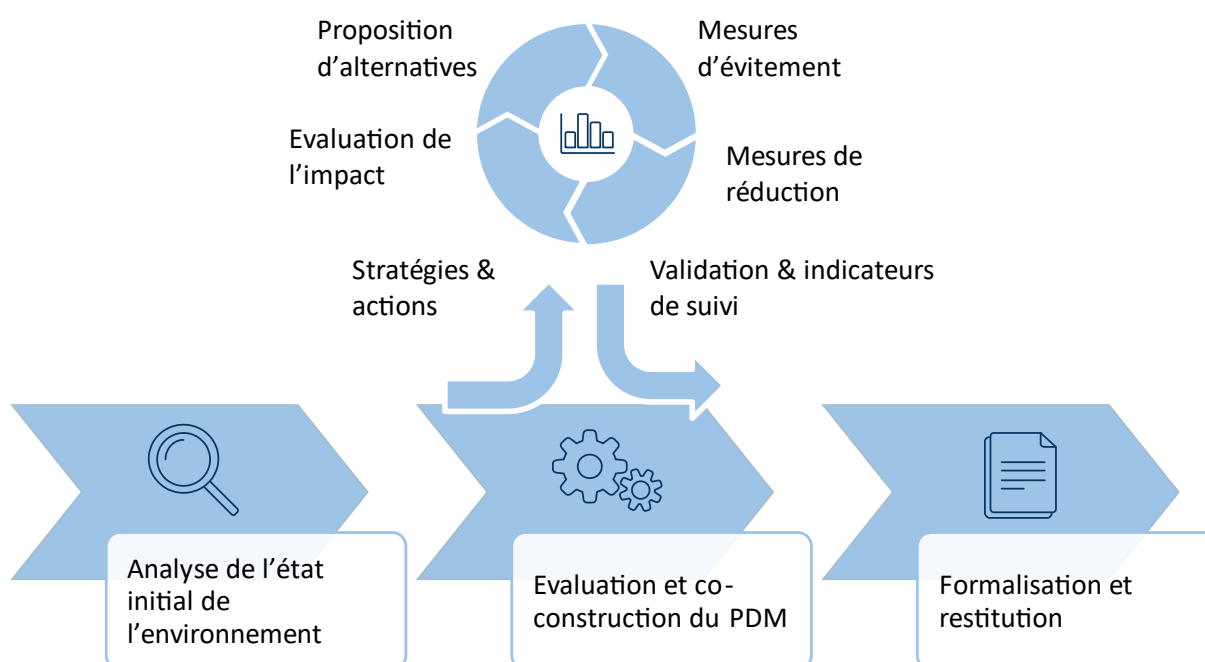
L'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et le décret n°2016-1110 du 11 août 2016 mentionnent le PDU/PDM comme plan soumis à évaluation environnementale des plans et programmes. Le présent dossier constitue, conformément aux articles R122-17 et R122-20 du Code de l'environnement, l'évaluation environnementale stratégique (EES) de ce Plan de Déplacements Urbains. Ce document permet d'informer le public et l'administration sur :

- La **démarche d'évaluation et d'intégration des enjeux environnementaux** dans la démarche d'élaboration de ce projet territorial de déplacements ;
- L'évaluation des **effets et incidences attendus des actions** sur les différentes thématiques environnementales et les différents enjeux du territoire ;
- La **cohérence des stratégies avec les autres documents de planification** applicables sur le territoire.

Réalisée en parallèle du Plan de Déplacements Urbains, l'EES vise à faciliter l'appropriation par le public des actions proposées par la Communauté d'Agglomération Vienne Condrieu Agglomération dans le cadre de son PDM. Les commentaires et les suggestions du public sont à ce titre les bienvenus lors de la phase de consultation.

Elle permet également d'éclairer sur les choix qui ont permis d'aboutir au PDM.

Tout au long de l'élaboration du PDM, l'environnement a donc été considéré par l'intermédiaire de l'EES afin d'assurer la cohérence des stratégies et actions territoriales avec les enjeux environnementaux, sanitaires, économiques, patrimoniaux et naturels du territoire.



**Figure 3 : Démarche de l'Évaluation Environnementale Stratégique**

Source : ATMOTERRA

## 1.2 Présentation générale

*Selon l'Article R122-20 du Code de l'Environnement, le résumé non technique présente :*

*2° Une description de l'état initial de l'environnement sur le territoire concerné, les perspectives de son évolution probable si le plan, schéma, programme ou document de planification n'est pas mis en œuvre, les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le plan, schéma, programme ou document de planification et les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou document de planification. Lorsque l'échelle du plan, schéma, programme ou document de planification le permet, les zonages environnementaux existants sont identifiés ;*

### 1.2.1 Description de l'état initial de l'environnement

La première étape de l'EES consiste à analyser le contexte environnemental du territoire. Les documents d'urbanisme constituent la principale source d'information mais ils peuvent être ponctuellement complétés par des sources d'informations plus précises ou spécifiques (SAGE, BRGM, INSEE, INPN, ...).

L'analyse de l'état initial de l'environnement est disponible dans le document commun aux Evaluations Environnementales Stratégiques du PCAET et du PDM (Etat initial de l'environnement et présentation des sites Natura 2000 et des continuités écologiques)<sup>1</sup>.

Des éléments spécifiques en lien avec les thématiques Energie-Air-Climat sont présentés dans le Diagnostic du PCAET<sup>2</sup>. Les éléments principaux en lien avec les consommations énergétiques du secteur du transport routier et le potentiel de réduction des consommations du transport routier, sont intégrés dans le présent document afin de mettre en évidence l'importance du secteur transport routier dans la consommation énergétique du territoire.

Les thématiques sont analysées sous l'angle « **FFOM** » : **Forces/Faiblesses – Opportunités/Menaces**. Cette analyse vise à donner aux lecteurs et au public une **analyse problématisée et stratégique du territoire**.

L'analyse a aussi permis de dégager des **tendances d'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du PCAET**.

<sup>1</sup> ATMOTERRA, 2020, Etat Initial de l'Environnement de Vienne Condrieu Agglomération, Ref. 77078-RN001 – 02 en date du 09/11/2020

<sup>2</sup> Axenne 2023, PCAET - Vienne Condrieu Agglomération Diagnostic, Mars 2023 (version diffusée lors de la consultation du public en 2023)

## 1.2.2 Synthèse des enjeux de l'état initial de l'environnement

Ainsi, ce sont une vingtaine de thématiques qui ont été analysées pour faire ressortir les enjeux du territoire. Ceux-ci sont hiérarchisés pour déterminer les éléments à enjeux forts à prendre en compte lors de l'élaboration du PDM.



Le tableau suivant présente la synthèse des enjeux hiérarchisés du territoire.




Thématique environnementale étudiée	Fort	Moyen	Faible
<b>Milieu physique</b>			
Les sols			
Ressources non renouvelables			
Eaux souterraines			
Eaux superficielles			
Qualité de l'air			
Climat et émissions de gaz à effet de serre (GES)			
<b>Milieu naturel</b>			
Diversité biologique			
Milieux remarquables (dont Natura 2000)			
Continuités écologique			
<b>Milieu humain</b>			
Santé			
Activités humaines (agriculture, industrie, tourisme, ...)			
Aménagement / urbanisme / consommation d'espace			
Patrimoine culturel et architectural			
<b>Gestion des déchets</b>			
Déchets			
Assainissement			
<b>Déplacement, infrastructures et transports</b>			
Déplacement et infrastructure de transport			
<b>Risques et Nuisances</b>			
Risques naturels			
Risques technologiques			
Bruit			
Autres nuisances (pollution lumineuse, odeurs, ...)			
<b>Paysages</b>			
Paysages			

**Figure 4 : Hiérarchisation des enjeux sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération**




### 1.2.3 Synthèse des principaux enjeux et des leviers d'actions possibles du PDM (et du PCAET)

Les principaux enjeux et menaces ont été identifiés sur le territoire. Ces enjeux sont susceptibles d'évoluer de manière négative (dégradation) en l'absence de PDM et de PCAET (l'élaboration de ces 2 plans ayant été réalisée conjointement). Les leviers d'actions possibles dans le cadre du PCAET et du PDM sont également présentés. Ces dernières ont été communiqués au démarrage des démarches de PCAET et de PDM.

Principaux enjeux et menaces identifiés sur le territoire	Leviers d'actions possibles dans le cadre du PCAET et du PDM
 <p><b>Ressource en eau</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forte dépendance à la ressource souterraine qui présente pour le moment un état quantitatif bon mais un état chimique mauvais sur plusieurs masses d'eau (pollution aux nitrates, aux pesticides, aux matières organiques, aux solvants industriels et aux hydrocarbures...)</li> <li>• Grand nombre de cours d'eau : qualité chimique (nitrates, pesticides, matières organiques, phosphore, métaux lourds... et écologique moyenne à mauvaise (présence d'obstacle à l'écoulement, de retenues collinaires...)</li> <li>• Etiages importants sur certains cours d'eau dont le Rhône</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Limiter les intrants agricoles</li> <li>✓ Améliorer la gestion de l'eau, diminuer les prélèvements et anticiper les éventuels arbitrages entre les usages (agriculture, AEP) en lien avec les programmes déjà existants (SDAGE, Contrat de Rivières...)</li> <li>✓ Se doter d'un outil de gestion locale de l'eau sur l'ensemble du territoire</li> </ul>
 <p><b>Qualité de l'Air</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fort enjeu de qualité de l'air sur le territoire après des problématiques de pollution aux particules fines, au dioxyde d'azote et à l'ozone</li> <li>• Emissions importantes en provenance du transport routier (NOx, particules fines), du secteur résidentiel (COVNM, particules et SO2), du secteur industriel (SO2 et NH3) ainsi que de l'agriculture (NH3)</li> <li>• Présence de deux communes dans le PPA de Lyon</li> <li>• Problématique allergène importante avec l'ambroisie notamment</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Réduire la dépendance à la voiture</li> <li>✓ Développer des modes de transport doux et les transports en commun (en particulier en période estivale pour limiter la problématique liée à l'ozone</li> <li>✓ Remplacer les modes de chauffage au bois anciens (particules fines et COVNM) et au fioul (SO2)</li> <li>✓ Limiter l'utilisation de produits pétro-sourcés dans l'industrie (charbon, fioul)</li> <li>✓ Inciter à la meilleure gestion des effluents d'élevage (fosse, épandage, récupération en bâtiment)</li> <li>✓ Limiter les intrants agricoles (engrais azotés)</li> <li>✓ Lutter contre l'expansion et la présence de l'ambroisie</li> </ul>

 <p><b>Climat et émissions de GES</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Climat « mixte » entre méditerranéen et montagnard</li> <li>• Hausse continue des températures moyennes observées et des vagues de chaleur</li> <li>• 3 secteurs principaux émetteurs de GES : transport routier (52%), industrie (14%) et résidentiel (14%)</li> <li>• Les surfaces boisées, prairiales, les zones humides et en culture du territoire permettent de stocker du carbone en plus ou moins grande quantité selon l'occupation des sols</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Anticiper les effets du changement climatique sur le territoire (chaleur en ville, limitation de la ressource en eau, augmentation des effets de l'aléa retrait gonflement des argiles, modification des cycles pastoraux...)</li> <li>✓ Développer des modes de transport doux non motorisés</li> <li>✓ Développer les transports en commun pour limiter le recours à la voiture individuelle</li> <li>✓ Remplacer les modes de chauffages anciens au bois (type foyer ouvert) et les chauffage au fioul</li> <li>✓ Limiter l'utilisation de produits pétro-sourcés dans l'industrie</li> <li>✓ Rénover énergétiquement et thermiquement le bâti</li> <li>✓ Valoriser le rôle des forêts, des zones humides et des prairies dans la sequestration carbone</li> </ul>
 <p><b>Milieus naturels et biodiversité</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Présence d'une grande diversité de milieux pouvant accueillir de nombreuses espèces, remarquables ou plus « ordinaire »</li> <li>• Un patrimoine naturel reconnu : 1 PNR, 1 arrêté de protection de biotope ; plusieurs ENS ou identifié : nombreuses ZNIEFF de type 1 et 2 (zones d'inventaire)</li> <li>• Sites et espaces naturels menacés par l'activité humaine : urbanisation, construction d'infrastructures routières et passage important de véhicules, utilisation de pesticides et d'intrants chimiques (engrais azotés), pollution des eaux, dégradation morphologique des cours d'eau, drainage des zones humides, extraction de matériaux, pollution lumineuse...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Limiter l'urbanisation et la consommation d'espaces</li> <li>✓ Limiter l'artificialisation des sols</li> <li>✓ Modifier les pratiques agricoles pour limiter les engrais et produits phytosanitaires ; sensibilisation des collectivités et particuliers</li> <li>✓ Favoriser le pâturage</li> <li>✓ Valoriser le rôle des zones humides notamment dans la gestion des crues et pour son rôle épuratoire</li> <li>✓ Limiter la pollution lumineuse</li> </ul>
 <p><b>Continuités écologiques</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une trame verte diversifiée sur le territoire : Boisements, Pelouses sèches, prairies agricoles, bocage</li> <li>• Une trame bleue bien développée sur le territoire, en lien avec les nombreuses zones humides et les cours d'eau sillonnant le territoire.</li> <li>• Une trame aérienne d'importance nationale identifiée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Limiter l'urbanisation et la consommation d'espaces</li> <li>✓ Limiter l'artificialisation des sols</li> <li>✓ Encourager le développement de la nature en ville</li> <li>✓ Limiter l'agrandissement des parcelles</li> <li>✓ Favoriser l'implantation de haies</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Continuités menacées par : urbanisation, construction d'infrastructures routières et passage important de véhicules, disparition du bocage ; dégradation morphologique des cours d'eau, pollution lumineuse,...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Eviter l'enfrichement et la fermeture de milieux</li> <li>✓ Limiter la pollution lumineuse</li> <li>✓ Limiter et supprimer les obstacles à l'écoulement des eaux (seuils, retenues collinaires...)</li> </ul>
 <p><b>Santé</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une population vieillissante</li> <li>• Impact potentiel de la qualité de l'air sur la santé : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Extérieur : polluants atmosphériques, pollens, ...</li> <li>- Intérieur : chauffage au fioul et bois (combustion).et risque Radon</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Développer les EnR et la maîtrise de l'énergie pour limiter la précarité énergétique et la dépendance aux modes de combustion (et en particulier fioul et biomasse).</li> <li>✓ Sensibiliser la population et les artisans à la qualité de l'air intérieur</li> <li>✓ Développer des îlots de fraîcheur en ville et limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain en prenant en compte le vieillissement de la population</li> <li>✓ Favoriser les services et la mobilité</li> </ul>
 <p><b>Activités humaines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Territoire attractif, avec 27 409 emplois en 2016</li> <li>• Des pôles structurants sur le territoire (Espace Saint-Germain à Vienne, Site Industriel-Portuaire (SIP) Loire-sur-Rhône, ...)</li> <li>• Un agriculture diversifiée, avec un grand nombre d'exploitations pratiquant la polyculture et l'élevage.</li> <li>• La viticulture est aussi présente le long du Rhône.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Limiter l'urbanisation et la consommation d'espaces</li> <li>✓ Diversifier les exploitations (accueil à la ferme, production EnR, vente direct, atelier de transformation, ...)</li> <li>✓ Favoriser le changement de pratiques agricoles pour limiter les pressions sur les autres enjeux</li> </ul>
 <p><b>Aménagement</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pression sur le foncier, avec un nombre de logements construits sur le territoire qui est important</li> <li>• Le taux de vacance (8.3% de l'ensemble du parc) est assez élevé</li> <li>• La consommations énergétiques et les émissions de GES du secteur résidentiel sont importantes (42% du parc de logement a été construit avant 1970)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Limiter l'urbanisation et la consommation d'espaces</li> <li>✓ Actions de maîtrise de l'énergie et de développement des EnR (non thermique) dans le secteur résidentiel</li> <li>✓ Réhabilité les logements vacants, souvent anciens</li> </ul>



### Déplacement

- 73% des habitants ont encore recours à la voiture
  - Pour les déplacements inférieurs au kilomètre, l'usage de la voiture représente 42%
  - Bon développement des réseaux de bus
  - Offre de TER performante
  - De nombreux aménagements cyclables
  - Part modale de la marche relativement élevée
  - Un service de TAD et d'autopartage présent
- ✓ Améliorer le transport collectif et les modes doux pour limiter l'usage de la voiture individuelle
  - ✓ Développement des commerces et services de proximité
  - ✓ Développer le coworking et le télétravail
  - ✓ Améliorer le remplissage des voitures (covoiturage, autopartage, ...)
  - ✓ Sécurisation des liaisons cyclables



### Risques naturels

- Risque inondation pour toutes les communes
  - Risque de mouvements de terrains : rive droite du Rhône
  - Risque de feu de forêt : pour 6 communes
  - Risque retrait-gonflement des argiles, (aléas moyen rive gauche, aléas faible rive droite)
  - Risque radon fort pour 18 des 30 communes
  - Risque sismique modéré
- ✓ Prise en compte des risques naturels en lien avec le changement climatique dans les documents d'urbanisme
  - ✓ Limitation de l'imperméabilisation des sols
  - ✓ Sensibilisation à la qualité de l'air intérieur (ventilation, ...)

## 1.2.4 Synthèse des enjeux environnementaux (Natura 2000)

Les zones Natura 2000 sont des sites reconnus pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales et/ou végétales y vivant, et de leurs habitats. C'est un élément clé dans les mesures de conservation et de lutte contre l'érosion de la biodiversité en Europe.



Les sites Natura 2000 peuvent être désignés à 2 titres :

- **Directive européenne « Oiseaux »<sup>3</sup>** : Ce sont des sites appropriés à la survie et à la reproduction d'espèces d'oiseaux sauvages menacées et des zones servant d'aire de reproduction, de mue, d'hivernage ou de migration. Ces sites sont classés Zones de Protection Spéciale (ZPS) ;
- **Directive européenne « Habitats, faune, flore »<sup>4</sup>** : Ce sont des sites répertoriés qui comprennent des types d'habitats naturels, d'espèces végétales et animales dont la conservation est d'intérêt communautaire. Ces sites sont classés Zones Spéciales de Conservation (ZSC).

Conformément à l'article R414-19 et L414-4 du Code de l'environnement, les plans, schémas ou programmes soumis à l'évaluation environnementale doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000. Le rapport environnemental du PDM doit donc contenir une évaluation des incidences Natura 2000 en vue de contrôler les actions prévues et de s'assurer qu'elles ne porteront pas atteinte à l'intégrité du ou des sites Natura 2000 présents sur le territoire et plus largement au réseau des sites Natura 2000.

**Aucun site Natura 2000 n'est recensé sur le territoire. Néanmoins, on note la présence de 4 sites Natura 2000 situés à proximité dont un situé à proximité direct (en bordure de la ville de Condrieu) :**

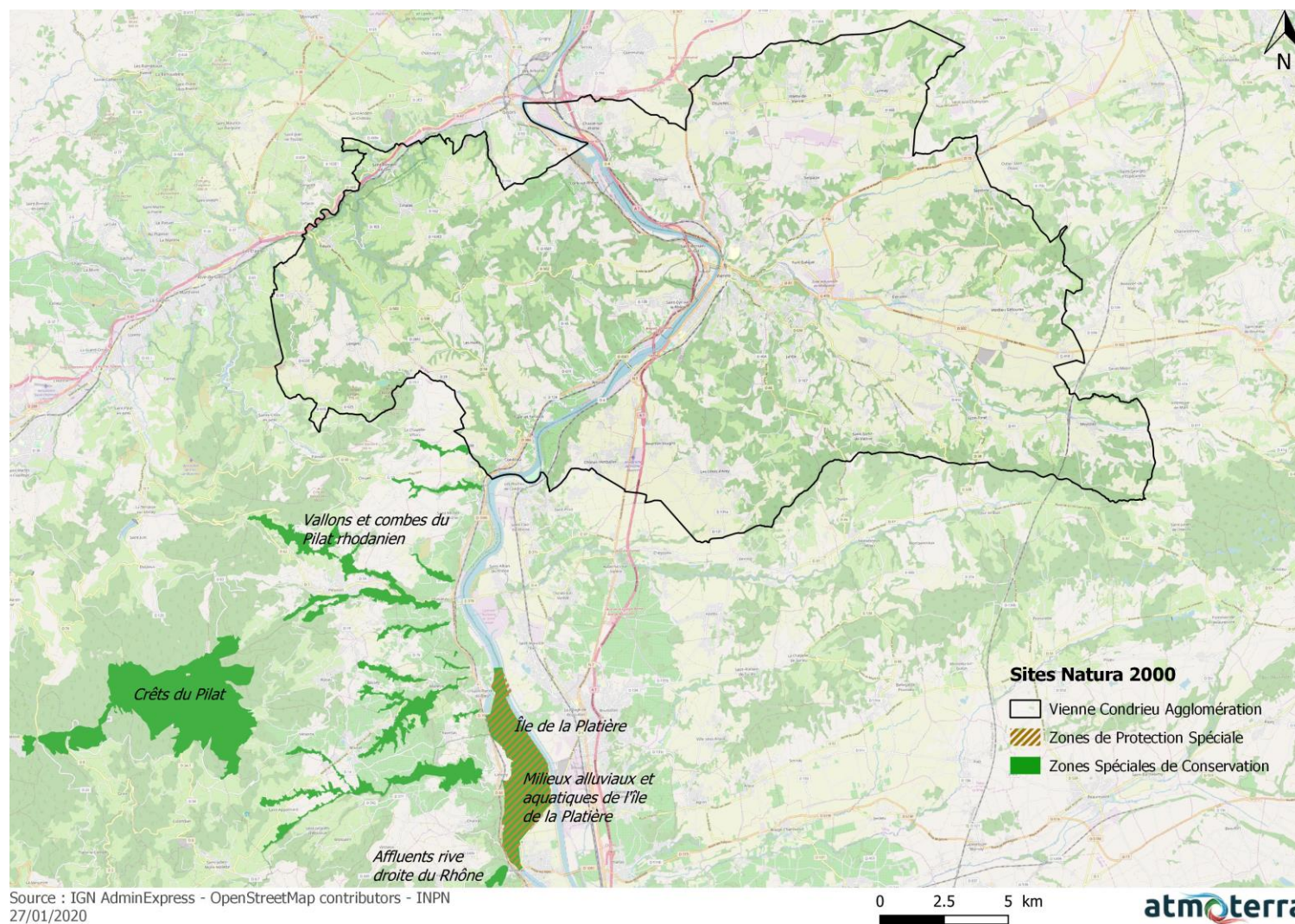
- FR8202008 - ZSC - **Vallons et combes du Pilat rhodanien**
- FR8201749 - ZSC - **Milieux alluviaux et aquatiques de l'île de la Platière**
- FR8201760 - ZSC - **Crêts du Pilat**
- FR8212012 - ZPS - **Île de la Platière**

Ces 4 sites ont été inclus dans l'analyse des incidences au regard de leur proximité avec le territoire. En effet, même s'ils ne sont pas situés sur le territoire, ces **sites peuvent potentiellement être impactés par les projets mis en place sur les territoires voisins**, comme ici le projet de PDM. Par exemple, la création de liaisons de transport ou d'infrastructures sont susceptibles d'avoir des incidences négatives sur certains corridors écologiques en lien avec ces nouveaux cheminements. L'identification précoce de ces menaces a permis de mettre en place de mesures d'évitement de réduction des impacts sur ces zones.

La carte suivante indique la localisation des sites Natura 2000 cités, les caractéristiques de ces sites.

<sup>3</sup> Directive Oiseaux 2009/147/CE du 30 novembre 2009 (recodifiant la directive initiale du 2 avril 1979)

<sup>4</sup> Directive Habitats faune flore 92/43/CEE du 21 mai 1992



**Figure 5 : Zones Natura 2000 (ZPS : Zone de Protection Spéciale) et ZSC (Zone Spéciale de Conservation) situées à proximité de Vienne Condrieu Agglomération**

## 1.3 Explication et justification des choix retenus au regard des solutions de substitution raisonnables

Selon l'Article R122-20 du Code de l'Environnement, le résumé non technique présente :

3° 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. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2° ;

4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan, schéma, programme ou document de planification a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ;

### 1.3.1 Démarche d'élaboration

Tout au long de la démarche, l'intervention de l'EES a permis de faire évoluer le PDM afin d'y intégrer les enjeux environnementaux autant que possible, en considérant également les implications techniques, organisationnelles et financières de la collectivité.

La démarche globale est présentée ci-dessous et s'appuie sur la réalisation d'un diagnostic, une phase de stratégie, suivie par l'élaboration d'un programme d'actions qui valide et finalise la démarche.



**Figure 6 : Démarche globale du projet de PDM**

Source : schéma réalisé par ATMOTERRA

La stratégie a été élaborée en deux temps :

- Une **phase opérationnelle**, permettant de définir les objectifs du PDM, les publics cibles et les leviers. Cette phase a fait l'objet de temps de concertation lors de différents ateliers
- Une **phase de chiffrage**, afin de définir des objectifs de répartition modale.

### 1.3.2 Les orientations stratégiques

Afin d'atteindre les objectifs fixés et de répondre aux enjeux, le PDM repose sur 4 orientations stratégiques déclinées en 14 axes de travail. Les réflexions autour de ces axes de travail ont permis d'aboutir un plan d'actions multimodale en cohérence et complémentaire aux plans d'actions du PCAET et du PLH (dans le cadre d'une démarche innovante dite « démarche 3P »).

La mobilité est essentielle pour les acteurs du territoire mais elle est également très impactante pour celui-ci et pour le cadre de vie de ses habitants. En effet, le territoire de Vienne Condrieu

Agglomération est un territoire très impacté par la pollution et la qualité de l'air. A l'échelle du territoire, les transports routiers sont la principale source de polluant atmosphériques (émissions d'oxydes d'azote (78%) et de gaz à effet de serre (54%)).

Au-delà de la qualité de l'air, le territoire est également confronté à d'autres enjeux en lien étroit avec la mobilité :

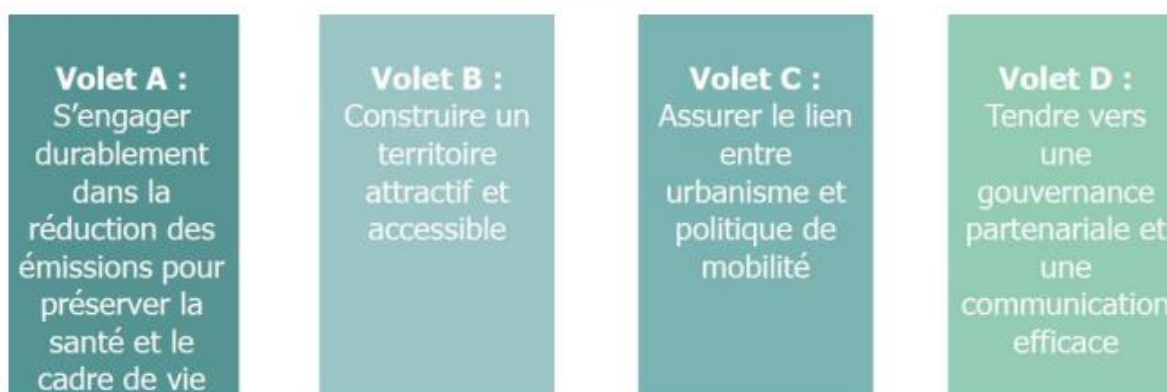
- L'exposition aux nuisances sonores liées aux flux de circulation (transit sur l'A7, un réseau routiers principal à fort trafic,...),
- L'accessibilité et l'attractivité du territoire (une accessibilité multimodale pour tous),
- L'amélioration des conditions de déplacements (garantir la sécurité et la fluidité).

La stratégie mobilité, au-delà de réduire l'empreinte écologique, doit répondre aux enjeux de santé publique.

L'ambition du Plan de Mobilité est tendre vers des déplacements plus sobres, plus actives et plus partagées, et d'effectuer une transition en incitant à moins ou à mieux se déplacer tout en s'assurant de garder un territoire attractif.

Le projet porté par le Plan de Mobilité de Vienne Condrieu Agglomération entend répondre aux grands enjeux transversaux en proposant 4 grandes orientations :

### COMMENT AGIR ?

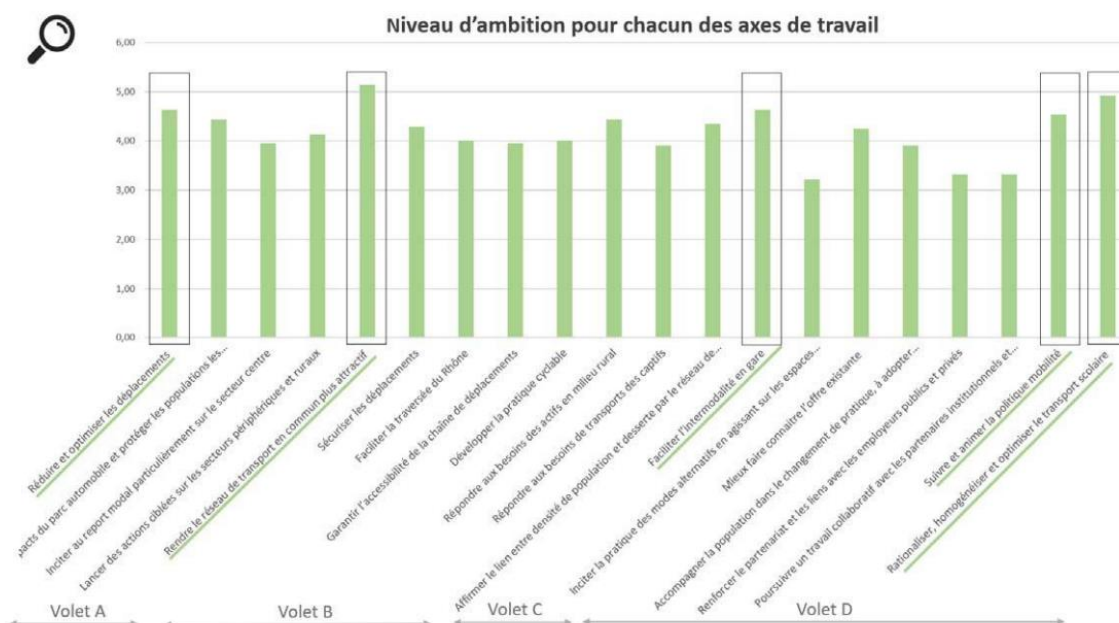


Ces 4 grandes orientations sont déclinées en axes de travail prenant en compte la réalité de l'organisation multipolaire du territoire, la diversité des tissus urbains (Vienne Cœur de l'agglomération, secteurs périurbain et secteurs ruraux...) et la multiplicité des motifs, des échelles et des temporalités de déplacements.

Les 14 axes de travail composent un nouveau modèle de mobilité s'appuyant sur des réponses modales efficaces :

- Volet A : S'engager durablement dans une réduction des émissions pour préserver la santé et le cadre de vie
- Volet B : Construire un territoire attractif et accessible
- Volet C : Assurer le lien entre urbanisme et politique de mobilité
- Volet D : Tendre vers une politique partenariale et une communication efficace

Afin de bâtir un plan d'actions reflétant les volontés du territoire, le comité technique et la commission mobilité ont défini le niveau d'ambition souhaité pour chaque axe de travail<sup>5</sup>



Pour chaque volet, un ou plusieurs axes de travail ont été mis en avant, notamment des actions à mener sur la réduction et l'optimisation des déplacements, sur le réseau de transports en commun à rendre plus attractif, sur l'intermodalité à faciliter et sur le suivi et l'animation de la politique de mobilité.

Des objectifs chiffrés ont été proposés et discutés : il s'agit d'objectif de répartition modale, pour les horizons 2026 et 2030.

### 1.3.3 Les ambitions à 10 ans

Vienne Condrieu Agglomération s'est fixé des objectifs d'évolution des modes de déplacement pour tendre, à horizon 2031, vers une forte diminution de l'usage individuel de la voiture et une augmentation de l'usage des modes alternatifs.

En effet, en 2031, 41,3% des déplacements seront réalisés en voiture à usage individuel contre 48% en 2015. Cet objectif ambitieux est rendu possible grâce à :

- Un travail sur l'amélioration des conditions de circulation et la promotion des modes actifs (réaliser un schéma cyclable, résorber les discontinuités, valoriser la marche comme mode de déplacement, assurer un partage de la voirie et des espaces publics privilégiant les modes actifs, poursuivre la mise en accessibilité de l'espace public et des ERP, repenser l'espace public avec un confort d'usage, communiquer...). L'ensemble des actions fera augmenter la part modale piéton et cycle à 22,8% en 2031 contre 20,2% en 2015.
- Un travail sur l'optimisation des véhicules et un meilleur taux de remplissage (promotion du covoiturage, incitation à l'autopartage, communication ...) qui tend à faire passer la part modale de la voiture partagée de 23,4% en 2015 à 25,2% en 2031.
- Un travail sur l'attractivité et l'accessibilité du réseau de transports en commun (accroître et optimiser le réseau, développer le Maas, poursuivre la mise en accessibilité PMR, améliorer l'offre TAD, optimiser le réseau de transport scolaire, privilégier l'urbanisme à proximité des

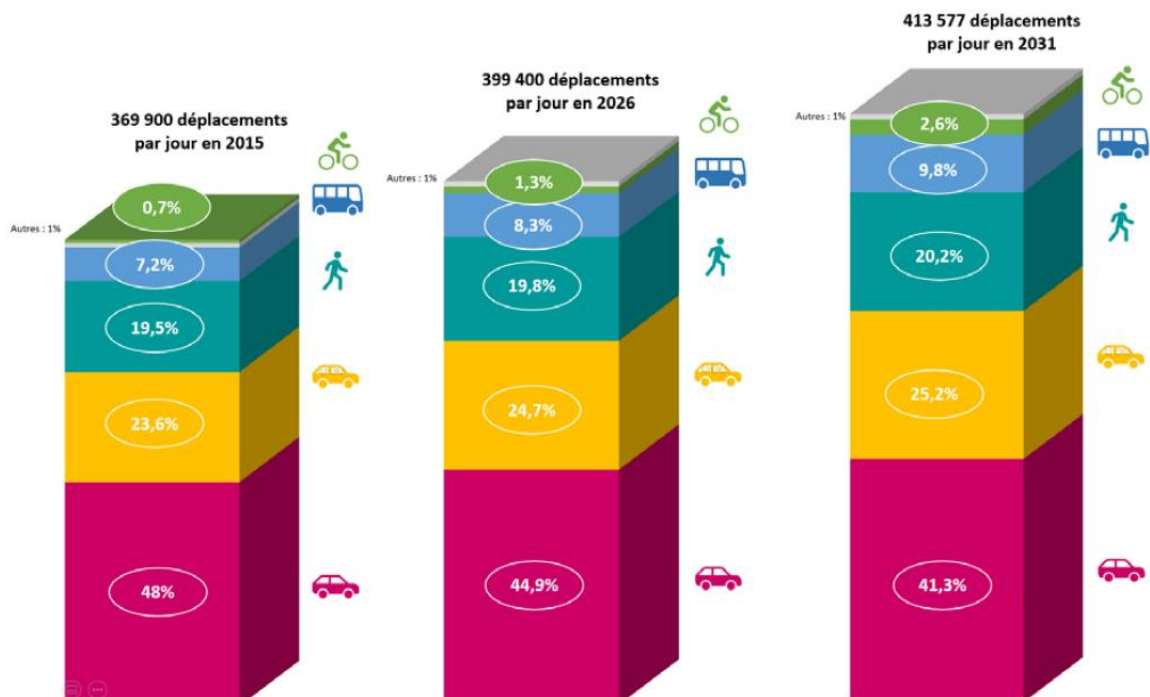
<sup>5</sup> Sondage effectué en séance, prise en compte de l'ensemble des votes (via la plate-forme et par papier) en Comité Technique et Commission mobilité, attribution d'une note pour chaque axe de travail par pondération des votes (0 pour niveau bas ; 2 pour niveau modéré ; 4 pour niveau élevé ; 6 pour niveau très élevé).

réseaux de transports, faciliter l'intermodalité, communiquer et valoriser...) qui fait évoluer la part modale des transports collectifs de 7,2% en 2015 à 9,8% en 2031.

- Un travail sur l'urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité.

La projection de la diminution de la part de la voiture se fait en particulier sur les flux internes au territoire avec une diminution plus forte sur les flux rive gauche. L'accent est mis sur les transports collectifs et les modes actifs avec des actions ciblées sur les flux internes (sur les deux rives) et sur les flux inter-rives.

L'accent a été mis sur le covoiturage pour les flux principalement en échanges avec le territoire.



Au-delà de l'objectif de report modal, il y a également l'objectif de sortir progressivement de la dépendance aux seules énergies dérivées du pétrole et de réduire les émissions induites (poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau de transports, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules des employeurs publics et privés, faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques...).

### 1.3.4 Scenarios et alternatives

Ce PDM a fait l'objet d'une construction itérative, visant à se fixer des objectifs ambitieux mais réalistes de reports de part modales avec différentes actions, tout en s'appuyant sur les autres plans et schémas du territoire (PCAET, Schéma de développement commercial, PLH, ...).

A ce titre, un seul « scénario » a été étudié, **combinant multiples interventions. Des alternatives ont été construites au fil de l'eau** pour formuler chaque action de manière cohérente pour répondre aux enjeux identifiés, tout en minimisant les éventuels effets négatifs.



### 1.3.5 Présentation du programme d'actions

Le plan d'action du PDM de Vienne Condrieu Agglomération comprend 39 actions répartis en 4 axes stratégiques.

**Tableau 1 : Programme d'actions du PDM de Vienne Condrieu Agglomération**

N° de l'action	Intitulé de l'action
<b>Axe A : S'engager durablement dans la réduction des émissions pour préserver la santé et le cadre de vie</b>	
A1	Travailler à la réduction des vitesses sur les grands axes circulés
A2	Protéger les établissements recevant un public sensible exposés aux nuisances
A3	Poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau de transports en commun
A4	Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules
A5	Encourager les employeurs à recourir à l'autopartage pour faciliter l'extension du parc
A6	Etudier la faisabilité de réduire le trafic de transit poids lourd
A7	Définir un plan d'actions en matière de logistique urbaine (du dernier kilomètre)
A8	Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire
A9	Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée
A10	Valoriser et développer le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône
A11	Conforter le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal
A12	Accompagner la stratégie de gestion du stationnement à Vienne
A13	Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R
<b>Axe B : Construire un territoire attractif et accessible</b>	
B1	Traiter les points d'insécurité routière
B2	Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs
B3	Accroître et optimiser l'offre de services
B4	Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale
B5	Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars
B6	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports en commun pour les PMR
B7	Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR

N° de l'action	Intitulé de l'action
B8	Etudier la faisabilité d'intégration des TC et des modes actifs sur les ponts existants, les réhabilitations et les créations d'ouvrage
B9	Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre
B10	Valoriser la marche comme mode de déplacement
B11	Accentuer la promotion et le recours au covoiturage
B12	Améliorer l'offre de transport à la demande (TAD)
B13	Rationaliser, homogénéiser et optimiser le transport scolaire
<b>Axe C : Assurer le lien entre urbanisme et politique de mobilité</b>	
C1	Privilégier l'urbanisation à proximité des gares et du réseau L'va
C2	Intégrer de manière raisonnée le stationnement autour des gares du territoire
C3	Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne
C4	Renforcer l'attractivité autour des gares du territoire
C5	Harmoniser l'organisation du stationnement des véhicules sur l'espace public et dans le cadre de nouveaux projets d'aménagements ou en renouvellement urbain
C6	Harmoniser le règlement dans les documents d'urbanisme et imposer des locaux vélos confortables dans les constructions neuves
C7	Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage
<b>Axe D - Tendre vers une gouvernance partenariale et une communication efficace</b>	
D1	Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va
D2	Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme
D3	Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs
D4	Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires
D5	Faire du Comité de Partenaires une vraie instance d'échanges et de progrès
D6	Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre des actions du PDM

## 1.4 Analyse des incidences

*Selon l'Article R122-20 du Code de l'Environnement, le résumé non technique présente :*

*5° L'exposé :*

*a) Des incidences notables probables de la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages.*

*Les incidences notables probables sur l'environnement sont regardées en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces incidences. Elles prennent en compte les incidences cumulées du plan ou programme avec d'autres plans ou programmes connus ;*

*b) De l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 ;*

### 1.4.1 Analyse des incidences du PDM

Le graphique ci-dessous présente le profil du PDM en mettant en évidence le nombre d'actions ayant des impacts positifs ou négatifs sur l'environnement.

Globalement le PDM est susceptible d'avoir

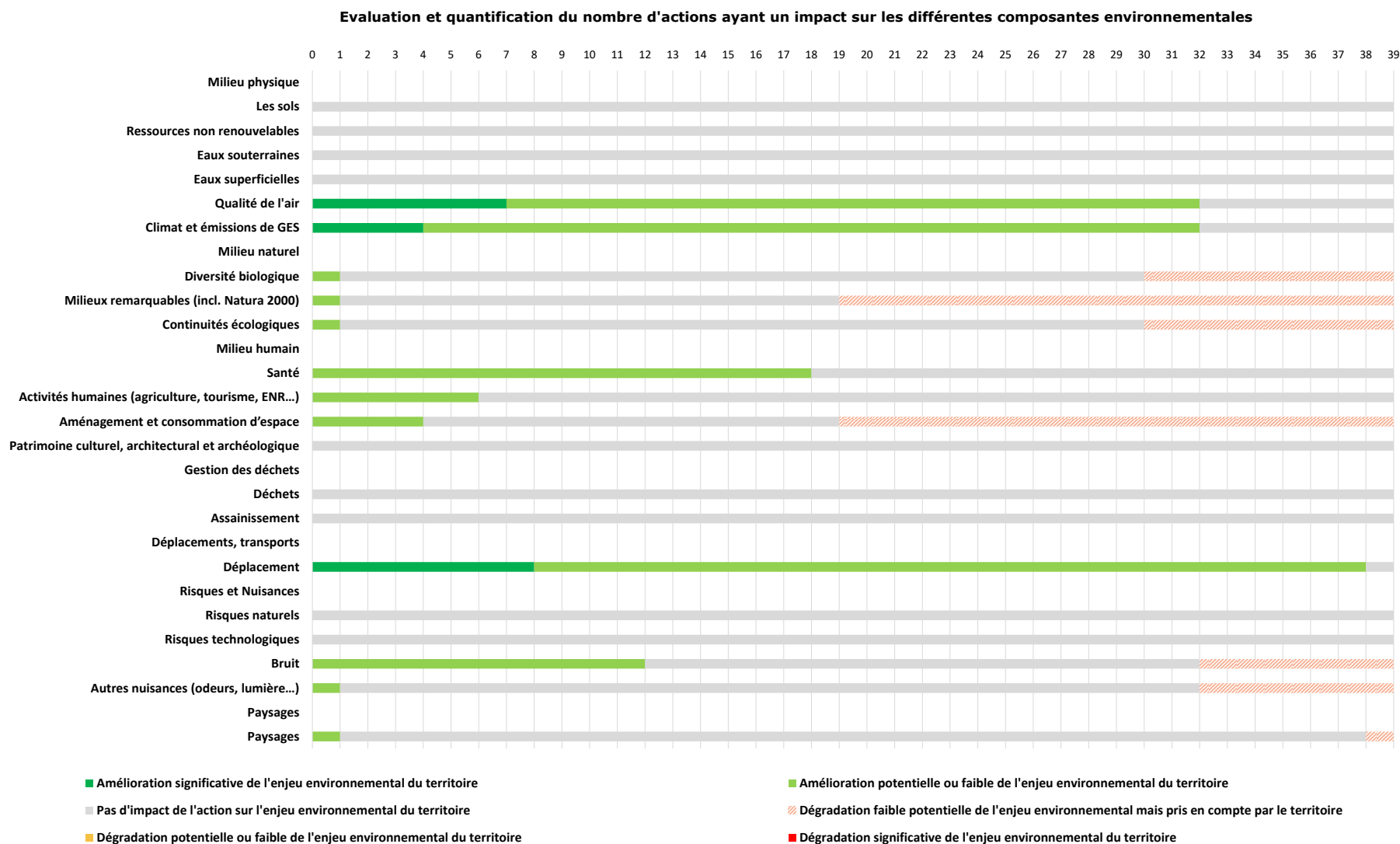
- une incidence positive forte sur la qualité de l'air le climat et les émissions de GES, la Santé, les déplacements, le bruit.
- une incidence positive significative sur les activités humaines (agriculture, tourisme, ...), l'aménagement et la consommation d'espace.
- une dégradation faible potentielle sur la diversité biologique, les milieux remarquables (incl. Natura 2000), l'aménagement et la consommation d'espace, le bruit et les autres nuisances (odeurs, lumière, ...)

Cependant, dans le cadre de l'EES, chaque action proposée a été confrontée aux différents enjeux environnementaux du territoire afin d'identifier les incidences potentielles, positives ou négatives ou les manques. Tout au long de la démarche, notre attention s'est portée sur l'intégration des éléments suivants en appliquant la séquence **Éviter > Réduire > Compenser**.

Ainsi, les dégradations faibles potentielles identifiées ont été prises en compte par le territoire et ont fait l'objet de mesures pour Eviter, Réduire ou Compenser l'impact négatif potentiel.

**L'impact résiduel (tenant compte des mesures ERC) des actions susceptibles de dégrader des enjeux est donc susceptible d'être neutre.**

Le graphique ci-dessous présente le profil du PDM en mettant en évidence le nombre d'actions ayant des impacts positifs ou négatifs sur l'environnement.



**Figure 7 : Profil du PDM**

## 1.4.2 Analyse des incidences Natura 2000

En l'absence de zone Natura 2000 sur le territoire, l'analyse des incidences du programme d'actions du PDM de la Communauté d'Agglomération Vienne Condrieu Agglomération sur les zones Natura 2000 situées à proximité du territoire est présentée dans les sections suivantes.

L'incidence du programme d'actions sur les continuités écologiques identifiées par la Trame Verte et Bleue est également intégrée à l'analyse considérant l'intérêt de la TVB pour maintenir les continuités entre les zones N2000 et les fonctionnalités de celles-ci.

Plusieurs actions ont été identifiées comme étant susceptibles d'avoir une incidence sur les sites Natura 2000 à proximité du territoire (B2, B5 et B8 à B10, D4).

Cependant, au regard de ces éléments et du niveau de détail concernant le projet de PDM, **celui-ci n'entraînera pas d'incidences négatives notables sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire des sites Natura 2000 du territoire, par la prise en compte des divers enjeux et mesures ERC.**

Des études d'impacts et d'incidences permettront de confirmer ces éléments lors des phases opérationnelles ultérieures.

## 1.5 Mesures permettant d'Éviter, Réduire, Compenser

*Selon l'Article R122-20 du Code de l'Environnement, le résumé non technique présente :*

*6° La présentation successive des mesures prises pour :*

*a) Éviter les incidences négatives sur l'environnement du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement et la santé humaine ;*

*b) Réduire l'impact des incidences mentionnées au a ci-dessus n'ayant pu être évitées ;*

*c) Compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan, schéma, programme ou document de planification sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évitées ni suffisamment réduites. S'il n'est pas possible de compenser ces incidences, la personne publique responsable justifie cette impossibilité.*

*Les mesures prises au titre du b du 5° sont identifiées de manière particulière.*

Dans le cadre de l'EES, chaque action proposée a été confrontée aux différents enjeux environnementaux du territoire afin d'identifier les incidences potentielles, positives ou négatives ou les manques. Tout au long de la démarche, notre attention s'est portée sur l'intégration des éléments suivants en appliquant la séquence **Éviter > Réduire > Compenser** :

1. Des mesures visant en priorité à **éviter (E) les incidences négatives identifiées.**
2. Des **mesures de réduction (R)** des incidences lorsque cela était nécessaire, en complément ou remplacement des mesures d'évitement.
3. Des mesures permettant **d'augmenter les bénéfiques ou les co-bénéfiques** d'une action (ex : rénovation en utilisant de préférence des matériaux biosourcés et locaux plutôt que l'utilisation de matériaux classiques dans le cadre de cette action).
4. Proposer, en dernier lieu, des **mesures de compensation (C)** éventuelles.

Ainsi, ces mesures ERC ont été proposées afin de mettre en lumière les éventuels points d'attention à considérer pour la rédaction des actions. Ces éléments ont été communiqués dans les supports de présentation, à l'oral mais également écrits sur les documents de travail qui ont servi à l'élaboration des actions.

Ces mesures consistent par exemple :

- Pour l'action visant à intégrer de manière raisonnée le stationnement autour des gares du territoire :
  - (E) Eviter l'artificialisation des sols pour la création de stationnements et privilégier les espaces déjà artificialisés
  - (R) Sinon, utiliser des matériaux n'imperméabilisant pas les sols et favorisant l'infiltration
  - (C) Le cas échéant, compenser la perte de surface imperméabilisée
- Pour la réalisation un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre
  - (R) Privilégier le réaménagement des voies de circulation routières existantes plutôt que la création de nouvelles infrastructures pour les aménagements cyclables
  - (E) Eviter l'imperméabilisation ou (R) utiliser un substrat n'imperméabilisant pas les sols et favoriser l'infiltration le long des aménagements cyclables (fossés drainants, noues infiltrantes, chaussée drainante, ...)
  - (E) Eviter les zones naturelles, en particulier protégées ou d'intérêt, comme les Espaces Naturels Sensibles du territoire (Zone humide des Serpaizières, Prairies humides de Pont-Evêque, ...)
  - (E) Prendre en compte les continuités écologiques/Trame Verte et Bleue dans le tracé des aménagements cyclables
  - (R) Limiter les nuisances en phase chantier (bruit, lumière, ...), notamment à proximité des espaces naturels sensibles

Les modifications ainsi que les motifs de leur non-prise en compte sont présentés permettant une justification des choix retenus dans le programme d'actions final.

Les mesures d'évitement sont suivies d'un « (E) » tandis que les mesures de réduction sont suivies d'un « (R) ». Les modifications n'étant pas suivies de ces identifiants sont des modifications visant à accentuer les co-bénéfices des actions ou à les réorienter de façon à ce qu'elles soient les plus vertueuses possible.

**L'intégralité des mesures ERC proposées ont été intégrées aux fiches actions.**

## 1.6 Indicateurs et suivi du PDM

Selon l'Article R122-20 du Code de l'Environnement, le résumé non technique présente :

7° La présentation des critères, indicateurs et modalités-y compris les échéances-retenus :

a) Pour vérifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, la correcte appréciation des incidences défavorables identifiées au 5° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6° ;

b) Pour identifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées ;

Le programme d'actions du PDM de Vienne Condrieu Agglomération définit, pour chaque objectif et action, des indicateurs de suivi et de résultat de la mise en œuvre de ces actions.

Les indicateurs définis peuvent être de nature quantitative ou qualitative. Ils constituent un moyen simple et fiable de mesurer les progrès (négatifs ou positifs), d'exprimer les changements liés à une intervention ou d'aider à apprécier la pertinence de l'action.

Les indicateurs établis sont organisés en cohérence avec les enjeux identifiés sur le territoire. Ainsi, ils doivent être en accord avec différents critères :

- Être réactif aux évolutions de l'état initial afin de pouvoir montrer les tendances sur le long terme ;
- Refléter les actions du PDM et non résulter d'un phénomène extérieur ou être influencé par des facteurs indépendants du PDM ;
- Être mesurable par un système indépendant et les incertitudes doivent être réduites autant que possible ;
- Être pertinent et faisable techniquement (qualité, pérennité, facilité de mise en œuvre de la méthode), facilement mesurable par des calculs à partir de données actuelles ou futures et interprétable ;
- Être reproductible, transposable et généralisable ;
- Être pertinent à des échelles spatiales et temporelles différentes

Ces indicateurs pourront être adaptés et mis à jour en fonction des informations disponibles et collectables par la collectivité. **Ils viennent en complément des indicateurs proposés dans les fiches actions pour le suivi et les résultats des actions.**

**Ils permettent, à un stade précoce, d'identifier les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées.**

La périodicité de renseignement des indicateurs sera alignée sur la périodicité de renseignement des indicateurs du PCAET.

Les indicateurs environnementaux proposés sont par exemple :

Intitulé de l'action	Indicateurs
Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Surface de foncier artificialisée pour ces stations [ha/an]</li> </ul>
Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linéaire de pistes cyclables réalisé sur des zones déjà artificialisées [km/an]</li> <li>• Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux écologiques (implantation à distance des ENS, de la Trame Verte et Bleue) [oui/non]</li> <li>• Actions mises en place pour limiter les nuisances en phase chantier [oui/non]</li> <li>• Busages de fossés créés pour l'aménagement de voies modes actifs [ml busés/ml totaux de fossés]</li> </ul>

## 1.7 Méthodes utilisées

Selon l'Article R122-20 du Code de l'Environnement, le résumé non technique présente :

8° Une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;

La présente Evaluation Environnementale Stratégique suit les recommandations des guides suivants :

- *Commissariat général du développement durable, 2015, Préconisations relative à l'évaluation environnementale stratégique : notes méthodologiques. ISBN : 978-2-11-138753-9 – Mai 2015*
- *Évaluation environnementale Infrastructures de transport et urbanisation Préconisations méthodologiques, 2017, Document édité par : Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable (SEEIDD)*
- *Commissariat général au développement durable, 2019, Le principe de proportionnalité dans l'évaluation environnementale*

Conformément au point 3a de l'article R122-20 du code de l'environnement, les incidences sur la santé humaine, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages doivent, s'il y a lieu, être analysés

Une **évaluation semi-quantitative** a été également intégrée afin d'évaluer l'intensité attendue de l'action sur la thématique environnementale.

Ces éléments sont donnés à titre indicatifs afin d'évaluer globalement la stratégie et ses effets. Ils ne peuvent pas être liés directement aux objectifs chiffrés du PDM en raison des incertitudes et du niveau de détail des actions.

L'échelle de quantification des impacts est présentée ci-dessous :

**Tableau 2 : Légende considérée pour l'analyse semi-quantifiée des impacts**

++	Amélioration significative de l'enjeu environnemental du territoire
+	Amélioration potentielle ou faible de l'enjeu environnemental du territoire
0	Pas d'impact attendu de l'action sur l'enjeu environnemental du territoire
0/-	Dégradation faible potentielle de l'enjeu environnemental mais prise en compte au sein de la fiche action. Incidence atténuée par la prise en compte et l'anticipation par le territoire des effets potentiellement négatifs de l'action
-	Dégradation potentielle ou faible de l'enjeu environnemental du territoire
--	Dégradation significative de l'enjeu environnemental du territoire

Chaque action a fait l'objet, pour chaque thématique environnementale :

- Une évaluation de ses incidences directes et indirectes ;
- Une évaluation de la temporalité de ses incidences : temporaire et permanente

Une évaluation quantitative et localisée n'est actuellement pas possible en l'absence de détails de certaines actions (susceptibles de s'appliquer à l'ensemble ou partie du territoire) mais également afin d'équilibrer les contraintes temporelles et financières (e.g. une modélisation des impacts sur la qualité de l'air est une opération longue et coûteuse qu'il est préférable de réaliser à l'échelle du PPA).

A ce titre **l'EES a pour objectif d'intervenir plus tôt dans le processus de décision afin d'influencer les décisions stratégiques déterminantes pour un projet ou un programme.** Des études d'impact spécifiques seront requises lors de la mise en oeuvre des projets conformément au Code de l'Environnement. Ces études d'impact des projets permettront d'identifier, de prévenir et minimiser ces impacts avec plus de détail avant leurs mises en oeuvre.



## 1.8 Avis de l'Etat

*Selon l'Article R122-20 du Code de l'Environnement, le résumé non technique présente :*

*9° Le cas échéant, l'avis émis par l'Etat membre de l'Union européenne consulté conformément aux dispositions de l'article L. 122-9 du présent code.;*

Le projet de PDM (et son Etude Environnementale Stratégique) a fait l'objet d'une consultation des Personnes Publiques Associées. Ainsi Vienne Condrieu Agglomération a reçu les avis de :

- La Préfecture dans un courrier du 1<sup>er</sup> Mars 2023 – Avis de l'Etat sur le projet de plan de mobilités de Vienne Condrieu Agglomération (VCA)
- La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes dans un Avis délibéré le 28 février 2023 (Avis n° 2022-ARA-AUPP-1231) - Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale sur le plan de mobilité (PDM) de la communauté d'agglomération Vienne Condrieu Agglomération (38 et 69)

Conformément à l'article R. 123-8 du code de l'environnement, ces avis complets sont insérés dans le dossier du projet soumis à enquête publique.

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. Ce mémoire en réponse est également joint à l'enquête publique. Il détaille la façon dont les documents ont été modifiés pour prendre compte les avis de l'Etat et de la MRAe.

Ces avis mettent en évidence les **principaux points d'amélioration suivants**, qui ont été pris en compte dans la version des documents soumis à l'enquête publique :

- Améliorer les conditions de franchissement des passages à niveaux, particulièrement pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ;
- Apporter des précisions sur le financement et le co-financement des mesures et actions du PDM ;
- Préciser comment le PDM renforce la cohérence sociale et territoriale ;
- Développer des actions relatives à l'accessibilité de la voirie, des actions visant à faciliter la mobilité dans les zones les moins denses du territoire, tout en apportant des précisions sur certaines actions du PDM ;
- Faciliter la mobilité quotidienne des habitants vers la métropole lyonnaise
- Apporter des éléments sur le stationnement sur l'ensemble du territoire ;
- Confirmer la compatibilité du plan avec les autres plans et en particulier le PPA de l'agglomération lyonnaise ;
- Préciser comment le plan d'action permettra d'atteindre les objectifs de baisse des émissions de polluants, de bruit et de gaz à effet de serre, comme de maîtrise de la consommation énergétique et de l'exposition de la population, des établissements sensibles, voire de zones d'urbanisation ;
- Intégrer le bilan du précédent PDU avec les indicateurs précédemment définis ;
- Améliorer l'évaluation des incidences en particulier pour les baisses des émissions de polluants, sonores et de gaz à effet de serre, comme de maîtrise de la consommation énergétique ;
- Intégrer la description de l'Etat Initial de l'environnement et améliorer le résumé non technique du rapport environnemental.

L'Etat a émis un **avis favorable** sur le projet de PDM.

## 1.9 Conclusion

La stratégie et le programme d'actions du PDM de Vienne Condrieu Agglomération sont cohérents avec les objectifs nationaux, régionaux et locaux de réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques, mais il n'est donc pas possible de conclure directement sur l'atteinte de cet objectif en lien avec la mise en œuvre du PDM qui interviendra uniquement sur les émissions du transport routier.

Les incidences globales du PDM sur l'environnement au sens large sont positives. Les actions ayant des incidences potentiellement négatives sur l'environnement ont globalement pris en compte les enjeux environnementaux et feront l'objet d'une attention particulière lors de l'opérationnalisation des actions. C'est en particulier le cas pour les projets d'aménagement : création d'infrastructures cyclables, d'aires de covoiturage, de parkings relais, ... , pour lesquels il conviendra de prendre des mesures permettant d'éviter ou réduire au maximum les impacts sur l'environnement. Au regard de ces éléments et du niveau de détail concernant le projet de PDM, celui-ci n'entraînera pas d'incidences négatives notables sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire des sites Natura 2000 du territoire, par la prise en compte des divers enjeux et mesures ERC.

L'intégration de l'environnement lors de l'opérationnalisation des actions, la mise en place et le suivi des indicateurs environnementaux permettront de suivre ces potentielles incidences et de prendre des mesures adaptées, tout au long de la démarche, dans le cadre d'un processus d'amélioration continue.

# Evaluation Environnementale Stratégique du PDM

## Vienne Condrieu Agglomération



## 2 PRESENTATION DU PDM DE VIENNE CONDRIEU AGGLOMERATION

### 2.1 Particularités du territoire

Vienne Condrieu agglomération est un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) qui compte plus de 90 000 habitants et 30 communes. Née le 1<sup>er</sup> janvier 2018, cette agglomération s'étend sur 407 km<sup>2</sup> et se situe à 30 km au sud de Lyon (Figure 8). Ce territoire est réparti sur les deux rives du Rhône et sur 2 départements, avec 18 communes en Isère et 12 communes dans le Rhône (Figure 9). Il se situe aussi au pied du Parc Naturel Régional du Pilat.

La majorité de la population est concentrée le long du Rhône (63% de la population totale) et en rive gauche du fleuve (78%).

Le territoire est traversé du Nord au Sud par un axe de circulation majeur, la vallée du Rhône, qui concentre des infrastructures de transport structurantes à l'échelle européenne, nationale et régionale (axe Lyon – Marseille). Le territoire est aussi desservi d'Est en Ouest par plusieurs axes, permettant une connexion avec notamment la métropole de Saint-Etienne ou celle de Grenoble.

72% des déplacements sont effectués en voiture sur le territoire.

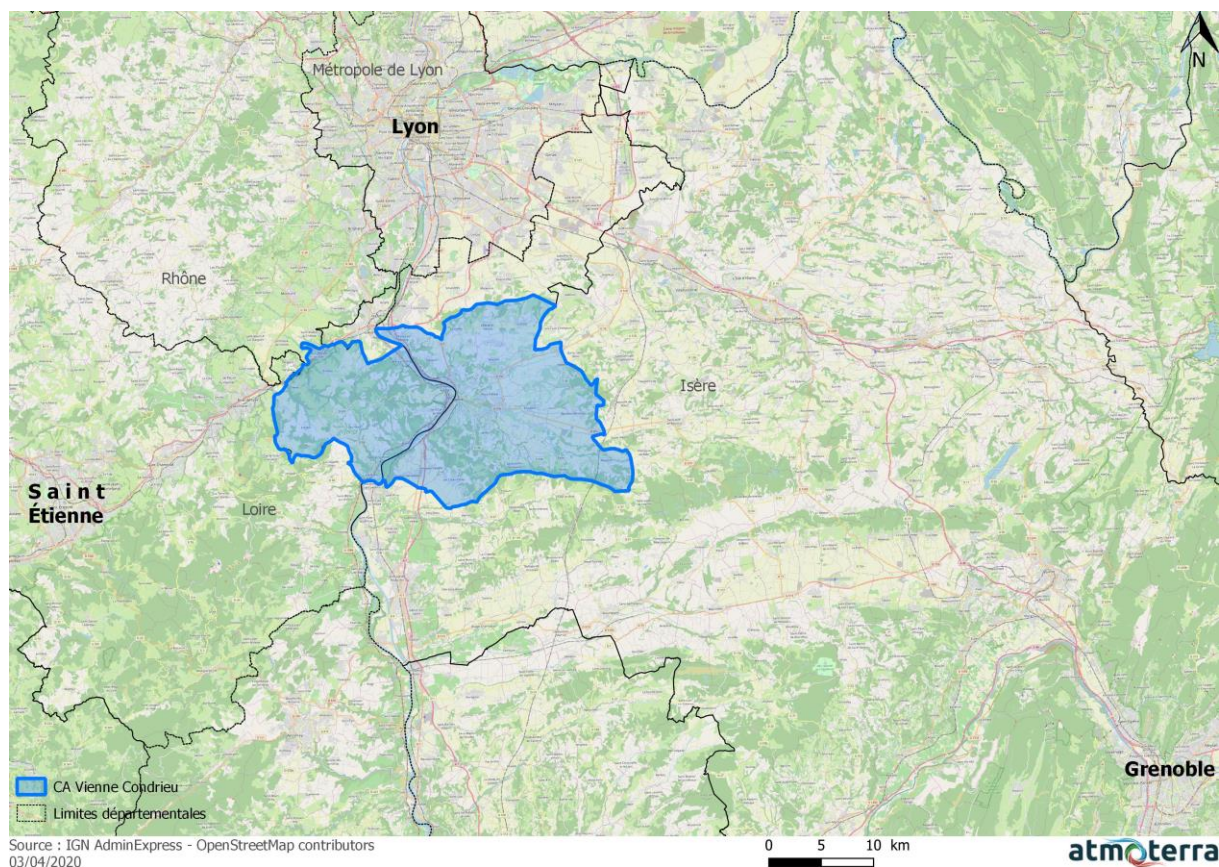
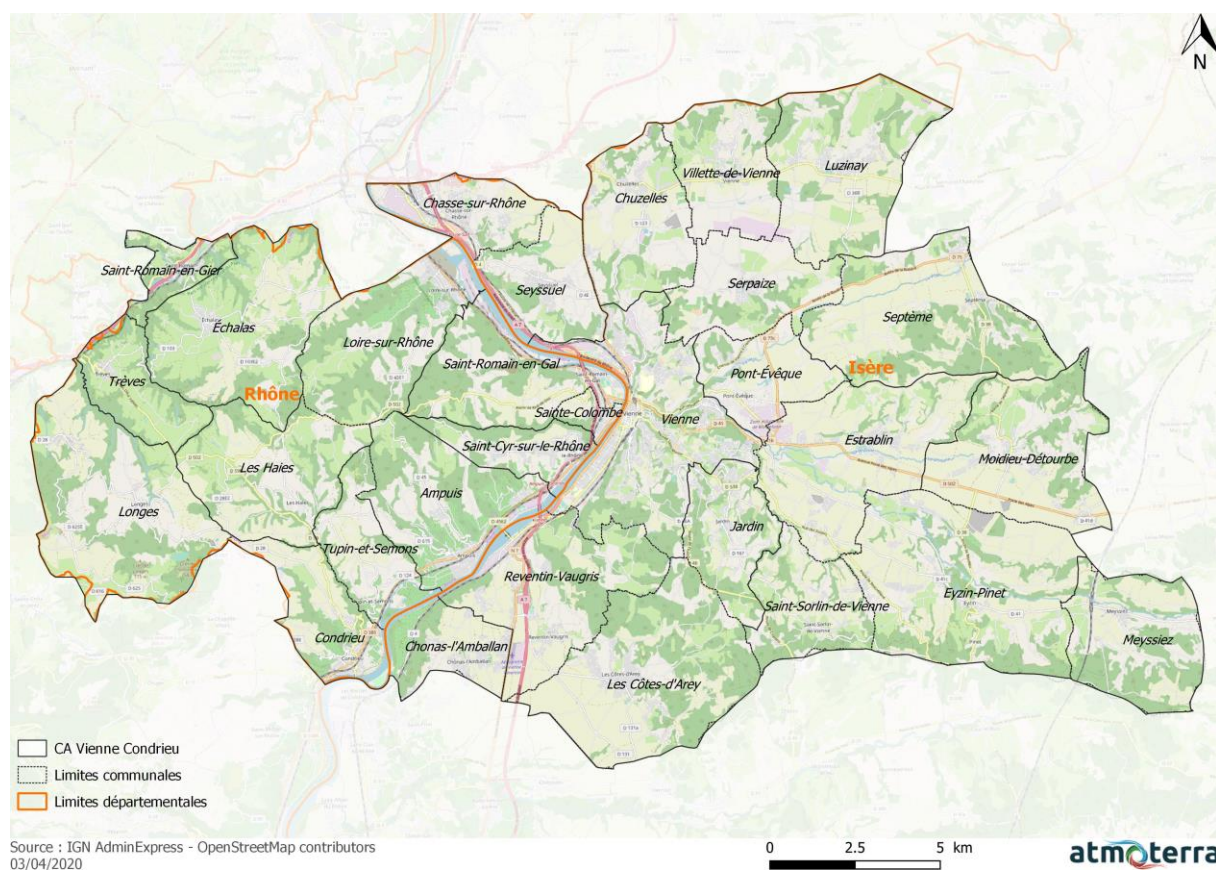


Figure 8 : Localisation de Vienne Condrieu Agglomération



**Figure 9 : Les 30 communes de Vienne Condrieu Agglomération**

Vienne Condrieu Agglomération s'organise autour d'instances de décision, de réflexion et de concertation :

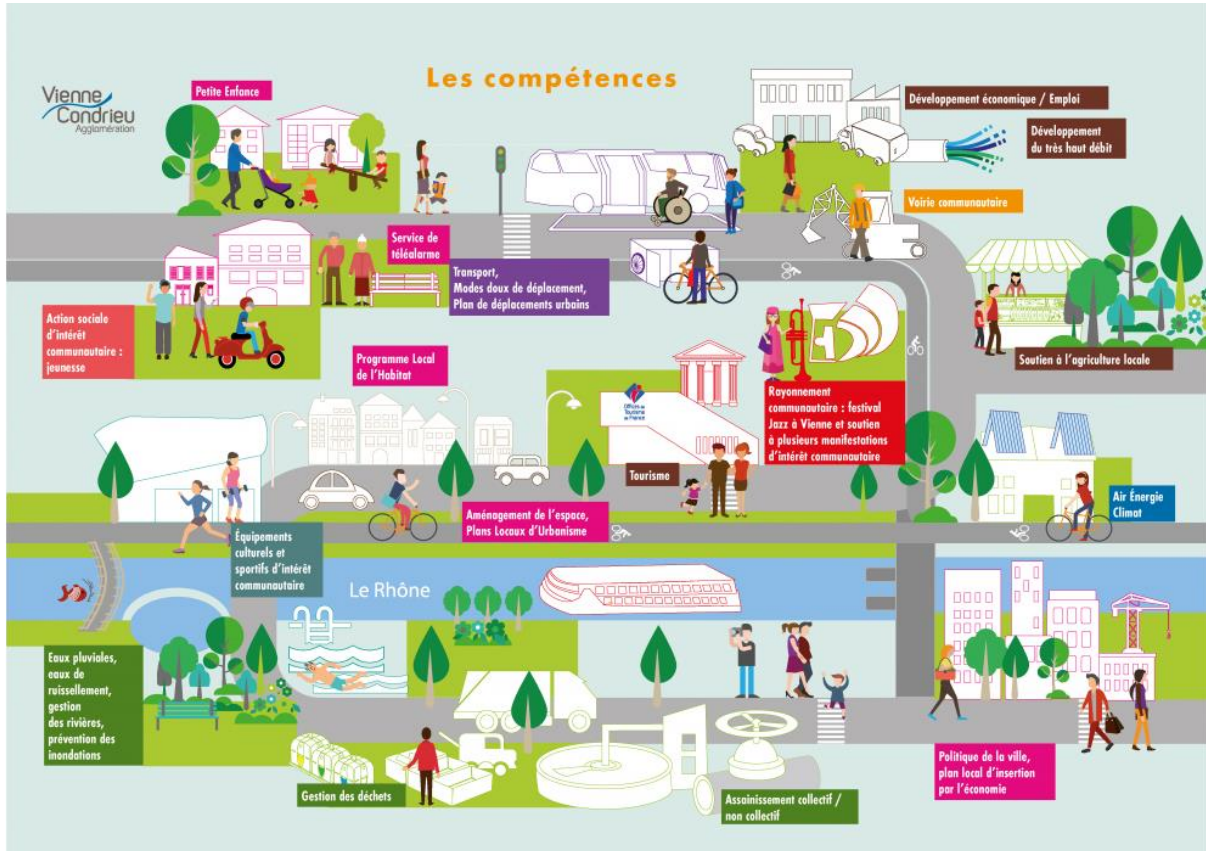
- Le **Conseil Communautaire**, composé de 51 représentants issu de chaque commune du territoire ;
- Le **Bureau**, qui compte 30 membres ;
- Les **Commissions**, qui travaillent sur les 17 thématiques suivantes : Administration générale, finances, économie – commerce – artisanat, agriculture, aménagement, habitat, petite enfance, insertion – emploi – réussite éducative, cohésion sociale, voirie, assainissement, rivière – gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations, environnement et Plan Climat Air Energie, gestion des déchets, transports et déplacements, événements culturels et sportifs de rayonnement communautaire, et équipements sportifs.

Vienne Condrieu Agglomération exerce des compétences (des missions) au service des habitants et des entreprises du territoire, dont par exemple :

- Le développement économique / Soutien à l'agriculture locale / Tourisme/ Emploi
- Les transports urbains, interurbains, scolaires et à la demande – Modes doux de déplacement, Plan de déplacements urbains
- L'environnement – Gestion des déchets
- Le Plan Climat Air Énergie Territoriale et Territoire à Énergie positive
- La voirie communautaire
- L'assainissement collectif / non collectif
- Les eaux pluviales, eaux de ruissellement, gestion des rivières, prévention des inondations, (gestion des milieux aquatiques GEMAPI)
- Le programme local de l'Habitat et Instruction du droit des sols
- La petite Enfance et service de téléalarme

- L'action sociale d'intérêt communautaire : jeunesse > point information jeunesse et activités pour les 11-17 ans (sur le territoire des communes de la région de Condrieu)
- Les équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire
- La politique de la ville, plan local d'insertion par l'économie
- L'aménagement de l'espace, Plans Locaux d'Urbanisme, ...

Ces compétences sont résumées dans la figure suivante.



**Figure 10 : Les compétences de Vienne Condrieu Agglomération**

## 2.2 Objectifs du PDM

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) a été créé par la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) en 1982. Il s'est réellement développé et enrichi à partir de 1996 lorsque la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) l'a rendu obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et en a défini la procédure d'élaboration.

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités, dite LOM, substitue les « Plan de Mobilité » (PDM) aux « Plan de Déplacements Urbains ». Ces PDM ont les mêmes objectifs que les PDU. La principale nouveauté est la possibilité de mener des PDM sur un territoire autre que les grandes agglomérations afin de mieux prendre en compte les territoires ruraux.

Cet outil global de planification de la mobilité vise en premier lieu la diminution du trafic routier, par une articulation efficace entre transport et urbanisme. Il s'agit de favoriser le développement urbain autour des arrêts de transports en commun existants ou en projet, et de faciliter les déplacements de proximité.

Un PDM doit viser les 11 orientations suivantes du code des transports (article L.1214-2) :

- L'équilibre entre les besoins de desserte et de mobilité ;

- Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine ;
- La diminution du trafic automobile ;
- Le développement des transports collectifs et des modes doux
- L'amélioration de l'usage du réseau viaire ;
- L'organisation du stationnement ;
- L'amélioration du transport des personnels des entreprises et administrations ;
- L'organisation d'une tarification et billettique intégrées ;
- Et la réalisation d'infrastructures de charge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Un PDM doit tenir compte d'enjeux transversaux :

- L'amélioration de la sécurité des déplacements ;
- La protection de l'environnement ;
- L'accessibilité de la chaîne des déplacements aux personnes à mobilité réduite.

La Loi LOM vise plus particulièrement 4 objectifs :

- Apporter à tous et partout des solutions alternatives à la dépendance à l'usage individuel de la voiture,
- Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité qui doivent être mises au service de tous,
- Réduire l'empreinte environnementale des transports, en réussissant la transition écologique dans notre façon de se déplacer,
- Investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les déplacements du quotidien.

## 2.3 L'élaboration du PDM

### 2.3.1 La démarche globale

La démarche globale est présentée ci-dessous et s'appuie sur la réalisation d'un diagnostic, une phase de stratégie, suivie par l'élaboration d'un programme d'actions qui valide et finalise la démarche.



**Figure 11 : Démarche globale du projet de PDM**

Source : schéma réalisé par ATMOTERRA

## 2.3.2 Un diagnostic territorial comme base de réflexion

Un diagnostic sur le territoire, la demande et les offres de mobilité a été réalisé par Inddigo. Le diagnostic complet est disponible dans le document « phase de diagnostic » du PDM<sup>6</sup>.

La figure suivante présente la synthèse de ce diagnostic 'mobilité', avec les différents enjeux identifiés.

### ● Enjeux transversaux

- Tendre vers une **plus grande sobriété énergétique** et **réduire la dépendance aux énergies fossiles** tant pour le déplacement des personnes que pour le transport de marchandises.
- Lutter contre la **précarité énergétique** des ménages et prendre en compte le **vieillessement de la population**.
- Assurer une **cohérence entre urbanisation et politique de mobilité**.
- Permettre aux habitants de l'agglomération **de profiter d'espaces urbains accessibles, apaisés et de qualité**.
- **Muter vers une mobilité plus durable** tout en développant le **potentiel d'attractivité** du territoire.

### ● Enjeux en lien avec les échanges externes

- **Résorber les points noirs de congestion routière**, surtout ceux qui génèrent des reports vers les voies urbaines et secondaires.
- **Encourager et faciliter l'usage des transports collectifs** (le train en premier lieu) pour **les déplacements le long de la vallée du Rhône<sup>(1)</sup> et le long de la vallée du Gier**.
- **Faciliter l'intermodalité** (en particulier au niveau des gares et des pôles d'échanges) et la **multimodalité**.
- **Encourager les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle**.

<sup>(1)</sup> En particulier vers la métropole lyonnaise et vers le Pays Roussillonnais, mais pas seulement

### ● Enjeux en lien avec la mobilité interne au territoire

- **Réduire la congestion routière** interne à Vienne et **la place de la voiture** en ville.
- Rendre le **réseau de transports collectifs urbains encore plus attractif** en améliorant ses performances et les connexions avec la rive droite.
- Développer les **mobilités actives** (vélo, vélo à assistance électrique et marche) **dans toutes les centralités**.
- Optimiser l'offre de **transport à la demande** pour mieux répondre aux besoins du territoire (publics fragiles, précaires, vers les ZA...).
- **Encourager les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle**.

### ● Enjeux liés à la promotion des modes alternatifs et à l'accompagnement du changement

- **Mieux faire connaître l'offre de transport et les services** déjà en place, **et en faciliter l'usage**.
- **Inciter les habitants** à adopter des comportements de mobilité vertueux et **les accompagner** pour trouver **et tester des solutions alternatives**.
- **Inciter les employeurs publics et privés à réduire l'impact** « transport et mobilités » **de leurs activités**.

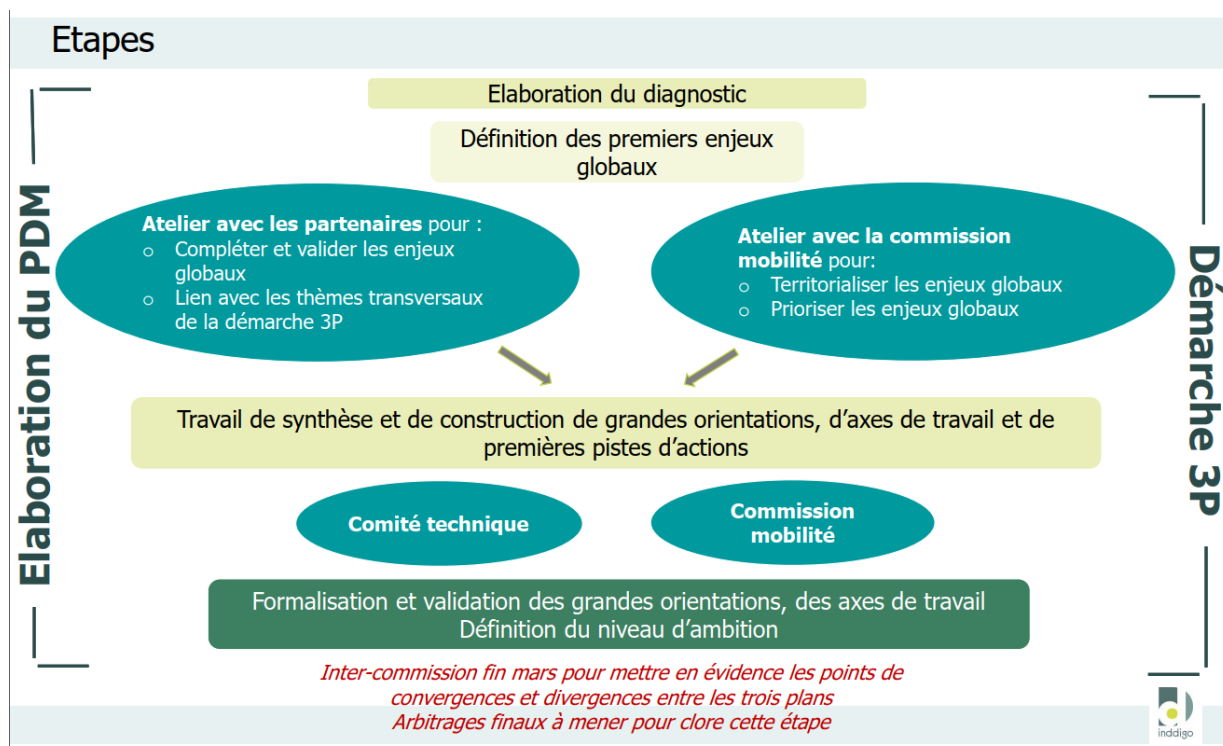
Figure 12 : Synthèse du diagnostic du PDM

## 2.3.3 Des scénarios de politique de déplacements déclinés ensuite en actions, construits de manière participative

Après l'élaboration du diagnostic et la définition des premiers enjeux, des ateliers de co-construction ont été réalisés : des ateliers avec les partenaires, pour valider ces enjeux globaux et faire le lien avec les thèmes transversaux de la démarche 3P (PDM, PCAET et PLH), ainsi que des ateliers avec la commission mobilité pour territorialiser et prioriser les enjeux.

<sup>6</sup> Vienne Condrieu Agglomération, Elaboration du Plan de Mobilité, Phase de diagnostic, Mai 2020, Inddigo





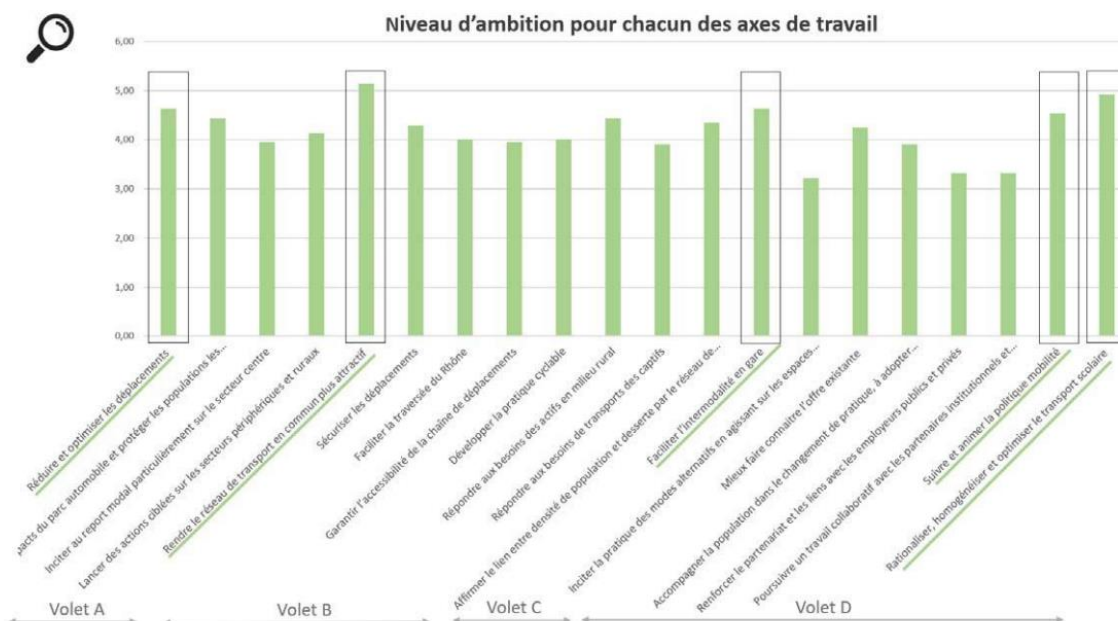
**Figure 13 : Etapes du PDM**

Ces ateliers ont permis d'identifier 4 objectifs opérationnels :

- Volet A : S'engager durablement dans la réduction des émissions pour préserver la santé et le cadre de vie
- Volet B : Construire un territoire attractif et accessible
- Volet C : Assurer le lien entre urbanisme et politique de mobilité
- Volet D : Tendre vers une gouvernance partenariale et une communication efficace

Afin de bâtir un plan d'actions reflétant les volontés du territoire, le comité technique et la commission mobilité ont défini le niveau d'ambition souhaité pour chaque axe de travail<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Sondage effectué en séance, prise en compte de l'ensemble des votes (via la plate-forme et par papier) en Comité Technique et Commission mobilité, attribution d'une note pour chaque axe de travail par pondération des votes (0 pour niveau bas ; 2 pour niveau modéré ; 4 pour niveau élevé ; 6 pour niveau très élevé).



Pour chaque volet, un ou plusieurs axes de travail ont été mis en avant, notamment des actions à mener sur la réduction et l'optimisation des déplacements, sur le réseau de transports en commun à rendre plus attractif, sur l'intermodalité à faciliter et sur le suivi et l'animation de la politique de mobilité.

Des objectifs chiffrés ont été proposés et discutés : il s'agit d'objectif de répartition modale, pour les horizons 2026 et 2030.

### 2.3.4 Les ambitions à 10 ans

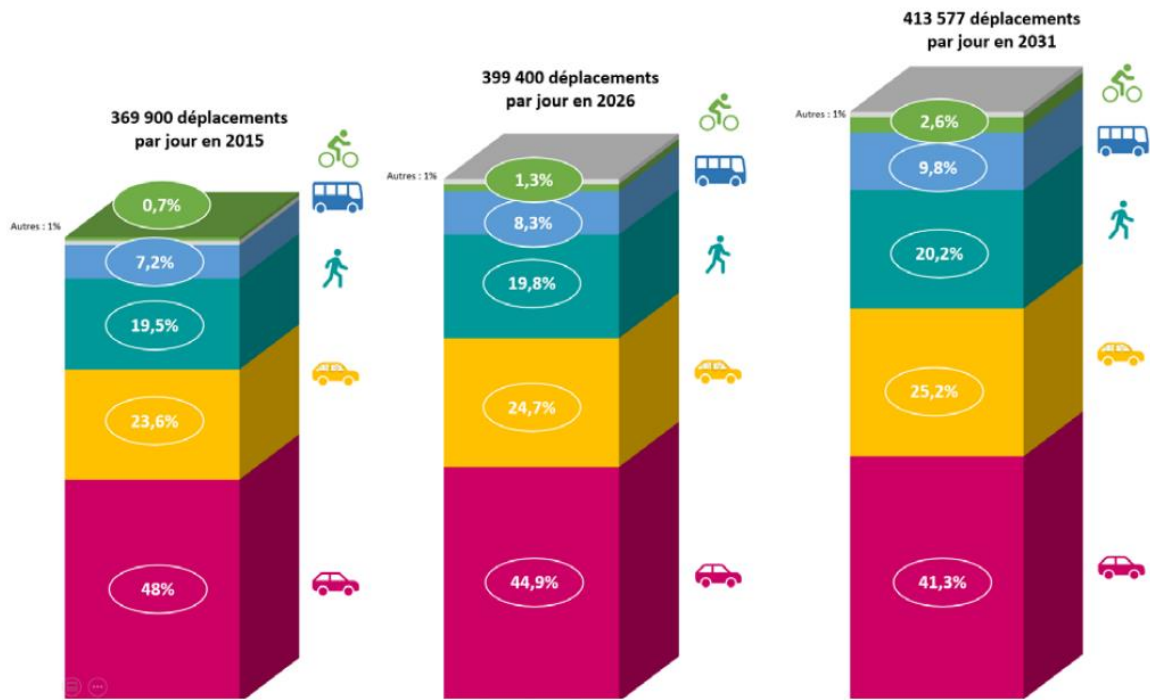
Vienne Condrieu Agglomération s'est fixé des objectifs d'évolution des modes de déplacement pour tendre, à horizon 2031, vers une forte diminution de l'usage individuel de la voiture et une augmentation de l'usage des modes alternatifs.

En effet, en 2031, 41,3% des déplacements seront réalisés en voiture à usage individuel contre 48% en 2015. Cet objectif ambitieux est rendu possible grâce à :

- Un travail sur l'amélioration des conditions de circulation et la promotion des modes actifs (réaliser un schéma cyclable, résorber les discontinuités, valoriser la marche comme mode de déplacement, assurer un partage de la voirie et des espaces publics privilégiant les modes actifs, poursuivre la mise en accessibilité de l'espace public et des ERP, repenser l'espace public avec un confort d'usage, communiquer...). L'ensemble des actions fera augmenter la part modale piéton et cycle à 22,8% en 2031 contre 20,2% en 2015.
- Un travail sur l'optimisation des véhicules et un meilleur taux de remplissage (promotion du covoiturage, incitation à l'autopartage, communication ...) qui tend à faire passer la part modale de la voiture partagée de 23,4% en 2015 à 25,2% en 2031.
- Un travail sur l'attractivité et l'accessibilité du réseau de transports en commun (accroître et optimiser le réseau, développer le Maas, poursuivre la mise en accessibilité PMR, améliorer l'offre TAD, optimiser le réseau de transport scolaire, privilégier l'urbanisme à proximité des réseaux de transports, faciliter l'intermodalité, communiquer et valoriser...) qui fait évoluer la part modale des transports collectifs de 7,2% en 2015 à 9,8% en 2031.
- Un travail sur l'urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité.

La projection de la diminution de la part de la voiture se fait en particulier sur les flux internes au territoire avec un diminution plus forte sur les flux rive gauche. L'accent est mis sur les transports collectifs et les modes actifs avec des actions ciblées sur les flux internes (sur les deux rives) et sur les flux inter-rives.

L'accent a été mis sur le covoiturage pour les flux principalement en échanges avec le territoire.



**Figure 14: répartition des parts modales aux différents horizons**

Au-delà de l'objectif de report modal, il y a également l'objectif de sortir progressivement de la dépendance aux seules énergies dérivées du pétrole et de réduire les émissions induites (poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau de transports, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules des employeurs publics et privés, faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques...).

Les objectifs de répartition modale à l'horizon 2026 et 2031, illustrant la stratégie du territoire, sont présentés ci-dessous.

**Tableau 3 : Objectifs de parts modales par horizon**

<b>ETAT INITIAL</b>						
	Voiture (conducteur)	Voiture (passager)	Marche	Vélo	TC	Autres
<b>Flux internes</b>	<b>43%</b>	<b>21%</b>	<b>28,8%</b>	<b>0,9%</b>	<b>6%</b>	<b>0%</b>
<i>Flux internes en rive gauche</i>	44%	22%	28,0%	1,0%	5%	0%
<i>Flux internes en rive droite</i>	36%	17%	44,7%	0,3%	2%	0%
<i>Flux internes inter-rives</i>	46%	22%	10,5%	0,5%	21%	0%
<b>Flux en échanges</b>	<b>57,9%</b>	<b>28,5%</b>	<b>0,4%</b>	<b>0,4%</b>	<b>9,8%</b>	<b>3,0%</b>
<b>TOTAL parts modales</b>	<b>48,0%</b>	<b>23,6%</b>	<b>19,5%</b>	<b>0,7%</b>	<b>7,2%</b>	<b>1,0%</b>
<b>A 5 ANS -2026</b>						
	Voiture (conducteur)	Voiture (passager)	Marche	Vélo	TC	Autres
<b>Flux internes</b>	<b>39,3%</b>	<b>22,3%</b>	<b>29,3%</b>	<b>1,8%</b>	<b>7%</b>	<b>0%</b>
<i>Flux internes en rive gauche</i>	40,0%	23,0%	28,5%	2,0%	6,5%	0,0%
<i>Flux internes en rive droite</i>	33,0%	18,0%	45,0%	1,0%	3,0%	0,0%
<i>Flux internes inter-rives</i>	43,0%	23,0%	11,0%	1,0%	22,0%	0,0%
<b>Flux en échanges</b>	<b>56,4%</b>	<b>29,4%</b>	<b>0,4%</b>	<b>0,4%</b>	<b>10,4%</b>	<b>3,0%</b>
<b>TOTAL parts modales</b>	<b>44,9%</b>	<b>24,7%</b>	<b>19,8%</b>	<b>1,3%</b>	<b>8,3%</b>	<b>1,0%</b>
<b>A 10 ANS -2031</b>						
	Voiture (conducteur)	Voiture (passager)	Marche	Vélo	TC	Autres
<b>Flux internes</b>	<b>35,3%</b>	<b>22,8%</b>	<b>29,8%</b>	<b>3,5%</b>	<b>8,6%</b>	<b>0,0%</b>
<i>Flux internes en rive gauche</i>	35,5%	23,5%	29,0%	4,0%	8,0%	0%
<i>Flux internes en rive droite</i>	31,0%	18,5%	45,5%	1,5%	3,5%	0%
<i>Flux internes inter-rives</i>	40,0%	23,5%	12,0%	2,0%	22,5%	0%
<b>Flux en échanges</b>	<b>53,8%</b>	<b>30,0%</b>	<b>0,4%</b>	<b>0,6%</b>	<b>12,2%</b>	<b>3,0%</b>
<b>TOTAL parts modales</b>	<b>41,3%</b>	<b>25,2%</b>	<b>20,2%</b>	<b>2,6%</b>	<b>9,8%</b>	<b>1,0%</b>

## 2.4 Présentation du programme d'actions

Le plan d'action du PDM de Vienne Condrieu Agglomération comprend 39 actions répartis en 4 axes stratégiques.

**Tableau 4 : Programme d'actions du PDM de Vienne Condrieu Agglomération**

N° de l'action	Intitulé de l'action
<b>Axe A : S'engager durablement dans la réduction des émissions pour préserver la santé et le cadre de vie</b>	
A1	Travailler à la réduction des vitesses sur les grands axes circulés
A2	Protéger les établissements recevant un public sensible exposés aux nuisances
A3	Poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau de transports en commun
A4	Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules
A5	Encourager les employeurs à recourir à l'autopartage pour faciliter l'extension du parc
A6	Etudier la faisabilité de réduire le trafic de transit poids lourd
A7	Définir un plan d'actions en matière de logistique urbaine (du dernier kilomètre)
A8	Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire
A9	Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée
A10	Valoriser et développer le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône
A11	Conforter le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal
A12	Accompagner la stratégie de gestion du stationnement à Vienne
A13	Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R
<b>Axe B : Construire un territoire attractif et accessible</b>	
B1	Traiter les points d'insécurité routière
B2	Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs
B3	Accroître et optimiser l'offre de services
B4	Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale
B5	Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars
B6	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports en commun pour les PMR
B7	Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR

<b>N° de l'action</b>	<b>Intitulé de l'action</b>
B8	Etudier la faisabilité d'intégration des TC et des modes actifs sur les ponts existants, les réhabilitations et les créations d'ouvrage
B9	Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre
B10	Valoriser la marche comme mode de déplacement
B11	Accentuer la promotion et le recours au covoiturage
B12	Améliorer l'offre de transport à la demande (TAD)
B13	Rationaliser, homogénéiser et optimiser le transport scolaire
<b>Axe C : Assurer le lien entre urbanisme et politique de mobilité</b>	
C1	Privilégier l'urbanisation à proximité des gares et du réseau L'va
C2	Intégrer de manière raisonnée le stationnement autour des gares du territoire
C3	Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne
C4	Renforcer l'attractivité autour des gares du territoire
C5	Harmoniser l'organisation du stationnement des véhicules sur l'espace public et dans le cadre de nouveaux projets d'aménagements ou en renouvellement urbain
C6	Harmoniser le règlement dans les documents d'urbanisme et imposer des locaux vélos confortables dans les constructions neuves
C7	Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage
<b>Axe D - Tendre vers une gouvernance partenariale et une communication efficace</b>	
D1	Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va
D2	Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme
D3	Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs
D4	Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires
D5	Faire du Comité de Partenaires une vraie instance d'échanges et de progrès
D6	Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre des actions du PDM

### 3 ARTICULATION AVEC LES AUTRES PLANS ET LES DOCUMENTS D'URBANISME

#### 3.1 Articulation du PDM avec les outils de planification règlementaires

Le PDM s'articule avec d'autres outils de planification ainsi que les documents d'urbanisme règlementaires. Le PDM devra, conformément à l'article L1214-7 du code des transports :

- « **Être compatible avec** » certains documents, c'est-à-dire qu'il ne devra pas entrer « *en contradiction avec les options fondamentales* » de ces documents
  - Les règles du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) ou le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE)
  - Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) quand il est en place sur le territoire concerné
  - Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et le Schéma de secteur (document d'urbanisme qui, détaille et précise le contenu du SCoT à l'échelle d'une commune ou d'un EPCI)
  - La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) ou, après la loi Grenelle II du 12 juillet 2010, la directive territoriale d'aménagement et de développements durables (DTADD)
- « **Prendre en compte** » d'autres documents, c'est-à-dire qu'il ne devra pas « ignorer ni s'éloigner des objectifs et des orientations fondamentales de ces documents »
  - Les objectifs du SRADDET

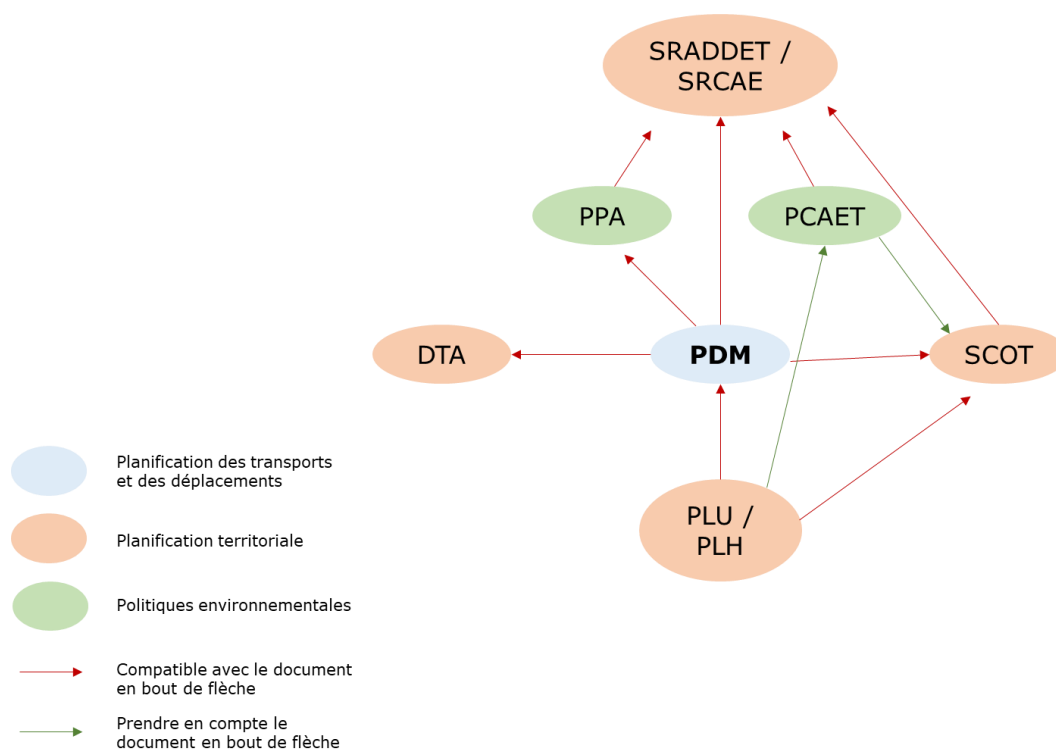


Figure 15 : Schéma illustrant l'articulation entre les documents de planification

Source : ATMOTERRA

Par ailleurs, les plans locaux d'urbanisme (PLU) et plans locaux d'urbanisme intercommunal (PLUi) devront être compatibles avec le PDM.

Certains documents tels que le PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial) ne présentent aucun lien réglementaire direct avec le PDM. Néanmoins la cohérence de leurs orientations avec celles du PDM sera vérifiée. Le lien et l'articulation de ces documents avec le PDM sont précisés dans les parties ci-dessous. De même, la cohérence avec la loi LOM (loi d'orientation des mobilités) sera vérifiée.

### 3.1.1 Cohérence du PDM avec la loi LOM

Suite à l'adoption de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, le plan de mobilité remplace le plan de déplacements urbains. **La loi dite LOM** développe une stratégie concernant les mobilités jusqu'à l'horizon 2037 en fixant quatre objectifs :

1. Réduire les inégalités territoriales et contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;
2. Renforcer les offres de déplacements du quotidien, améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;
3. Accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution atmosphérique et sonore et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par les modes individuels, collectifs et de transport de marchandises les moins polluants, tels que le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou les modes actifs, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux ;
4. Améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports, accélérer le report modal et diminuer l'impact environnemental des transports de marchandises.

De plus, la loi LOM remplace le dispositif législatif relatif aux zones à circulation restreinte (ZCR) par de nouvelles dispositions consacrant **la zone à faibles émissions** mobilité (ZFE).

L'instauration d'une telle zone est rendue obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l'air (art. L. 221-1) ne sont, au regard de critères définis par voie réglementaire, pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'EPCI à fiscalité propre compétent.

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021, l'instauration d'une ZFE est également obligatoire, dans un délai de 2 ans, lorsque lesdites normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière, au regard de critères définis par voie réglementaire, sur le territoire de la commune ou de l'EPCI à fiscalité propre compétent et que les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante des dépassements.

Par ailleurs, concernant la sécurité ferroviaire et routière, la loi LOM intègre plusieurs dispositions nouvelles fortes relatives aux passages à niveau :

- alinéa 9<sup>o</sup> ter de l'article L. 1214-2 du code des transports : le plan de mobilité vise à assurer l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau,



notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire (entrée en vigueur au 01/01/2021) ;

- article. L. 1214-38 du code des transports : en dehors du champ d'application d'un plan de mobilité, le diagnostic intégré au rapport de présentation du plan local d'urbanisme (PLU) analyse les flux de circulation prévisibles appelés à franchir les passages à niveau

**Ainsi, le PDM de Vienne Condrieu Agglomération devra être en cohérence avec la loi LOM.**

### 3.1.2 Articulation du PDM avec le Schéma Régional Climat-Air-Energie Rhône-Alpes

L'article 10 de la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République dit loi NOTRe prévoit que le Schéma régional d'aménagement de développement de territoire (SRADT) devienne le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). Le SRADDET devra, dès 2019, intégrer et fusionner plusieurs documents régionaux sectoriels (SRCAE, Intermodalité, Cohérence écologique, Déchets...) pour permettre une meilleure cohérence des objectifs communs. Le SRADDET permettra aussi de prendre en compte la nouvelle organisation territoriale et la création des 13 grandes Régions en redéfinissant des objectifs communs dans chaque nouvelle région.

Les objectifs du SRADDET à venir peuvent être anticipés par les autres schémas supra puisque le SRADDET s'articule avec d'autres outils de planification. Il est une déclinaison de la **Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)** et doit prendre en compte les orientations et objectifs chiffrés fixés par ce document. La Stratégie Nationale Bas Carbone 2<sup>8</sup> fixe notamment un objectif de réduction des émissions de GES du secteur transport de -28 % à horizon 2030 par rapport à 2015. Les principaux objectifs de la SNBC sont également :

- D'adapter les infrastructures (infrastructures d'avitaillement de bio-GNV ou de recharge électrique),
- De soutenir les collectivités locales et les entreprises dans la mise en place d'initiatives innovantes et les impliquer dans les politiques de mobilités propres (déploiement de zones à faibles émissions, plan d'actions de réduction d'émissions et renouvellement de flottes...),
- D'engager un report modal vers les modes de transport les plus économes en énergie et les moins émetteurs comme le train ou les transports en commun et soutenir les modes actifs, comme le vélo (avec un objectif de 12 % de part modale de déplacement courte distance en 2030),
- De maîtriser la croissance de la demande pour le transport de voyageurs et de marchandises notamment en favorisant le télétravail, le covoiturage, les circuits courts et l'économie circulaire.

Ainsi indirectement, le PDM doit être cohérent avec la SNBC.

Par ailleurs, le SRADDET doit prendre en compte le **Plan National de Réduction des Emissions de Polluants (PREPA)** qui fixe la stratégie de l'État pour réduire les émissions de polluants atmosphériques au niveau national. Les objectifs de réduction des émissions anthropiques de polluants atmosphériques sont inscrits dans l'article L. 222-9 du Code de l'Environnement. Le PREPA fixe également des mesures sectorielles concernant le transport telles que la poursuite de la convergence de la fiscalité entre essence-gazole, la généralisation de l'indemnité kilométrique vélo, le renouvellement des flottes par des véhicules à faibles émissions. Ainsi indirectement, le PDM doit être cohérent avec le PREPA.

---

<sup>8</sup> Stratégie Nationale Bas-Carbone, La transition écologique et solidaire vers la neutralité carbone, Mars 2020

Enfin, il existe un lien indirect entre le SRADDET et la **Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE)**. Ce document fixe les priorités d'action de la politique énergétique du gouvernement pour la période 2019-2028. Les orientations de la PPE en lien avec le transport et la mobilité sont les suivantes :

- Développer les services de mobilités alternatifs à l'usage de la voiture individuelle
- Maitrise la demande de mobilité
- Développer des véhicules à faibles émissions, l'alimentation en carburants alternatifs et l'efficacité énergétique des parcs
- Favoriser le report modal pour le transport de voyageur
- Favoriser l'efficacité du transport de marchandises
- Favoriser le report modal du ferroviaire vers le fluvial

La PPE doit être compatible avec la SNBC, qui elle-même doit être prise en compte par le SRADDET. Ainsi indirectement, le PDM doit être cohérent avec la PPE.

**Sur la région Auvergne-Rhône-Alpes, le SRADDET a été adopté par le Conseil régional les 19 et 20 décembre 2019 et a été approuvé par arrêté du préfet de région le 10 avril 2020. La cohérence entre le PDM et le SRADDET sera vérifiée.**

### 3.1.3 Articulation du PDM avec le PPA

Le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération lyonnaise a été approuvé par l'arrêté préfectoral le 26 février 2014. C'est un document administratif obligatoire pour certaines collectivités (toute agglomération de plus de 250 000 habitants, et autres zones du pays où les valeurs limites et les valeurs cibles sont dépassées ou risquent de l'être). Il a été instauré par la loi LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie). Ce Document a été complété en 2018 par une feuille de route pour la qualité de l'air et de mesures complémentaires en 2018.

A la suite d'une évaluation conduite fin 2019 par l'État, une nouvelle révision a été décidée, afin notamment de reprendre les objectifs à atteindre, revoir à la hausse les ambitions du plan d'actions et intégrer de nouveaux leviers de réduction des émissions. En termes d'objectifs, le PPA 3 de l'agglomération lyonnaise devra en particulier permettre de ramener les concentrations d'oxydes d'azote en deçà des seuils réglementaires dans le délai le plus court possible, de réduire l'exposition moyenne des populations aux particules et de contenir la hausse des concentrations d'ozone, enjeu non pris en compte dans les précédents PPA.

**Le PPA 3 de l'agglomération lyonnaise a été approuvé** lors du comité de pilotage du 22 septembre 2022. L'arrêté interpréfectoral d'approbation a été signé le 24 novembre 2022. Il traduit la stratégie portée par l'État et les acteurs du territoire pour la période de **2022 à 2027**.

L'ensemble de Vienne Condrieu Agglomération est concerné par le PPA 3 de l'agglomération lyonnaise alors que dans le PPA précédent seules les communes de Chasse-sur-Rhône et de Loire-sur-Rhône étaient concernées.



Source : DREAL 2022

**Figure 16 : Carte du périmètre du PPA 3 (jaune) et territoires associés (bleu)**

La carte ci-dessus rend compte du nouveau périmètre du PPA3 lequel regroupera donc dorénavant le territoire entier de 9 intercommunalités : la métropole de Lyon, les CC de l'est lyonnais, du Pays de l'Ozon, de la Vallée du Garon, de Miribel et du Plateau, de la Côtière à Montluel, d'Entre Bièvre et Rhône, de Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné ainsi que la CA de Vienne et Condrieu.

Ce nouveau périmètre regroupe donc 167 communes, dont 79 qui n'étaient pas dans le PPA2. Il présente une importante extension au sud sur l'Isère rhodanienne (décidée en raison des dépassements récurrents des valeurs limites réglementaires à la station de mesure de Salaise-sur-Sanne), A l'inverse, quelques communes de l'ouest lyonnais, du nord et du nord-ouest de l'agglomération sortent en raison d'enjeux plus modérés sur leurs émissions et l'exposition de leur population et/ou d'une bonne prise en compte globale de la qualité de l'air dans d'autres démarches territoriales.

Synthèse des entrées-sorties des territoires entre PPA2 et PPA3

- Territoires hors PPA2 entrant dans le nouveau périmètre :

- CC Entre Bièvre et Rhône (EBER) (37 communes, 0 dans PPA2)
- CC de Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné (LYSED) (6 communes, 0 dans PPA2)
- EPCI partiellement couverts par le PPA2, entièrement intégrés dans PPA3 :
  - CC de Miribel et du Plateau (CCMP) (6 communes, dont 4 étaient dans le PPA2)
  - **CA Vienne Condrieu (CAVC) (30 communes, dont 2 étaient dans le PPA2)**
  - CC de la Côtière à Montluel (CCCM) (9 communes, dont 3 étaient dans le PPA2)
- EPCI partiellement intégrés au PPA2, non conservés dans PPA3 :
  - CC Beaujolais Pierres Dorées (BPD) (12 communes)
  - CC Dombes Saône Vallée (DSV) (8 communes)
  - CC du Pays Mornantais (COPAMO) (1 commune)
  - CC des Vallons du Lyonnais (CCVL) (4 communes)
  - CC du Pays de l'Arbresle (CCPA) (2 communes)

Ce PPA est composé d'un plan d'action décliné 35 actions, regroupées en 20 défis, autour de 5 thématiques sectorielles ou transversales comme suit :

### *Secteur Industrie BTP*

- 1.1: Réduire les émissions canalisées et diffuses des émetteurs industriels classés IED
- 1.2: Réduire les émissions de poussières et d'oxydes d'azote des installations de combustion
- 1.3: Réduire les émissions de poussières à chaque phase du cycle de vie des matériaux
- 1.4 : Améliorer la connaissance des émissions industrielles

### *Secteur Résidentiel Tertiaire*

- RT.1: Diminuer les émissions dues au chauffage au bois
- RT.2: Favoriser la valorisation des déchets verts et faire respecter l'interdiction de brûlage
- RT.3: Soutenir la rénovation énergétique des logements, locaux d'activités et bâtiments publics
- RT.4: Limiter les utilisations de solvants et autres produits d'entretien émetteurs de COV

### *Secteur Agriculture*

- AG.1: Diffuser et favoriser les bonnes pratiques pour réduire les émissions de N H3
- AG.2: Limiter les brûlages dans l'agriculture

### *Secteur Mobilité*

- M.1: Poursuivre et amplifier les mesures visant à diminuer la circulation routière
- M.2: Limiter l'accès des véhicules les plus polluants au coeur de l'agglomération lyonnaise
- M.3: Encourager le verdissement des flottes de véhicules routiers
- M.4: Diminuer le trafic routier et limiter la congestion sur certaines sections routières
- M. 5: Diminuer les émissions des modes aérien et fluvial

## Secteur Urbanisme

U.1 Planifier la ville des courtes distances

U.2: Prévoir un traitement spécifique des secteurs et ERP sensibles soumis à une qualité de l'air dégradée

## Secteur Communication

C.1 : Suivre et déployer le plan d'action

C.2: Partager les bonnes pratiques aux collectivités locales et au grand public

C.3: Contribuer à une meilleure gestion en cas de qualité de l'air dégradée

### Les actions du secteur Mobilité- Urbanisme du PPA en résumé

Le secteur de la mobilité et de l'urbanisme apparaît prioritaire pour réduire les émissions de NOX sur le territoire du PPA en présence d'enjeux très marqués sur le cœur d'agglomération concernant ce polluant.

En effet, l'agglomération de Lyon figure parmi les agglomérations qui sont encore concernées par le contentieux européen et national sur les dépassements systématiques et persistants depuis 2010 des valeurs limites annuelles de NOX. La part des émissions du secteur du transport routier sur la zone d'étude du PPA représente plus de 60 % pour l'oxyde d'azote (NOx) et 14 % pour les particules fines (PM10). Au regard de l'importance de l'enjeu, les actions mobilité et urbanisme représentent un peu plus d'un tiers des actions figurant au plan d'action global (13 actions sur 35).

Concrètement l'action phare de ce PPA sur le volet mobilité sera incarnée par le **renforcement et l'extension géographique de la ZFEm** de la Métropole de Lyon, qui permettra d'accélérer le renouvellement du parc de véhicules routiers et encouragera les usagers à recourir à d'autres modes de déplacements.

Une autre action visera à encourager l'ensemble des acteurs du territoire à **renouveler leurs véhicules routiers**, en allant si possible au-delà des obligations réglementaires récemment renforcées par la loi Climat et Résilience. Un soutien au développement des **infrastructures de recharge pour véhicules électriques et de stations multi-énergies** sera également prévu. En accompagnement le PPA soutiendra également un vaste panel d'actions visant à **encourager les alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements des personnes** (covoiturage, vélo, marche, transports en commun), en mobilisant de très nombreux leviers, Plusieurs actions concerneront spécifiquement **les autoroutes et voies rapides** (abaissements de vitesse maximale autorisée, aménagement de voies réservées, mise en œuvre de régulation dynamique des vitesses), **le secteur fluvial** (électrification des appontements, encouragement de motorisations et carburants moins émetteurs, intégration dans les schémas de logistique urbaine, etc.) ou encore **le secteur aérien** (baisse des émissions des avions, baisse de l'utilisation des auxiliaires de puissance, etc.).

Le PPA intègre enfin des **actions concernant l'Urbanisme**. Une première qui vise une meilleure prise en compte de la **qualité de l'air dans la planification urbaine** ; la seconde qui vise à traiter spécifiquement les secteurs où la qualité de l'air est dégradée pour y **limiter l'implantation de nouveaux établissements accueillant des populations vulnérables** (écoles, crèches, établissements de santé, etc.) ou pour que ces implantations soient adaptées de manière à limiter l'exposition des usagers.

Le PDM touche la qualité de l'air au niveau local de par ses objectifs visant notamment la diminution du trafic automobile, le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement moins polluants, l'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, l'organisation du stationnement dans le domaine public, l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération, l'amélioration des mobilités quotidiennes ou encore le développement des infrastructures permettant de favoriser l'usage de véhicules à faibles émissions.

De ce fait, lorsque tout ou partie d'un territoire englobé dans un PDM (ou PDU) est couvert par un PPA, le PDM doit être compatible avec les objectifs fixés pour chaque polluant dans le cadre du PPA. A la date d'élaboration du PPA (2021), le territoire du PPA de l'agglomération lyonnaise est en premier lieu caractérisé par le PDU de l'agglomération lyonnaise qui couvre la Métropole de Lyon et la CCEL ainsi que six communes de l'ouest lyonnais et qui a été défini pour la période 2017-2030.

**Le projet de PDM devra donc être compatible avec les actions du PPA3.**

### 3.1.4 Articulation avec la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA)

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) est un document de planification et d'aménagement issue de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995, modifiée par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 juin 1999.

Ciblées en fonction de grands objectifs sélectionnés pour leur enjeu, les DTA ne traitent que des questions pour lesquelles les outils de droit commun sont insuffisants. Leurs orientations prescriptives encadrent les documents d'urbanisme de rang inférieur qui doivent leur être compatibles. Les DTA définissent les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement, et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Elles fixent les principaux objectifs de l'État en matière de localisation de grandes infrastructures de transport et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages.

La DTA de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise a été approuvée par décret en Conseil d'Etat en date du 9 janvier 2007. Elle s'étend sur 4 départements (Rhône, Ain, Isère et Loire) et sur 382 communes.

L'État et ses partenaires ont pour ambition de porter la métropole à un niveau international et d'œuvrer pour une métropole solidaire et durable.

Afin de promouvoir une métropole internationale, la DTA définit les objectifs suivants :

- miser sur quelques pôles d'excellence pour permettre une spécialisation de l'économie lyonnaise
- développer les fonctions métropolitaines (enseignement supérieur, culture, santé)
- organiser une métropole multipolaire (renforcer l'agglomération stéphanoise, structurer l'agglomération Nord-Isère, conforter les pôles secondaires)
- valoriser la situation géostratégique (réseau transports et conforter la plateforme de Saint-Exupéry)

Afin de favoriser la solidarité et le développement durable, la DTA fixe les objectifs suivants :

- répartir la dynamique démographique vers les territoires en perte d'attractivité et les pôles urbains déjà équipés et revaloriser ces territoires

- maîtriser l'étalement urbain et lutter contre la banalisation de l'espace
- prendre en compte les risques naturels et technologiques dans les projets de développement.

### 3.1.5 Articulation du PDM avec le SCOT

Un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est un outil de conception qui vise à définir les politiques d'un territoire à partir des enjeux et objectifs qui ont été mis en avant pour le territoire et ses habitants tout en intégrant les principes de développement durable. Il comprend : un rapport de présentation, le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) et le document d'orientation et d'objectifs (DOO)<sup>9</sup>.

Le SCoT des Rives du Rhône a été arrêté en conseil syndical le 14 février 2019. Il réunit 153 communes, regroupées en 6 intercommunalités :

- La Communauté d'Agglomération d'Annonay Rhône Agglo (29 communes) ;
- La Communauté d'Agglomération de Vienne Condrieu Agglomération (30 communes) ;
- La Communauté de Communes du Pays Roussillonnais et la Communauté de Communes du Territoire de Beaurepaire (37 communes – fusion au 1<sup>er</sup> janvier 2019) ;
- La Communauté de Communes du Pilat Rhodanien (14 communes) ;
- La Communauté de Communes Porte de DrômArdèche (35 communes) ;
- La Communauté de Communes du Val d'Ay (8 communes).

Les 4 grandes orientations du DOO du SCoT des Rives du Rhône sont les suivantes :

- Valoriser les différentes formes d'économie locales ;
- Intégrer les composantes environnementales et paysagères dans le développement du territoire ;
- Améliorer les conditions d'accessibilité et de mobilité pour les habitants et les entreprises ;
- Offrir des logements à tous dans des cadres de vie diversifiés, tous de qualité.

**Le projet de PDM devra prendre en compte les grandes orientations du SCoT.**

### 3.1.6 Articulation avec le PCAET

Le Plan Climat Air-Energie Territorial (PCAET) est un document de planification qui a pour but d'atténuer le changement climatique, de développer les énergies renouvelables, de maîtriser la consommation d'énergie et d'améliorer la qualité de l'air sur un territoire. La réalisation d'un PCAET porte sur un large ensemble de thématiques comme l'urbanisme, la mobilité, les activités agricoles ou industrielles. Dans le cadre d'un PCAET, des actions peuvent porter directement sur les transports et la mobilité.

**Il n'existe pas de lien réglementaire direct entre PCAET et PDM. Néanmoins, étant donné les thématiques traitées et leurs relations mutuelles avec le SCoT, il est important que ces documents soient cohérents. Le PDM étant élaboré en même temps que le PDM (et le PLH = démarche 3P), la cohérence avec le PCAET a été vérifiée tout au long de l'élaboration.**

---

<sup>9</sup> Ministère de la Cohésion des Territoires, « Schéma de cohérence territoriale »

### 3.1.7 Articulation avec le PLH et la loi SRU

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) est un document stratégique définissant le projet du territoire en matière d'habitat pour six ans. Il s'agit d'anticiper et maîtriser la stratégie de développement de l'habitat, en cohérence avec les enjeux économiques et environnementaux, mais aussi avec les caractéristiques distinctes de chaque commune, pour un développement territorial harmonieux. Dans cet esprit, le PLH doit permettre d'engager un véritable projet partagé, à la croisée des options d'aménagement et des politiques concrètes du logement, afin de favoriser un développement de la ville qui réponde aux besoins de ses habitants. Le PLH permet notamment de fixer des objectifs de production de logements pour répondre à la diversité des besoins de la population.

Les anciennes intercommunalités du Pays Viennois et de la Région de Condrieu disposaient chacune d'un PLH. Le nouveau territoire de Vienne Condrieu Agglomération ne disposait pas de document stratégique à cette échelle. Il a donc été décidé de conduire de manière parallèle un PLH, un PDM et un PCAET.

#### **Le PDM devra être en cohérence avec le PLH.**

Sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération, 4 communes sont soumises à **la loi SRU** (Solidarité et renouvellement urbain). Dans ces communes, le développement du parc social devra intégrer la question de la mobilité notamment pour les territoires desservis par le transport ferroviaire. Cette problématique rejoint la question d'une part de la forme urbaine et de la gestion économe du foncier pour maîtriser les coûts par le développement de projets urbains de qualité, avec d'autre part des objectifs de densité, de formes urbaines et architecturales innovantes.

#### **Le PDM doit permettre d'articuler et conditionner la qualité de desserte en transport en commun en fonction de la densité de logements, activités et services, améliorer la coordination des autorités organisatrices de transport avec les services des collectivités en charge de l'aménagement.**

### 3.1.8 Articulation du PDM avec les PLUi et PLU

Un Plan Local d'Urbanisme est « *un document d'urbanisme qui, à l'échelle d'un groupement de communes (PLUi) ou d'une commune (PLU) établit un projet global d'urbanisme et d'aménagement* »<sup>10</sup>. Il vise à orienter et à encadrer les initiatives en matière d'occupation des sols, d'habitats, de mobilité, de bruits... Il peut remplacer d'autres documents d'urbanisme tels que le Programme Local de l'Habitat (PLH) et le Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Actuellement, sur le territoire, 29 communes sont concernées par un PLU. Ainsi, seule la commune de Loire-sur-Rhône n'a pas de PLU et est donc soumise au RNU (Règlement Nationale d'Urbanisme), mais un PLU est en cours d'élaboration. Un PLUi est également en cours de réflexion.

#### **Tout au long de la démarche, l'articulation du PDM avec le SRADET Auvergne-Rhône-Alpes, le PPA de l'agglomération lyonnaise, ainsi qu'avec le SCoT a été considérée.**

---

<sup>10</sup> Ministère de la Cohésion des Territoires, « Plan Local d'Urbanisme Intercommunal »



### 3.1.9 Articulation du PDM avec les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

Sur la base des cartes stratégiques de bruit, la directive européenne 2002/49/CE et sa transposition en droit français imposent aux autorités compétentes la réalisation de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

Le PPBE définit les actions locales à mettre en œuvre afin de prévenir et réduire, si nécessaire, le bruit dans l'environnement et de protéger les zones calmes. Ce dispositif vise donc une approche globale dans la lutte contre le bruit, en assurant une cohérence entre les différentes politiques (urbanisme, déplacement, prévention des nuisances...).

Sur la base du diagnostic préalable, le PPBE fixe les objectifs à atteindre, précise les moyens d'action retenus et le nombre de personnes préservées grâce aux mesures préventives et correctives envisagées.

En plus des actions visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées pour les 5 années à venir, le détail des actions réalisées au cours des 10 années précédentes, qu'elles soient terminées ou en cours, et par l'ensemble des autorités compétentes sur le territoire, doit également être rappelé.

Dans cette démarche, la « prévention » se situe au niveau des collectivités compétentes qui peuvent développer, dans leurs documents de planification (SCoT, PDU ou PDM, PLU, carte communale), des plans locaux d'actions, cohérents dans les domaines de l'urbanisme et des déplacements. Ces plans doivent prendre en compte les secteurs affectés par le bruit. L'objectif étant d'éviter l'aggravation de situations existantes bruyantes, la réduction de l'exposition au bruit des transports terrestres, la préservation des zones peu exposées.

La concordance des objectifs du PDM et du PPBE laisse apparaître le lien étroit et complexe qui doit exister entre ces deux démarches. De manière schématique, il peut être explicité de la manière suivante : le PDM (ancien PDU) doit être l'outil de planification de la mobilité urbaine au service de la mise en œuvre du PPBE et le PPBE doit prendre en compte les orientations fixées par le PDM. Cette complexité est liée au fait que, d'un point de vue strictement juridique, le PDM s'impose comme étant le seul document de planification de la mobilité à l'échelle de l'agglomération.

Aussi, les actions curatives et préventives qui sont définies par le PPBE et qui ont trait à l'organisation des transports de manière générale doivent nécessairement trouver leur traduction dans les PDM. C'est donc dans le document de planification qu'est le PDM que les collectivités concernées doivent intégrer un volet de prévention et de réduction des nuisances sonores<sup>11</sup>.

Deux plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE Isère et Rhône) couvrent les communes de Chasse-sur-Rhône, Seyssuel, Vienne et Reventin-Vaugris et Saint-Romain-en-Gal, Saint-Cyr-sur-Rhône et Ampuis.

- Direction Départementale Des Territoires De L'Isère, PPBE Plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'État en Isère Troisième étape 2018-2023, Approuvé le 10 avril 2020
- Direction Départementale Des Territoires Du Rhône, Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'État dans le département du Rhône et la métropole de Lyon 2019-2023, Approuvé par arrêté préfectoral n°69-2020-07-09-010 Le 09 juillet 2020

**Tout au long de la démarche d'élaboration du PDM, l'objectif de réduction des nuisance sonores a été considéré en cohérence avec les objectifs des deux PPBE afin d'élaborer des actions spécifiques dans le PDM cohérentes avec les actions du PPBE.**

---

<sup>11</sup> ADEME, 2004, Guide pour l'élaboration des Plans de prévention du bruit dans l'environnement à destination des collectivités locales

## 3.2 Les autres plans à considérer

### 3.2.1 Schéma de développement commercial 2022-2027

Le schéma de développement commercial 2022-2027 est le socle permettant d'assurer un développement homogène de l'ensemble des communes de l'Agglo, en recherchant un équilibre entre les différents pôles commerciaux, afin d'optimiser l'attractivité commerciale et d'éviter ainsi une fuite de l'offre et de la demande commerciales. Il intègre l'artisanat ayant un point de vente.

Vienne Condrieu Agglomération a élaboré en 2008 son premier schéma de développement commercial, présentant la stratégie commerciale de son territoire. Il fut réactualisé en 2014 et doit désormais être réécrit pour inscrire la stratégie à l'échelle des 30 communes.

Une enquête ménage réalisée en 2018 a permis d'analyser les changements de mode de consommation sur notre territoire et la répartition des dépenses commercialisables. Vienne Condrieu Agglomération a engagé en 2020 la réactualisation de son schéma de développement commercial. Ce travail a été mené en partenariat avec les acteurs territoriaux du commerce, tels que les communes, les chambres consulaires, le SCOT Rives du Rhône, les associations de commerçants...

Il s'agit d'intégrer les grandes orientations du SCOT, de mettre à jour le diagnostic et de partager les principes stratégiques.

Le schéma est un outil d'aide à la décision pour les élus locaux en matière d'implantation commerciale dans le cadre notamment des autorisations délivrées par la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC).

Le Plan d'action se décompose en 5 axes comme suit :

- • Axe 1 : Maintenir et renforcer l'offre commerciale et sa diversité
  - Enjeu 1 : Conduire une stratégie foncière
  - Enjeu 2 : Faciliter l'implantation et la reprise des entreprises commerciales
- • Axe 2 : Affirmer la destination shopping du centre-ville de Vienne
  - Enjeu 3 : Développer les services à la clientèle
  - Enjeu 4 : Créer une ambiance d'achat
  - Enjeu 5 : Maintenir la diversité de l'offre commerciale
- • Axe 3 : Adapter l'appareil commercial aux nouveaux modes de consommation
  - Enjeu 6 : Mener une stratégie numérique/digitale
  - Enjeu 7 : Valoriser des actions exemplaires en matière d'environnement
  - Enjeu 8 : Promouvoir la proximité et la qualité des produits
- • Axe 4 : Encourager l'animation commerciale et faciliter l'innovation
  - Enjeu 9 : Soutenir les dynamiques collectives
  - Enjeu 10 : Favoriser les actions du « commerce de demain »
- • Axe 5 : Penser l'aménagement des centralités comme vecteur d'attractivité commerciale
  - Enjeu 11 : Stopper l'extension des espaces commerciaux de périphérie
  - Enjeu 12 : Placer le commerce au centre du projet urbain

**Le transport et l'accès aux commerces est un enjeu clé que le PDM a considéré dans son élaboration afin d'assurer la cohérence avec le schéma de développement commercial 2022-2027**

### 3.2.2 Schéma de la stratégie d'accueil des entreprises

Le schéma d'accueil des entreprises est un document stratégique et opérationnel qui vise à organiser l'accueil et le développement des activités économiques à l'échelle du territoire. Il permet de prioriser les enjeux et les investissements dans le temps et dans l'espace

À travers cette stratégie, VCA entend structurer l'aménagement du territoire pour favoriser un développement économique qualitatif et cohérent, en adéquation avec le projet de territoire, le SCOT, tout en prenant en compte les besoins des entreprises.

La démarche d'élaboration du schéma d'accueil des entreprises permet de mieux connaître le territoire et de travailler en transversalité avec les acteurs économiques locaux afin de définir les prochaines actions en faveur du développement économique.

Le schéma de la stratégie d'accueil des entreprises est en cours d'élaboration et sera finalisé à l'automne 2023.

**Le transport et l'accès aux entreprises est un enjeu clé que le PDM a considéré dans son élaboration afin d'assurer le développement économique sur le territoire.**

### 3.3 Synthèse

Au-delà de l'aspect réglementaire, le PDM est susceptible d'interagir avec les objectifs d'autres plans et programmes. La liste (non exhaustive) des plans concernés est présentée ci-après.

Ceux-ci ont été intégrés tout au long de la démarche de construction des stratégies et actions afin d'obtenir des actions spécifiques adaptées au territoire mais également cohérentes avec les attentes des autres plans réglementaires.

**Tableau 5 : Liste des plans à considérer**

	Plans, schémas et programmes	Concerné	Non-concerné	Relations réglementaires
Documents nationaux	SNBC	X		
	PREPA	X		
	PNACC	X		
	PPE	X		
	Loi LOM	X		X
Documents régionaux ou de bassin	SRADDET	X (SRADDET AURA approuvé le 10 avril 2020)		X
	PRSE	X (PRSE 3 AURA 2017-2021)		
	Charte de Parc Naturel Régional	X (Charte de Parc naturel régional du Pilat)		
	SDAGE	X (SDAGE Rhône-Méditerranée 2016-2021)		
	PPBE Isere et Rhone	X		
	DTA	X (DTA de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise 2007)		X
	PPA	X (2 communes concernées actuellement)		X
	SCoT	X (SCoT des Rives du Rhône)		X
	PPRI	X (PPRI du Rhône et du Gier)		
	PCAET		X (en cours d'approbation finale)	
Documents territoriaux	Plan d'actions intermodalité	X (Plan d'actions intermodalité pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise 2019-2021)		X
	Schéma de développement commercial 2022-2027	X		
	Schéma de la stratégie d'accueil des entreprises (en cours).	X		
	PLUi		X	X
	PLU	X (29 communes concernées)		X

La cohérence du PDM avec les principaux plans et schémas est présentée au § 9 du présent document.

## 4 L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATEGIQUE COMME OUTIL D'AIDE A LA DECISION

### 4.1 Définition et objectifs

L'évaluation environnementale stratégique est une démarche itérative entre l'acteur en charge de l'élaboration du plan et l'évaluateur, en charge de la réalisation de l'EES. Elle vise à s'assurer de la prise en compte de l'ensemble des enjeux environnementaux et sanitaires. L'EES se présente comme un véritable outil d'analyse et d'aide à la décision dans le sens où elle permet aux différents acteurs d'avoir connaissance des différents enjeux et de mieux apprécier les conséquences de leurs décisions sur l'environnement.

Dans le cadre de l'élaboration d'un PDM, l'EES doit permettre de représenter le meilleur compromis entre les objectifs en matière de déplacements et les autres enjeux environnementaux identifiés sur le territoire.

### 4.2 Cadre juridique

L'article R122-17 du Code de l'environnement énumère la liste des plans et programmes devant faire l'objet d'une EES. Le PDM, considéré comme étant susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement fait partie de cette liste et doit donc être soumis à une évaluation environnementale.

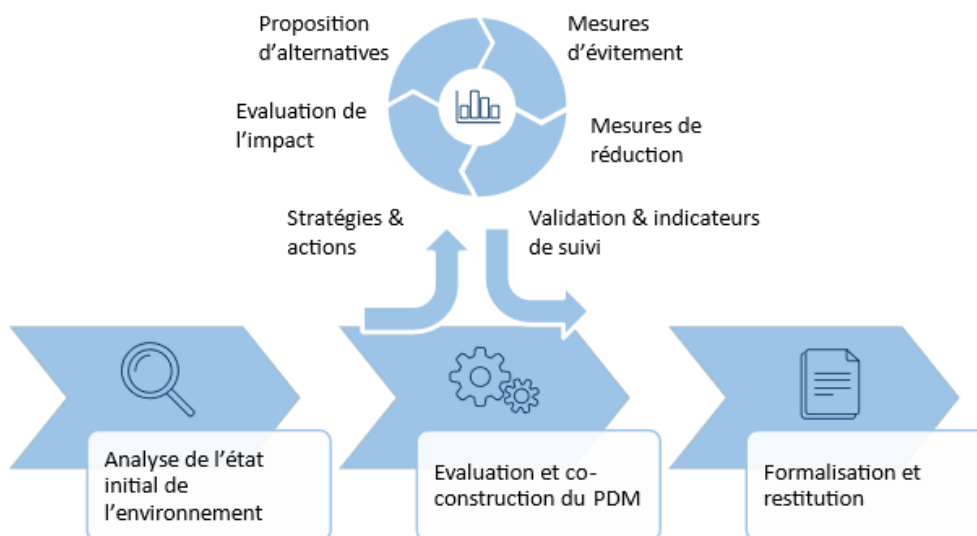
Le contenu de cette étude doit se conformer aux attentes de l'article R122-20 du Code de l'environnement, qui en décrit le contenu.

Ainsi, le présent dossier constitue, conformément à l'article R122-17 du Code de l'environnement, l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité de Vienne Condrieu Agglomération. Le contenu de cette étude a été élaboré afin de se conformer aux attentes de l'article R122-20 du Code de l'environnement.

### 4.3 Présentation de la méthodologie suivie

#### 4.3.1 Démarche globale

L'évaluation environnementale du PDM de Vienne Condrieu Agglomération s'est décomposée en 3 grandes phases :



**Figure 17 : Démarche globale de l'évaluation environnementale du PDM**

1. **Analyse de l'Etat Initial de l'Environnement** : cette phase a amorcé la démarche et a permis de dresser un état des lieux du territoire sur l'ensemble des thématiques environnementales et sociales (cf §5). Les enjeux et spécificités du territoire y sont identifiés et présentés. Les enjeux environnementaux ont ensuite été hiérarchisés afin de mettre en évidence les enjeux forts du territoire. Ils ont servi de base pour la prise de décision dans la phase suivante.
2. **L'évaluation et la co-construction du PDM** : cette étape a été l'occasion d'accompagner, pas à pas, l'élaboration du plan de mobilité et d'intégrer les enjeux environnementaux au cœur des préoccupations, en tant qu'un des fondements de l'aménagement du territoire. La séquence Eviter-Réduire-Compenser (ERC) a été appliquée pour limiter le recours à la compensation.
3. **La formalisation et la restitution** : le présent rapport environnemental récapitule les différentes étapes ayant permis d'aboutir au projet du PDM, et détaille les incidences positives et négatives en découlant, et les mesures pour les éviter voire les réduire.

## 5 ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

L'analyse de l'état initial de l'environnement est disponible dans le document commun aux Evaluations environnementales Stratégiques du PCAET et du PDM (Etat initial de l'environnement et présentation des sites Natura 2000 et des continuités écologiques)<sup>12</sup>.

Des éléments spécifiques en lien avec les thématiques Energie-Air-Climat sont présentés dans le Diagnostic du PCAET<sup>13</sup>. Les éléments principaux en lien avec les consommations énergétiques du secteur du transport routier et le potentiel de réduction des consommations du transport routier, sont présentés ci-dessous.

### 5.1 Consommations énergétiques du secteur du transport routier

*[Éléments repris du document Axenne 2023, PCAET - Vienne Condrieu Agglomération Diagnostic, Mars 2023]*

A la différence des autres secteurs, les consommations énergétiques du transport routier ne connaissent pas une diminution depuis 2010 mais une stabilisation, après une période de croissance continue.

Les consommations totales sont nettement supérieures aux territoires similaires. La traversée de l'A7 peut en partie expliquer cette différence mais les autres territoires connaissent la même problématique, en particulier la Communauté d'Agglomération de Villefranche -sur -Saône traversée par l'A6. Le transport de personnes représente la majorité des consommations et les produits pétroliers la source dominante.

Près de 370 000 déplacements quotidiens sont faits en lien avec le territoire (source : Enquête Déplacements 2015, Sytral). La majeure partie de ces déplacements sont faits par des résidents de Vienne Condrieu (82%), soit 301 700 déplacements. Les non - résidents réalisent 68 200 déplacements sur le territoire, dont 35% habitent dans la métropole de Lyon (avec 20 600 déplacements recensés).

Les déplacements internes au territoire représentent environ 249 000 déplacements. 73% des déplacements de personnes sont faits en voiture (ou camionnettes et motos), 20% en modes actifs (à pied ou à vélo) et 7% en transports collectifs (dont le transport scolaire).

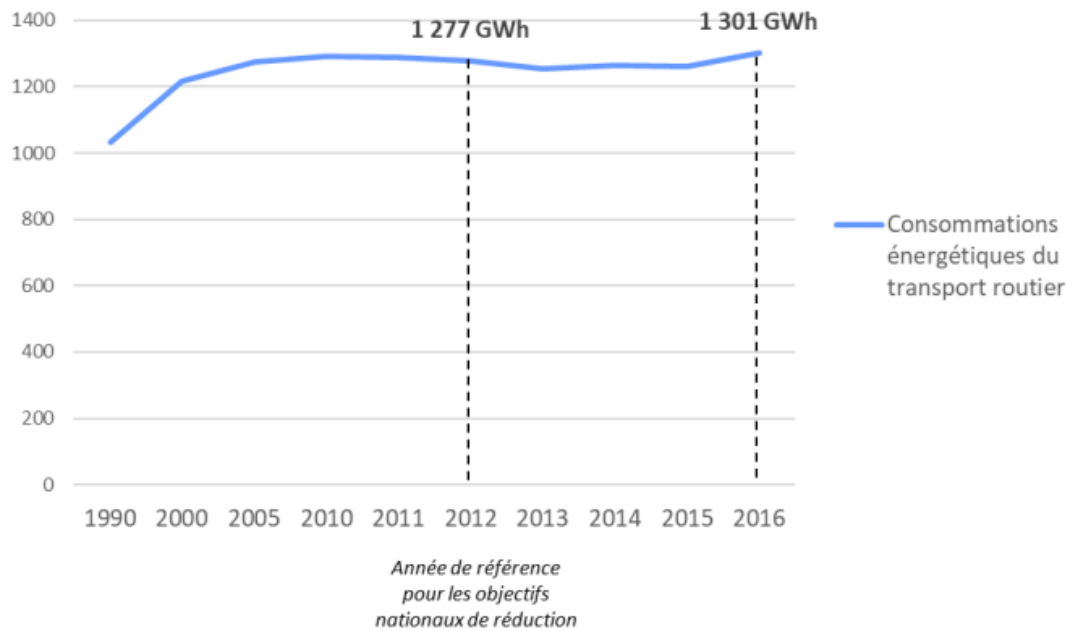
L'usage de la voiture est particulièrement important pour les déplacements en lien avec l'extérieur (89%), mais aussi pour des déplacements de plus courtes distances (internes). En effet, pour les déplacements inférieurs au kilomètre, soit des temps de parcours à pied qui font au maximum 15 minutes (à 4km/h), l'usage de la voiture représente 42% de ces déplacements.

Au regard du volume qu'ils représentent, les potentiels de report modal sur les courtes distances sont importants : 43% des déplacements (internes au territoire) sont inférieurs à 1 km et 20% entre 1 km et 2 km ; et ce notamment dans les espaces urbains denses autour de Vienne.

<sup>12</sup> ATMOTERRA, 2020, Etat Initial de l'Environnement de Vienne Condrieu Agglomération, Ref. 77078-RN001 - 02 en date du 09/11/2020

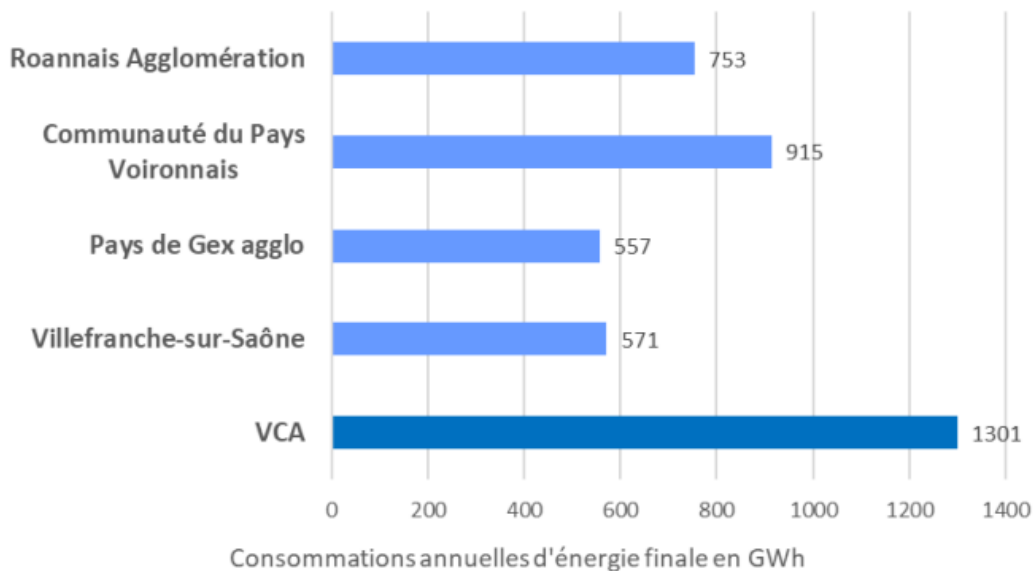
<sup>13</sup> Axenne 2023, PCAET - Vienne Condrieu Agglomération Diagnostic, Mars 2023 (version diffusée lors de la consultation du public en 2023)

### Evolution des consommations d'énergie dans le transport routier sur VCA entre 1990 et 2016 (en GWh)



**Figure 18: Evolution des consommations d'énergie dans le transport routier sur VCA (Source : Axenne)**

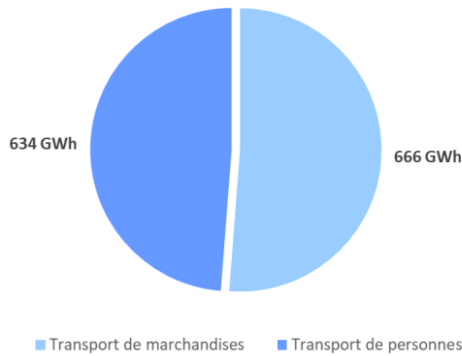
### Consommations d'énergie finale dans le secteur transport routier en 2016 sur VCA (en GWh)



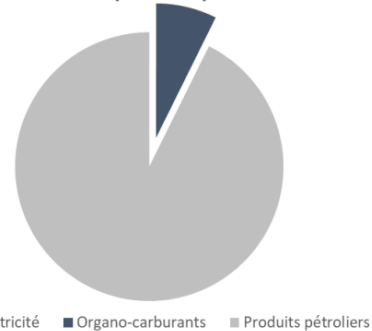
**Figure 19: Consommation d'énergie finale dans le transport routier sur VCA (Source : Axenne)**



Répartition des consommations par usage dans le transport routier sur VCA en 2016 (en GWh)

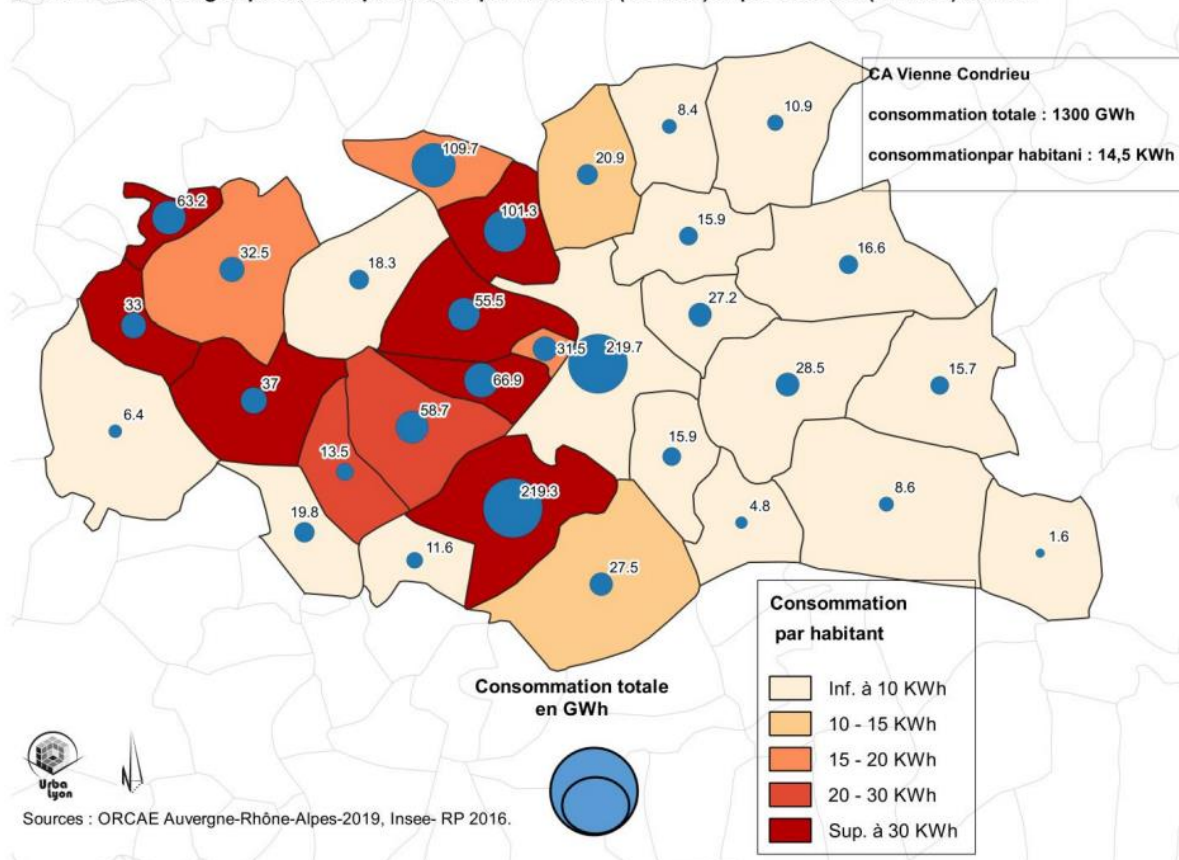


Répartition des consommations par sources d'énergie dans le transport routier sur VCA en 2016 (en GWh)



**Figure 20: Répartition des consommations d'énergie par usage et par sources dans le transport routier sur VCA (Source : Axenne)**

Consommation énergétique du transport routier par commune (en GWh) et par habitant (en KWh) en 2016



**Figure 21: Consommations d'énergie par habitant, par commune, du transport routier (Source : Axenne)**

La répartition par commune des consommations énergétiques du transport routier met bien en avant le biais méthodologique du calcul retenu par OREGES, à savoir la comptabilisation des émissions liées au trafic de transit. En effet, les communes traversées par l'A7 présentent des consommations par habitant largement supérieures à la moyenne.

Néanmoins, d'autres communes comme Saint -Romain -en -Gier, Trèves et Les Haies, présentent des moyennes par habitant toutes aussi élevées.

On observe également une forte disparité entre les communes allant au moins d'un facteur de 1 à 30.

## 5.2 Potentiel de réduction des consommations du transport routier

[Eléments repris du document Axenne 2023, PCAET - Vienne Condrieu Agglomération Diagnostic, Mars 2023]

Les gains énergétiques les plus importants dans le domaine du transport sont du fait d'une amélioration tendanciel du parc des véhicules.

En effet, lorsqu'un propriétaire change de voiture il fait un gain important sur ses consommations de carburant. On estime que 50% des ménages auront changé de voiture d'ici 2030. Le développement des modes doux dont l'augmentation des transports en commun pour 10% des ménages ainsi que le télétravail pour 50% des salariés "tertiaire bureaux" permet aussi une réduction des consommations d'énergie.

En tenant compte de l'augmentation de la démographie, la baisse des consommations en 2030 devrait atteindre 6%.

		Proposition d'un objectif en % du gisement identifié					IMPACT DES ACTIONS	
		GAIN ENERGETIQUE SUR L'EXISTANT					INDICATEURS ENERGETIQUE & GAZ A EFFET DE SERRE	
		%	nb	Electricité MWh/an	Bois énergie MWh/an	Fuel, gaz nat., gaz propane MWh/an	tCO2 évité/an en 2030	Indépendance énergétique du point de vue de l'utilisateur
<b>2030</b>								
<b>SECTEUR TRANSPORT</b>								
Equipment	Suivi des consommations de carburants grâce à des cartes privatives	20%	2 021			-655 MWh/an	-212	
	Pneus de véhicules légers à basse résistance au roulement	20%	2 021			-1 054 MWh/an	-341	
	Changement de catégorie de consommation des véhicules de flottes professionnelles	20%	2 021			-3 084 MWh/an	-997	
	Amélioration tendanciel de la consommation de carburant pour tous les modes de transport	50%		4 453		-183 278 MWh/an	-58 565	
	<b>Sous-total équipement :</b>			<b>4 453</b>		<b>-188 072 MWh/an</b>	<b>-60 115</b>	
Service	Formation d'un chauffeur de véhicule (voitures particulières et camionnettes) à la conduite économique	20%	2 021			-1 212 MWh/an	-392	
	Covoiturage domicile/travail	5%	848			-509 MWh/an	-164	
	Télétravail pour les salariés tertiaire "bureaux"	50%	4 135			-926 MWh/an		
	Mode doux pour les trajets courts	10%	2 969			-2 277 MWh/an	-3	
	Gonflage des pneumatiques pour véhicules légers et véhicules utilitaires légers	20%				-8 MWh/an	-3	
	<b>Sous-total pratiques des éleveurs :</b>					<b>-4 932 MWh/an</b>	<b>-559</b>	
<b>GAIN ENERGETIQUE TOTAL DANS LE SECTEUR TRANSPORT :</b>							<b>-188 550</b>	
Rappel de la consommation du transport en 2016 : 1 335 953 MWh/an								
Consommation supplémentaire en 2030 : 110 392 MWh/an								
Consommation supplémentaire d'élec 2030 : 887 MWh/an								
<b>Consommation totale du secteur transport en 2030 :</b>							<b>1 258 683</b>	
							<b>CO2 évité :</b>	<b>-60 674</b>

Figure 22 : Gain énergétique dans le secteur du transport propose dans le PCAET (Source : Axenne)

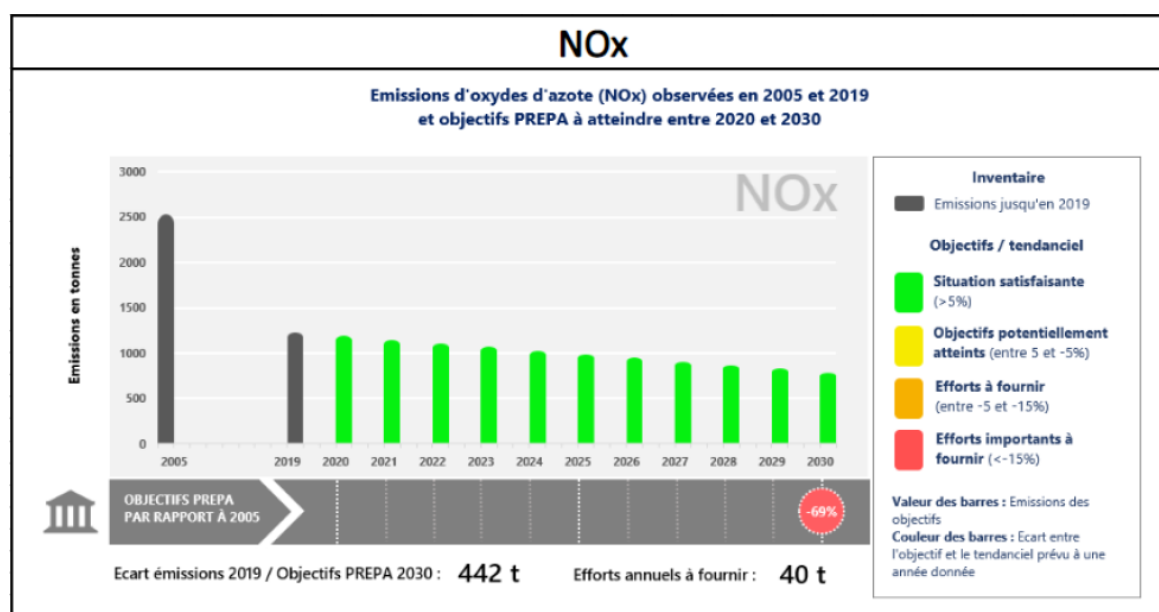
### 5.3 Analyse de la cohérence et de l'évolution des émissions de polluants atmosphériques avec les objectifs qualité de l'air

Les informations présentées par Atmo Auvergne Rhône Alpes dans le cadre de l'Étude d'opportunité ZFE<sup>14</sup> mettent en évidence la conformité potentielle de l'ensemble des polluants avec le PREPA (cette dernière étant basée sur des données de diagnostic plus récentes, une méthodologie différente et une évolution tendancielle nationale plus optimiste que l'analyse faite pour le PCAET).

Les objectifs biennaux sont des indicateurs construits en comparant les objectifs du PREPA et l'évolution tendancielle (sans actions locales) des émissions attendues à horizon 2030. Les graphiques ci-dessous montrent ces objectifs biennaux sur la communauté d'agglomération de Vienne Condrieu.

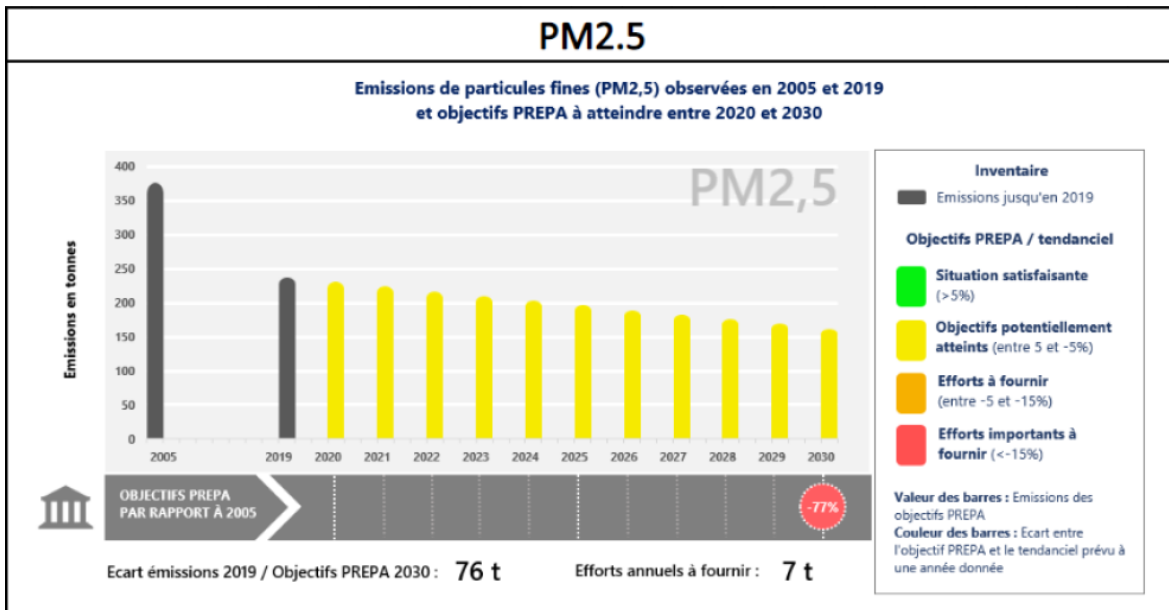
**La comparaison entre les objectifs PREPA et le scénario tendanciel montre que la situation actuelle est satisfaisante pour atteindre les objectifs fixés jusqu'en 2030 pour les émissions de NOx.**

Pour les PM<sub>2,5</sub> avec les données actuelles, les objectifs sont potentiellement atteints. Des efforts restent à fournir pour atteindre les objectifs fixés pour les PM<sub>2.5</sub> et pour le NH<sub>3</sub>.

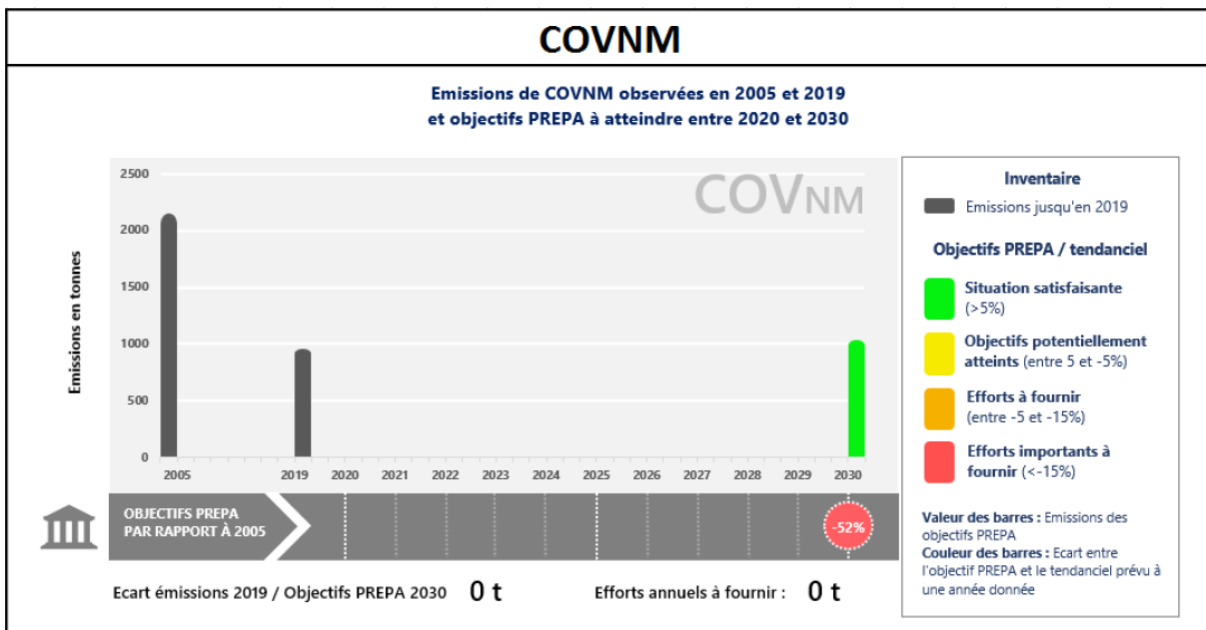


**Figure 23 : Projection des émissions d'oxydes d'azote (NOx) au regard des objectifs PREPA pour une aide à la définition des objectifs biennaux (Loi LOM) pour le territoire de la CA Vienne Condrieu**

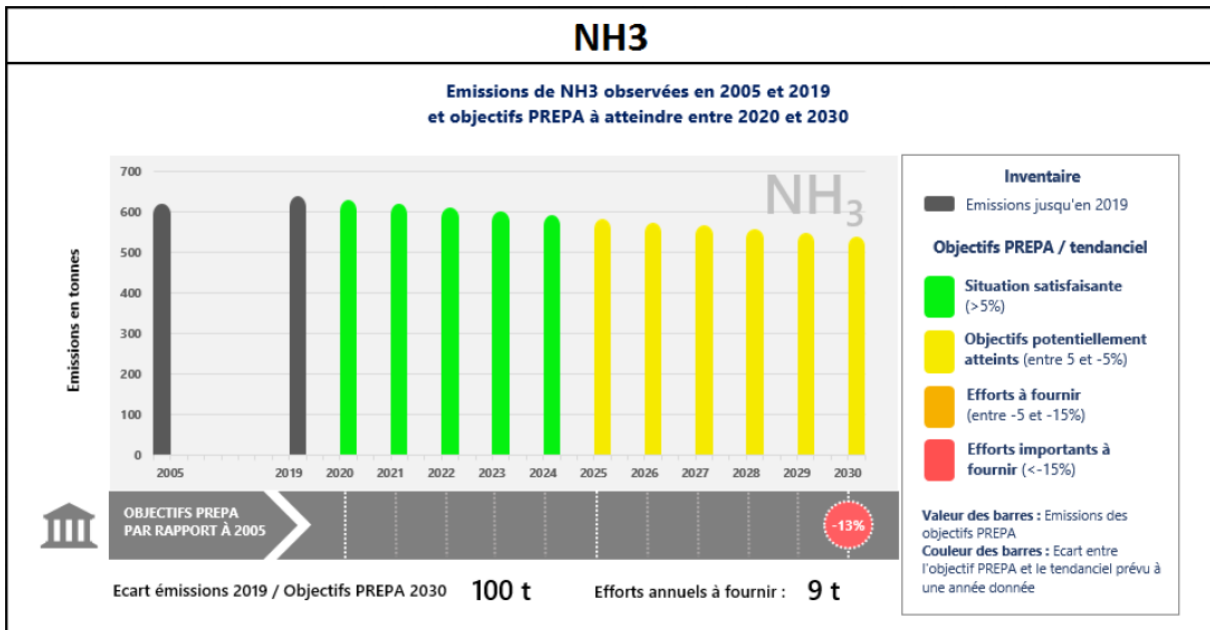
<sup>14</sup> Atmo Auvergne Rhône Alpes, 2022, Étude d'opportunité ZFE : Communauté d'agglomération de Vienne Condrieu, Version éditée le 07/06/2022



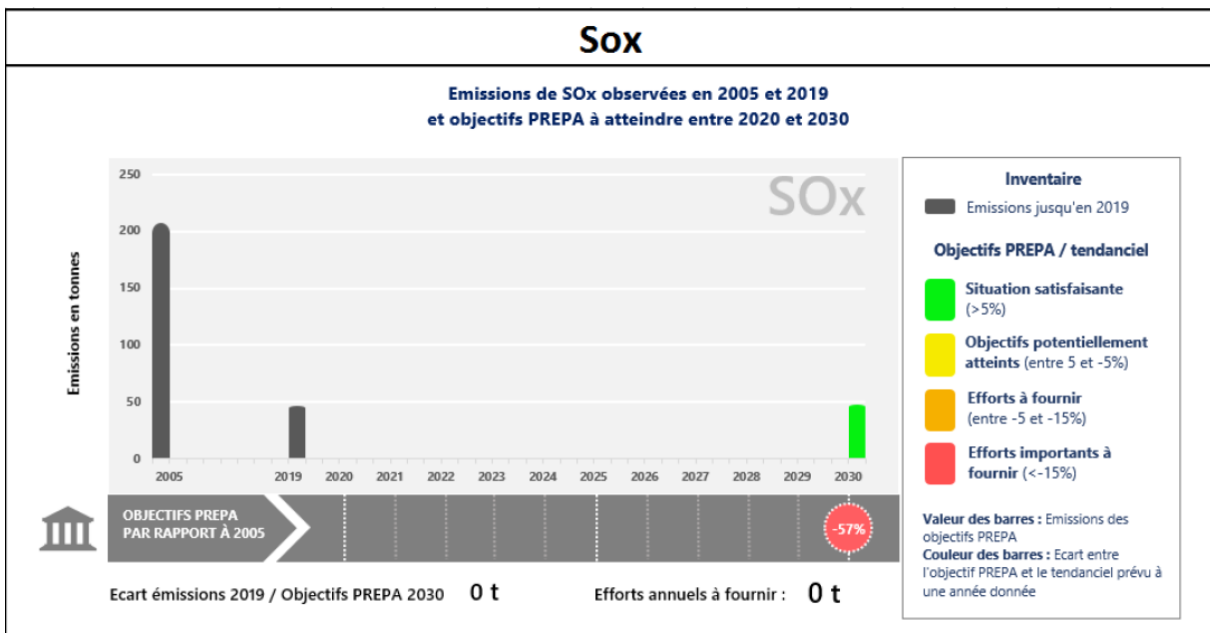
**Figure 24 : Projection des émissions de particules fines (PM2,5) au regard des objectifs PREPA pour une aide à la définition des objectifs biennaux (Loi LOM) pour le territoire de la CA Vienne Condrieu**



**Figure 25 : Projection des émissions de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) au regard des objectifs PREPA pour une aide à la définition des objectifs biennaux (Loi LOM) pour le territoire de la CA de Vienne Condrieu**



**Figure 26 : Projection des émissions d'ammoniac (NH<sub>3</sub>) au regard des objectifs PREPA pour une aide à la définition des objectifs biennaux (Loi LOM) pour le territoire de la CA de Vienne Condrieu**



**Figure 27 : Projection des émissions d'oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>) au regard des objectifs PREPA pour une aide à la définition des objectifs biennaux (Loi LOM) pour le territoire de la CA de Vienne Condrieu**

## 6 EXPLICATION ET JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS AU REGARD DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES

Tout au long de la démarche, l'intervention de l'EES a permis de faire évoluer le PDM afin d'y intégrer les enjeux environnementaux autant que possible en considérant également les implications techniques, organisationnelles et financières de la collectivité.

### 6.1 Phase d'élaboration de la stratégie

La stratégie a été élaborée en deux temps :

- Une **phase opérationnelle**, permettant de définir les objectifs du PDM, les publics cibles et les leviers. Cette phase a fait l'objet de temps de concertation lors de différents ateliers
- Une **phase de chiffrage**, afin de définir des objectifs de répartition modale.

#### 6.1.1 Objectifs du PDM

Des objectifs chiffrés ont été discutés : il s'agit d'objectif de répartition modale, pour les horizons 2026 et 2030.

**Tableau 6 : Objectifs de parts modales par horizon**

Parts modales	Voiture (conducteur)	Voiture (passager)	Marche	Vélo	TC	Autres
<b>Etat initial - 2021</b>	48,0%	23,6%	19,5%	0,7%	7,2%	1,0%
<b>A 5 ans -2026</b>	44,9%	24,7%	19,8%	1,3%	8,3%	1,0%
<b>A 10 ans -2031</b>	41,3%	25,2%	20,2%	2,6%	9,8%	1,0%

Ainsi, les objectifs sont de diminuer la part d'autosolisme, d'augmenter la marche et le vélo ainsi que la part des transports en commun.

#### 6.1.2 Intervention dans le cadre de l'EES en phase 'stratégie'

ATMOTERRA est intervenu en phase stratégie pour mettre en lumière les éventuels points d'attention à considérer pour la réalisation du PDM (stratégie et actions). A partir du premier travail de définition de grandes orientations et d'axes de travail, des premiers scénarios alternatifs et mesure d'Évitement, de Réduction et de Compensation de potentiels impacts ont été proposés. Cela permet d'intégrer les enjeux environnementaux en amont du plan, afin d'aboutir à une stratégie et des actions les plus vertueuses possibles. Ces propositions ne sont pas spécifiques à certains axes mais sont globalement transversales à tous les axes de travail.

Les thématiques potentiellement impactées par les orientations du PDM sont présentées dans le tableau ci-dessous, avec en face des mesures pour limiter ces impacts.

**Tableau 7 : Proposition de scénarios alternatifs**

Thématique impactée	Scénarios alternatifs / mesures ERC transversales
Consommation d'espaces non artificialisés	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Privilégier la réhabilitation de bâtiments existants / friches plutôt que la création de nouveaux (pour les espaces de coworking par exemple)</li> <li>• Privilégier le réaménagement des voies de circulation routières existantes plutôt que la création de nouvelles infrastructures pour les pistes cyclables et cheminements piétons</li> <li>• Réaliser des aires de covoiturage, bornes de recharges, ... sur des zones déjà artificialisées, de manière cohérente avec les besoins</li> <li>• Compenser la perte de surface consommée par la restauration de milieux naturels</li> </ul>
Milieux naturels	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégrer et éviter les zones naturelles protégées ou d'intérêt, et en particulier les zones situées dans le PNR du Pilat et les Espaces Naturels Sensibles (aucune zone Natura 2000 sur le territoire mais une à proximité à prendre en compte également)</li> <li>• Utiliser un substrat ou des matériaux n'imperméabilisant pas les sols et favoriser l'infiltration le long des pistes</li> <li>• Compenser la perte de surface imperméabilisée</li> </ul>
Qualité de l'air et émissions de GES	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour les mesures permettant de diminuer le trafic (restriction de la circulation, ...), vérifier que celles-ci ne vont pas conduire à un simple déplacement spatial de l'impact dans le territoire et non à son évitement</li> </ul>
Patrimoine et paysage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prendre en compte le patrimoine et les paysages dans l'implantation des projets</li> <li>• Utiliser également les nouveaux aménagements (voies de déplacement modes doux, ...) comme une occasion de mise en valeur du patrimoine</li> </ul>
Risques	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégrer les zones soumises à certains aléas dans l'élaboration des projets (infrastructures, parkings, ...)</li> <li>• Maîtriser l'urbanisation et l'usage (type d'activité, de population...) des parcelles aux abords des grands axes de transports routiers afin de limiter l'exposition de la population à la pollution atmosphérique</li> </ul>

### Approche quantitative

A partir des objectifs chiffrés de répartition modale, une quantification de l'évolution des émissions de polluants atmosphériques et de GES a été réalisée. Cette quantification a été réalisée pour les horizons suivants : 2021, 2026 et 2030.

Les données utilisées sont récapitulées dans les tableaux ci-dessous. Ces chiffres proviennent d'hypothèses faites par Inddigo.

**Tableau 8 : Nombre de déplacements par horizon**

Nombre de déplacements	Voiture (conducteur)	Voiture (passager)	Marche	Vélo	TC	Autres
<b>Etat initial (adapté)*</b>	177524	87437	72181	2589	26520	3648
<b>A 5 ans -2026</b>	179320	98466	79210	5265	33238	3901
<b>A 10 ans -2031</b>	170937	104048	83528	10577	40447	4040

**Tableau 9 : Kilomètres cumulés par horizon**

Kilomètres parcourus	Voiture (conducteur)	Voiture (passager)	Marche	Vélo	TC	Autres
<b>Etat initial (adapté)*</b>	6001015	2955724	160833	42809	1057577	251774
<b>A 5 ans -2026</b>	6279349	3282902	175741	50264	1242517	267293
<b>A 10 ans -2031</b>	6181983	3453353	184443	86315	1497281	276781

Pour l'état initial, la source de données principale utilisée par Inddigo est l'enquête déplacement de 2015 faite par Sytral<sup>15</sup>.

Ces estimations ne prennent pas en compte la mobilité du week-end ou le trafic de transit. En effet, les données spécifiques en lien avec la mobilité du week-end ou le trafic de transit ne sont pas disponibles auprès d'ATMO AURA. Ces données n'ont pas été collectées lors de enquêtes de mobilité réalisées dans le cadre du diagnostic (enquête déplacements SYTRAL et données INSEE). Ceci pourra faire l'objet d'une analyse complémentaire dans le cadre du suivi du PDM.

Les hypothèses prises par Inddigo pour le calcul des données des autres horizons sont les suivantes :

- L'état initial ne distinguait pas les voitures passager et voitures conducteur, ainsi que la marche et le vélo. Cette distinction a été faite sur la base de ratios calculés à partir des données de l'enquête déplacement de 2015\*.
- Hypothèse sur l'évolution de la population (*source ScoT*) : taux annuel de variation de +0,7%.

Pour calculer les émissions, il est nécessaire de croiser les données ci-dessus, appelées 'données d'activité', à des données de répartition du parc routier, ainsi qu'à des facteurs d'émissions.

<sup>15</sup> Sytral, Enquête déplacements de l'aire métropolitaine lyonnaise, 2015



Les décompositions de parcs routiers utilisées sont celles, pour les voitures et les bus, de l'IFSTTAR<sup>16</sup> (de 2020, 2025 et 2030 pour les voitures et de 2010 et 2025 pour les bus). Pour les bus, il a été considéré une hypothèse de 50 passagers moyens par véhicule.

Les facteurs d'émissions utilisés sont ceux de l'OMINEA, Citepa<sup>17</sup>.

**Tableau 10 : Décomposition du parc routier pour les voitures particulières et les facteurs d'émissions de l'OMINEA selon les polluants**

Voitures particulières		Parc routier			FE OMINEA					
		2020	2025	2030	NOx mg/(veh.km)	PM2.5 mg/(veh.km)	CO2 g/(veh.km)	SO2 mg/(veh.km)	COVNM mg/(veh.km)	NH3 mg/(veh.km)
Diesel	Pre Euro	0,0%	0,0%	0,0%	482,0	177,3	111,9	0,8	123,1	0,7
	Euro 1	0,3%	0,0%	0,0%	629,2	79,8	150,9	1,0	46,2	0,7
	Euro 2	1,1%	0,2%	0,0%	616,9	49,9	154,1	1,1	39,2	0,7
	Euro 3	5,6%	1,8%	0,3%	725,0	38,9	148,5	1,0	19,9	0,7
	Euro 4	13,0%	5,5%	1,8%	479,3	34,2	142,4	1,0	11,6	0,7
	Euro 5	21,3%	12,7%	5,3%	514,4	2,5	135,5	0,9	1,2	1,3
Essence	Euro 6	23,5%	37,5%	36,2%	423,7	1,7	129,7	0,9	1,2	4,7
	Pre Euro	0,1%	0,0%	0,0%	2548,1	2,6	154,5	1,1	1084,1	1,6
	Euro 1	0,7%	0,0%	0,0%	413,0	2,6	153,0	1,1	418,9	101,9
	Euro 2	1,9%	0,4%	0,0%	171,4	2,6	143,7	1,0	35,6	115,2
	Euro 3	3,6%	1,3%	0,3%	54,8	1,6	137,4	1,0	15,3	22,6
	Euro 4	5,3%	2,6%	0,9%	25,1	1,5	132,2	0,9	12,5	23,3
GPL	Euro 5	8,2%	5,6%	2,7%	16,9	1,8	111,3	0,8	3,0	7,3
	Euro 6	11,5%	21,5%	25,1%	18,2	1,9	108,0	0,8	3,5	7,0
Hybride Diesel		0,7%	0,7%	0,5%	25,2	0,0	125,0	4,0	13,3	6,8
Hybride Essence		0,8%	2,4%	5,1%	423,7	1,7	129,7	0,9	1,2	4,7
PHEV Diesel		1,8%	5,7%	13,1%	18,2	1,9	108,0	0,8	3,5	7,0
PHEV Essence		0,0%	0,0%	0,1%	423,7	1,7	129,7	0,9	1,2	4,7
E85		0,0%	0,1%	3,5%	18,2	1,9	108,0	0,8	3,5	7,0
Electrique		0,1%	0,1%	0,0%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Hydrogène		0,5%	1,8%	4,7%	0,0	0,0	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Hydrogène		0,0%	0,1%	0,4%	0,0	0,0	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

**Tableau 11 : Décomposition du parc routier pour les bus et les facteurs d'émissions de l'OMINEA selon les polluants**

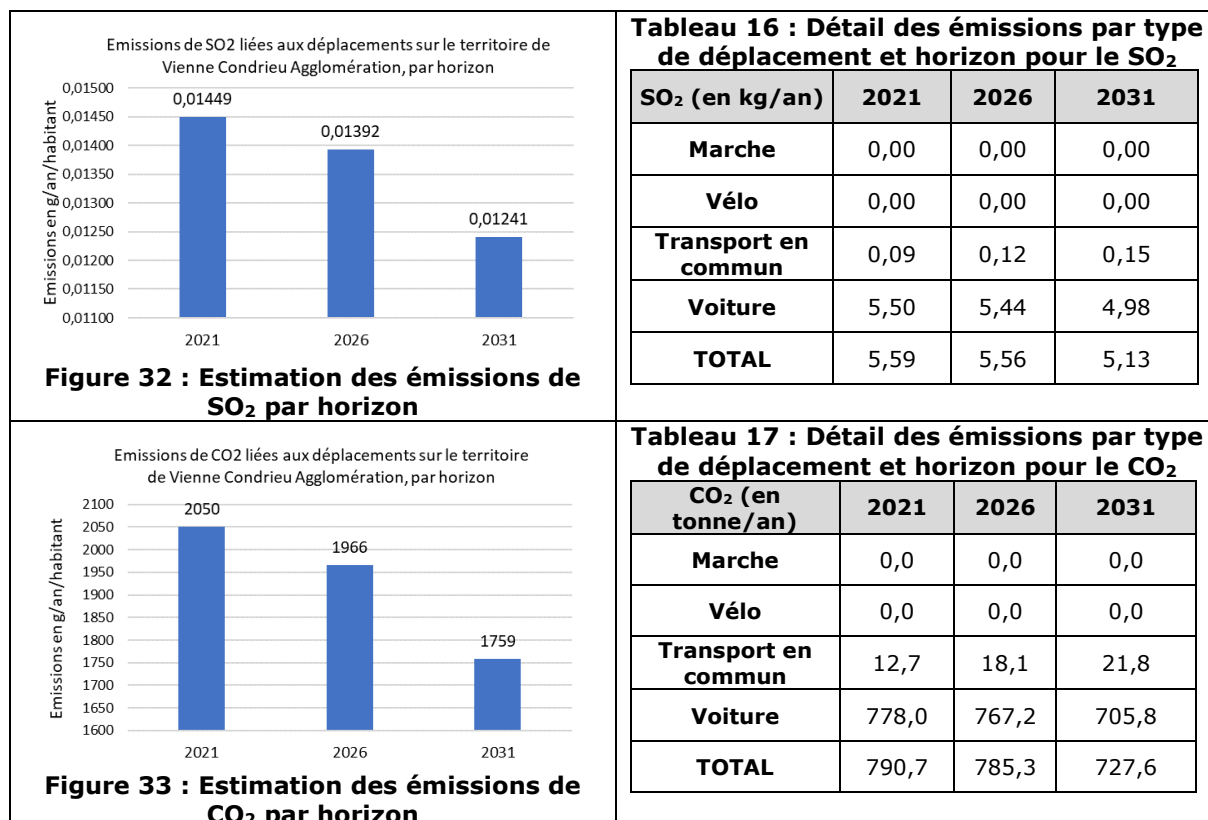
Bus		Parc routier		FE OMINEA					
		2010	2025	NOx mg/(passager . km)	PM2.5 mg/(passager. km)	CO2 g/(passager. km)	SO2 mg/(passager. km)	COVNM mg/(passager. km)	NH3 mg/(passager. km)
Diesel	Pre Euro	5,9%	0,0%	416,8	6,3	13,1	0,1	10,8	0,1
	Euro 1	6,1%	0,0%	287,4	4,5	11,7	0,1	7,6	0,1
	Euro 2	19,5%	20,0%	320,4	2,5	11,7	0,1	5,3	0,1
	Euro 3	29,0%	1,3%	306,4	2,4	12,1	0,1	4,9	0,1
	Euro 4	36,5%	5,2%	185,5	0,6	12,1	0,1	0,8	0,1
	Euro 5	2,9%	14,6%	215,5	0,8	12,2	0,1	1,1	0,2
Euro 6		0,0%	78,7%	16,4	0,1	12,3	0,1	0,5	0,2

Les résultats sont présentés ci-dessous, par polluant, en g/an/habitant dans les graphiques et en kg/an dans les tableaux (tonne/an pour le CO<sub>2</sub>).

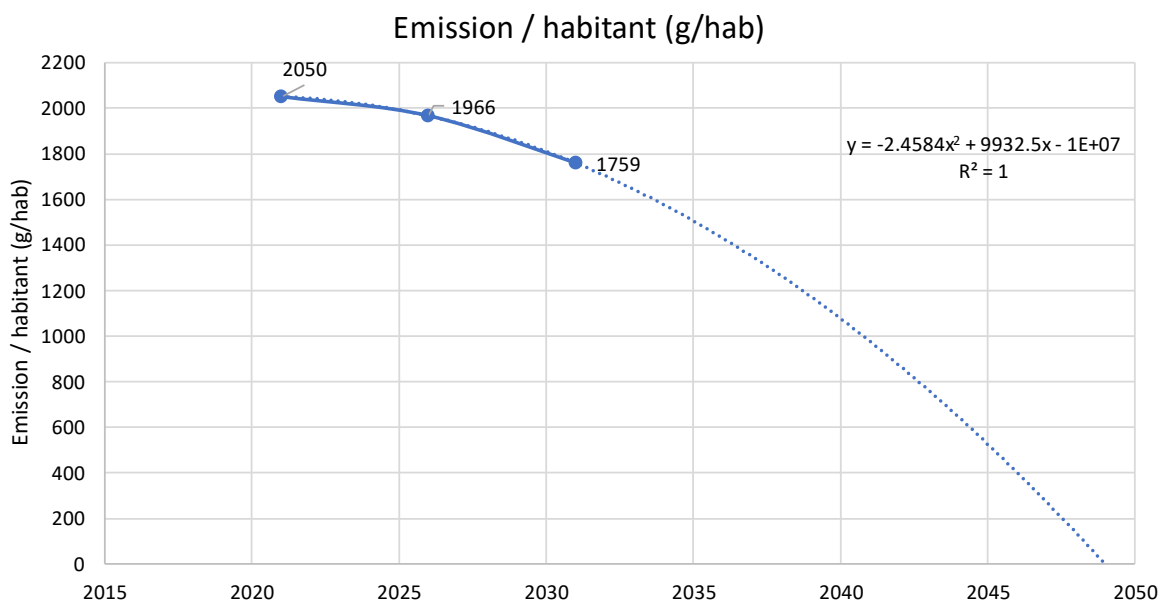
<sup>16</sup> Michel André, Anne-Laure Roche, Lauréline Bourcier. Statistique de parcs et trafic pour le calcul des émissions de polluants des transports routiers en France. [Rapport de recherche] IFSTTAR - Institut Français des Sciences et technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux. 2014, 137 p. hal-01431629

<sup>17</sup> Base de données de l'OMINEA, édition 2021

<p>Emissions de NOx liées aux déplacements sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération, par horizon</p> <p><b>Figure 28 : Estimation des émissions de NOx par horizon</b></p>	<p><b>Tableau 12 : Détail des émissions par type de déplacement et horizon pour les NOx</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>NOx (en kg/an)</th> <th>2021</th> <th>2026</th> <th>2031</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Marche</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Vélo</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Transport en commun</td> <td>282,8</td> <td>151,7</td> <td>182,8</td> </tr> <tr> <td>Voiture</td> <td>2041,0</td> <td>1778,2</td> <td>1372,7</td> </tr> <tr> <td><b>TOTAL</b></td> <td><b>2323,8</b></td> <td><b>1929,9</b></td> <td><b>1555,5</b></td> </tr> </tbody> </table>	NOx (en kg/an)	2021	2026	2031	Marche	0,0	0,0	0,0	Vélo	0,0	0,0	0,0	Transport en commun	282,8	151,7	182,8	Voiture	2041,0	1778,2	1372,7	<b>TOTAL</b>	<b>2323,8</b>	<b>1929,9</b>	<b>1555,5</b>
NOx (en kg/an)	2021	2026	2031																						
Marche	0,0	0,0	0,0																						
Vélo	0,0	0,0	0,0																						
Transport en commun	282,8	151,7	182,8																						
Voiture	2041,0	1778,2	1372,7																						
<b>TOTAL</b>	<b>2323,8</b>	<b>1929,9</b>	<b>1555,5</b>																						
<p>Emissions de PM2.5 liées aux déplacements sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération, par horizon</p> <p><b>Figure 29 : Estimation des émissions de PM2.5 par horizon</b></p>	<p><b>Tableau 13 : Détail des émissions par type de déplacement et horizon pour les PM2.5</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>PM2.5 (en kg/an)</th> <th>2021</th> <th>2026</th> <th>2031</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Marche</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Vélo</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Transport en commun</td> <td>2,2</td> <td>0,9</td> <td>1,1</td> </tr> <tr> <td>Voiture</td> <td>54,0</td> <td>27,5</td> <td>15,1</td> </tr> <tr> <td><b>TOTAL</b></td> <td><b>56,1</b></td> <td><b>28,4</b></td> <td><b>16,2</b></td> </tr> </tbody> </table>	PM2.5 (en kg/an)	2021	2026	2031	Marche	0,0	0,0	0,0	Vélo	0,0	0,0	0,0	Transport en commun	2,2	0,9	1,1	Voiture	54,0	27,5	15,1	<b>TOTAL</b>	<b>56,1</b>	<b>28,4</b>	<b>16,2</b>
PM2.5 (en kg/an)	2021	2026	2031																						
Marche	0,0	0,0	0,0																						
Vélo	0,0	0,0	0,0																						
Transport en commun	2,2	0,9	1,1																						
Voiture	54,0	27,5	15,1																						
<b>TOTAL</b>	<b>56,1</b>	<b>28,4</b>	<b>16,2</b>																						
<p>Emissions de COVNM liées aux déplacements sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération, par horizon</p> <p><b>Figure 30 : Estimation des émissions de COVNM par horizon</b></p>	<p><b>Tableau 14 : Détail des émissions par type de déplacement et horizon pour les COVNM</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>COVNM (en kg/an)</th> <th>2021</th> <th>2026</th> <th>2031</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Marche</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Vélo</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Transport en commun</td> <td>4,1</td> <td>2,1</td> <td>2,6</td> </tr> <tr> <td>Voiture</td> <td>62,6</td> <td>22,4</td> <td>15,9</td> </tr> <tr> <td><b>TOTAL</b></td> <td><b>66,7</b></td> <td><b>24,5</b></td> <td><b>18,4</b></td> </tr> </tbody> </table>	COVNM (en kg/an)	2021	2026	2031	Marche	0,0	0,0	0,0	Vélo	0,0	0,0	0,0	Transport en commun	4,1	2,1	2,6	Voiture	62,6	22,4	15,9	<b>TOTAL</b>	<b>66,7</b>	<b>24,5</b>	<b>18,4</b>
COVNM (en kg/an)	2021	2026	2031																						
Marche	0,0	0,0	0,0																						
Vélo	0,0	0,0	0,0																						
Transport en commun	4,1	2,1	2,6																						
Voiture	62,6	22,4	15,9																						
<b>TOTAL</b>	<b>66,7</b>	<b>24,5</b>	<b>18,4</b>																						
<p>Emissions de NH3 liées aux déplacements sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération, par horizon</p> <p><b>Figure 31 : Estimation des émissions de NH3 par horizon</b></p>	<p><b>Tableau 15 : Détail des émissions par type de déplacement et horizon pour le NH3</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>NH3 (en kg/an)</th> <th>2021</th> <th>2026</th> <th>2031</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Marche</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Vélo</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Transport en commun</td> <td>0,1</td> <td>0,2</td> <td>0,3</td> </tr> <tr> <td>Voiture</td> <td>48,4</td> <td>36,4</td> <td>33,6</td> </tr> <tr> <td><b>TOTAL</b></td> <td><b>48,5</b></td> <td><b>36,7</b></td> <td><b>33,9</b></td> </tr> </tbody> </table>	NH3 (en kg/an)	2021	2026	2031	Marche	0,0	0,0	0,0	Vélo	0,0	0,0	0,0	Transport en commun	0,1	0,2	0,3	Voiture	48,4	36,4	33,6	<b>TOTAL</b>	<b>48,5</b>	<b>36,7</b>	<b>33,9</b>
NH3 (en kg/an)	2021	2026	2031																						
Marche	0,0	0,0	0,0																						
Vélo	0,0	0,0	0,0																						
Transport en commun	0,1	0,2	0,3																						
Voiture	48,4	36,4	33,6																						
<b>TOTAL</b>	<b>48,5</b>	<b>36,7</b>	<b>33,9</b>																						



Sur la base de ces baisses d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les années 2021, 2026 et 2031, la neutralité carbone des déplacements pourraient être atteinte avant 2050. Toutefois, des efforts significatifs seraient à maintenir après 2030 pour continuer sur la même trajectoire.



**Figure 34 : Estimation des émissions tendanciennes de CO<sub>2</sub>**

Ces estimations d'émissions sont significativement inférieures aux résultats de l'inventaire d'ATMO AURA car sont considérés ici seulement les déplacements quotidiens des habitants de Vienne Condrieu Agglomération et de ceux de l'aire métropolitaine lyonnaise (flux internes à l'agglomération et échanges avec la métropole de Lyon, le Pays Roussillonnais, le Pays de l'Ozon et autres), du lundi

au vendredi. Ainsi, ne sont pas pris en compte les déplacements des habitants le weekend, les déplacements des personnes ne résidant pas dans l'aire métropolitaine lyonnaise, les déplacements de marchandises, ...

## 6.2 Phase d'élaboration du programme d'actions

### 6.2.1 Méthodologie

Dans le cadre de l'EES, chaque action proposée a été confrontée aux différents enjeux environnementaux du territoire afin d'identifier les incidences potentielles, positives ou négatives ou les manques. Tout au long de la démarche, notre attention s'est portée sur l'intégration des éléments suivants en appliquant la séquence **Éviter > Réduire > Compenser** :

5. Des mesures visant en priorité à **éviter (E) les incidences négatives identifiées**.
6. Des **mesures de réduction (R)** des incidences lorsque cela était nécessaire, en complément ou remplacement des mesures d'évitement.
7. Des mesures permettant **d'augmenter les bénéfiques ou les co-bénéfiques** d'une action (ex : rénovation en utilisant de préférence des matériaux biosourcés et locaux plutôt que l'utilisation de matériaux classiques dans le cadre de cette action).
8. Proposer, en dernier lieu, des **mesures de compensation (C)** éventuelles.

Ainsi, ces mesures ERC ont été proposées afin de mettre en lumière les éventuels points d'attention à considérer pour la rédaction des actions. Ces éléments ont été communiqués dans les supports de présentation, à l'oral mais également écrits sur les documents de travail qui ont servi à l'élaboration des actions.

### 6.2.2 Mesures ERC et évolution du programme d'actions





Le tableau ci-après présente une synthèse de l'évolution du programme d'actions (non-exhaustive) avec les mesures ERC et les modifications qui ont été proposées.








Les modifications ainsi que les motifs de leur non-prise en compte sont présentés permettant une justification des choix retenus dans le programme d'actions final.






Les mesures d'évitement sont suivies d'un « (E) » tandis que les mesures de réduction sont suivies d'un « (R) ». Les modifications n'étant pas suivies de ces identifiants sont des modifications visant à accentuer les co-bénéfices des actions ou à les réorienter de façon à ce qu'elles soient les plus vertueuses possible.




Ainsi, le programme d'actions a évolué au fur et à mesure des réunions et des éléments communiqués tout au long de son élaboration. Au total, 39 actions ont été retenues et détaillées en 4 axes stratégiques.

**Tableau 18 : Mesures E R C proposée pour limiter les impacts du programme d'actions**






Action	Date de la proposition	Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique	Prise en compte, justification et commentaires
<b>Axe A : S'engager durablement dans la réduction des émissions pour préserver la santé et le cadre de vie</b>			
<b>Objectif 1 - Réduire les impacts du parc automobile et protéger les populations les plus exposées</b>			
Ax. Etudier l'opportunité de mise en place d'une ZFE	17/05/2022	Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES	Action supprimée en Septembre 2023 en lien avec la réalisation de l'étude d'opportunité ZFE réalisée par ATMO AURA
A1. Travailler à la réduction des vitesses sur les grands axes circulés	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>(E,R) Mettre en œuvre des études sur l'impact des réductions de vitesses sur la fluidité du trafic et la qualité de l'air, pour confirmer les impacts positifs</li> </ul>	
A2. Protéger les établissements recevant un public sensible exposés aux nuisances	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>(E) Restreindre la circulation automobile aux abords des établissements sensibles sur certaines plages horaires ou de manière permanente</li> </ul>	 Des solutions variées pourront être étudiées : restrictions de voies, de stationnement, de vitesses en fonction des situations rencontrées....
A3. Poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau de transports en commun	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>(E) Favoriser la construction de ces stations multi-énergies sur des zones déjà artificialisées</li> </ul>	 L'artificialisation des sols pour la construction de stations sera limitée dans la mesure du possible
A4. Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>(E) Favoriser la construction de ces stations sur des zones déjà artificialisées</li> <li>(R) Promouvoir également la mobilité douce et le télétravail, pour réduire les déplacements motorisés, même s'il s'agit de véhicules moins polluants</li> </ul>	 L'artificialisation des sols pour la construction de stations sera limitée dans la mesure du possible
A5. Encourager les employeurs à recourir à l'autopartage pour faciliter l'extension du parc		Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES	
A6. Etudier la faisabilité de réduire le trafic de transit poids lourd		Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES	



Action	Date de la proposition	Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique	Prise en compte, justification et commentaires
A7. Définir un plan d'actions en matière de logistique urbaine (du dernier kilomètre)	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>(E) Pour ces espaces de logistique, privilégier les zones déjà artificialisées/du foncier déjà existant, pour limiter l'artificialisation des sols et la consommation d'espace</li> </ul>	
A8. Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>(E) Favoriser la construction de ces stations sur des zones déjà artificialisées (parkings déjà existants)</li> </ul>	 <i>L'artificialisation des sols pour la construction de stations sera limitée dans la mesure du possible</i>
<b>Objectif 2 – Réduire et optimiser les déplacements</b>			
A9. Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>(E) Pour ces nouveaux espaces de coworking, privilégier du foncier déjà existant plutôt que la construction de nouveaux bâtiments.</li> </ul>	
A10. Valoriser et développer le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>(E) Si développement de l'accessibilité routière du site, éviter les zones naturelles, espaces protégés et Trame Verte et Bleue lors de la création de nouveaux axes routiers.</li> </ul>	
A11. Conforter le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>(R) Limiter les nuisances en phase chantier (bruit, lumière, ...)</li> </ul>	
<b>Objectif 3 – Inciter au report modal particulièrement sur le secteur centre</b>			
A12. Accompagner la stratégie de gestion du stationnement à Vienne	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>(E) Eviter l'artificialisation des sols pour la création de P+R et autres aménagements, et privilégier les espaces déjà artificialisées</li> <li>(E) Eviter les zones naturelles, notamment les Espaces Naturels Sensibles du territoire, et les corridors écologiques</li> <li>(R) Sinon, utiliser des matériaux n'imperméabilisant pas les sols et favorisant l'infiltration</li> <li>(C) Le cas échéant, compenser la perte de surface imperméabilisée</li> </ul>	
A13. Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>(E) Eviter l'artificialisation des sols pour la création de stationnements et privilégier les espaces déjà artificialisées</li> <li>(E) Eviter les zones naturelles, notamment les Espaces Naturels Sensibles du territoire, et les corridors écologiques</li> <li>(R) Sinon, utiliser des matériaux n'imperméabilisant pas les sols et favorisant l'infiltration</li> <li>(C) Le cas échéant, compenser la perte de surface imperméabilisée</li> </ul>	
<b>Axe B : Construire un territoire attractif et accessible</b>			
<b>Objectif 4 – Sécuriser les déplacements</b>			
B1. Traiter les points d'insécurité routière		<i>Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES</i>	

Action	Date de la proposition	Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique	Prise en compte, justification et commentaires
B2. Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>(R) Privilégier le réaménagement des voies de circulation routières existantes plutôt que la création de nouvelles infrastructures pour les aménagements cyclables</li> <li>(E) Eviter l'imperméabilisation ou (R) utiliser un substrat n'imperméabilisant pas les sols et favoriser l'infiltration le long des pistes (fossés drainants, noues infiltrantes, chaussée drainante, ...)</li> <li>(E) Eviter les zones naturelles, en particulier protégées ou d'intérêt, comme les Espaces Naturels Sensibles du territoire</li> <li>(E) Prendre en compte les continuités écologiques/Trame Verte et Bleue dans le tracé des aménagements cyclables</li> <li>(R) Limiter les nuisances en phase chantier (bruit, lumière, ...)</li> </ul>	
<b>Objectif 5 – Rendre le réseau de transport en commun plus attractif</b>			
B3. Accroître et optimiser l'offre de services		<i>Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES</i>	
B4. Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale		<i>Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES</i>	
B5. Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>(E) Eviter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols, et privilégier le réaménagement des voies de circulation routières existantes plutôt que la création de nouvelles infrastructures, notamment au niveau des sites naturels sensibles</li> <li>(R) Limiter les nuisances en phase chantier (bruit, lumière, ...)</li> </ul>	
<b>Objectif 6 – Garantir l'accessibilité de la chaîne de déplacements</b>			
B6. Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports en commun pour les PMR	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>(R) Limiter les nuisances en phase chantier (bruit, lumière, ...)</li> </ul>	
B7. Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>(R) Limiter les nuisances en phase chantier (bruit, lumière, ...)</li> </ul>	
<b>Objectif 7 – Faciliter la traversée du Rhône</b>			
B8. Etudier la faisabilité d'intégration des TC et des modes actifs sur les ponts existants, les réhabilitations et les créations d'ouvrage	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>(R) Limiter les nuisances en phase chantier (bruit, lumière, ...)</li> <li>(R) Prendre en compte l'intégration paysagère des nouveaux ouvrages</li> <li>(R) Privilégier le réaménagement des voies de circulation routières existantes plutôt que la création de nouvelles infrastructures pour les modes actifs et TC</li> </ul>	 <i>L'intégration se fera à priori par une infrastructure accolée aux ouvrages car il est rare de rester sur l'emprise du pont</i>
<b>Objectif 8 – Développer les pratiques cyclables et piétonnes</b>			

Action	Date de la proposition	Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique	Prise en compte, justification et commentaires
B9. Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (R) Privilégier le réaménagement des voies de circulation routières existantes plutôt que la création de nouvelles infrastructures pour les aménagements cyclables</li> <li>• (E) Eviter l'imperméabilisation ou (R) utiliser un substrat n'imperméabilisant pas les sols et favoriser l'infiltration le long des aménagements cyclables (fossés drainants, noues infiltrantes, chaussée drainante, ...)</li> <li>• (E) Eviter les zones naturelles, en particulier protégées ou d'intérêt, comme les Espaces Naturels Sensibles du territoire (Zone humide des Serpaizières, Prairies humides de Pont-Evêque, ...)</li> <li>• (E) Prendre en compte les continuités écologiques/Trame Verte et Bleue dans le tracé des aménagements cyclables</li> <li>• (R) Limiter les nuisances en phase chantier (bruit, lumière, ...), notamment à proximité des espaces naturels sensibles</li> </ul>	
B10. Valoriser la marche comme mode de déplacement	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (R) Privilégier le réaménagement des voies de circulation existantes plutôt que la création de nouvelles infrastructures pour les cheminements piétons</li> <li>• (E) Eviter l'imperméabilisation ou (R) utiliser un substrat n'imperméabilisant pas les sols et favoriser l'infiltration le long des pistes (fossés drainants, noues infiltrantes, chaussée drainante, ...)</li> <li>• (E) Eviter les zones naturelles, en particulier protégées ou d'intérêt, comme les Espaces Naturels Sensibles du territoire</li> <li>• (E) Prendre en compte les continuités écologiques/Trame Verte et Bleue dans le tracé des cheminements piétons</li> </ul>	
<b>Objectif 9 – Mieux répondre aux besoins des habitants du milieu rural</b>			
B11. Accentuer la promotion et le recours au covoiturage	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (E) Pour l'aménagement d'aires de covoiturage, éviter l'artificialisation des sols</li> <li>• (E) Eviter les zones naturelles, notamment les Espaces Naturels Sensibles du territoire, et les corridors écologiques</li> <li>• (R) Sinon, utiliser un substrat n'imperméabilisant pas les sols</li> <li>• (C) Le cas échéant, compenser la perte de surface imperméabilisée</li> </ul>	 <i>L'artificialisation des sols pour la création de stationnements sera limitée dans la mesure du possible</i>
B12. Améliorer l'offre de transport à la demande (TAD)		<i>Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES</i>	
B13. Rationnaliser, homogénéiser et optimiser le transport scolaire		<i>Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES</i>	
<b>Axe C : Assurer le lien entre urbanisme et politique de mobilité</b>			
<b>Objectif 10 – Affirmer le lien entre densité de population et desserte par le réseau de transport en commun</b>			
C1. Privilégier l'urbanisation à proximité des gares et du réseau L'va		<i>Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES</i>	



Action	Date de la proposition	Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique	Prise en compte, justification et commentaires
<b>Objectif 11 – Faciliter l'intermodalité en gare</b>			
C2. Intégrer de manière raisonnée le stationnement autour des gares du territoire	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>(E) Eviter l'artificialisation des sols pour la création de stationnements et privilégier les espaces déjà artificialisées</li> <li>(R) Sinon, utiliser des matériaux n'imperméabilisant pas les sols et favorisant l'infiltration</li> <li>(C) Le cas échéant, compenser la perte de surface imperméabilisée</li> </ul>	 <i>L'artificialisation des sols pour la création de stationnements sera limitée dans la mesure du possible</i>
C3. Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>(E) Privilégier les voies de circulations existantes plutôt que la création de nouvelles infrastructures pour les mobilités douces</li> <li>(E) Eviter l'artificialisation des sols si création de parkings-relais</li> <li>(R) Sinon, utiliser des matériaux n'imperméabilisant pas les sols et favorisant l'infiltration</li> <li>(C) Le cas échéant, compenser la perte de surface imperméabilisée</li> </ul>	
C4. Renforcer l'attractivité autour des gares du territoire	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>(E) Favoriser les bâtiments déjà existant pour le développement d'activités et services, plutôt que la création de nouveaux bâtiments (pour limiter la consommation d'espace)</li> </ul>	
<b>Objectif 12 – Inciter la pratique des modes alternatifs en agissant sur les espaces publics et les espaces privés</b>			
C5. Harmoniser l'organisation du stationnement des véhicules sur l'espace public et dans le cadre de nouveaux projets d'aménagements ou en renouvellement urbain.	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>(R) Limiter l'imperméabilisation des sols et la consommation d'espace pour la création de stationnement de véhicule</li> </ul>	
C6. Harmoniser le règlement dans les documents d'urbanisme et imposer des locaux vélos confortables dans les constructions neuves		<i>Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES</i>	
C7. Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>(R) Choisir des espèces de végétaux adaptées au futur climat, à la biodiversité locale, aux enjeux de pollen et de consommation d'eau</li> </ul>	
<b>Axe D : Tendre vers une gouvernance partenariale et une communication efficace</b>			
<b>Objectif 13 – Mieux faire connaître l'offre existante et accompagner la population dans le changement de pratique</b>			
D1. Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va		<i>Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES</i>	

Action	Date de la proposition	Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique	Prise en compte, justification et commentaires
D2. Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme	17/05/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>(E) Privilégier l'évitement des déplacements motorisés, en particulier pour les déplacements domicile-travail (encourager le télétravail, les visio-conférences, les modes doux, ...)</li> </ul>	
D3. Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs		<p style="text-align: center;"><i>Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES</i></p>	
D4. Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires	17/05/2022	<p>Si des aménagements urbains sont en projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(E) Eviter l'artificialisation des sols</li> <li>(R) Sinon, utiliser un substrat n'imperméabilisant pas les sols</li> <li>(C) Le cas échéant, compenser la perte de surface imperméabilisée</li> </ul>	
<b>Objectif 14 – Suivre et animer la politique de mobilité</b>			
D5. Faire du Comité de Partenaires une vraie instance d'échanges et de progrès		<p style="text-align: center;"><i>Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES</i></p>	
D6. Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre des actions du PDM		<p style="text-align: center;"><i>Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES</i></p>	

## 7 EXPOSE DES EFFETS NOTABLES PROBABLES RESIDUELS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PDM SUR LE TERRITOIRE

La démarche d'évaluation et d'amélioration des actions présentées dans la section précédente a permis de réduire au maximum les effets négatifs de la programmation du plan sur l'environnement. Le programme d'actions ayant été finalisé, il convient désormais d'analyser les effets notables et probables de la mise en œuvre du PDM tel que défini, qu'ils soient positifs ou négatifs grâce à la comparaison avec les tendances de l'environnement en l'absence de plan.

Conformément au point 3a de l'article R122-20 du code de l'environnement, les incidences sur la santé humaine, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages doivent, s'il y a lieu, être analysés.

Pour être le plus exhaustif possible, chaque action a été confrontée à chacune des thématiques présentées dans l'état initial de l'environnement. Cette analyse se présente sous la forme des tableaux suivants.

### 7.1 Analyse du programme d'actions du PDM

Les tableaux suivants détaillent l'impact de chaque action du PDM sur les différentes thématiques environnementales.

Il s'agit des **effets probables et résiduels** du PDM sur l'environnement, après prise en compte des **mesures ERC**.

Une **évaluation semi-quantitative** a été également intégrée afin d'évaluer l'intensité attendue de l'action sur la thématique environnementale. Ces éléments sont donnés à titre indicatifs afin d'évaluer globalement la stratégie et ses effets. Ils ne peuvent pas être liés directement aux objectifs chiffrés du PDM en raison des incertitudes et du niveau de détail des actions. L'échelle de quantification des impacts est présentée ci-dessous :

**Tableau 19 : Légende considérée pour l'analyse semi-quantifiée des impacts**

++	Amélioration significative de l'enjeu environnemental du territoire
+	Amélioration potentielle ou faible de l'enjeu environnemental du territoire
0	Pas d'impact attendu de l'action sur l'enjeu environnemental du territoire
0/-	Dégradation faible potentielle de l'enjeu environnemental mais prise en compte au sein de la fiche action. Incidence atténuée par la prise en compte et l'anticipation par le territoire des effets potentiellement négatifs de l'action
-	Dégradation potentielle ou faible de l'enjeu environnemental du territoire
--	Dégradation significative de l'enjeu environnemental du territoire

**Tableau 20 : Evaluation semi-quantitative du PDM**

Actions	Milieu physique										Milieu naturel										Milieu humain										Gestion des déchets										Déplacements, transports										Risques et Nuisances										Paysages										Commentaires
	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat, adaptation et émissions de GES	Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques	Santé	Activités humaines (agriculture, économie, ENR...)	Aménagement et consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Déchets	Assainissement	Déplacement	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)	Paysages																																																		
<b>Axe A : S'engager durablement dans la réduction des émissions pour préserver la santé et le cadre de vie</b>																																																																							
A1. Travailler à la réduction des vitesses sur les grands axes circulés	0	0	0	0	++	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0																																																	
A2. Protéger les établissements recevant un public sensible exposés aux nuisances	0	0	0	0	++	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0																																																	
A3. Poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau de transports en commun	0	0	0	0	+	+	0	0/-	0	+	0	0/-	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir une incidence négative sur la consommation d'espace et les sites naturels, en lien avec l'aménagement de stations. Cependant, ces aménagements seront faits sur des zones déjà artificialisées, ainsi l'incidence sera atténuée.																																																
A4. Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules	0	0	0	0	+	+	0	0/-	0	+	0	0/-	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir une incidence négative sur la consommation d'espace et les sites naturels, en lien avec l'aménagement de stations. Cependant, ces aménagements seront faits sur des zones déjà artificialisées, ainsi l'incidence sera atténuée.																																															
A5. Encourager les employeurs à recourir à l'autopartage pour faciliter l'extension du parc	0	0	0	0	+	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir des impacts positifs sur la qualité de l'air, les émissions de Ges et le bruit en lien avec l'utilisation de véhicules plus récents (véhicules électriques, hybrides, ...).																																																
A6. Etudier la faisabilité de réduire le trafic de transit poids lourd	0	0	0	0	++	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0																																																	
A7. Définir un plan d'actions en matière de logistique urbaine (du dernier kilomètre)	0	0	0	0	+	+	0	0/-	0	+	0	0/-	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir des impacts négatifs sur la consommation d'espace et les milieux naturels en lien avec la création d'espace de logistique. Cependant, ces aménagements seront faits sur des zones déjà artificialisées/ du foncier existant																																																

Actions	Milieu physique						Milieu naturel			Milieu humain				Gestion des déchets		Déplacements, transports		Risques et Nuisances			Paysages	Commentaires
	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat, adaptation et émissions de GES	Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques	Santé	Activités humaines (agriculture, économie, ENR...)	Aménagement et consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Déchets	Assainissement	Déplacement	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)	Paysages	
																						ou en limitant l'imperméabilisation des sols, ainsi l'incidence sera atténuée.
A8. Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire	0	0	0	0	+	+	0	0/-	0	+	0	0/-	0	0	0	+	0	0	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir une incidence négative sur la consommation d'espace et les sites naturels, en lien avec l'aménagement de stations. Cependant, ces aménagements seront faits sur des zones déjà artificialisées, ainsi l'incidence sera atténuée.
A9. Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée	0	0	0	0	+	+	0	0/-	0	+	0	0/-	0	0	0	+	0	0	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir des impacts négatifs sur la consommation d'espace et les milieux naturels en lien avec la création d'espaces de coworking. Cependant, l'utilisation de foncier déjà existant sera privilégié (plutôt que la création de nouveaux bâtiments), ainsi l'incidence sera atténuée.
A10. Valoriser et développer le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône	0	0	0	0	+	+	0/-	0/-	0/-	0	+	0/-	0	0	0	+	0	0	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir des impacts négatifs sur la consommation d'espace, les milieux naturels et les corridors écologiques en lien avec l'accueil de nouvelles entreprises sur le foncier et le développement de l'accessibilité du site. Cependant, ces aménagements seront faits sur des zones déjà artificialisées ou en limitant l'imperméabilisation des sols et les zones naturelles/TVB, ainsi l'incidence sera atténuée.
A11. Conforter le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal	0	0	0	0	+	+	0	0/-	0	0	+	0/-	0	0	0	+	0	0	0/-	0/-	0	Cette action est susceptible d'avoir des impacts négatifs sur la consommation d'espace et les milieux naturels en lien avec la création de nouveaux bâtiments. Cependant, la réhabilitation des anciens bâtiments sera privilégiée, puis la construction des nouveaux sera faite sur des zones déjà artificialisées ou en limitant l'imperméabilisation des sols et les zones naturelles/TVB, ainsi l'incidence sera atténuée.
A12. Accompagner la stratégie de gestion du stationnement à Vienne	0	0	0	0	+	+	0/-	0/-	0/-	0	0	0/-	0	0	0	+	0	0	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir des impacts négatifs sur la consommation d'espace, les milieux naturels et les corridors écologiques en lien avec les nouveaux aménagements (P+R, modes actifs, stations autopartage, bornes de recharge, ...). Cependant, ces aménagements seront faits sur des zones déjà artificialisées ou en limitant l'imperméabilisation des sols et les zones naturelles/TVB, ainsi l'incidence sera atténuée.

Actions	Milieu physique						Milieu naturel			Milieu humain				Gestion des déchets		Déplacements, transports	Risques et Nuisances		Paysages		Commentaires	
	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat, adaptation et émissions de GES	Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques	Santé	Activités humaines (agriculture, économie, ENR...)	Aménagement et consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Déchets	Assainissement	Déplacement	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)		Paysages
A13. Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R	0	0	0	0	+	+	0	0/-	0	0	0	0/-	0	0	0	+	0	0	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir des impacts négatifs sur la consommation d'espace et les milieux naturels en lien avec la création de P+R. Cependant, ces aménagements seront faits sur des zones déjà artificialisées ou en limitant l'imperméabilisation des sols, ainsi l'incidence sera atténuée.
<b>Axe B : Construire un territoire attractif et accessible</b>																						
B1. Traiter les points d'insécurité routière	0	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	
B2. Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs	0	0	0	0	++	++	0/-	0/-	0/-	+	0	0/-	0	0	0	++	0	0	0/-	0/-	0	Cette action est susceptible d'avoir des impacts négatifs sur la consommation d'espace et les milieux naturels en lien avec l'aménagement de pistes cyclables. Cependant, ces aménagements seront faits sur des zones déjà artificialisées ou en limitant l'imperméabilisation des sols et les zones naturelles/TVB, ainsi l'incidence sera atténuée. Cette action est également susceptible d'avoir des impacts négatifs sur les nuisances (bruit, lumière, poussière, ...) pendant la phase chantier. Cependant, il a été ajouté dans la fiche action de veiller à limiter ces nuisances.
B3. Accroître et optimiser l'offre de services	0	0	0	0	++	++	0	0	0	0	+	0	0	0	0	++	0	0	0	0	0	
B4. Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	
B5. Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars	0	0	0	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0	0	0/-	0	0	0	+	0	0	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir des impacts négatifs sur la consommation d'espace, les milieux naturels et les corridors écologiques en lien avec la mise en place d'un couloir bus. Cependant, le réaménagement des voies de circulation existantes sera privilégié, ainsi l'incidence sera atténuée.
B6. Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports en commun pour les PMR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0/-	0/-	0	

Actions	Milieu physique						Milieu naturel			Milieu humain				Gestion des déchets		Déplacements, transports	Risques et Nuisances		Paysages		Commentaires	
	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat, adaptation et émissions de GES	Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques	Santé	Activités humaines (agriculture, économie, ENR...)	Aménagement et consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Déchets	Assainissement	Déplacement	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)		Paysages
B7. Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0/-	0/-	0	
B8. Etudier la faisabilité d'intégration des TC et des modes actifs sur les ponts existants, les réhabilitations et les créations d'ouvrage	0	0	0	0	+	+	0/-	0/-	0/-	0	0	0/-	0	0	0	++	0	0	0/-	0/-	0/-	
B9. Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre	0	0	0	0	++	++	0/-	0/-	0/-	+	0	0/-	0	0	0	++	0	0	+	0	0	Cette action est susceptible d'avoir des impacts négatifs sur la consommation d'espace et les milieux naturels en lien avec l'aménagement de pistes cyclables. Cependant, ces aménagements seront faits sur des zones déjà artificialisées ou en limitant l'imperméabilisation des sols et les zones naturelles/TVB, ainsi l'incidence sera atténuée.
B10. Valoriser la marche comme mode de déplacement	0	0	0	0	++	++	0/-	0/-	0/-	+	0	0/-	0	0	0	++	0	0	+	0	0	Cette action est susceptible d'avoir des impacts négatifs sur la consommation d'espace et les milieux naturels en lien avec l'aménagement de pistes cyclables. Cependant, ces aménagements seront faits sur des zones déjà artificialisées ou en limitant l'imperméabilisation des sols et les zones naturelles/TVB, ainsi l'incidence sera atténuée.
B11. Accentuer la promotion et le recours au covoiturage	0	0	0	0	+	+	0	0/-	0	0	0	0/-	0	0	0	+	0	0	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir des impacts négatifs sur la consommation d'espace et les milieux naturels en lien avec la création d'aires de covoiturage. Cependant, la création de nouveaux parkings sera évitée, ainsi l'incidence sera atténuée.
B12. Améliorer l'offre de transport à la demande (TAD)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	
B13. Rationnaliser, homogénéiser et optimiser le transport scolaire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	
<b>Axe C : Assurer le lien entre urbanisme et politique de mobilité</b>																						

Actions	Milieu physique						Milieu naturel			Milieu humain				Gestion des déchets		Déplacements, transports		Risques et Nuisances			Paysages		Commentaires
	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat, adaptation et émissions de GES	Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques	Santé	Activités humaines (agriculture, économie, ENR...)	Aménagement et consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Déchets	Assainissement	Déplacement	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)	Paysages		
C1. Privilégier l'urbanisation à proximité des gares et du réseau L'va	0	0	0	0	+	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	++	0	0	0	0	0		
C2. Intégrer de manière raisonnée le stationnement autour des gares du territoire	0	0	0	0	+	+	0	0/-	0	0	0	0/-	0	0	0	+	0	0	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir des impacts négatifs sur la consommation d'espace et les milieux naturels en lien avec la création de stationnements. Cependant, une approche économe dans l'organisation et la conception des stationnements sera fait, pour une moindre mobilisation du foncier, ainsi l'incidence sera atténuée.	
C3. Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne	0	0	0	0	+	+	0/-	0/-	0/-	0	0	0/-	0	0	0	++	0	0	0/-	0/-	0	Cette action est susceptible d'avoir des impacts négatifs sur la consommation d'espace, les milieux naturels et les corridors écologiques en lien avec l'aménagement du PEM. Cependant, ces aménagements seront faits sur des zones déjà artificialisées ou en limitant l'imperméabilisation des sols et les zones naturelles/TVB, ainsi l'incidence sera atténuée. Cette action est également susceptible d'avoir des impacts négatifs sur les nuisances (bruit, lumière, poussière, ...) pendant la phase chantier. Cependant, il a été ajouté dans la fiche action de veiller à limiter ces nuisances.	
C4. Renforcer l'attractivité autour des gares du territoire	0	0	0	0	+	+	0	0/-	0	0	+	0/-	0	0	0	+	0	0	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir une incidence négative sur la consommation d'espace et les sites naturels, en lien avec l'implantation d'activités et services. Cependant, ces aménagements seront réalisés en priorité dans du foncier déjà existant, ainsi l'incidence sera atténuée.	
C5. Harmoniser l'organisation du stationnement des véhicules sur l'espace public et dans le cadre de nouveaux projets d'aménagements ou en renouvellement urbain.	0	0	0	0	+	+	0	0/-	0	0	0	0/-	0	0	0	+	0	0	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir des impacts négatifs sur la consommation d'espace et les milieux naturels en lien avec la création de stationnements. Cependant, une logique de gestion économe de l'espace sera privilégiée (mutualisation des poches de stationnement, limitation des places, ...), ainsi l'incidence sera atténuée.	

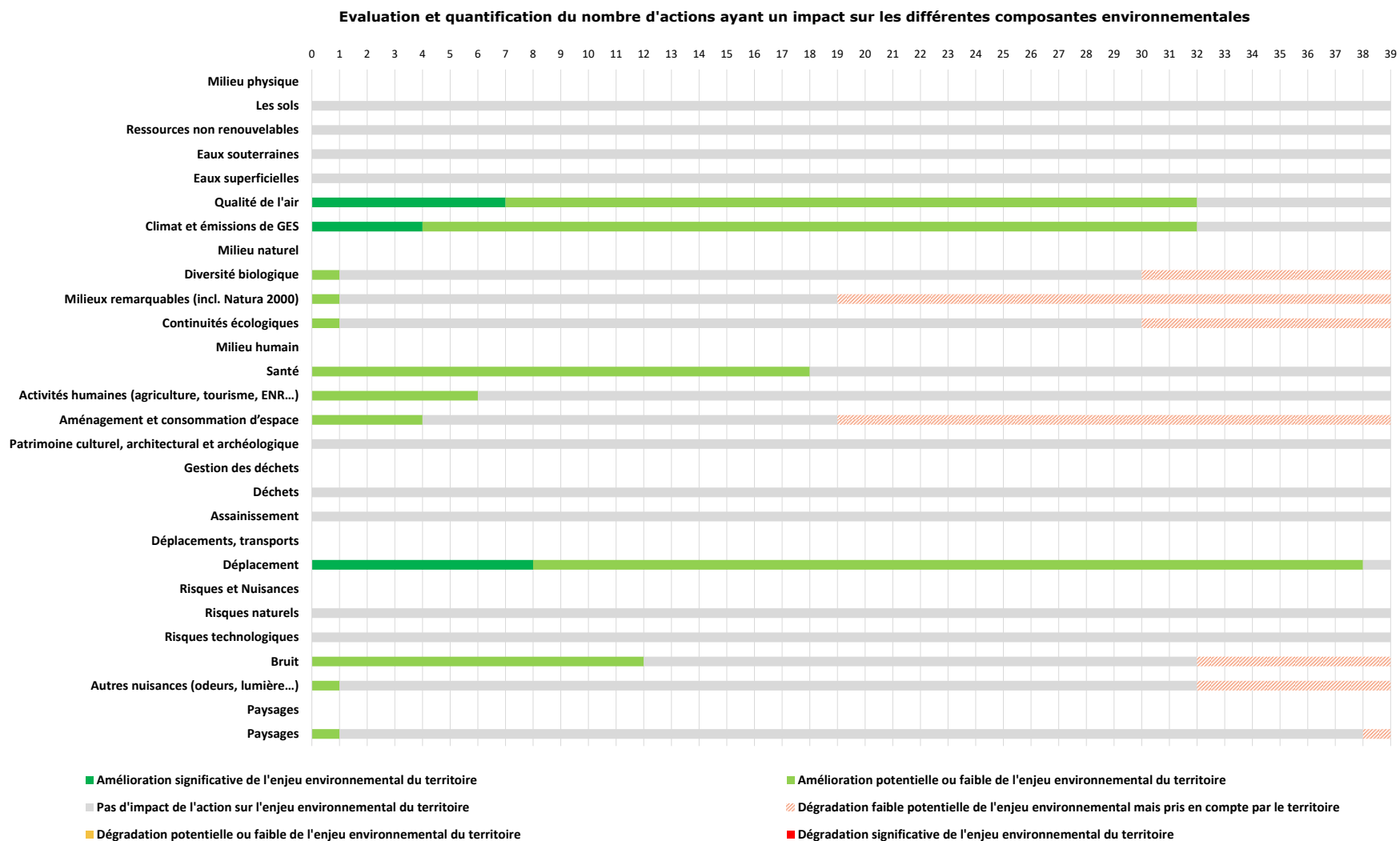


Actions	Milieu physique						Milieu naturel			Milieu humain				Gestion des déchets		Déplacements, transports		Risques et Nuisances			Paysages		Commentaires
	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat, adaptation et émissions de GES	Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques	Santé	Activités humaines (agriculture, économie, ENR...)	Aménagement et consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Déchets	Assainissement	Déplacement	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)	Paysages		
C6. Harmoniser le règlement dans les documents d'urbanisme et imposer des locaux vélos confortables dans les constructions neuves	0	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0		
C7. Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage	0	0	0	0	+	+	+	+	+	+	0	+	0	0	0	+	0	0	+	+	+		
<b>Axe D - Tendre vers une gouvernance partenariale et une communication efficace</b>																							
D1. Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va	0	0	0	0	+	+	0	0	0	0	+	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0		
D2. Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme	0	0	0	0	+	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	+	0	0	+	0	0		
D3. Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs	0	0	0	0	+	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	+	0	0	+	0	0		
D4. Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires	0	0	0	0	+	+	0/-	0/-	0/-	+	0	0/-	0	0	0	+	0	0	0/-	0/-	0	Cette action est susceptible d'avoir des impacts négatifs sur la consommation d'espace, les milieux naturels et les corridors écologiques en lien avec les potentiels aménagements (aménagement cyclables, accessibilité PMR, réaménagement des abords d'école, ...). Cependant, ces aménagements seront faits sur des zones déjà artificialisées ou en limitant l'imperméabilisation des sols et les zones naturelles/TVB, ainsi l'incidence sera atténuée. Cette action est également susceptible d'avoir des impacts négatifs sur les nuisances (bruit, lumière, poussière, ...) pendant la phase chantier. Cependant, il a été ajouté dans la fiche action de veiller à limiter ces nuisances. De plus l'action concerne principalement l'élaboration des plans de mobilité et ne se focaliser pas sur les aménagements éventuels.	

Actions	<b>Milieu physique</b>							<b>Milieu naturel</b>			<b>Milieu humain</b>				<b>Gestion des déchets</b>		<b>Déplacements, transports</b>		<b>Risques et Nuisances</b>			<b>Paysages</b>		Commentaires
	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat, adaptation et émissions de GES	Diversité biologique	Milieux remarquables (incl. Natura 2000)	Continuités écologiques	Santé	Activités humaines (agriculture, économie, ENR...)	Aménagement et consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Déchets	Assainissement	Déplacement	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances (odeurs, lumière...)	Paysages			
D5. Faire du Comité de Partenaires une vraie instance d'échanges et de progrès	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
D6. Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre des actions du PDM	0	0	0	0	+	+	0	0	0	+	+	+	0	0	0	++	0	0	+	0	0			

## 7.2 Profil du PDM

Le graphique ci-dessous présente le profil du PDM en mettant en évidence le nombre d'actions ayant des impacts positifs ou négatifs sur l'environnement.



**Figure 35 : Profil du PDM**

## 7.3 Synthèse des effets probables du PDM sur les différentes composantes environnementales

Chaque action a fait l'objet, pour chaque thématique environnementale :

- Une évaluation de ses incidences directes et indirectes ;
- Une évaluation de la temporalité de ses incidences : temporaire et permanente.

### 7.3.1 Caractère des incidences du PDM

Légende du tableau :

0	Absence d'incidence de l'action sur l'enjeu environnemental du territoire
D	Effet Direct
I	Effet Indirect

**Tableau 21 : Caractère des incidences des actions**

Actions	Milieu physique						Milieu naturel			Milieu humain			Gestion des déchets			Déplacements, transports		Risques et Nuisances			Paysages	Commentaires	
	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Diversité biologique	Milieux remarquables	Continuités écologiques	Santé	Activités humaines (agriculture, économie, ENR...)	Aménagement et consommation d'espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Déchets	Assainissement	Déplacement	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances			
<b>Axe A : S'engager durablement dans la réduction des émissions pour préserver la santé et le cadre de vie</b>																							
A1. Travailler à la réduction des vitesses sur les grands axes circulés	0	0	0	0	D	D	0	0	0	I	0	0	0	0	0	0	D	0	0	D	0	0	
A2. Protéger les établissements recevant un public sensible exposés aux nuisances	0	0	0	0	I	I	0	0	0	I	0	0	0	0	0	0	D	0	0	I	0	0	Cette action est susceptible d'avoir une incidence indirecte car il s'agit de la réalisation d'une étude, de développement de stratégie, ...
A3. Poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du	0	0	0	0	I	I	0	D	0	0	0	D	0	0	0	0	D	0	0	I	0	0	

Actions	Milieu physique		Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Milieu naturel			Santé	Activités humaines (agriculture, économie, ENR...)	Aménagement et consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Gestion des déchets		Assainissement	Déplacements, transports		Risques et Nuisances				Paysages		Commentaires	
	Les sols							Diversité biologique	Milieux remarquables	Continuités écologiques					Milieu humain	Déchets		Déplacement	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances	Paysages				
réseau de transports en commun																											
A4. Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules	0	0	0	0	0	i	i	0	i	0	0	0	d	0	0	0	0	d	0	0	0	0	0	0	0	0	
A5. Encourager les employeurs à recourir à l'autopartage pour faciliter l'extension du parc	0	0	0	0	0	i	i	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	d	0	0	i	0	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir une incidence indirecte car il s'agit de sensibilisation, mise en relation, ...	
A6. Etudier la faisabilité de réduire le trafic de transit poids lourd	0	0	0	0	0	i	i	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	d	0	0	i	0	0	0	0		
A7. Définir un plan d'actions en matière de logistique urbaine (du dernier kilomètre)	0	0	0	0	0	i	i	0	i	0	0	0	i	0	0	0	0	d	0	0	i	0	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir une incidence indirecte car il s'agit de la réalisation d'une étude, de développement de stratégie, ...	
A8. Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire	0	0	0	0	0	i	i	0	i	0	0	0	d	0	0	0	0	d	0	0	0	0	0	0	0		
A9. Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée	0	0	0	0	0	i	i	0	d	0	0	0	d	0	0	0	0	d	0	0	0	0	0	0	0		

Actions	Milieu physique						Milieu naturel			Milieu humain			Gestion des déchets			Déplacements, transports		Risques et Nuisances				Paysages		Commentaires
	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Diversité biologique	Milieux remarquables	Continuités écologiques	Santé	Activités humaines (agriculture, économie, ENR...)	Aménagement et consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Déchets	Assainissement	Déplacement	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances	Paysages			
A10. Valoriser et développer le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône	0	0	0	0	i	i	i	i	0	i	i	0	0	0	i	0	0	0	0	0	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir une incidence indirecte car il s'agit pour le moment de poursuivre la promotion du site et de trouver de nouvelles entreprises/industries qui souhaitent s'implanter sur ce site.
A11. Conforter le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal	0	0	0	0	i	i	0	d	0	0	d	d	0	0	0	i	0	0	d	d	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir des incidences directes sur les milieux naturels, la consommation d'espace et les nuisances en lien avec les travaux de réhabilitation/construction de bâtiments.
A12. Accompagner la stratégie de gestion du stationnement à Vienne	0	0	0	0	i	i	0	d	0	0	d	0	0	0	d	0	0	0	0	0	0	0	0	
A13. Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R	0	0	0	0	i	i	0	d	0	0	d	0	0	0	i	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Axe B : Construire un territoire attractif et accessible</b>																								
B1. Traiter les points d'insécurité routière	0	0	0	0	i	i	0	0	0	0	0	d	0	0	0	i	0	0	0	0	0	0	0	

Actions	Milieu physique						Milieu naturel			Milieu humain			Gestion des déchets		Déplacements, transports	Risques et Nuisances				Paysages	Commentaires	
	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Diversité biologique	Milieux remarquables	Continuités écologiques	Santé	Activités humaines (agriculture, économie, ENR...)	Aménagement et consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Déchets	Assainissement	Déplacement	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances		Paysages
B2. Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs	0	0	0	0	i	i	d	d	d	i	0	d	0	0	0	i	0	0	d	d	0	Cette action est susceptible d'avoir une incidence directe sur la consommation d'espace et les milieux naturels, en lien avec la création de voies pour les mobilités douces. Les incidences sur les déplacements, la santé, la qualité de l'air et le climat sont indirectes car dépendantes de l'utilisation des aménagements.
B3. Accroître et optimiser l'offre de services	0	0	0	0	d	d	0	0	0	0	d	0	0	0	0	d	0	0	0	0	0	
B4. Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	i	0	0	0	0	0	
B5. Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars	0	0	0	0	0	0	d	d	d	0	0	d	0	0	0	d	0	0	0	0	0	
B6. Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports en commun pour les PMR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	i	0	0	d	d	0	
B7. Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	i	0	0	d	d	0	

Actions	Milieu physique						Milieu naturel			Milieu humain		Gestion des déchets		Déplacements, transports		Risques et Nuisances				Paysages		Commentaires
	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Diversité biologique	Milieux remarquables	Continuités écologiques	Santé	Activités humaines (agriculture, économie, ENR...)	Aménagement et consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Déchets	Assainissement	Déplacement	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances	Paysages	
B8. Etudier la faisabilité d'intégration des TC et des modes actifs sur les ponts existants, les réhabilitations et les créations d'ouvrage	0	0	0	0	i	i	d	d	d	0	0	d	0	0	0	d	0	0	d	d	d	
B9. Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre	0	0	0	0	i	i	d	d	d	i	0	d	0	0	0	i	0	0	i	0	0	Cette action est susceptible d'avoir une incidence directe sur la consommation d'espace et les milieux naturels, en lien avec la création de pistes cyclables. Les incidences sur les déplacements, le bruit, la santé, la qualité de l'air et le climat sont indirectes car dépendantes de l'utilisation des aménagements.
B10. Valoriser la marche comme mode de déplacement	0	0	0	0	i	i	d	d	d	i	0	d	0	0	0	i	0	0	i	0	0	Cette action est susceptible d'avoir une incidence directe sur la consommation d'espace et les milieux naturels, en lien avec la création de cheminements piétons. Les incidences sur les déplacements, le bruit, la santé, la qualité de l'air et le climat sont indirectes car dépendantes de l'utilisation des aménagements.
B11. Accentuer la promotion et le recours au covoiturage	0	0	0	0	i	i	0	d	0	0	0	d	0	0	0	i	0	0	0	0	0	



Actions	Milieu physique						Milieu naturel			Milieu humain			Gestion des déchets			Déplacements, transports		Risques et Nuisances			Paysages		Commentaires
	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Diversité biologique	Milieux remarquables	Continuités écologiques	Santé	Activités humaines (agriculture, économie, ENR...)	Aménagement et consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Déchets	Assainissement	Déplacement	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances	Paysages		
B12. Améliorer l'offre de transport à la demande (TAD)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	d	0	0	0	0	0	0	0	
B13. Rationnaliser, homogénéiser et optimiser le transport scolaire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	i	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Axe C : Assurer le lien entre urbanisme et politique de mobilité</b>																							
C1. Privilégier l'urbanisation à proximité des gares et du réseau L'va	0	0	0	0	i	i	0	0	0	i	0	0	0	0	i	0	0	0	0	0	0	0	
C2. Intégrer de manière raisonnée le stationnement autour des gares du territoire	0	0	0	0	i	i	0	i	0	0	0	i	0	0	i	0	0	0	0	0	0	0	
C3. Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne	0	0	0	0	i	i	d	d	d	0	0	d	0	0	i	0	0	d	d	0	0	0	
C4. Renforcer l'attractivité autour des gares du territoire	0	0	0	0	i	i	0	d	0	0	d	d	0	0	i	0	0	0	0	0	0	0	

Actions	Milieu physique		Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Milieu naturel			Santé	Activités humaines (agriculture, économie, ENR...)	Aménagement et consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Gestion des déchets		Assainissement	Déplacements, transports		Risques et Nuisances				Paysages	Commentaires		
	Les sols							Diversité biologique	Milieux remarquables	Continuités écologiques					Déchets			Déplacement	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances				Paysages	
C5. Harmoniser l'organisation du stationnement des véhicules sur l'espace public et dans le cadre de nouveaux projets d'aménagements ou en renouvellement urbain.	0	0	0	0	0	i	i	0	d	0	0	0	d	0	0	0		i	0	0	0	0	0	0			
C6. Harmoniser le règlement dans les documents d'urbanisme et imposer des locaux vélos confortables dans les constructions neuves	0	0	0	0	0	i	i	0	0	0	0	0	i	0	0	0		i	0	0	0	0	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir des incidences indirectes car elle est au stade de recommandations, réflexion	
C7. Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage	0	0	0	0	0	i	i	i	i	i	0	0	i	0	0	0		i	0	0	i	i	i	i	i	Cette action est susceptible d'avoir des incidences indirectes car il s'agit de réaliser un référentiel.	
<b>Axe D - Tendre vers une gouvernance partenariale et une communication efficace</b>																											
D1. Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va	0	0	0	0	0	i	i	0	0	0	0	0	i	0	0	0	0		i	0	0	0	0	0	0	0	
D2. Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme	0	0	0	0	0	i	i	0	0	0	0	0	i	0	0	0	0		i	0	0	i	0	0	0	0	
D3. Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs	0	0	0	0	0	i	i	0	0	0	0	0	i	0	0	0	0		i	0	0	i	0	0	0	Cette action est susceptible d'avoir une incidence indirecte car il s'agit de sensibilisation, expérimentation, ...	
D4. Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires	0	0	0	0	0	i	i	i	i	i	0	0	i	0	0	0	0		i	0	0	d	d	0	0		

Actions	Milieu physique							Milieu naturel			Milieu humain				Gestion des déchets		Déplacements, transports	Risques et Nuisances				Paysages		Commentaires
	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Diversité biologique	Milieux remarquables	Continuités écologiques	Santé	Activités humaines (agriculture, économie, ENR...)	Aménagement et consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Déchets	Assainissement	Déplacement	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances	Paysages			
D5. Faire du Comité de Partenaires une vraie instance d'échanges et de progrès	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
D6. Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre des actions du PDM	0	0	0	0	i	i	0	0	0	i	i	i	0	0	0	i	0	0	i	0	0	0		

### 7.3.2 Temporalité des incidences

Légende du tableau :

0 Absence d'incidence de l'action sur l'enjeu environnemental du territoire

P Effet Permanent

T Effet Temporaire

**Tableau 22 : Temporalité des incidences des actions**

Actions	Milieu physique		Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Milieu naturel			Milieu humain			Santé	Activités humaines (agriculture, économie, ENR...)	Aménagement et consommation d'espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Gestion des déchets		Assainissement	Déplacements, transports		Risques et Nuisances		Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances	Paysages		Commentaires
	Les sols							Diversité biologique	Milieux remarquables	Continuités écologiques								Déchets			Déplacement										
<b>Axe A : S'engager durablement dans la réduction des émissions pour préserver la santé et le cadre de vie</b>																															
A1. Travailler à la réduction des vitesses sur les grands axes circulés	0	0	0	0	p	p		0	0	0		p	0	0	0		0	0		p		0	0	p	0		0				
A2. Protéger les établissements recevant un public sensible exposés aux nuisances	0	0	0	0	p	p		0	0	0		p	0	0	0		0	0		p		0	0	p	0		0				
A3. Poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau de transports en commun	0	0	0	0	p	p		0	p	0		p	0	p	0		0	0		p		0	0	p	0		0				
A4. Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules	0	0	0	0	p	p		0	p	0		p	0	p	0		0	0		p		0	0	0	0		0				
A5. Encourager les employeurs à recourir à l'autopartage pour faciliter l'extension du parc	0	0	0	0	p	p		0	0	0		p	0	0	0		0	0		p		0	0	p	0		0				
A6. Etudier la faisabilité de réduire le trafic de transit poids lourd	0	0	0	0	p	p		0	0	0		p	0	0	0		0	0		p		0	0	p	0		0				
A7. Définir un plan d'actions en matière de logistique urbaine (du dernier kilomètre)	0	0	0	0	p	p		0	p	0		p	0	p	0		0	0		p		0	0	p	0		0				
A8. Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules	0	0	0	0	p	p		0	p	0		p	0	p	0		0	0		p		0	0	0	0		0				

Actions	Milieu physique			Milieu naturel	Milieu humain	Santé	Activités humaines (agriculture, économie, ENR...)	Aménagement et consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Gestion des déchets	Déplacements, transports	Risques et Nuisances	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances	Paysages	Paysages	Commentaires			
	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines																	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES
électriques sur l'ensemble du territoire																						
A9. Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée	0	0	0	0	p	p		0	p	0		p		0	0	0	0	0	0			
A10. Valoriser et développer le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône	0	0	0	0	p	p		p	p	p		0	p	p	0		0	0	0	0		
A11. Conforter le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal	0	0	0	0	p	p		0	p	0		0	p	p	0		0	0	t	t	0	Les incidences de cette action sont temporaires pour les nuisances, en lien avec la durée des chantiers
A12. Accompagner la stratégie de gestion du stationnement à Vienne	0	0	0	0	p	p		0	p	0		0	0	p	0		0	0	0	0	0	
A13. Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R	0	0	0	0	p	p		0	p	0		0	0	p	0		0	0	0	0	0	
<b>Axe B : Construire un territoire attractif et accessible</b>																						
B1. Traiter les points d'insécurité routière	0	0	0	0	p	p		0	0	0		0	0	p	0		0	0	0	0	0	
B2. Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs	0	0	0	0	p	p		p	p	p		p	0	p	0		0	0	t	t	0	Les incidences de cette action sont temporaires pour les nuisances, en lien avec la durée des chantiers
B3. Accroître et optimiser l'offre de services	0	0	0	0	p	p		0	0	0		0	p	0	0		0	0	0	0	0	

Actions	Milieu physique							Milieu naturel			Milieu humain			Gestion des déchets		Déplacements, transports		Risques et Nuisances				Paysages		Commentaires
	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Diversité biologique	Milieux remarquables	Continuités écologiques	Santé	Activités humaines (agriculture, économie, ENR...)	Aménagement et consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Déchets	Assainissement	Déplacement	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances	Paysages	Paysages		
B4. Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	p	0	0	0	0	0	0	0		
B5. Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars	0	0	0	0	0	0	p	p	p	0	0	p	0	0	p	0	0	0	0	0	0	0		
B6. Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports en commun pour les PMR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	p	0	0	t	t	0	0	0		
B7. Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	p	0	0	t	t	0	0	0		
B8. Etudier la faisabilité d'intégration des TC et des modes actifs sur les ponts existants, les réhabilitations et les créations d'ouvrage	0	0	0	0	p	p	p	p	p	0	0	p	0	0	p	0	0	t	t	0	0	p	Les incidences de cette action sont temporaires pour les nuisances, en lien avec la durée des chantiers	
B9. Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre	0	0	0	0	p	p	p	p	p	p	0	p	0	0	p	0	0	p	0	0	0	0		
B10. Valoriser la marche comme mode de déplacement	0	0	0	0	p	p	p	p	p	p	0	p	0	0	p	0	0	p	0	0	0	0		
B11. Accentuer la promotion et le recours au covoiturage	0	0	0	0	p	p	0	p	0	0	0	p	0	0	p	0	0	0	0	0	0	0		
B12. Améliorer l'offre de transport à la demande (TAD)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	p	0	0	0	0	0	0	0		

Actions	Milieu physique							Milieu naturel			Milieu humain			Gestion des déchets		Déplacements, transports		Risques et Nuisances			Paysages		Commentaires
	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Diversité biologique	Milieux remarquables	Continuités écologiques	Santé	Activités humaines (agriculture, économie, ENR...)	Aménagement et consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Déchets	Assainissement	Déplacement	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit	Autres nuisances	Paysages		
B13. Rationnaliser, homogénéiser et optimiser le transport scolaire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	p	0	0	0	0	0		
<b>Axe C : Assurer le lien entre urbanisme et politique de mobilité</b>																							
C1. Privilégier l'urbanisation à proximité des gares et du réseau L'va	0	0	0	0	p	p	0	0	0	p	0	0	0	0	0	p	0	0	0	0	0		
C2. Intégrer de manière raisonnée le stationnement autour des gares du territoire	0	0	0	0	p	p	0	p	0	0	0	p	0	0	0	p	0	0	0	0	0		
C3. Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne	0	0	0	0	p	p	p	p	p	0	0	p	0	0	0	p	0	0	t	t	0	Les incidences de cette action sont temporaires pour les nuisances, en lien avec la durée des chantiers	
C4. Renforcer l'attractivité autour des gares du territoire	0	0	0	0	p	p	0	p	0	0	p	p	0	0	0	p	0	0	0	0	0		
C5. Harmoniser l'organisation du stationnement des véhicules sur l'espace public et dans le cadre de nouveaux projets d'aménagements ou en renouvellement urbain.	0	0	0	0	p	p	0	p	0	0	0	p	0	0	0	p	0	0	0	0	0		
C6. Harmoniser le règlement dans les documents d'urbanisme et imposer des locaux vélos confortables dans les constructions neuves	0	0	0	0	p	p	0	0	0	0	0	p	0	0	0	p	0	0	0	0	0		
C7. Créer des espaces publics accessibles	0	0	0	0	p	p	p	p	p	p	0	p	0	0	0	p	0	0	p	p	p		

Actions	Milieu physique			Milieu naturel			Milieu humain			Gestion des déchets			Déplacements, transports		Risques et Nuisances			Paysages		Commentaires			
	Les sols	Ressources non renouvelables	Eaux souterraines	Eaux superficielles	Qualité de l'air	Climat et émissions de GES	Diversité biologique	Milieux remarquables	Continuités écologiques	Santé	Activités humaines (agriculture, économie, ENR...)	Aménagement et consommation d' espace	Patrimoine culturel, architectural, archéologique	Déchets	Assainissement	Déplacement	Risques naturels	Risques technologiques	Bruit		Autres nuisances	Paysages	
garantissant un confort d'usage																							
<b>Axe D - Tendre vers une gouvernance partenariale et une communication efficace</b>																							
D1. Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va	0	0	0	0	p	p	0	0	0	0	p	0	0	0	0	p	0	0	0	0	0	0	
D2. Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme	0	0	0	0	p	p	0	0	0	p	0	0	0	0	0	p	0	0	p	0	0	0	
D3. Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs	0	0	0	0	p	p	0	0	0	p	0	0	0	0	0	p	0	0	p	0	0	0	
D4. Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires	0	0	0	0	p	p	p	p	p	p	0	p	0	0	0	p	0	0	t	t	0	0	
D5. Faire du Comité de Partenaires une vraie instance d'échanges et de progrès	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
D6. Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre des actions du PDM	0	0	0	0	p	p	0	0	0	p	p	p	0	0	0	p	0	0	p	0	0	0	



## 7.4 Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000 du territoire

Les zones Natura 2000 sont des sites reconnus pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales et/ou végétales y vivant, et de leurs habitats. C'est un élément clé dans les mesures de conservation et de lutte contre l'érosion de la biodiversité en Europe.



Les sites Natura 2000 peuvent être désignés à 2 titres :

- **Directive européenne « Oiseaux »**<sup>18</sup> : Ce sont des sites appropriés à la survie et à la reproduction d'espèces d'oiseaux sauvages menacées et des zones servant d'aire de reproduction, de mue, d'hivernage ou de migration. Ces sites sont classés Zones de Protection Spéciale (ZPS) ;
- **Directive européenne « Habitats, faune, flore »**<sup>19</sup> : Ce sont des sites répertoriés qui comprennent des types d'habitats naturels, d'espèces végétales et animales dont la conservation est d'intérêt communautaire. Ces sites sont classés Zones Spéciales de Conservation (ZSC).

Conformément à l'article R414-19 et L414-4 du Code de l'environnement, les plans, schémas ou programmes soumis à l'évaluation environnementale doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000. Le rapport environnemental du PDM doit donc contenir une évaluation des incidences Natura 2000 en vue de contrôler les actions prévues et de s'assurer qu'elles ne porteront pas atteinte à l'intégrité du ou des sites Natura 2000 présents sur le territoire et plus largement au réseau des sites Natura 2000.

Aucun site Natura 2000 n'est recensé sur le territoire. Néanmoins, on note la présence de 4 sites Natura 2000 situés à proximité dont un situé à proximité direct (en bordure de la ville de Condrieu) :

- FR8202008 - ZSC - Vallons et combes du Pilat rhodanien
- FR8201749 - ZSC - Milieux alluviaux et aquatiques de l'île de la Platière
- FR8201760 - ZSC - Crêts du Pilat
- FR8212012 - ZPS - Île de la Platière

Ces 4 sites ont été inclus dans l'analyse des incidences au regard de leur proximité avec le territoire.

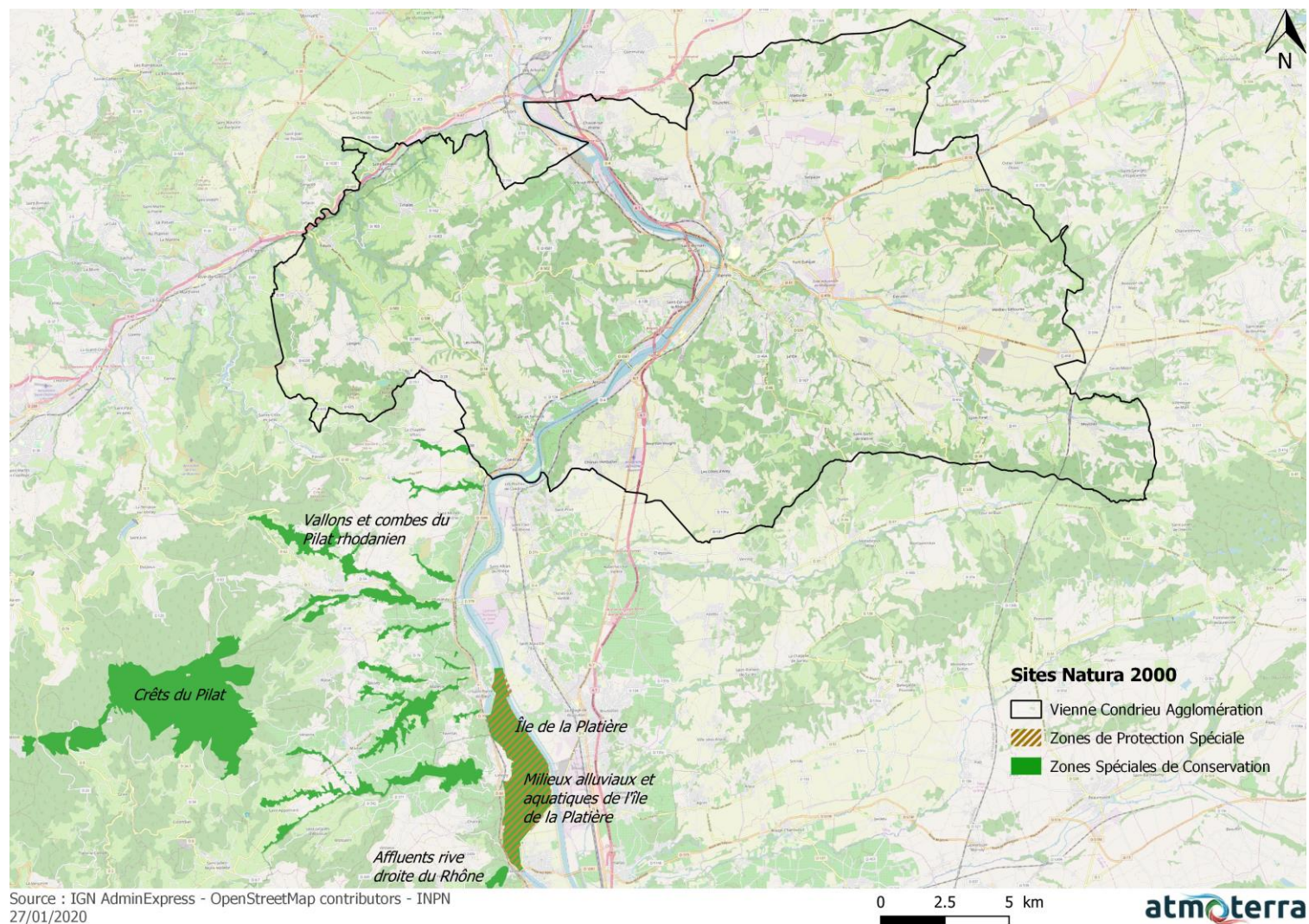
La carte suivante indique la localisation des sites Natura 2000 cités, les caractéristiques de ces sites seront ensuite présentées (sur la base des fiches INPN édités au 31/05/19 et des DocOb)

La présentation des sites Natura 2000 est disponible dans le document commun aux Evaluations environnementales Stratégiques du PCAET et du PDM (Etat initial de l'environnement et présentation des sites Natura 2000 et des continuités écologiques)<sup>20</sup>.

<sup>18</sup> Directive Oiseaux 2009/147/CE du 30 novembre 2009 (recodifiant la directive initiale du 2 avril 1979)

<sup>19</sup> Directive Habitats faune flore 92/43/CEE du 21 mai 1992

<sup>20</sup> ATMOTERRA, 2020, Etat initial de l'environnement de Vienne Condrieu Agglomération, Ref. RN001-02 en date du 09/11/2020



**Figure 36 : Zones Natura 2000 (ZPS : Zone de Protection Spéciale) et ZSC (Zone Spéciale de Conservation) situées à proximité de Vienne Condrieu Agglomération**

### 7.4.1 Synthèse des menaces et facteurs à influence positive des sites Natura 2000

**Tableau 23 : Synthèse des menaces et facteurs positifs sur les sites Natura 2000 du territoire et à proximité (les plus récurrentes apparaissant en plus foncé)**

Influence	Sites voisins du territoire (code)				Total général
	FR8201749	FR8201760	FR8202008	FR8212012	
<b>Activités, menaces et pressions</b>					
<b>Influence négative</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>42</b>
Abandon de systèmes pastoraux, sous-pâturage		1	1		2
Aérodromes, héliports		1			1
Autres exploitations minières ou activités d'extraction		1			1
Autres formes de transport et de communication		1			1
Autres sports et complexes de loisirs		1			1
Captages des eaux de surface	1			1	2
Carrières d'argile et de limon			1		1
Changements des conditions hydrauliques induits par l'homme	1			1	2
Elimination des arbres morts ou dépérissants	1		1	1	3
Elimination du sous-bois			1		1
Espèces exotiques envahissantes			1		1
Fertilisation		1	1		2
Habitations dispersées			1		1
Irrigation			1		1
Lignes électriques et téléphoniques				1	1
Mise en culture (y compris augmentation de la surface agricole)	1			1	2
Piétinement, surfréquentation	1	1	1	1	4
Plantation forestière en terrain ouvert (espèces allochtones)	1	1		1	3
Pollution de l'air et polluants atmosphériques				1	1
Pollution des eaux de surfaces (limniques et terrestres, marines et saumâtres)	1		1	1	3
Randonnée, équitation et véhicules non-motorisés		1			1

Influence	Sites voisins du territoire (code)				Total général
	FR8201749	FR8201760	FR8202008	FR8212012	
<b>Activités, menaces et pressions</b>					
Routes, autoroutes			1		1
Sports nautiques				1	1
Utilisation de biocides, d'hormones et de produits chimiques	1			1	2
Véhicules motorisés	1	1		1	3
<b>Influence positive</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>7</b>
Gestion des forêts et des plantations & exploitation		1			1
Mise en culture (y compris augmentation de la surface agricole)			1		1
Pâturage	1	1	1	1	4
Replantation d'arbres dans une plantation forestière (après éclaircie...)		1			1
<b>Total général</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>49</b>

## 7.4.2 Continuités écologiques identifiées

La présentation des continuités écologiques est disponible dans le document commun aux Evaluations environnementales Stratégiques du PCAET et du PDM (Etat initial de l'environnement et présentation des sites Natura 200 et des continuités écologiques)<sup>21</sup>.

<sup>21</sup> ATMOTERRA, 2020, Etat initial de l'environnement de Vienne Condrieu Agglomération, Ref. RN001-02 en date du 09/11/2020

### 7.4.3 Analyse des incidences Natura 2000 du PDM

En l'absence de zone Natura 2000 sur le territoire, l'analyse des incidences du programme d'actions du PDM de la Communauté d'Agglomération Vienne Condrieu Agglomération sur les zones Natura 2000 situées à proximité du territoire est présentée dans les sections suivantes. L'incidence du programme d'actions sur les continuités écologiques identifiées par la Trame Verte et Bleue est également intégrée à l'analyse considérant l'intérêt de la TVB pour maintenir les continuités entre les zones N2000 et les fonctionnalités de celles-ci.

#### **Axe A : S'engager durablement dans la réduction des émissions pour préserver la santé et le cadre de vie**

- **Sites Natura 2000**

Les actions A1 à A2, A5 et A6 ne sont pas susceptibles d'avoir une incidence sur les sites Natura 2000 à proximité du territoire car elles visent la réduction des vitesses sur les grands axes, la mise en place d'études (ZFE, interdiction poids-lourds dans Vienne, ...), le développement de l'autopartage, ...

Les actions A3, A4, A7 à A13 ne sont pas susceptibles d'avoir une incidence sur les sites Natura 2000 à proximité du territoire, car ces actions seront réalisées dans le territoire de l'agglomération, dépourvu de sites Natura 2000.

- **Continuités écologiques**

L'action A10 est susceptible d'avoir **une incidence négative** sur les corridors écologiques car elle vise le développement de l'accessibilité routière (site de Loire-sur-Rhône), pouvant contribuer à renforcer la fragmentation de l'espace. Cependant, des mesures pour éviter ou réduire ces impacts ont été ajoutées à la fiche action (prise en compte de la trame verte et bleue dans le tracé, ...), ainsi l'incidence sera atténuée.

Les autres actions ne sont pas susceptibles d'avoir des incidences sur les continuités écologiques.

#### **Axe B : Construire un territoire attractif et accessible**

- **Sites Natura 2000**

Les actions B1, B3, B4, B6, B7, B12 et B13 ne sont pas susceptibles d'avoir une incidence sur les sites Natura 2000 à proximité du territoire car elles visent l'optimisation de l'offre de service, la mise en accessibilité du réseau de transports, ...

L'action B11 n'est pas susceptible d'avoir une incidence sur les sites Natura 2000 à proximité du territoire, car cette action sera réalisée dans le territoire de l'agglomération, dépourvu de sites Natura 2000.

Les actions B2, B5 et B8 à B10 sont susceptibles d'avoir **une incidence négative** sur les sites Natura 2000 à proximité du territoire, car les aménagements visés par ces actions peuvent potentiellement dépasser les frontières de la collectivité (en particulier le site Vallons et combes du Pilat rhodanien, à la frontière du territoire, menacé par les routes). Cependant, des mesures pour éviter ou réduire ces impacts ont été ajoutées aux fiches actions (privilégier le réaménagement des voies existantes, éviter les zones naturelles, ...) et les nouveaux aménagements seront d'abord réalisés dans le centre du territoire, ainsi l'incidence sera atténuée.

- **Continuités écologiques**

Les actions B2, B5 et B8 à B10 sont susceptibles d'avoir **une incidence négative** sur les corridors écologiques car elles visent la création de pistes cyclables, cheminements piétons, ... pouvant contribuer à renforcer la fragmentation de l'espace. Cependant, des mesures pour éviter ou réduire ces impacts ont été ajoutées aux fiches actions (prise en compte de la trame verte et bleue dans le tracé, ...), ainsi l'incidence sera atténuée.

Les autres actions **ne sont pas susceptibles d'avoir des incidences** sur les continuités écologiques.

### **Axe C : Assurer le lien entre urbanisme et politique de mobilité**

- **Sites Natura 2000**

Les actions C1 et C6 **ne sont pas susceptibles d'avoir une incidence** sur les sites Natura 2000 à proximité du territoire (elles visent l'urbanisation à proximité de réseaux de transport et le règlement sur les stationnements).

Les actions C2 à C5 et C7 **ne sont pas susceptibles d'avoir une incidence** sur les sites Natura 2000 à proximité du territoire, car ces actions seront réalisées dans le territoire de l'agglomération, dépourvu de sites Natura 2000.

- **Continuités écologiques**

L'action C3 est susceptible d'avoir **une incidence négative** sur les corridors écologiques car elle vise la création de nouveaux aménagements pouvant contribuer à renforcer la fragmentation de l'espace. Cependant, des mesures pour éviter ou réduire ces impacts ont été ajoutées aux fiches actions, ainsi l'incidence sera atténuée.

L'action C7 est susceptible d'avoir une **incidence positive** sur les corridors écologiques en lien avec la végétalisation des espaces.

Les autres actions **ne sont pas susceptibles d'avoir des incidences** sur les continuités écologiques.

### **Axe D : Tendre vers une gouvernance partenariale et une communication efficace**

- **Sites Natura 2000**

Les actions D1 à D3, D5 et D6 **ne sont pas susceptibles d'avoir une incidence** sur les sites Natura 2000 à proximité du territoire (elles visent la promotion et sensibilisation aux modes alternatifs à l'autosolisme, ainsi que le pilotage et l'évaluation du PDM).

L'action D4 est susceptible d'avoir **une incidence négative** sur les sites Natura 2000 à proximité du territoire, car les aménagements visés par cette action peuvent potentiellement dépasser les frontières de la collectivité (en particulier le site Vallons et combes du Pilat rhodanien, à la frontière du territoire, menacé par les routes). Cependant, des mesures pour éviter ou réduire ces impacts ont été ajoutées aux fiches actions (privilégier le réaménagement des voies existantes, ...) et les nouveaux aménagements seront d'abord réalisés dans le centre du territoire, **ainsi l'incidence sera atténuée.**

- **Continuités écologiques**

L'action D4 est susceptible d'avoir une **incidence négative** sur les corridors écologiques, en lien avec les aménagements prévus et la consommation d'espace. Cependant, des mesures pour éviter ou réduire ces impacts ont été ajoutées aux fiches actions ainsi l'incidence sera atténuée.

Les autres actions **ne sont pas susceptibles d'avoir des incidences** sur les continuités écologiques.

## 8 PRESENTATION DU DISPOSITIF DE SUIVI

### 8.1 Indicateurs proposés dans le cadre de l'EES

Le programme d'actions du PDM de Vienne Condrieu Agglomération définit, pour chaque objectif et action, des indicateurs de suivi et de résultat de la mise en œuvre de ces actions.

Les indicateurs définis peuvent être de nature quantitative ou qualitative. Ils constituent un moyen simple et fiable de mesurer les progrès (négatifs ou positifs), d'exprimer les changements liés à une intervention ou d'aider à apprécier la pertinence de l'action.

Les indicateurs établis sont organisés en cohérence avec les enjeux identifiés sur le territoire. Ainsi, ils doivent être en accord avec différents critères :

- Être réactif aux évolutions de l'état initial afin de pouvoir montrer les tendances sur le long terme ;
- Refléter les actions du PDM et non résulter d'un phénomène extérieur ou être influencé par des facteurs indépendants du PDM ;
- Être mesurable par un système indépendant et les incertitudes doivent être réduites autant que possible ;
- Être pertinent et faisable techniquement (qualité, pérennité, facilité de mise en œuvre de la méthode), facilement mesurable par des calculs à partir de données actuelles ou futures et interprétable ;
- Être reproductible, transposable et généralisable ;
- Être pertinent à des échelles spatiales et temporelles différentes.

Le tableau suivant présente les indicateurs retenus dans le cadre de l'évaluation environnementale du PDM de Vienne Condrieu Agglomération, en lien avec les mesures ERC proposées. Pour chaque indicateur est indiquée sa périodicité d'actualisation.

Ces indicateurs pourront être adaptés et mis à jour en fonction des informations disponibles et collectables par la collectivité. **Ils viennent en complément des indicateurs proposés dans les fiches actions pour le suivi et les résultats des actions.**

La périodicité de renseignement des indicateurs sera alignée sur la périodicité de renseignement des indicateurs du PCAET.

**Tableau 24 : Indicateurs environnementaux**

N° de l'action	Intitulé de l'action	Indicateurs
<b>Axe A : S'engager durablement dans la réduction des émissions pour préserver la santé et le cadre de vie</b>		
A1	Travailler à la réduction des vitesses sur les grands axes circulés	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réalisation d'études sur l'impact des réductions de vitesses sur la fluidité du trafic et la qualité de l'air [oui/non]</li> </ul>
A2	Protéger les établissements recevant un public sensible exposés aux nuisances	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'écoles avec des restrictions de circulation (rue scolaire) [nombre/an]</li> </ul>
A3	Poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau de transports en commun	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Surface de foncier artificialisée pour ces stations [ha/an]</li> </ul>
A4	Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Surface de foncier artificialisée pour ces stations [ha/an]</li> </ul>

A5	Encourager les employeurs à recourir à l'autopartage pour faciliter l'extension du parc	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.</i>
A6	Etudier la faisabilité de réduire le trafic de transit poids lourd	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.</i>
A7	Définir un plan d'actions en matière de logistique urbaine (du dernier kilomètre)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Part du foncier réutilisé pour la création d'espaces de logistique [%/an]</li> </ul>
A8	Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire	<ul style="list-style-type: none"> <li>Surface de foncier artificialisée pour ces stations [ha/an]</li> </ul>
A9	Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée	<ul style="list-style-type: none"> <li>Part des bâtiments réutilisés pour la création d'espaces de coworking [%/an]</li> </ul>
A10	Valoriser et développer le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux écologiques (implantation à distance des ENS, de la Trame Verte et Bleue) [oui/non]</li> </ul>
A11	Conforter le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal	<ul style="list-style-type: none"> <li>Actions mises en place pour limiter les nuisances en phase chantier [oui/non]</li> </ul>
A12	Accompagner la stratégie de gestion du stationnement à Vienne	<ul style="list-style-type: none"> <li>Surface de foncier artificialisée pour la création de stationnements [m<sup>2</sup>/an]</li> <li>Part des surfaces artificialisées pour l'aménagement qui a été compensées [%/an]</li> <li>Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux écologiques (implantation à distance des ENS, de la Trame Verte et Bleue) [oui/non]</li> </ul>
A13	Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R	<ul style="list-style-type: none"> <li>Surface de foncier artificialisée pour la création de stationnements [m<sup>2</sup>/an]</li> <li>Part des surfaces artificialisées pour l'aménagement qui a été compensées [%/an]</li> <li>Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux écologiques (implantation à distance des ENS, de la Trame Verte et Bleue) [oui/non]</li> </ul>
<b>Axe B : Construire un territoire attractif et accessible</b>		
B1	Traiter les points d'insécurité routière	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.</i>
B2	Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Actions mises en place pour limiter les nuisances en phase chantier [oui/non]</li> <li>Linéaire de pistes cyclables réalisé sur des zones déjà artificialisées [km/an]</li> <li>Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux paysagers [oui/non]</li> <li>Busages de fossés créés pour l'aménagement de voies modes actifs [ml busés/ml totaux de fossés]</li> </ul>
B3	Accroître et optimiser l'offre de services	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.</i>
B4	Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.</i>
B5	Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars	<ul style="list-style-type: none"> <li>Actions mises en place pour limiter les nuisances en phase chantier [oui/non]</li> </ul>
B6	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports en commun pour les PMR	<ul style="list-style-type: none"> <li>Actions mises en place pour limiter les nuisances en phase chantier [oui/non]</li> </ul>
B7	Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR	<ul style="list-style-type: none"> <li>Actions mises en place pour limiter les nuisances en phase chantier [oui/non]</li> </ul>



B8	Etudier la faisabilité d'intégration des TC et des modes actifs sur les ponts existants, les réhabilitations et les créations d'ouvrage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actions mises en place pour limiter les nuisances en phase chantier [oui/non]</li> <li>• Linéaire de pistes cyclables réalisé sur des zones déjà artificialisées [km/an]</li> <li>• Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux paysagers [oui/non]</li> </ul>
B9	Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linéaire de pistes cyclables réalisé sur des zones déjà artificialisées [km/an]</li> <li>• Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux écologiques (implantation à distance des ENS, de la Trame Verte et Bleue) [oui/non]</li> <li>• Actions mises en place pour limiter les nuisances en phase chantier [oui/non]</li> <li>• Busages de fossés créés pour l'aménagement de voies modes actifs [ml busés/ml totaux de fossés]</li> </ul>
B10	Valoriser la marche comme mode de déplacement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linéaire de cheminements piétons réalisé sur des zones déjà artificialisées [km/an]</li> <li>• Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux écologiques (implantation à distance des ENS, de la Trame Verte et Bleue) [oui/non]</li> <li>• Busages de fossés créés pour l'aménagement de voies modes actifs [ml busés/ml totaux de fossés]</li> </ul>
B11	Accentuer la promotion et le recours au covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Surface de foncier artificialisée pour les stationnements [m<sup>2</sup>/an]</li> <li>• Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux écologiques (implantation à distance des ENS, de la Trame Verte et Bleue) [oui/non]</li> <li>• Part des surfaces artificialisées pour l'aménagement qui a été compensées [%/an]</li> </ul>
B12	Améliorer l'offre de transport à la demande (TAD)	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.</i>
B13	Rationaliser, homogénéiser et optimiser le transport scolaire	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.</i>
<b>Axe C : Assurer le lien entre urbanisme et politique de mobilité</b>		
C1	Privilégier l'urbanisation à proximité des gares et du réseau L'va	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.</i>
C2	Intégrer de manière raisonnée le stationnement autour des gares du territoire	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Surface de foncier artificialisée pour les stationnements [m<sup>2</sup>/an]</li> <li>• Part des surfaces artificialisées pour l'aménagement qui a été compensées [%/an]</li> </ul>
C3	Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Surface de foncier artificialisée pour les parkings relais [m<sup>2</sup>/an]</li> <li>• Part des surfaces artificialisées pour l'aménagement qui a été compensées [%/an]</li> </ul>
C4	Renforcer l'attractivité autour des gares du territoire	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Part des bâtiments rénovés par rapport aux nouveaux bâtiments construits (pour le développement d'activités et services) [%/an]</li> </ul>
C5	Harmoniser l'organisation du stationnement des véhicules sur l'espace public et dans le cadre de nouveaux projets d'aménagements ou en renouvellement urbain	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Surface de foncier artificialisée pour les stationnements [m<sup>2</sup>/an]</li> </ul>
C6	Harmoniser le règlement dans les documents d'urbanisme et imposer des locaux vélos confortables dans les constructions neuves	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.</i>

C7	Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage	<ul style="list-style-type: none"> <li>Choix d'espèces de végétaux adaptées au futur climat, à la biodiversité locale, aux enjeux de pollen et de consommation d'eau [oui/non]</li> </ul>
<b>Axe D - Tendre vers une gouvernance partenariale et une communication efficace</b>		
D1	Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.</i>
D2	Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de déplacements des habitants de l'agglomération [nombre/an]</li> </ul>
D3	Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.</i>
D4	Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.</i>
D5	Faire du Comité de Partenaires une vraie instance d'échanges et de progrès	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.</i>
D6	Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre des actions du PDM	<i>Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.</i>

## 8.2 Analyse des indicateurs environnementaux du précédent PDU

Un suivi environnemental était prévu au précédent PDU (approuvé en 2012). Le rapport d'évaluation<sup>22</sup> de la période 2012-2017 met en évidence les indicateurs du PDU.

Des indicateurs complémentaires ont également été proposés dans le rapport environnemental PDU Pays Viennois<sup>23</sup>. Mais ces derniers n'ont pas fait l'objet d'un suivi.

Ces indicateurs sont présentés ci-dessous avec les données disponibles à l'heure actuelle. Les données manquantes devront être complétées et renseignées par la collectivité en cohérence avec les indicateurs mentionnés dans le Tableau 24.

<sup>22</sup> Agence d'Urbanisme aire métropolitaine Lyonnaise, Plan de Déplacements Urbains - Bilan des actions à cinq ans 2012-2017, décembre 2017

<sup>23</sup> COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS VIENNOIS, 2012, Evaluation environnementale du Plan de Déplacements Urbains 2012-2017, Décembre 2012

**Tableau 25: Analyse de l'évolution des indicateurs du précédent PDU**

Critère	Indicateur	Etat de référence	Source	Etat actuel	Source
Emissions de polluants atmosphériques liées aux déplacements	Emissions de PM10, COVm, NOx	(2008) PM10 : 89,6t/an COVM : 161 t/an NOx : 1150 t/an	Sup'Air	(2020) PM10 : 43,44t/an COVM : 51,59t/an NOx : 710.91t/an	Atmo Auvergne-Rhône-Alpes
Emissions de GES liés aux déplacements	Emissions de CO2 et CH4	(2008) CO2 : 175tCO2e/an CH4 : 0,2tCO2e/an	Sup'Air	(2005) CO2 : 335.21tCO2e/an (2010) CO2 : 320.65tCO2e/an (2021) CO2 : 294.79tCO2e/an (CH4 non disponible)	Source des données : ORCAE Producteurs des données : Atmo AuRA, AURA-EE Producteur de l'indicateur : AURA-EE
Incidence des Nouvelles voiries et zones apaisées sur les émissions de polluants	Mesures ponctuelles pour les nouvelles infrastructures	<i>A renseigner pour chaque projet (non disponible)</i>		<i>(non disponible)</i>	
Evolution du bruit sur le territoire	Linéaire de voiries selon le classement sonores des infrastructures	Cartes du diagnostic du PDU (2007) – Linéaire non disponible		Cf cartes Figure 37 et Figure 38	ORHANE
Evolution de l'exposition de la population aux nuisances sonores	Nombre de personnes exposées	A7 : 2000 a 3000 personnes RN7 : 700 a 800 personnes	DDT Observatoire du bruit	Cf ci-dessous les indicateurs selon état air-bruit moyen (Tableau 26)	ORHANE
Incidence des Nouvelles voiries et zones apaisées sur les nuisances sonores	Mesures ponctuelles pour les nouvelles infrastructures	<i>A renseigner pour chaque projet (non disponible)</i>		<i>(non disponible)</i>	
Consommation d'espace	Surface non urbanisée consommée par des voiries et infrastructures de déplacements	<i>(non disponible)</i>		<i>(non disponible)</i>	
Utilisation de l'espace	Linéaires de voiries automobile, de voies cyclables et de voies réservées aux transports en commun	<i>(non disponible)</i>		<i>(non disponible)</i>	
Utilisation de l'espace	Surface de stationnement automobile et de stationnement pour les 2 roues créée	<i>(non disponible)</i>		<i>(non disponible)</i>	

### Les indicateurs d'exposition des populations et des établissements recevant des populations vulnérables (ERPV)

ORHANE propose, sur l'ensemble de la région Auvergne-Rhône-Alpes, un croisement des niveaux d'exposition Air/Bruit avec :

- la localisation des populations résidentes estimées par bâtiment
- la localisation des établissements recevant des populations vulnérables (ERPV) (établissements de santé, recevant du jeune public ou des personnes âgées, établissements d'enseignement, établissements sportifs...).

L'exposition de la population par classe est calculée en sommant les populations estimées des bâtiments présents dans chaque classe.

L'exposition des établissements est calculée en dénombrant le nombre d'établissement par classe. L'affectation d'une zone à un établissement s'effectue en croisant chaque bâtiment composant l'établissement, avec les zones de la carte ORHANE et en affectant la zone du bâtiment le plus exposé à l'ensemble de l'établissement.

Ces indicateurs sont présentés ci-dessous pour la CA Vienne Condrieu.

**Tableau 26 : Nombre d'ERPV et part de la population de Vienne Condrieu exposée Air/Bruit**

Nombre d'ERPV Zone très peu altérée	14
Nombre d'ERPV Zone peu altérée	92
Nombre d'ERPV Zone altérée	78
Nombre d'ERPV Zone dégradée	28
Nombre d'ERPV Zone très dégradée	5
Nombre d'ERPV Zone hautement dégradée	5
% Pop zone très peu altérée	6
% Pop zone peu altérée	62
% Pop zone altérée	25
% Pop zone dégradée	6
% Pop zone très dégradée	1
% Pop zone hautement dégradée	0

Les cartes des sous-indices Air ou bruit sont également présentés ci-dessous. Elles permettent d'identifier les situations dégradées sur l'un ou l'autre des sous-indices.

### Pollution atmosphérique

Quatre cartographies de la pollution atmosphérique sont prises en compte pour produire un indicateur Air :

- Cartographie des concentrations annuelles de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) en µg/m<sup>3</sup> (valeur limite annuelle : 40 µg/m<sup>3</sup>),
- Cartographie du nombre de jours de dépassements du seuil journalier en particules PM10 (seuil journalier : 50 µg/m<sup>3</sup> en moyenne journalière),
- Cartographie des concentrations annuelles en particules PM10 en µg/m<sup>3</sup> (valeur limite annuelle : 40 µg/m<sup>3</sup>),
- Cartographie des concentrations annuelles en particules PM2.5 en µg/m<sup>3</sup> (valeur limite annuelle : 25 µg/m<sup>3</sup>).

Une mise à jour a été effectuée en 2021, sur la partie rhônalpine et en 2022 sur la partie auvergnate.

La météorologie prise en compte est celle de l'année 2017, les trafics sont ceux de l'année 2017 ou 2018 et les émissions des autres secteurs d'activités sont les derniers disponibles au moment de la réalisation de la carte : 2017.

A partir de ces cartes, un indicateur Air est calculé, en chaque point géographique, en convertissant les données de chaque cartographie en indicateur pouvant varier de 1 à 6, puis en prenant le maximum des quatre indicateurs. Un indicateur supérieur ou égal à 5 correspond à un dépassement réglementaire.

### **Bruit**

Trois cartographies du bruit sont prises en compte pour produire un indicateur Bruit :

- Cartographie du bruit routier (exprimée en Lden : indicateur du niveau de bruit global en dB(A) pendant une journée complète et distinguant dans sa construction les périodes de jour, soirée, nuit),
- Cartographie du bruit ferroviaire (exprimée en Lden),
- Cartographie du bruit aérien (exprimée en Lden).

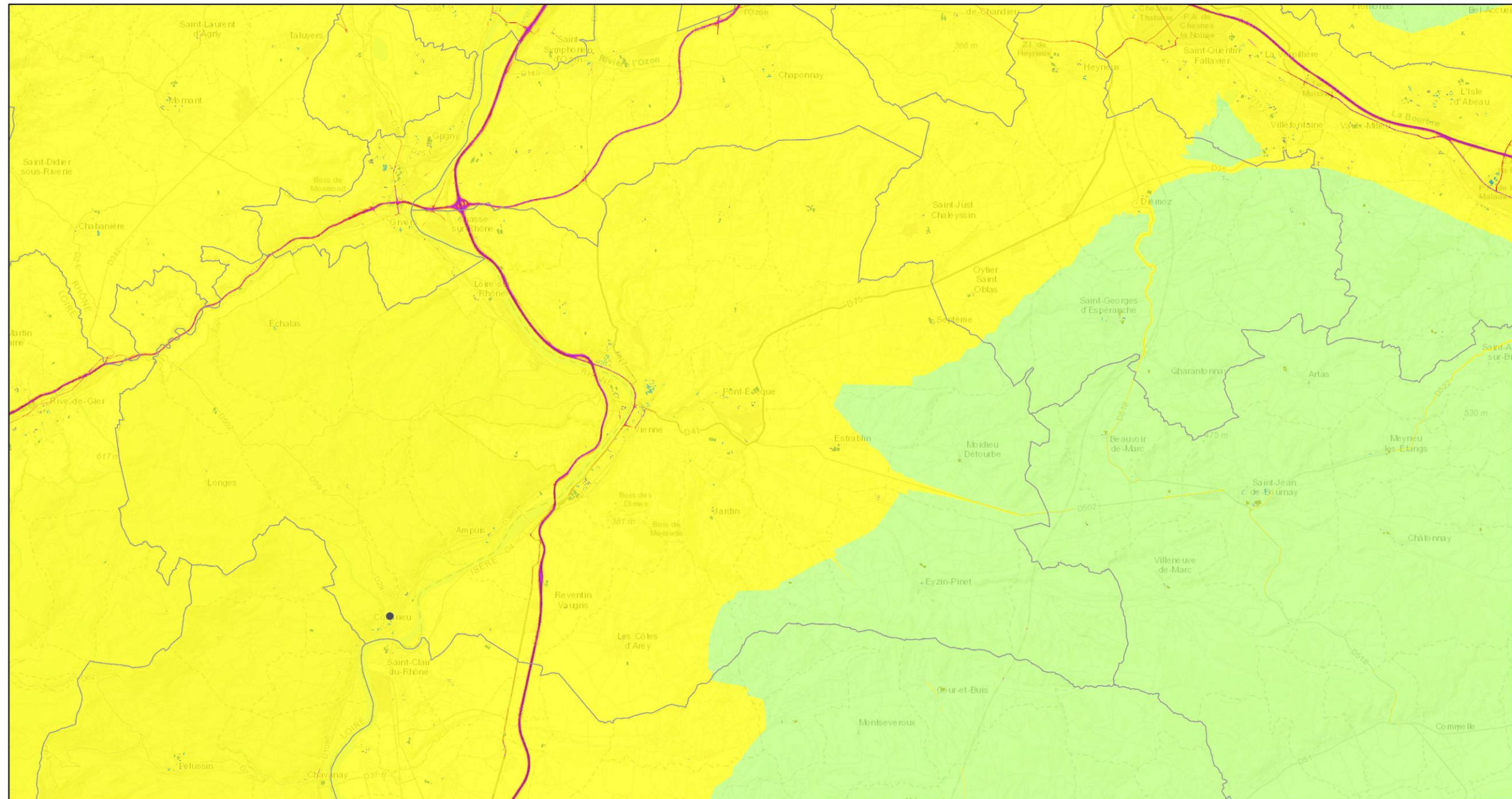
Le caractère événementiel de certains bruits n'est pas pris en compte : klaxons, véhicules de secours, livraisons, bruits de voisinage, commerces (bars, restaurants...).

A partir de ces trois cartes, un indicateur multi-exposition Bruit (non-réglementaire) est alors calculé, en chaque point géographique, en convertissant les données de chacune des trois cartographies en un indicateur tenant compte de la différence de gêne entre les sources (routières, ferroviaires, aériennes).

Cet indicateur est basé sur les nouvelles lignes directrices OMS relatives au bruit dans l'environnement d'octobre 2018.

Cette notice, disponible également dans l'onglet "Documentations", détaille la façon dont est calculé l'indicateur multi-bruit.

Le résultat de cet indicateur de multi-exposition est ensuite projeté sur une échelle de 1 à 6. L'indice 5 correspond à des niveaux de gêne équivalente (référence route) supérieurs à 70 dB(A). C'est à partir de cette valeur qu'on dépasse les valeurs limites (exprimées en façade des bâtiments) introduites par l'art. L572-6 du Code de l'environnement (notion de Points Noirs du Bruit)



27/04/2023 22:00:13

Etablissement Recevant des Populations Vulnérables

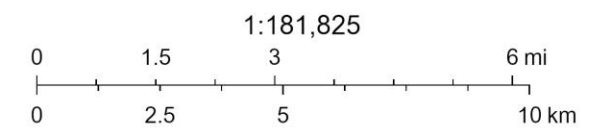
- Equipement sportif
- Enseignement
- Santé

Petite Enfance

Populations et ERPV exposés par EPCI

- Zone très peu altérée
- Zone peu altérée
- Zone altérée
- Zone dégradée
- Zone très dégradée
- Zone hautement dégradée

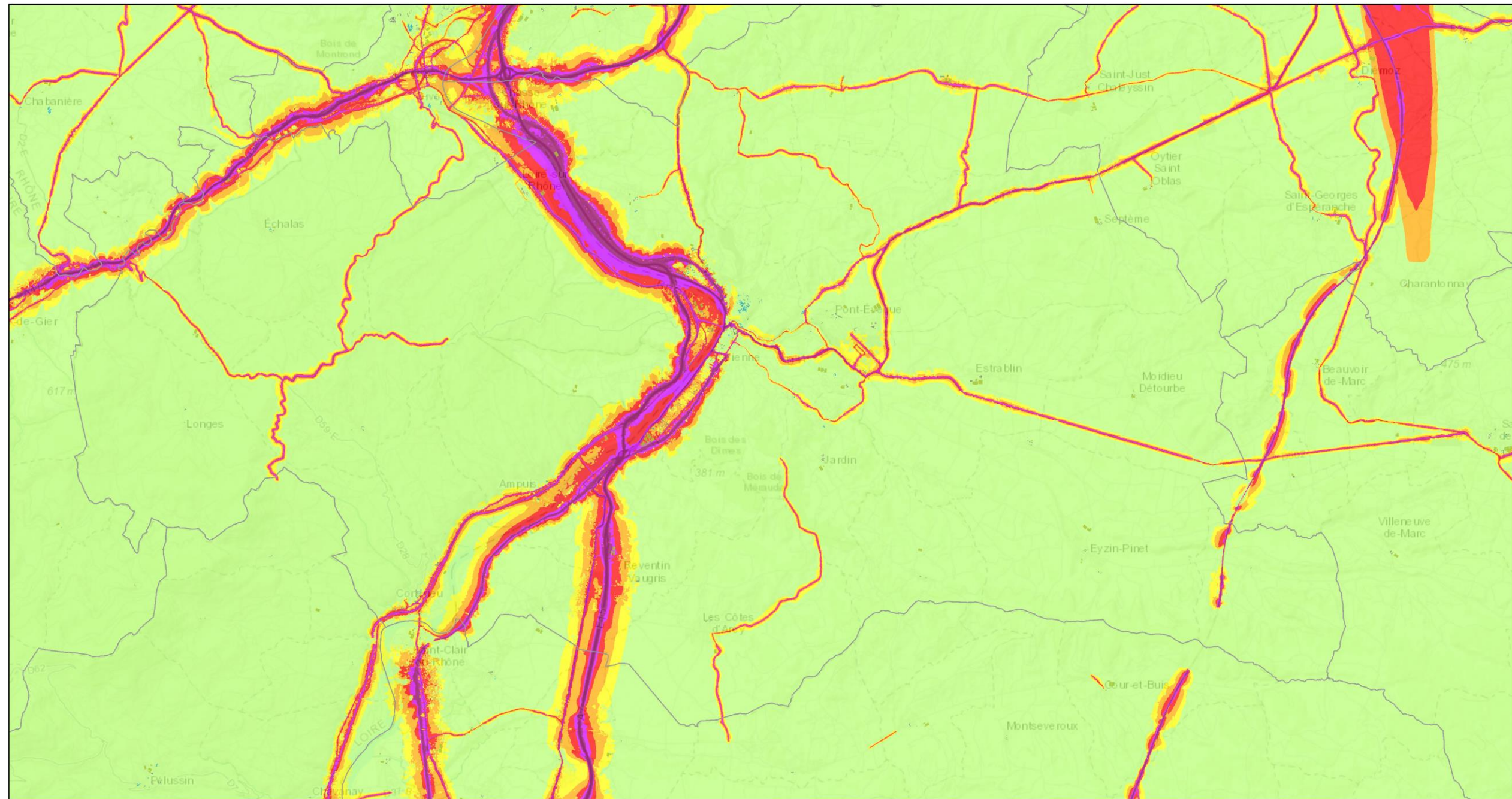
indice\_air\_multipart\_aura



IGN, Esri, HERE, Garmin, USGS, NGA

ACOUCITE - ATMO Auvergne-Rhône-Alpes - Cerema DTER Centre Est

**Figure 37: Carte d'exposition aux polluants atmosphériques - Source ORPHANE**

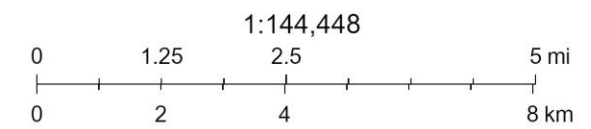


27/04/2023 22:02:12

- Etablissement Recevant des Populations Vulnérables
- Equipement sportif
- Enseignement
- Santé
- Petite Enfance
- Populations et ERPV exposés par EPCI

- Zone très peu altérée
- Zone peu altérée
- Zone altérée
- Zone dégradée
- Zone très dégradée
- Zone hautement dégradée

indice\_multibruit\_multipart\_aura



IGN, Esri, HERE, Garmin, USGS, NGA

ACOUCITE - ATMO Auvergne-Rhône-Alpes - Cerema DTER Centre Est

**Figure 38: Carte d'exposition aux nuisances sonores- Source ORPHANE**

## 9 LIENS DU PDM AVEC LES SCHEMAS, PLANS ET DOCUMENTS REGLEMENTAIRES

Les tableaux ci-après détaillent l’articulation et la cohérence du PDM avec les plans et programmes avec lesquels il interagit. Le niveau de cohérence est présente ainsi :

Type de cohérence	
	Cohérence totale
	Cohérence partielle
	Divergence partielle
	Divergence totale
	Pas de mention dans le PDM

### 9.1 Liens avec les schémas et documents règlementaires

#### 9.1.1 Prise en compte de la loi LOM

La cohérence du PDM avec les 4 objectifs de la loi LOM est présentée dans le tableau ci-dessous :

**Tableau 27 : Cohérence du PDM avec la loi LOM**

Objectifs de la loi LOM	Articulation du plan d’action du PDM avec les objectifs
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduire les inégalités territoriales et contribuer à l’objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins, en renforçant l’accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu’au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d’espaces naturels et l’étalement urbain</li> </ul>	<p>Les actions B3 et B5 à B13 visent à développer l’offre de services de transports et ainsi réduire les inégalités territoriales.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer les offres de déplacements du quotidien, améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains</li> </ul>	<p>Les actions de l’axe B vise le développement des offres de déplacements et l’amélioration de l’accessibilité.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution atmosphérique et sonore et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par les modes individuels, collectifs et de transport de marchandises les moins polluants, tels que le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou les modes actifs, en intensifiant l’utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux</li> </ul>	<p>Les actions de l’axe A visent la réduction des émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques.</p>



Objectifs de la loi LOM	Articulation du plan d'action du PDM avec les objectifs
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports, accélérer le report modal et diminuer l'impact environnemental des transports de marchandises</li> </ul>	<p>Les actions A10 et 11 visent le développement du site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône ainsi que le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal.</p>

**Aucune des actions du PDM n'est en divergence avec les objectifs de la loi LOM, il est donc cohérent avec cette loi.**

### 9.1.2 Prise en compte de la SNBC

La cohérence du PDM avec la SNBC est présentée dans le tableau ci-dessous :

**Tableau 28 : Cohérence du PDM avec la SNBC**

Orientations de la SNBC concernant le secteur des transports	Articulation du plan d'action du PDM avec les orientations
<p>Adapter les infrastructures (infrastructures d'avitaillement de bio-GNV ou de recharge électrique),</p>	<p>Les actions A4 et A8 visent le développement de stations de recharge électrique et hydrogène ou multi-énergies.</p>
<p>Soutenir les collectivités locales et les entreprises dans la mise en place d'initiatives innovantes et les impliquer dans les politiques de mobilités propres (déploiement de zones à faibles émissions, plan d'actions de réduction d'émissions et renouvellement de flottes...)</p>	<p>L'action A3 vise le verdissement de la flotte de véhicules du réseau de transports en commun, l'action A4 l'accompagnement à la transition énergétique des parcs de véhicules des employeurs publics et privés et les actions D3 et D4 la réalisation de plans de mobilité employeurs et scolaires.</p>
<p>Engager un report modal vers les modes de transport les plus économes en énergie et les moins émetteurs comme le train ou les transports en commun et soutenir les modes actifs, comme le vélo (avec un objectif de 12 % de part modale de déplacement courte distance en 2030)</p>	<p>Les actions B2 à B13 visent le développement des modes de transport les moins émetteurs.</p>
<p>Maîtriser la croissance de la demande pour le transport de voyageurs et de marchandises notamment en favorisant le télétravail, le covoiturage, les circuits courts et l'économie circulaire</p>	<p>L'action B11 vise le développement du covoiturage et l'action A9 le développement du télétravail et du coworking.</p>

**Aucune des actions du PDM n'est en divergence avec les orientations sectorielles de la SNBC, il est donc cohérent avec cette stratégie.**

### 9.1.3 Compatibilité avec le PREPA

Les évolutions attendues en termes d'émissions par polluant sont présentées dans le tableau suivant. Il présente également les objectifs du PREPA en termes de réduction des émissions de polluants atmosphériques entre 2005 et 2030.

**Tableau 29 : Evolutions attendues des émissions de polluants atmosphériques et comparaison par rapport aux objectifs chiffrés du PREPA**

Polluants atmosphériques	% de réduction des émissions entre 2021 et 2031 sur Vienne Condrieu (secteur transport routier)*	Objectifs nationaux fixés par le PREPA (2005-2030) (tous secteurs)
Dioxyde de Soufre (SO <sub>2</sub> )	- 8%	-77%
Oxydes d'Azote (NOx)	- 33%	-69%
Composés Organiques Volatils autres que le méthane (COVNM)	- 72%	-52%
Ammoniac (NH <sub>3</sub> )	- 30%	-13%
Particules fines (PM <sub>2.5</sub> )	- 71%	-57%

\*Voir analyse quantitative p.70

Les évolutions de parts modales retenues par Vienne Condrieu Agglomération permettent une baisse des émissions de polluants atmosphériques pour le secteur transport routier. Toutefois, les objectifs du PREPA portant sur l'ensemble des secteurs d'activités, **il n'est pas possible de conclure directement sur l'atteinte des objectifs** en lien avec la mise en œuvre du PDM qui interviendra seulement sur les émissions de transport routier.

### 9.1.4 Compatibilité avec le SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes

Il est prévu que le PDM soit compatible et prenne en compte les règles qui seront instaurées par le SRADDET. Sur la région Auvergne-Rhône-Alpes, le SRADDET a été adopté par le Conseil régional les 19 et 20 décembre 2019 et a été approuvé par arrêté du préfet de région le 10 avril 2020. Un rapport d'objectifs est disponible. La conformité du PDM avec ces objectifs a été vérifiée.

Les tableaux ci-dessous présentent l'articulation des actions du PDM avec les règles et objectifs du SRADDET.

#### 9.1.4.1 Compatibilité avec les règles

**Tableau 30 : Compatibilité du PDM avec les règles du SRADDET**

Règles générales du SRADDET	Compatibilité du PDM avec les règles du SRADDET
<i>Aménagement du territoire et de la montagne</i>	
Règle n°1 – Règle générale sur la subsidiarité SRADDET / SCoT	Cette règle précise que tous les documents devant s'inscrire en compatibilité avec le fascicule des règles du SRADDET devront décliner quantitativement dans la limite de leurs compétences et périmètre l'ensemble des objectifs du SRADDET. La prise en compte des objectifs stratégiques du SRADDET est présentée en détails dans le Tableau 31.
Règle n°2 – Renforcement de l'armature territoriale	Les actions de l'axe B « construire un territoire attractif et accessible » participeront au renforcement de l'armature territoriale.
Règle n°3 – Objectif de production de logements et cohérence avec l'armature définie dans les ScoT	L'action C1 vise l'urbanisation à proximité des réseaux de transport
Règle n°4 – Gestion économe et approche intégrée de la ressource foncière	L'enjeu de la consommation d'espace a été signalé par l'évaluateur environnemental et est pris en compte dans les fiches actions du PDM.
Règle n°5 – Densification et optimisation du foncier économique existant	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
Règle n°6 – Encadrement de l'urbanisme commercial	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>

Règles générales du SRADDET	Compatibilité du PDM avec les règles du SRADDET
Règle n°7 – Préservation du foncier agricole et forestier	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM.</i>
Règle n°8 – Préservation de la ressource en eau	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
Règle n°9 – Développement des projets à enjeux structurants pour le développement régional	Les actions A10 et A11 : renforcement du caractère multimodal de la gare de Vienne et développement du port industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône.
<i>Infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports</i>	
Règle n°10 – Coordination et cohérence des services de transport à l'échelle des bassins de mobilité	L'action B3 vise une nouvelle offre de service, avec notamment une meilleure complémentarité avec le réseau ferré. L'action B4 vise le développement d'un Maas pour rendre plus accessible l'information multimodale et coordonner les services.
Règle n°11 – Cohérence des documents de planification des déplacements ou de la mobilité à l'échelle d'un ressort territorial, au sein d'un même bassin de mobilité	Le schéma directeur cyclable et le plan piéton vont permettre une cohérence des cheminements piétons et cyclables à l'échelle de l'agglomération.
Règle n°12 – Contribution à une information multimodale voyageurs fiable et réactive et en temps réel	L'action B4 vise le développement d'un Maas pour faciliter l'achat de titres de transport.
Règle n°13 – Interopérabilité des supports de distribution des titres de transport	L'action B4 vise le développement d'un Maas pour rendre plus accessible l'information multimodale.
Règle n°14 – Identification du Réseau Routier d'Intérêt Régional	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
Règle n°15 – Coordination pour l'aménagement et l'accès aux pôles d'échanges d'intérêt régional	L'action C3 vise le renforcement du caractère multimodal de la gare de Vienne.
Règle n°16 – Préservation du foncier des pôles d'échanges d'intérêt régional	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
Règle n°17 – Cohérence des équipements des Pôles d'échanges d'intérêt régional	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
Règle n°18 – Préservation du foncier embranché fer et/ou bord à voie d'eau pour la logistique et le transport de marchandises	Les actions A10 et A11 visent la valorisation du port multimodal industrialo portuaire de Loire-sur-Rhône et le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal.
Règle n°19 – Intégration des fonctions logistiques aux opérations d'aménagements et de projets immobiliers	L'action A7 vise la définition d'un plan d'actions en matière de logistique urbaine.
Règle n°20 – Cohérence des politiques de stationnement et d'équipements des abords des pôles d'échanges	L'action A13 a pour objectif de mener une étude sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération pour définir la stratégie d'implantation de P+R.
Règle n°21 – Cohérence des règles de circulation des véhicules de livraison dans les bassins de vie	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>

<b>Règles générales du SRADDET</b>	<b>Compatibilité du PDM avec les règles du SRADDET</b>
Règle n°22 – Préservation des emprises des voies ferrées et priorité de réemploi à des fins de transports collectifs	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
<b>Climat, air, énergie</b>	
Règle n°23 – Performance énergétique des projets d'aménagements	Les actions de l'axe B visent l'optimisation de l'accessibilité par des transports moins carbonés.
Règle n°24 – Trajectoire neutralité carbone	Les actions du PDM visent globalement la réduction des émissions de GES du secteur des transports.
Règle n°25 – Performance énergétique des bâtiments neufs	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
Règle n°26 – Rénovation énergétique des bâtiments	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
Règle n°27 – Développement des réseaux énergétiques	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
Règle n°28 – Production d'énergie renouvelable dans les zones d'activités économiques et commerciales	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
Règle n°29 – Développement des énergies renouvelables	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
Règle n°30 – Développement maîtrisé de l'énergie éolienne	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
Règle n°31 – Diminution des GES	Les actions du PDM visent globalement la réduction des émissions de GES du secteur des transports.
Règle n°32 – Diminution des émissions de polluants dans l'atmosphère	Les actions du PDM visent globalement la réduction des émissions de polluants atmosphériques du secteur des transports.
Règle n°33 – Réduction de l'exposition de la population aux polluants atmosphériques	Les actions portant sur les déplacements doux permettront de réduire les émissions de polluants atmosphériques et donc l'exposition des populations. De plus, l'action A3 vise la protection des établissements recevant du public sensible exposés à la pollution de l'air.
Règle n°34 – Développement de la mobilité décarbonée	Les actions A3, A4 et A8 visent notamment le déploiement de bornes de recharge et stations multi-énergies.
<i>Protection et restauration de la biodiversité</i>	
Règle n°35 – Préservation des continuités écologiques	Les actions visant le développement d'aménagements urbains se feront en cohérence avec la présence de continuités écologiques.
Règle n°36 – Préservation des réservoirs de biodiversité	Les actions visant le développement d'aménagements urbains se feront en cohérence avec la présence de réservoirs de biodiversité.
Règle n°37 – Préservation des corridors écologiques	Les actions visant le développement d'aménagements urbains se feront en cohérence avec la présence de corridors écologiques.
Règle n°38 – Préservation de la trame bleue	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
Règle n°39 – Préservation des milieux agricoles et forestiers supports de biodiversité	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
Règle n°40 – Préservation de la biodiversité ordinaire	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
Règle n°41 – Amélioration de la perméabilité écologique des réseaux de transport	Les actions portant sur la réduction des déplacements et la mobilité douce devraient permettre de réduire les nuisances (sonores, risque de collision,) qui dégradent la perméabilité écologique des réseaux de transport. De plus, pour chaque aménagement urbain, les continuités écologiques seront prises en compte dans les tracés.
<i>Prévention et gestion des déchets</i>	

Règles générales du SRADET	Compatibilité du PDM avec les règles du SRADET
Règle n°42 – Respect de la hiérarchie des modes de traitement des déchets	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
	<i>Risques naturels</i>
Règle n°43 : Réduction de la vulnérabilité des territoires vis-à-vis des risques naturels	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>

#### 9.1.4.2 Prise en compte des objectifs

La cohérence des actions du PDM avec les objectifs du SRADET est présentée ci-dessous :

**Tableau 31 : Cohérence du PDM avec les objectifs stratégiques du SRADET AURA**

Objectifs stratégiques du SRADET	Articulation du plan d'action du PDM avec les objectifs
Objectif stratégique 1 : Garantir, dans un contexte de changement climatique, un cadre de vie de qualité pour tous	L'action C7 vise la création d'espaces publics garantissant un confort d'usage. De plus, toutes les actions du PDM vont globalement contribuer à diminuer les émissions de polluants atmosphériques et donc améliorer le cadre de vie.
Objectif stratégique 2 : Offrir l'accès aux principaux services sur tous les territoires	Les actions de l'axe B visent principalement le développement des services de transport.
Objectif stratégique 3 : Promouvoir des modèles de développement locaux fondés sur les potentiels et les ressources	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
Objectif stratégique 4 : Faire une priorité des territoires en fragilité	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
Objectif stratégique 5 : Interconnecter les territoires et développer leur complémentarité	L'axe B vise le développement des services de mobilité et la construction d'un territoire accessible et interconnecté.
Objectif stratégique 6 : Développer les échanges nationaux source de plus-values pour la région	Les actions A10 et A11 visent la valorisation du port multimodal industriel portuaire de Loire-sur-Rhône et le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal, permettant le développement des échanges nationaux.
Objectif stratégique 7 : Valoriser les dynamiques européennes et transfrontalières et maîtriser leurs impacts sur le territoire régionale	Les actions A10 et A11 visent la valorisation du port multimodal industriel portuaire de Loire-sur-Rhône et le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal, permettant de valoriser le corridor Rhône-Saône.
Objectif stratégique 8 : Faire de la Région un acteur des processus de transition des territoires	L'axe D vise la sensibilisation des habitants aux modes alternatifs à l'autosolisme, le soutien à la réalisation de plans de mobilité (employeurs et scolaires) pour favoriser le changement de comportements, ...

Objectifs stratégiques du SRADET	Articulation du plan d'action du PDM avec les objectifs
Objectif stratégique 9 : Préparer les territoires aux grandes mutations dans les domaines de la mobilité, de l'énergie, du climat et des usages en tenant compte des évolutions sociodémographiques et sociétales	Les actions A4 et A8 visent le développement de stations de recharge électrique et hydrogène ou multi-énergies.
Objectif stratégique 10 : Développer une relation innovante avec les territoires et les acteurs locaux	Les actions A4 et A8 visent le développement de stations de recharge électrique et hydrogène ou multi-énergies.

Aucune des actions du PDM n'est en divergence avec les objectifs stratégiques et les règles du SRADET, celui-ci est donc **compatible avec les règles et objectifs stratégiques du SRADET**.

### 9.1.4.3 Objectifs chiffrés du SRADET

Le SRADET AURA décline également des objectifs et trajectoires chiffrées d'ici à 2030.

**Tableau 32 : Objectifs chiffrés du SRADET**

	2030	
	Région	PDM de Vienne Condrieu Agglomération
<i>Année de référence</i>	2015 (PREPA 2005)	2021
<b>Consommation d'énergie</b>	-15%	Pas concerné
<b>Production d'EnR dans la consommation d'énergie</b>	38%	Pas concerné
<b>Émissions de GES</b>	-30%	-8%*

\* voir Analyse quantitative p.70

**Tableau 33 : Objectifs chiffrés du SRADET et du territoire pour les émissions de polluants atmosphériques**

Polluants atmosphériques	% de réduction des émissions entre 2021 et 2031 sur Vienne Condrieu (secteur transport routier)*	Objectifs régionaux SRADET à l'horizon 2030 (par rapport à 2015)
Dioxyde de Soufre (SO <sub>2</sub> )	- 8%	-72% (par rapport à 2005)
Oxydes d'Azote (NOx)	- 33%	-44%
Composés Organiques Volatils autres que le méthane (COVNM)	- 72%	-35%
Ammoniac (NH <sub>3</sub> )	- 30%	-5%
Particules fines (PM <sub>2,5</sub> )	- 71%	-47%

A l'horizon 2030, il a été évalué que les mesures entreprises par Vienne Condrieu dans le cadre de son PDM permettront de réduire d'environ 8% les émissions de CO<sub>2</sub> par rapport à 2021. Cependant, le PDM va permettre d'agir seulement sur les émissions en provenance du transport routier, alors que l'objectif du SRADET concerne tous les secteurs d'activité. Ainsi, il ne semble pas possible de conclure sur l'atteinte de l'objectif du SRADET pour les émissions de GES. Il en est de même pour les objectifs sur les polluants atmosphériques.

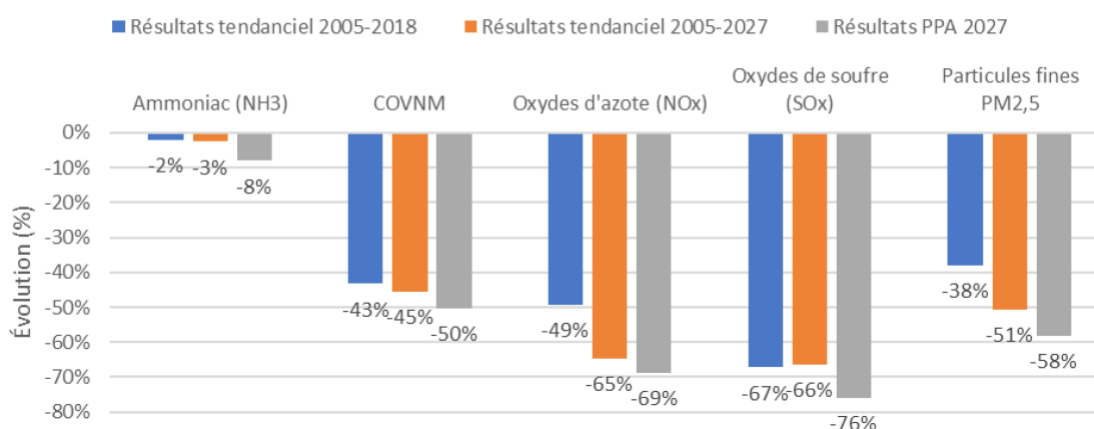
### 9.1.5 Compatibilité avec le PPA

Les objectifs du PPA 3 de l'agglomération lyonnaise sont :

- Pour le dioxyde d'azote :
  - Le respect des valeurs limites réglementaires ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne annuelle) aux stations d'Atmo Auvergne-Rhône-Alpes dans le délai le plus court possible ;
  - Plus aucune personne n'est exposée à un dépassement de la valeur limite réglementaire en 2027 ;
  - La baisse des émissions de NOx sur le territoire est au moins égale à l'objectif PREPA calculé en 2027.
- Pour les particules fines :
  - Atteindre une concentration moyenne d'exposition inférieure à la valeur OMS 2005 ( $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$  pour les PM2.5) à l'échelle du PPA ainsi qu'à l'échelle de chaque EPCI ;
  - Diminuer le nombre de personnes exposées à une concentration en PM2,5 supérieur à ce seuil OMS 2005 ;
  - La baisse des émissions de PM2,5 sur le territoire est au moins égale à l'objectif PREPA calculé en 2027 ;
  - La baisse des émissions de PM2,5 et PM10 dues au chauffage au bois est au moins égale à 35 % des émissions de 2020 en 2027.
- Pour les Composés organiques volatils non méthaniques (COVnm) :
  - La baisse des émissions de COVnm sur le territoire est au moins égale à l'objectif PREPA calculé en 2027.
- Pour l'ammoniac (NH3) :
  - La baisse des émissions de NH3 sur le territoire devra tendre vers l'objectif PREPA calculé en 2027.
- Pour le dioxyde de soufre (SO2) :
  - La baisse des émissions de SO2 sur le territoire devra tendre vers l'objectif PREPA calculé en 2027.
- Pour l'ozone :
  - Contenir la dégradation de la situation observée en l'absence de levier d'action efficace identifié pour baisser les niveaux de ce polluant (s'agissant d'un polluant secondaire, il est très difficile d'en faire baisser les concentrations).

L'évaluation réalisée par Atmo AURA des effets du plan d'actions sur la qualité de l'air mettent en évidence que les réductions induites s'inscrivent sur la trajectoire fixée par le PREPA voire permettent d'aller au-delà de ces objectifs pour la plupart des polluants.

### Évolution des émissions par polluant et scénario sur la zone PPA Lyon



**Figure 39: Évolution des émissions par polluant et scénario sur la zone PPA Lyon**  
[Source : Atmo Auvergne-Rhône-Alpes, Figure 147 du Rapport du PPA3]

La figure ci-dessus montre que l'évolution tendancielle a déjà permis de réaliser des réductions d'émissions significatives pour plusieurs polluants dès 2018. Toutefois, la mise en place des actions du PPA3 contribue de façon visible à l'accroissement de la baisse des émissions entre 2018 et 2027. Pour l'ammoniac par exemple, près de 90 % des tonnes économisées proviennent du scénario PPA. Cette part descend jusqu'à 20 % dans le cas des NOx où le scénario tendanciel prévoit déjà des améliorations importantes.

Comme le PPA3 contient un grand nombre d'action (non limitées au secteur du transport routier), il convient de noter la contribution des différentes actions à l'atteinte de ces objectifs comme estime par ATMO AURA. Les actions ne contribuent pas toutes de la même façon aux tonnes économisées sur les différents polluants (cf Tableau suivant). Par exemple, 62 % des tonnes économisées de PM2,5 grâce aux actions PPA proviennent des actions autour du parc de chauffage au bois domestique (RT1- Diminuer les émissions dues au chauffage au bois).

On note également la contribution importante de la Métropole de Lyon dans la contribution et l'atteinte de ces objectifs : Action M1 (Poursuivre et amplifier les mesures visant à diminuer la circulation routière) hors Métropole de Lyon contribue uniquement à 1% à la baisse des émissions de NOx.



Zone PPA Lyon – Part du gain d'émission total par polluant pour chaque action						
Identifiant de l'action	NOx	SOx	PM10	PM2,5	NH3	COVNM
RT1.1 et 1.2	0%	0%	59%	62%	5%	45%
I1.1	22%	99%	2%	2%	2%	12%
M1 M2 M3	63%	0%	8%	7%	-3%	-7%
A1.2 (volet bio)	0%	0%	0%	0%	56%	0%
RT4.1	0%	0%	0%	0%	0%	38%
RT1.3	0%	0%	10%	11%	1%	7%
RT3.1	3%	0%	7%	7%	1%	5,00 %
A1.2 (volet élevages)	0%	0%	0%	0%	22%	0%
A1.2 (volet épandages)	0%	0%	0%	0%	17%	0%
M5.2	7%	0%	3%	3%	0%	0%
M2.1	0%	0%	4%	4%	0%	1%
M5.1	2%	0%	1%	1%	0%	0%
I4.1	1%	0%	1%	1%	0%	0%
I3.3	0%	0%	2%	1%	0%	0%
I3.1 et I3.2	0%	0%	2%	0%	0%	0%
A2.1	0%	0%	1%	1%	0%	0%
M1, hors Métropole de Lyon	1%	0%	0%	0%	0%	0%
I2.2	0%	0%	0%	0%	0%	0%
I2.3	0%	0%	0%	0%	0%	0%

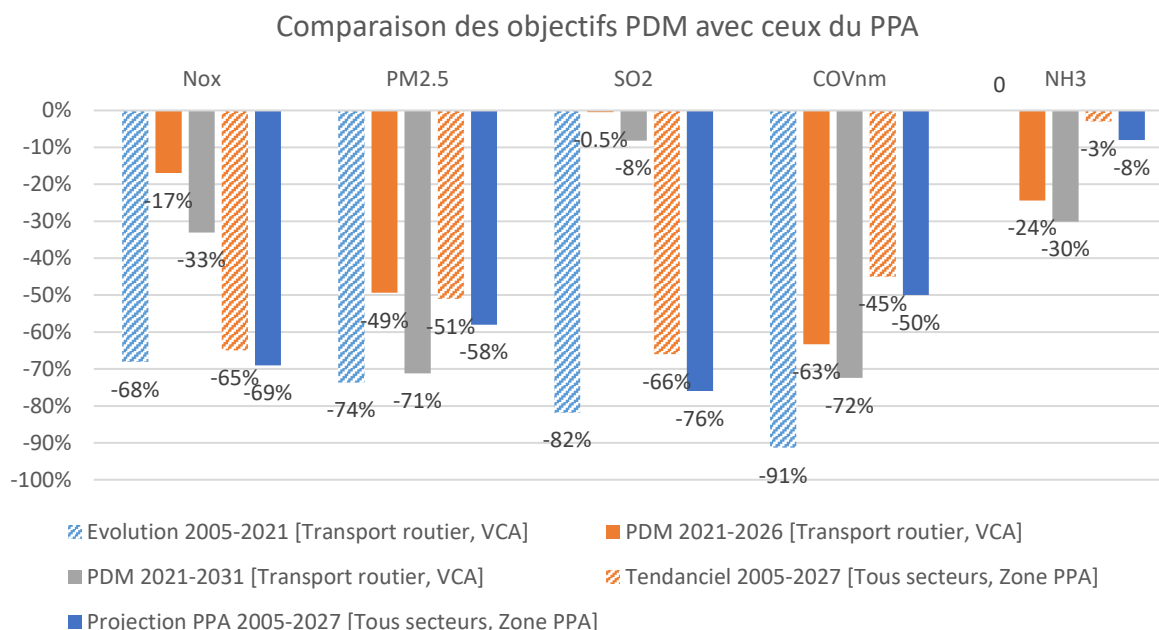
**Figure 40: Part du gain d'émission total par polluant pour chaque action**  
[Source : Atmo Auvergne-Rhône-Alpes, Figure 148 du Rapport du PPA3]

Les objectifs chiffrés de baisse des émissions de polluants atmosphériques du PPA (tous secteurs, incluant le transport routier, pour la zone du PPA) ont été comparées aux baisses estimées des polluants atmosphériques pour le transport routier sur le territoire de VCA. Le tendanciel pour le secteur du transport routier est également présenté.

Comme présenté précédemment, en l'absence d'objectifs sectoriels présentés dans le PPA3, il convient de comparer les objectifs suivant avec précaution car les objectifs du PPA englobent l'ensemble des secteurs, dont le transport routier.

La contribution du secteur routier est prédominante pour les émissions de NOx, principal traceur de l'activité de transport. Les objectifs pour ce polluant devront donc être cohérents.

**Tableau 34 : Objectifs chiffrés du PPA et du territoire pour les émissions de polluants atmosphériques**



Source des données pour le graphique ci-dessus :

- Pour le PPA – ATMO AURA dans le Rapport du PPA3 ;
- Pour les émissions territoriales de VCA : Source des données : ORCAE, Producteurs des données : Atmo AURA, AURA-EE, Producteur de l'indicateur : AURA-EE. A noter l'absence de données pour 2005 pour NH3 (données confidentielles et non diffusées). Données 2021 sont des estimatifs non consolidés par l'ORCAE et ATMO.
- Pour le dioxyde d'azote :
  - Les émissions du transport routier du territoire de VCA ont baissé de -68% entre 2005 et 2021.
  - Une baisse supplémentaire de -17% entre 2021 et 2026 est attendue pour le secteur du transport routier en lien avec le PDM.
  - Il apparait donc que le PDM devrait permettre d'atteindre les objectifs du PPA (-69% entre 2005 et 2027) sur le territoire de VCA. **Les objectifs du PDM sont donc conformes avec les objectifs du PPA pour ce polluant.**
- Pour les particules fines :
  - Les émissions du transport routier du territoire de VCA ont baissé de -74% entre 2005 et 2021.
  - Une baisse supplémentaire de -47% entre 2021 et 2026 est attendue pour le secteur du transport routier en lien avec le PDM.
  - Même si les actions en lien avec le transport routier dans le PPA ne contribuent pas significativement aux objectifs de baisse des émissions, les émissions de transport routier sur VCA dépassent déjà les objectifs de baisse du PPA. **Les objectifs du PDM sont donc conformes avec les objectifs du PPA pour ce polluant.**
- Pour le dioxyde de soufre :
  - Les émissions du transport routier du territoire de VCA ont baissé de -82% entre 2005 et 2021.

- Une baisse supplémentaire de -0.5% entre 2021 et 2026 est attendue pour le secteur du transport routier en lien avec le PDM.
- Même si les actions en lien avec le transport routier dans le PPA ne contribuent pas significativement aux objectifs de baisse des émissions, les émissions du transport routier sur VCA dépassent déjà les objectifs de baisse du PPA. **Les objectifs du PDM sont donc conformes avec les objectifs du PPA pour ce polluant.**
- Pour les composés organiques volatils non méthaniques :
  - Les émissions du transport routier du territoire de VCA ont baissé de -91% entre 2005 et 2021.
  - Une baisse supplémentaire de -63% entre 2021 et 2026 est attendue pour le secteur du transport routier en lien avec le PDM.
  - Même si les actions en lien avec le transport routier dans le PPA ne contribuent pas significativement aux objectifs de baisse des émissions, les émissions du transport routier sur VCA dépassent déjà les objectifs de baisse du PPA. **Les objectifs du PDM sont donc conformes avec les objectifs du PPA pour ce polluant.**
- Pour l'ammoniac :
  - Les émissions du transport routier du territoire de VCA entre 2005 et 2021 ne sont pas disponibles (données confidentielles).
  - Une baisse de -24% entre 2021 et 2026 est attendue pour le secteur du transport routier en lien avec le PDM.
  - Les actions transport du PPA contribuent à environ 3% de l'objectif de baisse du NH3 pour la zone PPA, les leviers les plus importants étant en lien avec l'agriculture, émetteur principal de NH3. Sur le territoire de VCA, les émissions du transport routier sont minimales et représentent environ 1.1% des émissions de NH3. Bien qu'il ne soit pas possible de conclure sur la conformité avec les objectifs du PPA, les efforts du PDM sont significatifs (-24% entre 2021 et 2026 et -30% entre 2021 et 2031) et **contribueront donc à l'atteinte des objectifs du PPA pour ce polluant.**

Les actions du PDM vont participer à la réduction des émissions de polluants atmosphériques du secteur des transports routiers sur le territoire. Cependant, les objectifs du PPA concernent une baisse des émissions de tous les secteurs d'activité (comme le PREPA), **ainsi le PDM ne permet pas à lui seul l'atteinte des objectifs du PPA, mais y contribue significativement pour les polluants en lien avec le secteur du transport routier.**

### 9.1.6 Cohérence avec la charte du PNR du Pilat

La charte décrit le projet de territoire pour le Pilat à l'horizon 2025. Elle guide les actions dans le Parc.

Le tableau ci-dessous présente le lien indirect entre le plan d'actions du PDM et les axes et objectifs de la charte du PNR.

**Tableau 35 : Conformité avec les axes de la charte du PNR**

Axes de la charte du PNR	Articulation du programme d'actions du PDM avec les axes
<b>Axe 1 : une gestion maîtrisée des espaces et des ressources</b>	
Pour conforter la biodiversité	Les actions visant le développement d'aménagements urbains se feront en cohérence avec la présence de zones naturelles et de continuités écologiques. Les actions portant sur la réduction des déplacements et la mobilité douce devraient permettre de réduire les nuisances (sonores, risque de collision, ...) sur la biodiversité.

<b>Axes de la charte du PNR</b>	<b>Articulation du programme d'actions du PDM avec les axes</b>
Pour recréer un lien favorable entre urbanisme et paysage	Les actions du PDM se feront en prenant en compte les enjeux paysagers dans le choix des zones d'aménagement.
<b>Axe 2 : des modes de vie plus sobres et plus solidaires</b>	
Pour inscrire l'habitat dans la durée	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
Pour favoriser une mobilité durable	Les actions du PDM visent un développement des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle, ainsi que la prise en compte de la mobilité dans les aménagements urbains.
Pour promouvoir des usages de loisirs doux	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
Pour valoriser les patrimoines et renforcer les échanges culturels	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
<b>Axe 3 : des modes de production durable en lien avec la consommation locale</b>	
Pour maintenir une activité agricole de qualité et accroître son autonomie	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
Pour renforcer l'exploitation et la production forestière	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
Pour poursuivre le développement de l'écotourisme	Le développement des aménagements pour mobilités douces permettra de favoriser le tourisme.
Pour accompagner la création de biens et de services sur le territoire	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
Pour viser la sobriété énergétique et développer les énergies renouvelables	Le développement des mobilités douces permettra de limiter la consommation de carburant.
<b>Axe 4 : un parc acteur du territoire régional et au-delà</b>	
Pour tisser des relations solidaires au sein du territoire et au-delà	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
Pour stimuler l'innovation et l'approche prospective	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
<b>Axe 5 : une mobilisation de tous les citoyens pour changer d'ère</b>	
Pour développer une culture commune du territoire	L'axe D vise la sensibilisation des habitants aux modes alternatifs à l'autosolisme, le soutien à la réalisation de plans de mobilité (employeurs et scolaires) pour favoriser le changement de comportements, ...
Pour rendre chacun acteur du projet de territoire	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>

Aucune des actions du PDM n'est en divergence avec les orientations de la Charte du PNR du Pilat, celui-ci est donc cohérent avec cette charte.

### 9.1.7 Compatibilité avec la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise

Afin de promouvoir une métropole internationale, la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise définit les objectifs suivants :

- miser sur quelques pôles d'excellence pour permettre une spécialisation de l'économie lyonnaise
- développer les fonctions métropolitaines (enseignement supérieur, culture, santé)
- organiser une métropole multipolaire (renforcer l'agglomération stéphanoise, structurer l'agglomération Nord-Isère, conforter les pôles secondaires)
- valoriser la situation géostratégique (réseau transports et conforter la plateforme de Saint-Exupéry)

Afin de favoriser la solidarité et le développement durable, la DTA fixe les objectifs suivants :

- répartir la dynamique démographique vers les territoires en perte d'attractivité et les pôles urbains déjà équipés et revaloriser ces territoires
- maîtriser l'étalement urbain et lutter contre la banalisation de l'espace
- prendre en compte les risques naturels et technologiques dans les projets de développement.

Les actions du PDM répondent aux objectifs de la DTA, notamment avec le développement de l'offre de services de mobilité, l'amélioration de l'attractivité et l'accessibilité du territoire, ainsi que la maîtrise de l'étalement urbain (lien entre urbanisme et mobilité).

Ainsi, **le PDM est compatible avec la DTA.**

### 9.1.8 Compatibilité avec les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Deux plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE Isère et Rhône) couvrent les communes de Chasse-sur-Rhône, Seyssuel, Vienne et Reventin-Vaugris et Saint-Romain-en-Gal, Saint-Cyr-sur-Rhône et Ampuis.

**Tableau 36 : Conformité avec les PPBE**

PPBE	Articulation du programme d'actions du PDM avec les orientations
<b>PPBE Plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'État en Isère Troisième étape 2018-2023</b>	
<p>L'objectif est de protéger la population dans les habitations, les zones calmes, les établissements scolaires et de santé, des nuisances sonores excessives et de prévenir de nouvelles situations de gênes sonores</p> <p>Plan d'action spécifique :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• construire des écrans acoustiques le long de l'A480 entre St-Egrève et Claix,</li> <li>• réaliser des travaux d'isolation acoustique d'un immeuble situé à Echirolles le long de la RN87 (Rocade Sud),</li> <li>• réaliser des travaux d'isolation acoustique de logements le long de la voie ferrée à Vienne (20 logements), Roussillon (30 logements), et Salaise-sur-Sanne (35 logements),</li> </ul>	<p>L'action A1 vise à diminuer l'exposition aux polluants atmosphériques et au bruit tout en améliorant les conditions de circulation. Cette action est liée à l'action B1 qui vise à traiter les points d'insécurité routière.</p> <p>L'action A2 vise spécifiquement à protéger les établissements recevant un public sensible expose aux nuisances avec comme objectif de maintenir les conditions d'un cadre de vie sain sur les secteurs les plus impactés par les nuisances. Réduire les nuisances "mobilité" autour des établissements recevant un public sensible qui ne pourraient pas être démenagés (ou en attendant qu'ils le soient). La mise en œuvre des moyens technique de protection comme la construction de murs et écrans anti-bruit...</p> <p>L'action A6 vise également a réduire le trafic de transit poids lourd et l'action B2 vise a modifier les profile de</p>

PPBE	Articulation du programme d'actions du PDM avec les orientations
<ul style="list-style-type: none"> <li>• poursuivre le renouvellement des voies et du matériel roulant sur le réseau ferroviaire.</li> </ul>	voirie pour privilégier les modes actifs, ce qui aura également un impact positif sur le bruit routier.
<b>Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'État dans le département du Rhône et la métropole de Lyon 2019-2023</b>	
L'objectif est de protéger la population dans les habitations, les zones calmes, les établissements scolaires et de santé, des nuisances sonores excessives et de prévenir de nouvelles situations de gênes sonores	L'action A1 vise à diminuer l'exposition aux polluants atmosphériques et au bruit tout en améliorant les conditions de circulation. Cette action est liée à l'action B1 qui vise à traiter les points d'insécurité routière. L'action A2 vise spécifiquement à protéger les établissements recevant un public sensible expose aux nuisances avec comme objectif de maintenir les conditions d'un cadre de vie sain sur les secteurs les plus impactés par les nuisances. Réduire les nuisances "mobilité" autour des établissements recevant un public sensible qui ne pourraient pas être démenagés (ou en attendant qu'ils le soient). La mise en œuvre des moyens technique de protection comme la construction de murs et écrans anti-bruit... L'action A6 vise également a réduire le trafic de transit poids lourd et l'action B2 vise a modifier les profile de voirie pour privilégier les modes actifs, ce qui aura également un impact positif sur le bruit routier.
Pour la période 2019-2023 plusieurs actions sont prévues par les différents maîtres d'ouvrage comme la recherche de financement, la réalisation d'études, le renouvellement des couches de roulement de chaussées et ou la mise à jour de la cartographie du bruit.	

Il convient de noter que les actions curatives et préventives qui sont définies par le PPBE et qui ont trait à l'organisation des transports de manière générale doivent nécessairement trouver leur traduction dans les PDM. C'est donc dans le document de planification qu'est le PDM que les collectivités concernées doivent intégrer un volet de prévention et de réduction des nuisances sonores<sup>24</sup>.

**Le PDM réponds aux objectifs des PPBE et est cohérent avec ces deux plans. Une attention particulière sera nécessaire lors de la mise en œuvre de PDM afin de s'assurer de la concordance des objectifs et actions du PDM et du PPBE (cf. Section 3.1.9)**

<sup>24</sup> ADEME, 2004, Guide pour l'élaboration des Plans de prévention du bruit dans l'environnement à destination des collectivités locales

### 9.1.9 Prise en compte du SCoT

Le SCoT des Rives du Rhône a été arrêté en conseil syndical le 14 février 2019. Il réunit 153 communes, regroupées en 6 intercommunalités.

Il a été vérifié que les actions du PDM ne s'éloignaient pas des orientations du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO).

**Tableau 37 : Conformité avec les orientations du SCoT**

DOO du SCoT des Rives du Rhône	Articulation du programme d'actions du PDM avec les orientations
<b>Partie 1 : Valoriser les différentes formes d'économies locales</b>	
CHAPITRE 1 : Mettre en œuvre des politiques d'aménagement économique innovantes, dans une logique de performance environnementale	L'action C5 vise une logique de gestion économe de l'espace avec une mutualisation des stationnements en fonction des usages et une limitation des places de stationnement.
CHAPITRE 2 : Prévoir le développement des espaces de développement économique, aux différentes échelles	L'action A10 vise la valorisation du port multimodal industrielo portuaire de Loire-sur-Rhône.
CHAPITRE 3 : Faciliter le développement des activités tertiaires et de services	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
CHAPITRE 4 : Equilibrer et stabiliser l'offre commerciale	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
CHAPITRE 5 : Soutenir et consolider l'activité agricole et sylvicole	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
CHAPITRE 6 : Promouvoir le tourisme et la culture comme outil de développement économique du territoire	Le développement des aménagements pour mobilités douces permettra de favoriser le tourisme.
<b>Partie 2 : Intégrer les composantes environnementales et paysagères dans le développement du territoire</b>	
CHAPITRE 1 : Préserver les grands équilibres du paysage	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
CHAPITRE 2 : Maintenir voire améliorer la richesse et la fonctionnalité écologique du territoire	Les actions visant le développement d'aménagements urbains se feront en cohérence avec la présence de continuités écologiques.
CHAPITRE 3 : Prendre en compte la vulnérabilité de la ressource en eau dans les choix de développement	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
CHAPITRE 4 : Valoriser les diverses et nombreuses ressources du territoire	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
CHAPITRE 5 : Limiter la vulnérabilité et l'exposition des populations aux risques et nuisances	L'axe A vise la réduction des émissions pour préserver la santé des habitants.
CHAPITRE 6 : Accompagner la transition énergétique et climatique	Une partie du plan d'actions vise globalement à la transition énergétique et climatique.
<b>Partie 3 : Améliorer les conditions d'accessibilité et de mobilité pour les habitants et les entreprises</b>	
CHAPITRE 1 : Valoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle	Les actions du PDM visent globalement la valorisation des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.
CHAPITRE 2 : Améliorer les conditions d'accessibilité sur le territoire, en s'appuyant sur les infrastructures existantes	L'axe B vise la construction d'un territoire attractif et accessible.

DOO du SCoT des Rives du Rhône	Articulation du programme d'actions du PDM avec les orientations
CHAPITRE 3 : Atténuer les nuisances du trafic routier	Les actions B1 et B5 visent l'amélioration des conditions de circulation.
<b>Partie 4 : Offrir des logements à tous dans des cadres de vie diversifiés, tous de qualité</b>	
CHAPITRE 1 : Accueillir les habitants en ville et en campagne	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
CHAPITRE 2 : Bâtir pour tous et pour mieux vivre ensemble	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
CHAPITRE 3 : Donner la priorité au renouvellement urbain et à l'adaptation du parc existant	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
CHAPITRE 4 : Optimiser l'efficacité foncière et la qualité architecturale et urbaine des nouveaux projets d'habitat	<i>Thématique non mentionnée dans le PDM</i>
CHAPITRE 5 : Mettre en place des politiques publiques permettant la maîtrise du foncier	L'axe C vise à renforcer le lien entre urbanisme et politique de mobilité.
CHAPITRE 6 : Conforter l'offre de services en cohérence avec les politiques de développement résidentiel	L'action C1 vise à privilégier les offres de services à proximité des réseaux de transports.

Le PDM répond à plusieurs objectifs du SCoT des Rives du Rhône. Aucune des actions du PDM n'est en divergence avec les objectifs du SCoT, celui-ci est donc **cohérent avec ce schéma**.



## 9.2 Synthèse des relations avec l'ensemble des plans et documents concernés

**Tableau 38 : Cohérence du PDM avec les autres plans**

	Plans	Commentaires
	SNBC	Cf. §9.1.2
	PNACC	Les actions du PDM sont cohérentes avec les principes directeurs du PNACC2. Les actions visent notamment à réduire les émissions de GES du secteur des transports.
Documents nationaux	PREPA	Cf. §9.1.3
	PPE	Les actions du PDM sont cohérentes avec les orientations de la PPE. En effet, les actions visent le développement de services de mobilités alternatifs à l'usage de la voiture individuelle, le développement de véhicules à faibles émissions, ...
	Loi LOM	Cf. §9.1.1
	SRADDET AURA	Cf. §9.1.4
	PRSE 3 AURA	Les actions favorisant les mobilités actives permettent de contribuer au bien-être et à la santé des personnes.
Documents régionaux ou de bassin	PNR du Pilat	Cf. §9.1.6
	SDAGE Rhône-Méditerranée	<i>Aucune action du PDM n'interfère directement avec la gestion de l'eau sur le territoire.</i>
	DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise	Cf. §9.1.7
	PPA 3 de l'agglomération lyonnaise	Cf. §9.1.5
	SCoT des Rives du Rhône	Cf. §9.1.9
Documents territoriaux	PCAET	Le PDM et le PCAET ont été élaborés simultanément et leur cohérence a donc été vérifiée tout au long de leur élaboration.
	Plan d'actions intermodalité	Plusieurs actions du PDM visent le développement de l'intermodalité : l'action 14 avec les P+R, l'action C3 sur le caractère multimodal de la gare de Vienne, ...

## 10 MISE EN PERSPECTIVE DU PLAN D' ACTIONS RETENU AVEC LES OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT DURABLE (ODD)

En septembre 2015, les 193 Etats membres de l'ONU ont adopté le programme de développement durable à l'horizon 2030. Les 17 objectifs de développement durable, et leurs 169 cibles, ou sous-objectifs, forment le cœur de l'agenda 2030. Leur champ et leur ambition sont considérablement renforcés par rapport aux objectifs du millénaire pour le développement qui avaient été adoptés en 2000. En effet, les trois dimensions du développement durable sont désormais intégrées de manière transversale.

Les orientations stratégiques du PDM de Vienne Condrieu Agglomération s'inscrivent de façon cohérente à ces objectifs de développement durable.



La mise en œuvre de ce PDM pourrait donc permettre de répondre à 6 des 17 objectifs de développement durable.

## 11 CONCLUSION

Conformément à l'article L1214-3 du code des transports, le territoire de Vienne Condrieu Agglomération s'est engagé dans l'élaboration de son PDM le 15 mai 2019.

L'agglomération s'est également engagée dans l'élaboration d'un Programme Local de l'Habitat (PLH) et d'un Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET), en même temps que l'élaboration du PDM, afin de favoriser les synergies et complémentarités des politiques publiques.

Dans ce cadre et afin de renforcer une dynamique et une politique mobilité initiée sur son territoire, VCA a réuni différents acteurs de son territoire dans un souci de concertation et de co-construction. Ateliers, COPIL et divers échanges (en présentiel ou à distance) ont permis de travailler en collaboration et d'aboutir à l'élaboration d'une stratégie et d'un programme de 39 actions.

Les actions proposées par Vienne Condrieu Agglomération sont ambitieuses, elles contribuent de manière positive aux objectifs du PDM et aux enjeux du territoire.

La stratégie et le programme d'actions sont en effet cohérents avec les objectifs nationaux, régionaux et locaux de réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques. Cependant, il n'a pas été possible de conclure directement sur l'atteinte de ces objectifs.

En effet, en ce qui concerne les objectifs du SRADDET, celui sur les émissions de GES porte sur l'ensemble des secteurs, il n'est donc pas possible de conclure directement sur l'atteinte de cet objectif en lien avec la mise en œuvre du PDM qui interviendra uniquement sur les émissions du transport routier. Néanmoins, le PDM permet de contribuer significativement à la réduction des émissions de GES sur le territoire (-8% à l'horizon 2030 par rapport à 2021).

Pour les objectifs du SRADDET sur les émissions de polluants atmosphériques, la mise en place du PDM permet de contribuer de manière significative à l'approche des objectifs du SRADDET. Cependant, il n'a pas non plus été possible de conclure directement sur cette atteinte des objectifs, l'année de référence n'étant pas la même (2005 et 2015), et les secteurs d'activités concernés non plus.

Les incidences globales du PDM sur l'environnement au sens large sont positives. Les actions ayant des incidences potentiellement négatives sur l'environnement ont globalement pris en compte les enjeux environnementaux et feront l'objet d'une attention particulière lors de l'opérationnalisation des actions. C'est en particulier le cas pour les projets d'aménagement : création d'infrastructures cyclables, d'aires de covoiturage, de parkings relais, ... , pour lesquels il conviendra de prendre des mesures permettant d'éviter ou réduire au maximum les impacts sur l'environnement. Au regard de ces éléments et du niveau de détail concernant le projet de PDM, celui-ci n'entraînera pas d'incidences négatives notables sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire des sites Natura 2000 à proximité du territoire, par la prise en compte des divers enjeux et mesures ERC par la collectivité.

L'intégration de l'environnement lors de l'opérationnalisation des actions, la mise en place et le suivi des indicateurs environnementaux permettront de suivre ces potentielles incidences et de prendre des mesures adaptées, tout au long de la démarche, dans le cadre d'un processus d'amélioration continue.

## A propos d'ATMOTERRA

ATMOTERRA SAS - Société par Actions Simplifiée au capital de 7 000,00 €  
Immatriculée au RCS Nantes 820 330 314 – Code APE 7490B  
Siège social : 8 rue de Saint Domingue, 44200 NANTES, FRANCE  
Web : <https://www.atmoterra.com/>

