



Mission régionale d'autorité environnementale

**Auvergne-Rhône-Alpes**

**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)**

**Avis n° 2022-ARA-AUPP-1231**

**Avis délibéré le 28 février 2023**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd), s'est réunie le 28 février 2023 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le plan de mobilité (PDM) de la communauté d'agglomération Vienne Condrieu Agglomération (38 et 69).

Ont délibéré : Hugues Dollat, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Stéphanie Gaucherand, Igor Kisseleff, Jacques Legaïgnoux, Yves Sarrand, Jean-Philippe Strebler, Benoît Thomé et Véronique Wormser.

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

\*\*\*

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 12/12/2022, par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale.

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

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-21 du même code, l'agence régionale de santé du Rhône et de l'Isère ont été consultées par courriel le 15 décembre 2022 et ont produit leur contribution le 20/01/2023, et le 13/01/2023.

Ont en outre été consultées :

- la direction départementale des territoires du Rhône qui a produit une contribution le 17/01/2023 ;
- la direction départementale des territoires de l'Isère ;
- le parc naturel régional du Pilat ;

La Dreal a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit. Les agents de la Dreal qui étaient présents à la réunion étaient placés sous l'autorité fonctionnelle de la MRAe au titre de leur fonction d'appui.

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

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

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

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

## Synthèse de l'Avis

Le projet de plan de mobilité (PDM) de Vienne Condrieu Agglomération fait suite au plan de déplacement urbain (PDU) du Pays Viennois 2012-2017, et est élargi en rive droite du Rhône, aux communes rhodaniennes de l'agglomération. Il est porté par Vienne Condrieu Agglomération, en parallèle de l'élaboration de son plan climat air énergie territorial (PCAET) et de son programme local habitat (PLH). La communauté d'agglomération est couverte par le troisième plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise 2022-2027 approuvé le 24 novembre 2022. Le présent projet de plan de mobilité se projette à l'horizon 2031.

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et du projet du PDM sont :

- les émissions de gaz à effet de serre en lien avec la lutte contre le changement climatique, le secteur des transports étant sur ce territoire le premier secteur émetteur en la matière, ainsi que la consommation d'énergie, dont les énergies fossiles ;
- la qualité de l'air, les nuisances sonores et la santé humaine, notamment celle des publics sensibles ;
- la consommation d'espace des projets découlant de la mise en œuvre du plan, ainsi que de l'urbanisation induite par ceux-ci ;
- la biodiversité, notamment en lien avec la présence du fleuve Rhône.

Le projet de plan de mobilité présente l'intérêt d'ouvrir un panel d'opportunités à exploiter en matière de transformation des modes de transport restant toutefois à concrétiser. Il ne démontre pas en outre en quoi son plan d'actions 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.

L'évaluation environnementale réalisée comporte de nombreuses lacunes, notamment :

- une absence de présentation du bilan du précédent PDU et de son suivi environnemental avec les indicateurs précédemment définis ;
- sa compatibilité avec les objectifs de réduction de polluants du PPA de l'agglomération lyonnaise 2022-2027 qui n'est pas démontrée, et sa participation à l'atteinte de ses objectifs qui n'est pas présentée ;
- l'absence d'évaluation adéquate des incidences faute de modélisation et quantification des baisses des émissions de polluants, sonores et de gaz à effet de serre, comme de maîtrise de la consommation énergétique ;
- l'absence de présentation de l'état initial au sein du rapport environnemental ;
- un résumé non technique, incomplet et de faible qualité, ne permettant pas au public de disposer d'une information claire et accessible sur le projet.

De plus, il reste nécessaire :

- de développer une synthèse pertinente des diagnostics de qualité de l'air, et de présenter les perspectives de l'évolution probable de l'environnement si le plan n'était pas mis en œuvre, notamment sur la qualité de l'air, les gaz à effet de serre, et la consommation énergétique liée au transport ;
- de présenter les solutions de substitution avec la mention de leurs avantages et inconvénients au regard de l'atteinte des objectifs du plan, et des enjeux environnementaux ;

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

# Sommaire

<b>1. Contexte, présentation du plan de mobilité (PDM) et enjeux environnementaux.....</b>	<b>6</b>
1.1. Le plan de mobilité (PDM).....	6
1.2. Contexte du plan de mobilité (PDM).....	7
1.3. Le précédent plan de déplacement urbain du pays viennois.....	8
1.3.1. Bilan du précédent PDU.....	8
1.3.2. Projets issus du précédent PDU.....	8
1.3.3. Suivi environnemental.....	9
1.4. Présentation du plan de mobilité (PDM) de Vienne Condrieu Agglomération.....	11
1.5. Procédures relatives au projet de plan de mobilité (PDM).....	12
1.6. Principaux enjeux environnementaux du projet de plan de mobilité (PDM) et du territoire concerné.....	13
<b>2. Analyse de l'évaluation environnementale.....</b>	<b>13</b>
2.1. Articulation du projet de plan de mobilité (PDM) avec les autres plans, documents et programmes.....	13
2.1.1. Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise.....	14
2.1.2. Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise.....	14
2.1.3. Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET).....	14
2.2. État initial de l'environnement et perspectives de son évolution.....	14
2.2.1. Scénario au fil de l'eau.....	15
2.2.2. Climat, gaz à effet de serre et consommation énergétique.....	15
2.2.3. Qualité de l'air.....	16
2.2.4. Nuisances sonores.....	17
2.2.5. Santé humaine.....	17
2.2.6. Biodiversité.....	18
2.3. Solutions de substitution raisonnables et exposé des motifs pour lesquels le projet de plan de mobilité (PDM) a été retenu.....	18
2.4. Effets notables probables de la mise en œuvre du projet de plan de mobilité (PDM) sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, réduire ou compenser.....	20
2.4.1. Incidences identifiées par l'évaluation environnementale du précédent PDU.....	20
2.4.2. Mesures apportées par l'évaluation environnementale.....	21
2.4.3. Gaz à effet de serre et consommation énergétique.....	21
2.4.4. Qualité de l'air.....	22
2.4.5. Nuisances sonores.....	22
2.4.6. Artificialisation des sols.....	22
2.4.7. Biodiversité.....	22
2.4.8. Santé humaine.....	23
2.5. Dispositif de suivi proposé.....	23
2.6. Méthodes.....	24
2.7. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	24

<b>3. Prise en compte de l'environnement par le plan.....</b>	<b>25</b>
3.1. Portage et gouvernance du plan de mobilité (PDM).....	25
3.2. Les ambitions environnementales du plan de mobilité (PDM).....	25
3.3. Les leviers et moyens pour la mise en œuvre du plan de mobilité (PDM).....	27
3.3.1. Objectifs de part modale.....	27
3.3.2. Actions.....	27
3.3.3. Compatibilité des PLU (i) avec le PDM.....	27
3.3.4. Bilan à cinq ans.....	28
3.4. Prise en compte des enjeux environnementaux relevés par l'Autorité environnementale.....	28
3.4.1. Émissions de gaz à effet de serre en lien avec la lutte contre le changement climatique, ainsi que la consommation d'énergie.....	28
3.4.2. Qualité de l'air, nuisances sonores et santé humaine.....	28
3.4.3. Consommation d'espace des projets découlant de la mise en œuvre du plan, ainsi que de l'urbanisation induite par ceux-ci.....	28
3.4.4. Biodiversité.....	28

## Avis détaillé

Le présent avis de l'Autorité environnementale porte sur l'évaluation environnementale du plan de mobilité (PDM) élaboré par la communauté d'agglomération Vienne Condrieu Agglomération<sup>1</sup>. Sont analysées à ce titre la qualité du rapport d'évaluation environnementale et la prise en compte des enjeux environnementaux par le projet de plan de mobilité (PDM).

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

### 1. Contexte, présentation du plan de mobilité (PDM) et enjeux environnementaux

#### 1.1. Le plan de mobilité (PDM)

Un plan de mobilité constitue un outil de pilotage de l'action en matière de mobilité et de préservation de l'environnement. Les plans de mobilités, introduits par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, sont définis par les articles L. 1214-1 à L. 1214-8-3 et R. 1214-1 à R. 1214-3 du code des transports. Ils déterminent « les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité ». Ils visent :

- de façon générale « à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, ainsi qu'à la préservation de la biodiversité »;
- plus directement vis-à-vis de l'environnement, « à assurer 1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain [...] ; 4° La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés [...] ; 5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied [...] ; 7° bis La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes [...] ; 11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à car-

---

1 L'autorité organisatrice des mobilités VCA (AOM) a d'ores et déjà mis en ligne son plan de mobilité : [https://www.vienne-condrieu-agglomeration.fr/fileadmin/mediatheque/kiosque/Schemas\\_et\\_strategies/plan\\_de\\_mobilite.pdf](https://www.vienne-condrieu-agglomeration.fr/fileadmin/mediatheque/kiosque/Schemas_et_strategies/plan_de_mobilite.pdf), et le rapport environnemental est en accès sur : <https://fr.calameo.com/read/0057482784a7edf78979a>.

burant alternatif. », les alinéas 6°, 7° et 8° précisant des objectifs d'organisation et de partage de la voirie et des espaces urbains entre différents modes.

L'introduction de mesures liées à la logistique est permise par l'article L. 1214-8-2 du code des transports. Un plan de mobilité peut également être accompagné d'un schéma volontaire de la logistique et du transport ferroviaire et fluvial. Il peut également tenir lieu de « schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables » selon l'article L. 353-5 du code de l'énergie.

## **1.2. Contexte du plan de mobilité (PDM)**

Le territoire de Vienne Condrieu Agglomération (VCA), situé à une trentaine de kilomètres au sud de Lyon, au pied du parc naturel régional (PNR) du Pilat, s'étend sur 407 km<sup>2</sup>, sur les deux rives du Rhône et sur deux départements. Il compte 90 000 habitants et se compose de 30 communes (18 en Isère et 12 dans le Rhône). Le territoire est concerné par le [plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise \(3e\) approuvé le 24 novembre 2022](#). Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022, Vienne Condrieu Agglomération a la compétence de création ou d'aménagement et d'entretien de voirie d'intérêt communautaire<sup>2</sup>.

Le réseau routier, dense le long de la vallée du Rhône, est marqué par un fort trafic de transit. Les déplacements liés à l'autoroute A7 sont d'environ 110 000 véhicules par jour<sup>3</sup> (dont 14 % de poids lourds), soit à eux seuls 25 % de l'ensemble des déplacements réalisés sur le territoire de VCA.

Près de 370 000 déplacements quotidiens sont faits en lien avec le territoire. 51 900 déplacements sont faits avec la métropole lyonnaise (11 600 actifs du territoire travaillent à Lyon). Une majeure partie de ces déplacements est effectuée par les résidents de Vienne Condrieu Agglomération (82 % des déplacements) et deux tiers des déplacements sont des déplacements internes au territoire. 72 % des habitants ont recours à la voiture<sup>4</sup>, 20 % des déplacements sont réalisés à pied ou à vélo, 7 % en transports collectifs. Au 1<sup>er</sup> janvier 2021, le parc communautaire de voitures particulières comptait 58 000 véhicules dont seulement 700 électriques et hybrides<sup>5</sup> rechargeables, soit 1,2 % du total. À la même date, le parc communautaire de véhicules utilitaires légers comptait 8 500 véhicules dont seulement 40 électriques et hybrides rechargeables, soit 0,5 % du total.

L'importance des flux migratoires met en exergue des problématiques de congestion de certains axes routiers (Pont de Condrieu, Barrage sur le Rhône de Reventin-Vaugris, Pont de Vienne et place St-Louis, Entrée nord de Vienne et Nœud de Ternay).

Pour la partie du département du Rhône du ressort de Vienne Condrieu Agglomération, les axes classés<sup>6</sup> routes à grande circulation qui traversent la collectivité sont les suivants : la RD 502, la RD 386, la RD 488. L'équivalent reste à identifier pour l'Isère. La nécessité de maintenir une capacité et un débit routiers suffisants pour les routes à grande circulation est une donnée d'entrée structurante de ce territoire.

---

2 Sont dites d'intérêt communautaire, les voiries classées dans les plans de classement de voiries communales ainsi que la véloroute ViaRhôna du Léman à la mer (tronçon de Loire sur Rhône à Condrieu).

3 Selon la carte trafic moyen journalier 2017 figure 24 du projet de pdm page 46/261.

4 Sur 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.

5 Source : PDM contexte action A9 page 140.

6 décret n°2009-615 du 03 juin 2009 qui fixe la liste des routes à grande circulation, modifié par le décret n°2010-578 du 31 mai 2010.

Par ailleurs, 9,1 % des ménages connaissent une précarité<sup>7</sup> énergétique liée à la mobilité.

### **1.3. Le précédent plan de déplacement urbain du pays viennois**

Le plan de déplacement urbain du pays viennois 2012-2017, en rive gauche de l'actuelle communauté d'agglomération, a fait l'objet d'une évaluation environnementale et d'un rapport environnemental. L'estimation des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements automobiles sur le territoire rive gauche (pays viennois), hors flux de transit était d'environ 90 000 teqCO<sub>2</sub>/an<sup>8</sup>. Concernant les oxydes d'azote (Nox), il était attendu une émission d'environ 25 tonnes annuelles, les émissions de particules diminuant de 11 % par rapport au scénario tendanciel.

#### **1.3.1. Bilan du précédent PDU**

S'agissant de la révision même partielle d'un PDU en vigueur sur le pays viennois, l'élaboration du nouveau PDM doit reposer sur un bilan de ce PDU. Le bilan doit porter sur l'ensemble des enjeux, objectifs et actions du PDU visés, et traiter des actions menées, des résultats constatés (réussites et échecs) et des raisons de ceux-ci. La dynamique d'évolution des différents enjeux et paramètres, et le rôle du PDU dans cette évolution sont à mettre autant que possible en évidence.

Les actions du PDU du pays viennois ont fait à ce titre l'objet d'un bilan qui n'est toutefois pas présenté au dossier. Ce bilan, fourni à sa demande à l'Autorité environnementale par Vienne Condrieu Agglomération, doit être porté à la connaissance du public lors de l'enquête publique.

**L'Autorité environnementale recommande de verser au dossier d'enquête publique le bilan du précédent PDU du pays viennois et d'en tirer les conclusions pour le présent plan de mobilité.**

#### **1.3.2. Projets issus du précédent PDU**

Un certain nombre de projets inscrits au précédent PDU, conditionnent l'évolution de la mobilité du territoire.

##### Le demi-échangeur de Vienne Sud (A7)

Il a pour objectif de réduire le trafic dans Vienne, ainsi qu'au niveau de l'échangeur de Condrieu. Cet aménagement a vocation à capter près de 9 000 véhicules/jours, engendrant ainsi une baisse du trafic de 10 % sur les quais du Rhône à Vienne et de 40 % sur le pont barrage de Vaugris. La mise en service prévisionnelle est prévue pour 2026.

Ce projet a fait l'objet de l'avis de l'Autorité environnementale nationale [n°2021-01 du 7 avril 2021](#)<sup>9</sup>. Il y était recommandé de reprendre l'évaluation des effets du projet sur l'urbanisation pour tenir compte des effets induits sur les zones qui deviendront plus accessibles du fait du projet, et de prendre en compte le devenir de la route de la Côte d'Arej ainsi que l'abandon du troisième

7 Un ménage est en situation de précarité énergétique si ses dépenses d'énergie sont supérieures à la médiane observée, (par m<sup>2</sup> ou par UC) et si son revenu par unité de consommation, une fois déduites ses dépenses de logement (hors dépenses d'énergie), est inférieur à 60 % de la médiane. Le reste à vivre hors énergie par UC est le revenu du ménage par UC (revenus du travail, du capital et aides au logement) auquel est ajoutée la facture énergétique du ménage par UC et soustrait le coût du logement (loyers, remboursements d'emprunt et charges) par UC.

8 Page 64 du rapport environnemental du PDU PV.

9 relatif au complément du demi-diffuseur n° 11 de Vienne sud sur l'A7 et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Reventin-Vaugris (38), suite à la décision de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable n°F-084-19-C-00132 du 6 février 2020 soumettant à étude d'impact le projet de « complément du demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud à Reventin-Vaugris (38)

rond-point pour finaliser le projet de parking de covoiturage. Le PDM a la possibilité de maîtriser ces conséquences par le levier de la nécessaire compatibilité des PLU/PLH à son endroit.

**L'Autorité environnementale réitère sa recommandation du 7 avril 2021 relative à la reprise de l'évaluation des effets du projet de demi-échangeur de Vienne Sud de l'A7 sur l'urbanisation induite et de prévoir les mesures permettant d'en maîtriser les incidences négatives.**

Liaison entre l'est de l'agglomération (D75, D75C) et le réseau autoroutier (A46)

Au nord du pôle urbain, une liaison entre l'est de l'agglomération (D75, D75C) et le réseau autoroutier (A46) était inscrite dans les PDU antérieurs du pays viennois. Le dossier annonce l'ajournement de ce projet.

**Au-delà de son ajournement, l'Autorité environnementale recommande de préciser clairement le statut du projet de liaison routier Est-Nord inscrite dans le PDU antérieur du pays viennois.**

Traversée routière du Rhône

Le précédent PDU du pays viennois prévoyait la réalisation d'un nouveau pont sur le Rhône afin de faciliter les échanges entre la vallée et les espaces péri-rhodaniens dans les secteurs où le trafic est le plus important, notamment au niveau d'Ampuis. Une étude de faisabilité est prévue au PDM.

Halte ferroviaire à Reventin-Vaugris

Une étude d'opportunité<sup>10</sup> de création d'une halte ferroviaire à Reventin-Vaugris, inscrite dans le précédent PDU et le schéma de cohérence territorial (Scot) des Rives du Rhône approuvé le 28 novembre 2019, a montré l'intérêt d'un accès ferroviaire au sud de Vienne pour se rendre sur Lyon ou Valence et décharger la gare de Vienne en captant le bassin de vie côté sud. Une étude de faisabilité d'aménagement urbain, conduite par Vienne Condrieu Agglomération, est également en cours pour l'intégration urbaine de la future halte ferroviaire de Reventin-Vaugris. Cette opération, d'un coût prévisionnel global évalué pour l'instant à 15,9 M€HT, pourrait être programmée pour une livraison vers 2026.

### **1.3.3. Suivi environnemental**

Un suivi environnemental était prévu au précédent PDU mais n'est pas présenté. Pour rappel, les différents indicateurs attendus étaient :

---

10 Rendue le 22 février 2021 et menée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la SNCF.

Critères	indicateurs	Etat de référence	Source	Fréquence
Emissions de polluants atmosphériques liées aux déplacements	Estimation des émissions des PM10, COVNM et NOx	En 2008 : PM10 : 89,6t/an COVNM : 161 t/an NOx : 1150 t/an	SUP'Air	Tous les 5 ans
Emissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements	Estimation des émissions de CO2 et de CH4	En 2008 : CO2 : 175 teqCO2/an CH4 : 0,2teqCO2/an	SUP'Air	Tous les 5 ans
Incidences des nouvelles voiries et zones apaisées sur les émissions polluantes	Mesures ponctuelles pour les nouvelles infrastructures	A renseigner pour chaque projet	SUP'Air	En fonction des projets

Critères	indicateurs	Etat de référence	Source	Fréquence
Evolution du bruit sur le territoire	Linéaire de voies selon le classement sonores des infrastructures	Cf. carte diagnostic	DDT Observatoire du bruit	Tous les 5 ans
Evolution de l'exposition de la population aux nuisances sonores		A7 : 2000 à 3000 personnes exposées RN7 : 700 à 800 personnes exposées	DDT Observatoire du bruit	Tous les 5 ans
Incidences des nouvelles voiries et zones apaisées sur les nuisances sonores	Mesures ponctuelles pour les nouvelles infrastructures	A renseigner pour chaque projet	DDT Observatoire du bruit	Tous les 5 ans

Critères	indicateurs	Etat de référence	Source	Fréquence
Consommation d'espace	Surface non urbanisée consommée par la réalisation de voiries et d'infrastructures de déplacements		Etude d'impact des projets	En fonction des projets
Utilisation de l'espace	Linéaires de voirie automobile, de voies cyclables et de voies réservées aux transports en commun		CAPV	Tous les 5 ans
Utilisation de l'espace	Surface de stationnement automobile et de stationnement pour les deux roues créée		CAPV communes	En fonction des projets

Figure 1: Indicateurs de l'état de l'environnement - Source : rapport environnemental PDU Pays Viennois

**L'Autorité environnementale recommande de présenter le suivi environnemental du précédent PDU.**

## 1.4. Présentation du plan de mobilité (PDM) de Vienne Condrieu Agglomération

Le projet de plan de mobilité de Vienne Condrieu Agglomération fait suite au plan de déplacements urbains du Pays Viennois 2012-2017 présenté ci-dessus, élargi à la rive droite du Rhône. Il est porté par Vienne Condrieu Agglomération, en parallèle à l'élaboration de son plan climat air énergie territorial (PCAET) et de son plan local de l'habitat. Il se projette à l'horizon 2031.

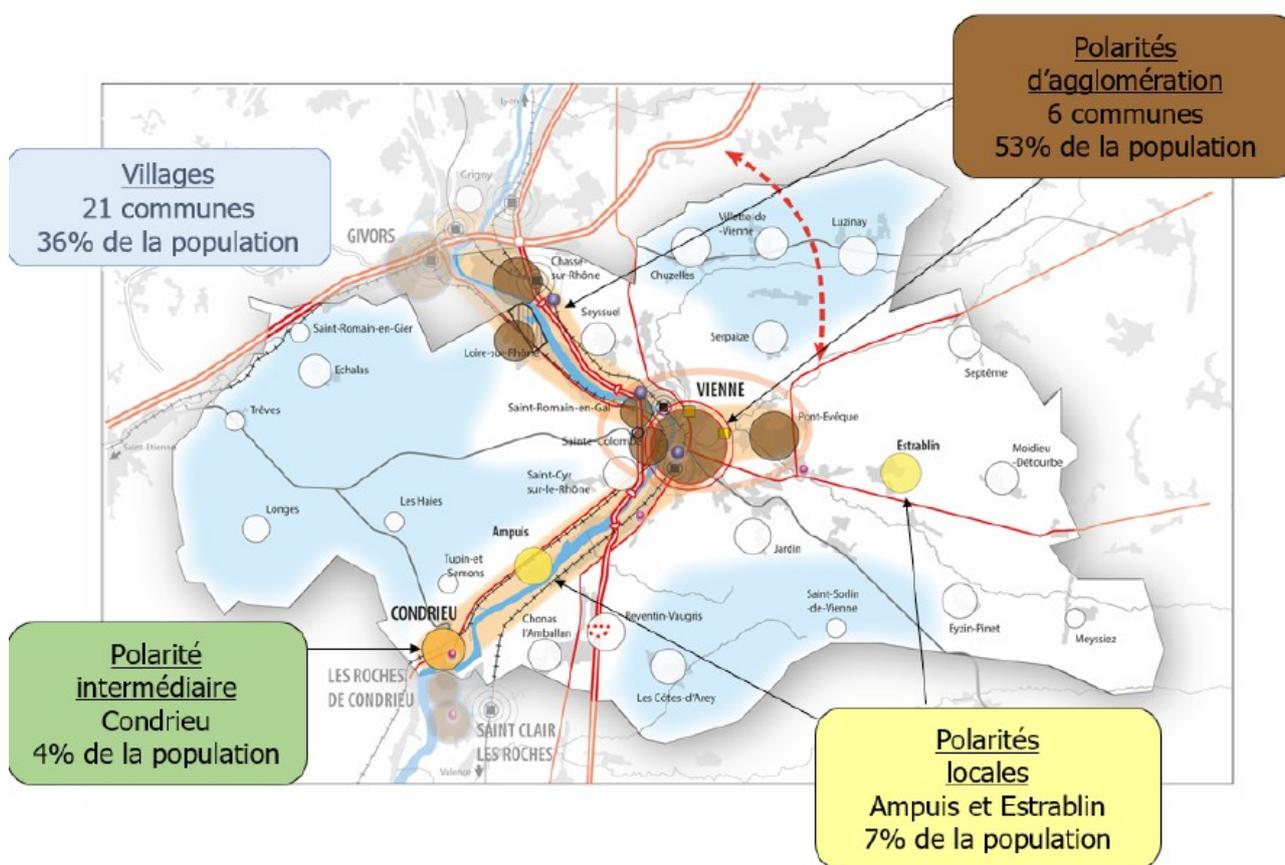


Figure 2: Périmètre du plan de mobilité, armatures et polarités (pointillé rouge : projet ajourné de liaison routière Est-Nord) - Source : dossier

Il fixe des objectifs d'évolution des parts modales de mobilité sur le territoire, où une augmentation des déplacements est prévue du fait de la croissance de population attendue (+ 27 900 habitants en 2031), suivants :

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

Figure 3: objectifs de part modales de mobilités sur le territoire - Source : dossier

Il comporte 40 actions, listées en annexe, composées notamment de fonctionnement/aménagement/activités et/ou d'études, dont les principaux sont :

- le fonctionnement des transports en commun (urbain et inter-urbain) : 93 M€ (sur une durée de 10 ans), dont l'offre de transport à la demande : 6,5 M€ ;
- les aménagements pour le couloir bus du cours Brillier à Vienne : 5,13 M€ ;
- le passage à 70 km/h et la requalification de l'accès nord de l'autoroute par la RD1407 (Boulevard du Rhône), la requalification de l'entrée nord de Vienne (secteur Estressin) : 4,5 M€ ;
- le traitement des points d'insécurité routière : 3 M€ ;
- le confortement du site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal : 2,3 à 2,8 M€ ;
- le développement sur 14 ha à Loire sur Rhône d'activités industrielles nécessitant un report modal (portuaire) ;
- la réalisation de plans de mobilité scolaire : 1 M€ ;
- la mise en œuvre d'infrastructures de recharge des véhicules électriques : 1 M€ (dont exploitation) ;
- la création d'un passage sécurisé piétons-cycles autour du pont de Condrieu ;
- le soutien au passage de 110 km/h à 90 km/h sur l'A7<sup>11</sup> ;
- la promotion et le recours au covoiturage : 750 k€ ;
- le passage de 14 sur 18 bus au gaz de ville GNV d'ici mi-2028 ;
- un ensemble d'études (cf note de bas de page §3.3.4).

### **1.5. Procédures relatives au projet de plan de mobilité (PDM)**

Le projet de plan de mobilité a fait l'objet d'une concertation publique préalable en décembre 2021, puis de janvier à février 2022 dans le cadre « 3P » (PCAET, PLH, PDM). Des contributions<sup>12</sup> relatives à la mobilité et la qualité de l'air ressortent du [bilan](#) de cette concertation publique.

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

<sup>11</sup> sachant que plusieurs établissements recevant du public (ERP) sont situés en zones dégradées

<sup>12</sup> La difficulté à se passer de la voiture : une dépendance à la voiture sur le territoire : pourtant, la deuxième priorité en matière de transition énergétique pour le territoire, c'est s'engager vers une mobilité propre et durable ; Un souhait fort de développer les transports en commun et le train ; Des transports plus souvent, plus tard, sur plus de territoires (notamment Rive droite), articulation transports en commun – train et parcs-relais – transports en commun ; Une nécessité de faciliter et sécuriser les déplacements (aménagement de voies/pistes cyclables) entre et dans les communes ; Le vélo également fortement encouragé ; La qualité de l'air est abordée dans les espaces urbains, à travers la circulation ; un sujet sur les nuisances sonores et la qualité de l'air des centres denses ; Une volonté d'un équilibre entre les actions menées en milieu urbain et celles en milieu rural (ne pas délaisser ces zones) mais en même temps, une conscience des contraintes du fait de vivre dans un milieu rural (un choix assumé, mais des contraintes pour les jeunes ou personnes âgées) ; Développer des alternatives pour limiter les besoins en déplacement (économie locale, fibre numérique, télétravail avec des espaces partagés) ; Transports en commun : des lignes à développer, en s'appuyant sur des espaces stratégiques (la Rive droite est souvent citée) et un renforcement qui doit aussi passer par la communication ; Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars : L'objectif est de rendre les déplacements en transports collectifs plus rapides, plus fiables et donc plus attractifs ; Des besoins sur plus de territoires et en soirée, développer l'urbanisme tactique pour des couloirs bus, des véhicules écologiques... ; Créer des parcs-relais autour de Vienne : Les parcs relais réduiraient la place de la voiture dans la zone centre notamment à Vienne au profit de l'usage des transports en commun ; Un besoin en navette et en aménagements pour modes doux entre les parcs-relais et Vienne, une communication a développé ; Réduire les vitesses sur les grands axes circulés : Pour réduire le bruit et la pollution, et rendre le trafic plus fluide, la vitesse maximale sur des routes à fort trafic serait réduite ; Faire respecter la vitesse par des aménagements et contrôles, pour ses bienfaits (air, bruit, sécurité) ; Élargir les aides aux VAE à des vélos cargos pour la livraison : pour faire diminuer le nombre de véhicules de livraison.

Le public sera ensuite consulté lors de l'enquête publique, le dossier comprenant le présent avis.

Dès l'adoption du plan de mobilité, la personne publique responsable informe, met à la disposition du public<sup>13</sup> et transmet à l'Autorité environnementale une déclaration résumant la manière dont il a été tenu compte du rapport environnemental et des consultations auxquelles il a été procédé dont l'avis de l'Autorité environnementale<sup>14</sup> (R. 122-23 CE). Les résultats du suivi de la mise en œuvre du plan donnent lieu à une actualisation de la déclaration, qui fait l'objet, dans les mêmes formes, de l'information et de la mise à disposition prévues pour le plan lui-même.

### **1.6. Principaux enjeux environnementaux du projet de plan de mobilité (PDM) et du territoire concerné**

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

- les émissions de gaz à effet de serre en lien avec la lutte contre le changement climatique, le secteur des transports étant sur ce territoire le premier secteur émetteur en la matière, ainsi que la consommation d'énergie, dont les énergies fossiles ;
- la qualité de l'air, les nuisances sonores et la santé humaine ;
- la consommation d'espace des projets découlant de la mise en œuvre du plan, ainsi que de l'urbanisation induite par ceux-ci ;
- la biodiversité, notamment en lien avec la présence du fleuve Rhône.

## **2. Analyse de l'évaluation environnementale**

Le rapport environnemental est de faible qualité. De nombreuses erreurs y sont à déplorer<sup>15</sup>, notamment :

- un résumé non technique incomplet et de piètre qualité à reprendre (cf §2.7) ;
- un état initial de l'environnement absent, avec un simple renvoi à un autre document ;
- deux parties relatives à l'articulation avec les autres plans programmes, à fusionner pour une meilleure compréhension du public ;
- un tableau relatif aux impacts directs et indirects peu utile et peu utilisé dans l'évaluation et complexifiant de façon injustifiée la lecture.

### **2.1. Articulation du projet de plan de mobilité (PDM) avec les autres plans, documents et programmes**

Deux chapitres traitent de l'articulation du projet de plan de mobilité avec les autres plans, documents et programmes. Pour la bonne lisibilité du public, il est préférable de les fusionner.

---

13 Article L.122-9 du code de l'environnement.

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

15 Le rapport environnemental comporte des erreurs récurrentes, les termes plan de mobilités ou PDM est régulièrement interverti avec ceux de plan de déplacement urbains PDU et de plan climat air énergie PCAET démontrant un défaut de sérieux dans la rédaction ou relecture du rapport, . Plusieurs fois dans l'évaluation environnementale du PDM, il est question du PCAET à la place du PDM, y compris dans des titres de paragraphes (p. 43, 53, 71, 77...) ; p.43 : coquille à corriger « PCDM » ; p.91 : coquille à corriger « Pornic Agglo »

Par ailleurs, aucun lien n'est présenté entre le plan de mobilité, le schéma de développement commercial (2022-2027) et la stratégie d'accueil des entreprises, tous trois portés par Vienne Condrieu Agglomération.

**L'Autorité environnementale recommande d'analyser l'articulation entre le plan de mobilité, le schéma de développement commercial et la stratégie d'accueil des entreprises, tous trois portés par Vienne Condrieu Agglomération.**

### **2.1.1. Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise**

Un rappel du contenu de la DTA est présenté. L'Autorité environnementale rappelle qu'en application d'une ordonnance de 2020 sur la rationalisation des normes<sup>16</sup>, la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise a cessé d'être opposable aux documents d'urbanisme<sup>17</sup>.

### **2.1.2. Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise**

Le plan de mobilité doit être compatible avec les objectifs de réduction de polluants du troisième plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise<sup>18</sup> 2022-2027 approuvé le 24 novembre 2022, et notamment son volet mobilité/urbanisme<sup>19</sup>.

Le [plan de protection de l'Atmosphère \(PPA\) de l'agglomération lyonnaise](#) a été signé le 24 novembre 2022, le périmètre ayant été étendu à Vienne Condrieu agglomération<sup>20</sup>. Le rapport environnemental du PDM n'est pas à jour sur ce point, et l'articulation avec le PPA3 n'est pas réalisée. Le dossier doit être complété avec cette articulation avant la mise à l'enquête publique du présent PDM, notamment en termes de respect des objectifs.

**L'Autorité environnementale recommande d'intégrer les objectifs du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise approuvé et d'en analyser l'articulation.**

### **2.1.3. Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET)**

Le PCAET Vienne Condrieu Agglo a fait l'objet de [l'avis de l'Autorité environnementale n°2022-ARA-AUPP-1207 du 20/12/2022](#). Il mentionne que « *la stratégie retenue ne permet pas toujours l'atteinte des objectifs qui devraient lui être assignés notamment en matière de réduction des émissions de polluants atmosphériques* ». Cette observation est également valable pour le présent plan de mobilité.

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

L'analyse de l'état initial de l'environnement est absente du dossier. Cette analyse est renvoyée à un document non fourni, « ATMOTERRA, 2020, État Initial de l'Environnement de Vienne Condrieu Agglomération, Ref. 77078-RN001 – 02 en date du 09/11/2020 ». Les principaux enjeux et des leviers d'actions possibles y sont par ailleurs identifiés. Les données issues du PCAET –

16 Ordonnance n°2020-745

17 L'opposabilité de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise a cessé pour les documents d'urbanisme prescrits postérieurement à avril 2021.

18 Couvrant 167 communes, sur le Rhône, l'Ain, l'Isère pour la gouvernance et la mise en œuvre des actions, et un territoire encore plus étendu pour l'association.

19 Prévoyant plusieurs défis, dont les actions : encourager le report modal et les rabattements vers les transports collectifs, mise en place de voies réservées pour les transports collectifs.

20 et ne concerne plus uniquement 2 communes

Vienne Condrieu Agglomération Diagnostic Version septembre 2020 sont à intégrer également à l'état initial de l'environnement.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier avec une analyse de l'état initial de l'environnement comportant des données à jour, et d'en tirer les conclusions pour l'ensemble des autres chapitres de l'évaluation environnementale.**

### 2.2.1. Scénario au fil de l'eau

Le scénario au fil de l'eau ou «de référence » doit intégrer les perspectives actées pour le territoire, sur un périmètre possiblement élargi, et ses conséquences prévisibles sur la mobilité, comme le scénario d'amélioration attendue du parc automobile ou les évolutions attendues des infrastructures et structures ferroviaires. Ce scénario doit permettre d'identifier ce qui relève des perspectives tendanciennes et des effets positifs ou négatifs du plan de mobilité.

Le scénario fil de l'eau n'est pas présenté<sup>21</sup>. Les résultats sur la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre (GES) et la consommation énergétique, puis leurs perspectives aux horizons 2026 et 2031 sont à identifier. Le PCAET estime la baisse tendancielle à environ 40 KteqCO<sub>2</sub> en 2026.

**L'Autorité environnementale recommande de présenter les perspectives de l'évolution probable de l'environnement si le PDM n'est pas mis en œuvre, notamment sur la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, et la consommation énergétique liée au transport.**

Un scénario au fil de l'eau devrait intégrer les effets de la mise en place de la zone à faible émission (ZFE) sur la métropole lyonnaise, notamment en vitesse de modification du parc automobile ou de report modal, comme cela a été souligné par l'Autorité environnementale dans sa recommandation de l'avis PCAET n°2022-ARA-AUPP-1207, de « *compléter le dossier par une évaluation des effets de la ZFE de la métropole de Lyon sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération* ». Son poids relatif concerne notamment les 52 000 déplacements (EMD 2015, sur 300 000 déplacements) dont 84 % en voiture sur la métropole de Lyon (plus les occasionnels pouvant s'y rendre en voiture).

### 2.2.2. Climat, gaz à effet de serre et consommation énergétique

Le territoire a rejeté 616 KteqCO<sub>2</sub> en 2016<sup>22</sup>, et 922 KteqCO<sub>2</sub>/an en 2020<sup>23</sup>. Avec une moyenne par habitant de 6,9 teqCO<sub>2</sub>, le territoire émet plus de gaz à effet de serre que la moyenne régionale par habitant (6,5 teqCO<sub>2</sub>). Le principal secteur émetteur de GES sur le territoire est le transport routier (52 %), valeur nettement supérieure à la moyenne régionale (33 %), qui s'explique par la présence de l'A7, mais aussi par celle de nombreuses routes départementales structurantes. Le secteur des déplacements de personnes résidentes est le premier poste d'émissions de GES du territoire (26 %) et le transport (transit, tourisme) sur le territoire est le deuxième poste d'émissions de GES (20 %).

Un bilan carbone®, réalisé dans le cadre du PCAET, estime les émissions :

- du transport interne : 231 KteqCO<sub>2</sub> ;

21 Il s'agit des perspectives de l'évolution probable de l'environnement si le plan, schéma, programme ou document de planification n'est pas mis en œuvre.

22 Hors, l'indicateur d'état initial 2008 du précédent PDU, (sur les émissions des déplacements sur le secteur Rive gauche du Rhône) est de 175 teqCO<sub>2</sub> par an (cf Figure 1) pour les déplacements, ce qui interroge sur la validité des chiffres avancés.

23 Page 190 diagnostic PCAET de 2020.

- du transport de transit/tourisme : 181 KteqCO<sub>2</sub>.

Le secteur des transports connaît depuis 2005 une relative stabilisation de ses émissions de GES après une longue période de forte augmentation 1990-2005<sup>24</sup>.

Le transport de marchandises et de personnes se partagent à quasi part égale les émissions de GES. Les produits pétroliers constituent l'unique source d'énergie utilisée dans ce transport, la part de l'électricité étant trop insignifiante pour être comptabilisée.

Le PCAET nous apprend que les transports routiers représentent 1 301 GWh de consommation d'énergie finale en 2016 (plus 35 GWh pour les autres transports). Sur le territoire de VCA, le transport routier constitue le secteur le plus consommateur et pèse pour 45 % du total. Ces informations sont absentes du dossier.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter l'évaluation environnementale sur le volet de la maîtrise de la consommation énergétique dans le secteur des transports et de la mobilité.**

### 2.2.3. Qualité de l'air

La qualité de l'air est identifiée comme un enjeu fort. Avec une présence de pics réguliers de pollution à l'ozone, aux particules fines (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2.5</sub>) et au dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), le territoire est soumis à une grande diversité de sources de pollution : activité industrielle, trafic routier (de transit notamment), zones rurales (pesticides, ammoniac, pollen d'ambroisie...), et l'import de pollutions externes au territoire. Le transport routier est notamment responsable de plus de 78 % des émissions de NO<sub>x</sub>, de 20 % des émissions de PM<sub>10</sub> et de PM<sub>2.5</sub><sup>25</sup>.

En 2016, la valeur recommandée en moyenne annuelle par l'OMS<sub>2005</sub> en PM<sub>10</sub> de 20 µg/m<sup>3</sup> a été dépassée avec 21 µg/m<sup>3</sup>. Le pourcentage de surface de territoire présentant un dépassement de la valeur recommandée par l'OMS<sub>2005</sub> pour les particules fines (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2.5</sub>) est en diminution. En revanche, la surface du territoire exposée à un dépassement de la valeur cible pour l'ozone a augmenté entre 2017 et 2018. Les valeurs guides de l'OMS ont été revues à la baisse depuis 2021<sup>26</sup>.

Les polluants routiers sur le territoire ont connu une baisse entre 2000 et 2016 de façon conséquente pour les NO<sub>x</sub>, à l'exception des émissions de NH<sub>3</sub> qui sont restées stables.

Deux diagnostics<sup>27</sup> récents existent sur la thématique, mais ne sont pas développés dans le rapport environnemental.

**L'Autorité environnementale recommande de développer une synthèse pertinente des diagnostics existants de qualité de l'air.**

24 En 2008, l'état initial des émissions de gaz à effet de serre (mobilité ou total?) est indiqué à 175 teqCO<sub>2</sub>/an pour le secteur Rive gauche. Ce qui semble erroné (erreur sur la valeur de l'unité : 175 KteqCO<sub>2</sub>/an?)

25 matières particulaires ou PM (acronyme de particulate matter : anglais) de 10 ou 2,5 : d'un diamètre aérodynamique inférieure à 10 micromètres, respectivement de 2,5 micromètres.

26 Les nouvelles lignes directrices de l'OMS en matière de qualité de l'air, fixent de nouveaux seuils pour les deux plus dangereux polluants de l'air, les particules fines (PM 2,5, inférieures à 2,5 micromètres), aux sources multiples (transports, industrie, chauffage, agriculture, etc.), et le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), gaz toxique émis principalement par le trafic routier, sont drastiquement abaissés. La limite d'exposition annuelle à ne pas dépasser pour les PM 2,5 est divisée par deux : elle passe de 10 microgrammes (µg) par mètre cube à 5 µg/m<sup>3</sup>. Celle pour le NO<sub>2</sub> est divisée par quatre : de 40 à 10 µg/m<sup>3</sup>. Les anciennes lignes directrices datent de 2005.

27 Diagnostic Qualité de l'air ATMO Rhône Alpes, PCAET Vienne Condrieu Agglomération d'août 2019 ; Diagnostic PCAET de Vienne Condrieu Agglomération de juillet 2020.

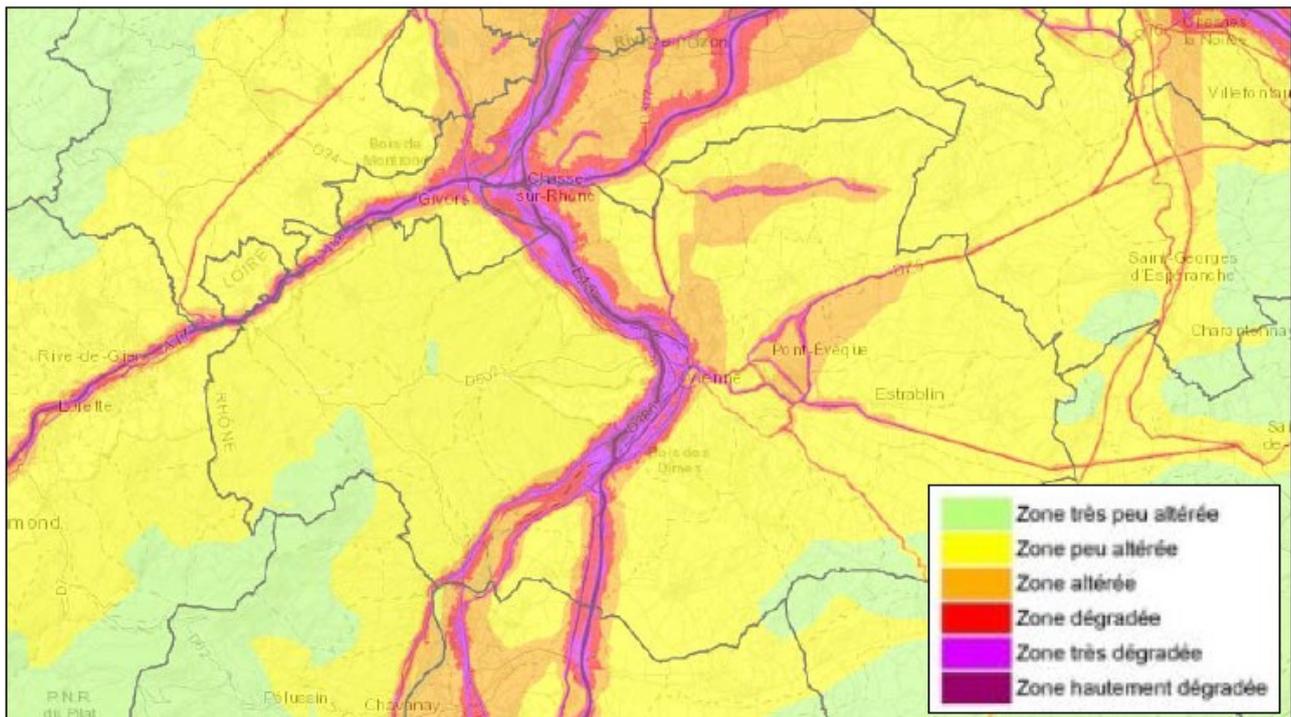


Figure 4: Carte d'exposition à la nuisance air-bruit - source ORHANE, dossier : 60% de la population de l'Agglomération habite en zone dégradée

#### 2.2.4. Nuisances sonores

Le territoire est concerné par de nombreuses sources de bruit<sup>28</sup>. L'observatoire régional des nuisances environnementales (OrhaneE) estime que 60 % de la population de l'agglomération habite en zone dégradée vis-à-vis du bruit (essentiellement les abords de l'A7 et la vallée du Rhône). La ville de Vienne est particulièrement touchée par les nuisances sonores.

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. Ceux-ci ne sont pas présentés.

**L'Autorité environnementale recommande de présenter les plans de prévention du bruit dans l'environnement et leur articulation avec le plan de mobilité.**

#### 2.2.5. Santé humaine

La population de Vienne Condrieu Agglomération montre une problématique de diabète nettement supérieure à la moyenne régionale<sup>29</sup>. Le lien entre diabète et mobilité étant avérée<sup>30</sup>, il est nécessaire d'analyser les liens avec la santé, au travers de l'ensemble de ses déterminants.

28 Catégorie 1 pour l'A7, l'A47, la voie ferrée ligne Paris-Lyon-Marseille et la LGV ; 2 pour la N7 ; 3 pour la D36, D538, D750, D502, N7, D386, la voie ferrée ligne 10.

29 Source ARS.

30 HAS, 2018.

L'utilisation des indicateurs<sup>31</sup> « Air&santé » créés en 2019 dans la région afin de suivre l'impact sur les populations humaines des actions du PDM est recommandée. Ces quatre indicateurs cartographiques permettent de rendre disponible et exploitable une indication simple sur l'impact potentiel sur le long terme de la qualité de l'air sur la santé, dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, en tenant compte de deux polluants majeurs (PM2,5 et NO2), bien documentés quant à leur impact sur la santé. Les deux premiers sont rendus publics et mis à disposition en Open Data. Les deux autres sont d'accès restreint, disponibles pour les membres d'Atmo Auvergne-Rhône-Alpes.

### 2.2.6. Biodiversité

Sur ce territoire, la vallée du Rhône permet de relier deux ensembles géographiques, le massif du Pilat et les balnes viennoises, qui constituent deux réservoirs de biodiversité d'échelle régionale. Plusieurs corridors (axe ou fuseau) d'importance régionale sont à noter<sup>32</sup>.

Cet état des lieux est complété avec l'importance de l'axe Rhône dans les couloirs migratoires des oiseaux : « Axe reliant la péninsule ibérique et la frontière franco-allemande, par la Méditerranée, le couloir rhodanien et les contreforts du Jura » (n°6)<sup>33</sup>. La préservation de zones de repos pour certaines espèces est un enjeu.

Deux arrêtés de protection du biotope « Ripisylve de Chonas-L'Ambellan » et « Île du Beurre » sont recensés. Concernant ce dernier celui-ci a été étendu à l'Île de la chèvre en 2020 et renommé en conséquent<sup>34</sup> : [APPB de l'île du Beurre et de l'île de la Chèvre](#). Le site Natura 2000 ZSC « Vallons et combes du Pilat Rhodanien » est située à proximité directe du territoire et est accolée à la commune de Condrieu. Selon le dossier, plusieurs cours d'eau du territoire sont en état écologique moyen voire mauvais. D'autres milieux (pelouses sèches...) sont également connues pour leur richesse sur ce territoire.

### 2.3. Solutions de substitution raisonnables et exposé des motifs pour lesquels le projet de plan de mobilité (PDM) a été retenu

L'existence de solutions alternatives étudiées est mentionnée en page 30 du rapport environnemental, sans être décrites ni justifiées selon les dispositions réglementaires de l'article R.122-20 du code de l'environnement. Elles sont de plus assimilées à des propositions ou à des mesures d'évitement de réduction ou de compensation des impacts, sans distinction des solutions retenues et des solutions écartées avec la mention de leurs avantages et inconvénients au regard de l'atteinte de ses objectifs, et des enjeux environnementaux.

---

31 • l'indicateur principal communal « Air et Santé » PM2,5 : concentration communale en particules PM2,5 pondérée à la population, moyennée sur les trois dernières années. Il représente la concentration moyenne à laquelle sont exposés les habitants de chaque commune ;  
• l'indicateur principal communal « Air et Santé » NO2 : pourcentage d'habitants exposés à plus de 40 µg/m<sup>3</sup> en NO2 dans chaque commune, moyenné sur les trois dernières années. Il représente donc le pourcentage d'habitants exposés au-delà du seuil recommandé par l'OMS (égal à la valeur limite réglementaire) ;  
• l'indicateur secondaire communal « Air et Santé » PM2,5 : pourcentage d'habitants exposés à plus de 10 µg/m<sup>3</sup> en PM2,5 dans chaque commune, moyenné sur les trois dernières années ;  
• l'indicateur secondaire communal « Air et Santé » NO2 : pourcentage d'habitants exposés à plus de 20 µg/m<sup>3</sup> en NO2 dans la commune, moyenné sur les trois dernières années.

32 Entre les coteaux de Seyssuel à la vallée de Levau, le massif du Pilat (Ravin du Bassenon) à l'Isère rhodanienne et traversant le fleuve Rhône au niveau de l'Île du Beurre et de Gerbey, le massif du Pilat à l'Isère rhodanienne en traversant le fleuve Rhône.

33 Source : voies d'importance nationale de migrations de l'avifaune pour la cohérence nationale de la TVB (source : Annexe du décret portant adoption des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques)

34

Aucune comparaison de scénario sur les paramètres d'émissions de polluants atmosphériques, de gaz à effets de serre ou de baisse de la consommation énergétique n'est effectuée. Seuls des graphiques sur l'état initial des émissions en 2021 et des perspectives de l'évolution probable aux horizons 2026 et 2031 sont présentés<sup>35</sup>, mais pour les seuls déplacements 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<sup>36</sup>. Les déplacements de marchandises, les déplacements des habitants le week-end, les déplacements des personnes ne résidant pas dans l'aire métropolitaine lyonnaise, y sont exclus.

Il est par ailleurs nécessaire de comparer ces perspectives d'évolution au scénario au fil de l'eau<sup>37</sup>.

Par ailleurs, après présentation, les solutions alternatives issues de la concertation (cf § 1.5), sont à comparer aux choix différents retenus<sup>38</sup> pour analyser leurs avantages et leurs inconvénients au regard des enjeux environnementaux.

**L'Autorité environnementale recommande de présenter les solutions de substitution avec l'analyse de leurs avantages et inconvénients au regard de l'atteinte de ses objectifs, et des enjeux environnementaux.**

L'articulation du PDM avec les dispositifs, permanents ou temporaires, répondant à des situations événementielles (migrations estivales...) ou d'urgence (reports de trafic en cas d'événements sur l'A7) et évitant une saturation générale de la circulation dans ces situations, gagnerait à être présentée en analysant ses incidences sur les déplacements locaux.

#### Recours ou abandon de certains outils du plan de mobilité

Des outils utiles à la gestion des mobilités ne sont que peu développés dans le projet de PDM:

- Zone à faibles émissions : Le scénario qui implique les plus grandes réductions d'émission par rapport au tendanciel est le scénario 4 selon l'étude d'opportunité ZFE de juin 2022, avec notamment des réductions d'émissions de 24 % pour les NOx et de 11 % pour le CO2 à horizon 2026 (-16 KteqCO2). Or sa mise à l'écart est à justifier, notamment pour l'atteinte des objectifs d'émissions de polluants.
- Schéma de desserte fluviale ou ferroviaire : Vienne Condrieu Agglomération a fait le choix de ne pas intégrer de schéma de desserte fluviale ou ferroviaire dans son plan de mobilité, sans études complémentaires et actualisations des études existantes.
- Restriction du nombre de places de stationnement : En vertu des dispositions de l'article L. 1214-4 du code des transports, le plan de mobilité peut délimiter également des 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

35 Page 34 et 35 du rapport environnemental. (a priori issue d'une étude Inddigo).

36 Parc automobile utilisée pour la modélisation OMINEA Citepa de 2021.

37 Une comparaison est nécessaire avec les résultats d'Atmo AUra, en faisant la pondération vis-à-vis de la part contributive de Vienne Condrieu Agglo et de la part de la mobilité (Nox : 78 %, GES : 52-54 %, Consommation énergétique 45 %, PM10 et PM2,5 : 20 %, COV 10 %), la comparaison aux valeurs OMS 2021 et les valeurs réglementaires (nombre de jours,...). L'analyse se doit d'être conclusive. Pour les avantages et inconvénients territorialisés, la localisation est nécessaire.

38 Selon l'arrêt de la cour d'appel de Toulouse, la Cour relève que le choix du projet retenu ne s'appuie pas sur une argumentation comparant de manière explicite les impacts environnementaux des différents scénarios pouvant être envisagés, notamment au vu de l'émergence de scénarios alternatifs en matière de mobilité et de l'étude d'un projet d'étoile ferroviaire. <https://toulouse.cour-administrative-appel.fr/decisions-de-justice/dernieres-decisions/par-un-arret-du-19-janvier-2023-la-cour-confirme-l-annulation-de-la-revision-du-plan-de-deplacements-urbains-de-l-agglomeration-toulousaine>.

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. Cet outil n'apparaît pas comme utilisé.

**L'Autorité environnementale recommande de justifier du non recours à des outils disponibles, au regard des enjeux environnementaux, comme la ZFE, les schémas de desserte fluviale, ferroviaire et les périmètres de limitation des aires de stationnement .**

#### Modifications des conditions de circulation routière

Des modifications des conditions de circulation routière peuvent être issues du plan de mobilité. Des interdictions de circulation des poids-lourds sont envisageables<sup>39</sup>. Dans les agglomérations, il est possible d'interdire la circulation des poids-lourds de transit, dès lors qu'un itinéraire de déviation est proposé (distance de déviation non démesurée et acceptable), et que cette interdiction est levée en cas d'évènement sur les axes autoroutiers à proximité<sup>40</sup>. Concernant des aménagements sur des routes à grandes circulations (RGC), les aménagements prévus<sup>41</sup> doivent respecter certaines dimensions de voirie en agglomération. Il est également possible d'aménager des voies réservées dès lors que la circulation routière est maintenue dans les deux sens de circulation sur les axes RGC<sup>42</sup>. L'Autorité environnementale rappelle que la réduction des vitesses sur les grands axes circulés n'est pas incompatible avec le respect des règles relatives aux routes à grandes circulations (RGC)<sup>43</sup>.

Il convient d'appréhender les impacts sur les reports de trafic, notamment sur le réseau secondaire local et sa saturation éventuelle pour les différentes options. Ceci nécessite également que les reports de trafic induits soient analysés et évalués, et des mesures ERC prises le cas échéant.

**L'Autorité environnementale recommande de comparer les diverses solutions envisagées et d'évaluer les effets des modifications prévues de condition de circulation, en condition standard et de dégradation de l'A7.**

#### ***2.4. Effets notables probables de la mise en œuvre du projet de plan de mobilité (PDM) sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, réduire ou compenser***

L'analyse du programme d'actions est opportunément réalisée par actions après prise en compte des mesures ERC. Il est toutefois dommage que l'évaluation semi-quantitative ne soit pas reliée aux objectifs chiffrés du PDM, les arguments avancés de l'incertitude et du détail des actions n'étant pas convaincants.

##### **2.4.1. Incidences identifiées par l'évaluation environnementale du précédent PDU**

Pour rappel, les actions de liaison Est-Nord (TI1), de nouveau franchissement du Rhône (TL4) avaient été identifiées comme source d'incidences négatives majeures<sup>44</sup> sur la qualité de l'air et le

---

39 Action A7.

40 Et que cette interdiction ne s'applique pas aux transports exceptionnels, ni aux services de ramassage d'ordures ménagères, ni aux services de police/secours/incendie, ainsi qu'à la desserte locale.

41 Sur les actions B2 et B9 du PDM.

42 Sur l'action B5.

43 Mais l'action A2 est dépendante des résultats de l'étude en cours à l'échelle du plan de protection de l'atmosphère sur l'harmonisation des vitesses, étude dont les résultats, notamment sur la qualité de l'air, seront connus courant 2023.

44 Page 67 du rapport environnemental PDU 2012-2017

bruit, auquel s'y ajoute l'action de desserte ferroviaire (TC1) pour le bruit uniquement. La liaison Est-Nord est identifiée comme ayant un impact sur la consommation énergétique.

#### **2.4.2. Mesures apportées par l'évaluation environnementale**

##### Transparence

L'évolution du programme d'actions, par itération des apports de l'évaluation environnementale (modifications proposées au 17/05/2022), est présentée avec les mesures ERC. En cas de non-prise en compte, celle-ci y est justifiée. La transparence de la méthode est vertueuse. Les mesures sont utilement reprises actions par actions dans le plan de mobilité.

##### Incohérences

Les commentaires du tableau d'analyse des effets du plan de mobilité (§ 7,1 du rapport environnemental) ne paraissent pas toujours cohérents<sup>45</sup> avec le tableau des mesures ERC (tableau 18).

#### **L'Autorité environnementale recommande de corriger les incohérences entre les impacts et les mesures associées.**

L'unique mesure<sup>46</sup> non prise en compte dans le tableau présenté en page 37 est retenue dans le plan de mobilité présenté. Ainsi, le pétitionnaire a intégré l'ensemble des mesures qui lui étaient présentées. Pourtant la mention « *Non pris en compte : Cette mesure est trop restrictive pour la collectivité. Toutefois, il a été ajouté à la fiche action de « recenser des retours d'expérience des territoires voisins sur la restriction automobile aux abords des établissements [recevant un public] sensibles » comme première approche.* » ne démontre pas une stabilisation à ce stade.

#### **L'Autorité environnementale recommande de clarifier la prise en compte de la mesure d'évitement A3 par Vienne Condrieu Agglomération dans son rapport environnemental, et le cas échéant de justifier son absence au regard des enjeux de protection des publics sensibles face aux nuisances.**

##### Affaiblissement des mesures

Un certain nombre de mesure a par ailleurs été complété par la mention « dans la mesure du possible ». De même, l'écriture de certaines mesures avec des termes comme « privilégier », « sinon », « le cas échéant » affaiblissent la portée des mesures.

#### **L'Autorité environnementale recommande de renforcer les mesures prises.**

#### **2.4.3. Gaz à effet de serre et consommation énergétique**

La qualification des impacts « très positifs » pour les émissions de GES est excessive.

L'action de verdissement du parc de bus ne consiste qu'en un passage des produits pétroliers vers le gaz naturel véhicule(GNV), énergie fossile dont les émissions de gaz à effet de serre res-

---

45 Par exemple, pour l'action B11, il est indiqué en commentaires « 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. » L'évitement paraît systématique, tandis que le tableau en page 38 prévoyait, si l'évitement n'est pas possible, des mesures de réduction et de compensation pour cette action B11. Le tableau page 38 et suivantes laisse penser que l'évitement est recherché mais ne pourra pas être effectif partout.

46 E) Restreindre la circulation automobile aux abords des établissements sensibles sur certaines plages horaires ou de manière permanente

tent élevées<sup>47</sup>. En cas de recherche d'un recours au bioGNV, le gaz BioGNV produit par la méthanisation des boues d'épuration de la station de Reventin-Vaugris n'est pas mentionnée au dossier. Le potentiel existant permettrait de connaître le bilan carbone entre GNV et BioGNV, le premier étant largement plus émetteur que le second.

Il serait intéressant de connaître les suites de l'expérimentation de la filière hydrogène, par exemple de quelle manière le PDM s'inscrit dans une continuité avec des appels à projets de type ADEME<sup>48</sup>, ou autres. Il est à noter que l'hydrogène, vecteur d'énergie, qui ne provient pas de production décarbonée d'énergies, n'a pas les mêmes bénéfices que celui en étant issu.

#### **2.4.4. Qualité de l'air**

La qualification des impacts « très positifs » pour la qualité de l'air est excessive, au vu des projections d'émissions (cf §3.2) et sans territorialisation des bénéfices.

#### **2.4.5. Nuisances sonores**

Une modélisation de l'impact acoustique, permettant de mettre en avant le bénéfice des futures actions de ce plan, ou rectifier les éventuels effets négatifs, fait défaut dans le dossier.

Des valeurs guide « bruit » de l'OMS<sup>49</sup> existent également, et elles seront à utiliser pour évaluer les impacts des actions à mener, sur ce critère.

#### **2.4.6. Artificialisation des sols**

Il apparaît nécessaire de renforcer la mesure fréquente d'évitement des impacts sur l'artificialisation des sols, sans la restreindre à la question de l'imperméabilisation.

L'urbanisation pouvant être induite par les modifications attendues en termes d'accessibilité et de temps de parcours n'est pas évaluée, ce qui apparaît d'autant plus nécessaire du fait de la prévision d'augmentation de la population (hors activités) de plus de 27 900 habitants en 2031.

#### **2.4.7. Biodiversité**

Le plan de mobilité mentionne page 72 la création récente de la voie verte entre Condrieu et Ampuis. Or ce site a fait l'objet d'une extension de [protection de biotope APPB de l'île du Beurre et de l'île de la Chèvre en 2020](#), interdisant la création de nouvelles voies. Cette donnée est absente du dossier. L'existence du tronçon n°1 (du port d'Ampuis à l'île du Beurre) est à vérifier.

Dans le cas de la zone portuaire de Loire sur Rhône, il reste nécessaire de vérifier l'adéquation du développement d'activités industrielles et donc d'artificialisation des sols avec la préservation des corridors avifaunistiques.

#### Évaluation des incidences Natura 2000

---

47 Selon les données de la Base Carbone de l'ADEME, le GNV émet 6% de CO2 en moins que le Diesel, et le bioGNV émet 80% de CO2 en moins que le Diesel. Source : <https://www.afgnv.org/bilan-co2-du-gnv-ou-biognv/>

48 et notamment : le projet ZEV II : qui vise à renforcer et déployer les usages dans le domaine du transport de voyageurs. 50 autocars seront adaptés au combustible hydrogène (« retrofit »), pour le compte de la Région Auvergne-Rhône-Alpes (aide de 10 millions d'euros) ; le projet H2PRO : offre de mobilité pour les professionnels utilisateurs de véhicules utilitaires électriques hydrogène. (aide sur plus de 650 véhicules, dont Auvergne-Rhône-Alpes et en Île-de-France de 15,5 millions d'euros) ; <https://presse.ademe.fr/2023/02/ecosystemes-territoriaux-hydrogene-agnes-pannier-runacher-annonce-14-nouveaux-laureats-de-lappel-a-projets.html>

49 Référence : [https://www.euro.who.int/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0010/383923/noise-guidelines-exec-sum-fre.pdf](https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0010/383923/noise-guidelines-exec-sum-fre.pdf)

L'évaluation des incidences Natura 2000 est réalisée. Elle se doit d'être conclusive sur l'absence d'incidences notables sur les espèces à l'origine de la désignation du site Natura du fait de la mise en œuvre du plan de mobilité. Le dossier indique en effet que certaines des actions du plan sont susceptibles d'avoir des incidences négatives, en particulier sur le site vallons et Combes du Pilât rhodanien.

#### **2.4.8. Santé humaine**

L'ambition du PDM sur les changements de pratiques facilitant les mobilités actives nécessite d'être rehaussée, afin qu'il soit encore plus favorable à la santé de ses habitants.

De plus, des mesures complémentaires apparaissent nécessaires :

- Lutte contre l'Ambrosie : l'Ambrosie fait partie des trois espèces prioritaires retenues dans l'actuelle stratégie départementale (38) de lutte contre les plantes invasives ; elle est à l'origine de graves problèmes de santé publique dont l'impact médico-économique avéré a été évalué. Au moment de l'aménagement des pistes cyclables, des cheminements piétons ou des espaces verts, il convient d'être vigilant sur la qualité des remblais et la revégétalisation immédiate pour limiter l'installation de nouveaux foyers d'espèces invasives<sup>50</sup>.
- Lutte anti-vectorielle : les communes de l'agglomération de Vienne Condrieu sont majoritairement colonisées par le moustique tigre (*Aedes albopictus*)<sup>51</sup>. L'étude environnementale n'abordant pas cette problématique, il conviendra de la prendre en compte notamment dans l'aménagement des espaces verts et des aménagements à destination des mobilités douces en évitant la création d'espaces favorisant la stagnation d'eau pouvant faire office de gîtes larvaires.

### **2.5. Dispositif de suivi proposé**

Les critères de suivi (avec indicateurs et modalités) doivent permettre de vérifier, après l'adoption du plan, la correcte appréciation des effets défavorables et le caractère adéquat des mesures prises, et d'identifier des impacts négatifs imprévus. À défaut une évolution du plan est à envisager avec l'ajout de mesures appropriées.

La continuité avec le précédent dispositif de suivi environnemental (en distinction du suivi du plan) doit exister. Ainsi en complément des nouveaux indicateurs retenus, le suivi des précédents est à conserver (cf §1.3.3).

**L'Autorité recommande de conserver les précédents critères de suivi du PDU Pays Viennois, en les adaptant à la nouvelle échelle du PDM.**

Une liste d'indicateurs<sup>52</sup> retenus par action est fournie.

---

50 Concernant les territoires urbanisés, la végétalisation des espaces extérieurs verts pourrait intégrer les recommandations du guide « végétation en ville » élaboré par le réseau national de surveillance aérobiologique (RNSA) Guide d'information RNSA « végétation en ville » 2016.

51 espèce exotique envahissante originaire d'Asie, identifiée pour la première fois dans la région en 2009, qui s'est installée progressivement dans tous les départements de la région depuis cette date.

52

- en matière d'artificialisation des sols :
  - Surface de foncier artificialisée pour ces stations [ha/an] ;
  - Linéaire de pistes cyclables réalisé sur des zones déjà artificialisées [km/an] ;
  - Linéaire de cheminements piétons réalisé sur des zones déjà artificialisées [km/an] ;
  - Part du foncier réutilisé pour la création d'espaces de logistique [%/an] ;
  - Part des bâtiments réutilisés pour la création d'espaces de coworking [%/an] ;

Ces indicateurs ne font pas mention de leur périodicité, malgré l'affirmation contraire (page 73). Cette information est à compléter. Les évolutions sont à communiquer au public selon l'article R.122-23<sup>53</sup> II du code de l'environnement.

**L'Autorité environnementale recommande de préciser la périodicité du renseignement des indicateurs et de leur communication au public et à l'Autorité environnementale à travers la mise à jour de la déclaration environnementale.**

La manière d'appliquer et de faire le suivi des mesures inscrites au PDM ou qui en découlent est ici essentielle et nécessite d'être développée. Un dispositif de suivi environnemental est prévu par action, mais il n'est pas repris dans les différentes actions du plan de mobilité. Afin de ne pas réitérer l'absence de suivi environnemental du précédent PDU, il est pertinent de les intégrer aux fiches action, et pour les indicateurs globaux au plan. Une gouvernance avec le suivi des actions de la mise en œuvre du PDM paraît la plus appropriée.

**L'Autorité environnementale recommande d'intégrer aux fiches action du plan de mobilité les mesures de suivi retenues, et de prolonger la gouvernance de l'élaboration du plan (Cf ; 3.1 ci-après) pour celle du suivi global des actions.**

## **2.6. Méthodes**

Les données de base des déplacements sont principalement issues de l'enquête déplacements 2015 du Sytral, et sont relativement anciennes.

L'Autorité environnementale signale que conformément à l'article L. 1214-8-3 du code des transports, les données pertinentes issues des services numériques d'assistance au déplacement sont rendues accessibles (application de cette disposition au 25 août 2021). Elle ne peut qu'encourager son usage afin d'améliorer les données d'entrée sur lesquelles repose l'atteinte des objectifs du porteur du plan.

## **2.7. Résumé non technique de l'étude d'impact**

Le résumé non technique est incomplet et de piètre qualité, alors qu'il est essentiel pour la bonne information du public. Pour rappel, ce défaut peut être qualifié d'irrégularité affectant la délibération approuvant le plan de mobilité, car étant de nature à nuire à l'information complète de la population<sup>54</sup>.

- Part des bâtiments rénovés par rapport aux nouveaux bâtiments construits (pour le développement d'activités et services) [%/an] ;
- Part des surfaces artificialisées pour l'aménagement qui a été compensée [%/an] ;
- en matière de qualité de l'air et bruit :
  - Nombre de déplacements des habitants de l'agglomération [nombre/an] ;
  - Réalisation d'études sur l'impact des réductions de vitesses sur la fluidité du trafic et la qualité de l'air [oui/non] ;
  - Nombre d'écoles avec des restrictions de circulation (rue scolaire) [nombre/an] ;
  - Actions mises en place pour limiter les nuisances en phase chantier [oui/non] ;
- en matière de biodiversité et paysage :
  - Busage de fossés créés pour l'aménagement de voies modes actifs [ml busés/ml totaux de fossés] ;
  - Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux écologiques (implantation à distance des ENS, de la Trame Verte et Bleue) [oui/non] ;
  - Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux paysagers [oui/non].

53 « Les résultats du suivi prévu au 7° de l'article R. 122-20 donnent lieu à une actualisation de la déclaration prévue au 2° du I de l'article L. 122-10. Elle fait l'objet, dans les mêmes formes, de l'information et de la mise à disposition prévues au I. »

54 Selon l'arrêt de la cour d'appel de Toulouse, qui considère que le rapport environnemental [du plan de déplacements urbains], composé en particulier d'un résumé non technique destiné à faciliter la prise de connaissance par le public de l'étude d'impact, n'a pas exposé les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet de ce plan, en méconnaissance des dispositions de l'article R. 122-20 du code de l'environnement. Pourtant l'évaluation environnementale doit décrire et évaluer notamment de telles solutions de substitution afin de justifier le

L'Autorité environnementale recommande de reprendre l'ensemble du résumé non technique afin qu'il reflète le contenu du rapport environnemental et résume ses différents chapitres, et de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

### **3. Prise en compte de l'environnement par le plan**

#### **3.1. Portage et gouvernance du plan de mobilité (PDM)**

La gouvernance du plan est encadrée par l'article L. 1214-14 du code des transports<sup>55</sup>.

#### **3.2. Les ambitions environnementales du plan de mobilité (PDM)**

Le document présenté par Vienne Condrieu Agglomération n'apparaît pas suffisamment précis et prescriptif au regard des règles définies par le législateur au code des transports, concernant le contenu d'un plan de mobilité. La méthodologie ayant permis de fixer les objectifs du PDM mériterait d'être détaillée. Aucun objectif chiffré n'est présenté pour la logistique et le transport de marchandises. Le diagnostic du plan climat air énergie indiquant pourtant que les émissions de GES des transports de marchandises et de personnes sont quasiment équivalentes.

Un certain nombre d'éléments doivent encore être étudiés et approfondis. Il reste ainsi difficile de se prononcer sur un document dont les actions sont encore en cours de construction. Ce retard est illustré par la non-réalisation de 40 % du PDU précédent 2012-2017, l'existence d'actions encore en cours dans les 60 % restant, et l'absence de plan pendant la période 2017-2022. En l'état, le document ne permet pas d'apprécier la cohérence des actions avec les ambitions du territoire et les objectifs définis d'évolution de part modale.

**L'Autorité environnementale recommande de démontrer la cohérence des actions avec les ambitions du territoire et les objectifs d'évolution de part modale.**

Le qualificatif « d'ambitieux » pour un passage de 48 % à 41,3 % (p.104 du PDM) d'usage de la voiture individuelle entre 2015 et 2031 est justifié, notamment lorsque l'on considère l'augmentation des déplacements journaliers de 369 900 à 413 577 (p.105 du PDM) sur la même période. Le nombre de déplacements en voiture individuelle serait réduit de 3,9 %. Toutefois, le dossier ne démontre pas en quoi les choix retenus permettront d'atteindre ces objectifs.

**L'Autorité environnementale recommande de justifier en quoi les choix retenus permettent au territoire de Vienne Condrieu Agglomération d'atteindre ses objectifs de réduction des émissions aux horizons 2026 et 2031, puis de s'inscrire dans la perspective 2050 de neutralité carbone.**

---

scénario finalement retenu par l'autorité administrative. <https://toulouse.cour-administrative-appel.fr/decisions-de-justice/dernieres-decisions/par-un-arret-du-19-janvier-2023-la-cour-confirme-l-annulation-de-la-revision-du-plan-de-deplacements-urbains-de-l-agglomeration-toulousaine>

55 Les services de l'État, les Régions, les Départements, les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan et, le cas échéant, le président de l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme sont associés à son élaboration. Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.

Le document ne définit ni objectifs chiffrés ni localisation (ou zones) notamment pour le stationnement des véhicules et des vélos ou la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares (objectifs 7 et 8 du PDM – article L. 1214-2 du code des transports). Le document mériterait d'être complété sur ces différents points.

**L'Autorité environnementale recommande de définir des objectifs chiffrés pour le stationnement des véhicules et des vélos, et de localiser les parcs de rabattement à proximité des gares, prévus par le plan d'action du PDM.**

#### Émissions de polluants et de gaz à effet de serre

Pour le périmètre restreint des déplacements quotidiens des habitants de Vienne Condrieu Agglomération (et des habitants venant sur le territoire) du lundi au vendredi, les baisses attendues en 2031 sont les suivantes (de façon quantitative, en tendanciel et si les objectifs de report modal sont réalisés)<sup>56</sup> :

- CO<sub>2</sub> : baisse de 63 t<sub>eq</sub>CO<sub>2</sub>/an, à mettre en regard des émissions actuelles de gaz à effet de serre, le territoire a rejeté 616 Kt<sub>eq</sub>CO<sub>2</sub> en 2016<sup>57</sup> et 922 Kt<sub>eq</sub>CO<sub>2</sub><sup>58</sup> en 2020, dont 52 à 54 % sont émis par le transport routier, soit environ 330 Kt<sub>eq</sub>CO<sub>2</sub>/an. La baisse n'est pas significative.
- pour les polluants dont les émissions nécessitent d'être localisées, les baisses identifiées doivent être mises en regard des différents seuils réglementaires et les recommandations de l'OMS<sub>2021</sub>. De façon générale : les baisses attendues sont :
  - NO<sub>x</sub> : baisse de 768 kg/an ; sur 1 500 tonnes/an (base 2016) ;
  - PM<sub>2,5</sub> : baisse de 39,9 kg/an ; sur moins de 400 tonnes/an (base 2016) ;
  - COVNM : baisse de 48,3 kg/an, sur moins de 1000 tonnes/an (base 2016).

Ces chiffres apparaissent en contradiction avec l'estimation à l'horizon 2031 des pourcentages de baisses attendues en prenant le tendanciel et l'action du plan de mobilité de -33 % pour le No<sub>x</sub>, de -71 % pour les PM<sub>2,5</sub> et de -72 % pour les COV, mentionné en page 79 du rapport, sans détail de leur base et mode de calcul (les pourcentages ne reflétant aucune réalité du fait de référence temporelle et d'assiette différentes).

#### Émissions sonores

Bien que des actions tendent à des baisses de bruit, celles-ci ne sont ni quantifiées ni localisées. Une hausse dans certains secteurs n'est par ailleurs pas exclue, ni l'exposition de nouvelles populations.

---

<sup>56</sup> Selon le tableau page 34 et 35 du rapport environnemental.

<sup>57</sup> Source : état initial de l'environnement ATMOTERRA – 77078-RN001, Rev 02 Page 20

<sup>58</sup> p.190 Diagnostic PCAET de 2020. La donnée semble sensiblement supérieure à celle indiquée dans l'observatoire régional du climat, de l'air et de l'énergie pour le territoire de l'agglomération de Vienne-Condrieu. [https://www.or-cae-auvergne-rhone-alpes.fr/fileadmin/user\\_upload/mediatheque/orcae/Profils\\_v1/Profil\\_200077014.pdf](https://www.or-cae-auvergne-rhone-alpes.fr/fileadmin/user_upload/mediatheque/orcae/Profils_v1/Profil_200077014.pdf)

### **3.3. Les leviers et moyens pour la mise en œuvre du plan de mobilité (PDM)**

#### **3.3.1. Objectifs de part modale**

Le dossier n'explique pas comment la mise en œuvre des actions du PDM permettra bien d'atteindre les objectifs définis. La justification de la capacité du plan de mobilité à atteindre les objectifs de part modale est à compléter.

#### **3.3.2. Actions**

L'examen de l'opportunité de mise en place d'une ZFE a déjà été réalisé dans le cadre de l'élaboration du PCAET (attendu réglementaire du contenu du plan climat). Vienne Condrieu Agglomération en a conclu qu'il n'était pas nécessaire de mettre en œuvre une ZFE pour améliorer la qualité de l'air. L'action afférente est à mettre en cohérence avec cette conclusion, ainsi que sa notation « ++ ». Au vu de cette notation, l'abandon de cette action doit être davantage justifié, notamment au regard de l'article 86 de la loi LOM<sup>59</sup>.

Le projet de PDM ouvre tout un panel d'opportunités à exploiter en matière de transformation des modes de transport. Elles restent à concrétiser, voire à renforcer dans le cadre du suivi de sa mise en œuvre, en fonction des résultats obtenus.

Des actions pour s'inscrire dans la perspective 2050 des objectifs de réduction de l'ensemble des émissions, potentiellement plus lourdes, doivent également pouvoir être anticipées dès à présent.

#### **3.3.3. Compatibilité des PLU (i) avec le PDM**

Les dispositions du plan de mobilité avec lesquelles les PLU doivent être rendus compatibles ne sont pas lisibles dans la rédaction actuelle du plan.

**L'Autorité environnementale recommande de rendre lisible les dispositions du plan de mobilité avec lesquelles les PLU doivent être rendus compatibles.**

---

59 « Conformément aux termes de l'article 86 de la LOM, l'instauration d'une ZFE-m est obligatoire pour les territoires où les normes qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière, ce qui est le cas pour la zone administrative de surveillance de la qualité de l'air de l'agglomération lyonnaise, ce qui signifie que toutes les communes de Vienne Condrieu Agglomération sont concernées (sauf Meyssiez). Cependant, dans la mesure où moins de 5% de la population de chacune de ses communes est exposée à des dépassements de valeurs réglementaires, Vienne Condrieu Agglomération entre dans un cadre dérogatoire qui ne lui impose pas, pour l'instant, de mettre en œuvre une ZFE-m. La situation est donc susceptible d'évoluer car la DREAL fait le point chaque année sur les dépassements des normes qualité de l'air pour chaque zone administrative de surveillance, par commune et EPCI et sur le pourcentage de population exposé à des dépassements de valeurs réglementaires, qui doit rester en dessous de 5% pour rester dans le cadre dérogatoire. Si une des communes ou l'EPCI n'entrait plus dans la dérogation ci-dessus, Vienne Condrieu Agglomération aurait deux ans pour instaurer de manière obligatoire une ZFE-m sur tout ou partie de son territoire. » Source PDM page 107 Action A1.

### **3.3.4. Bilan à cinq ans**

Un grand nombre d'études<sup>60</sup> est prévu au plan de mobilité dont les conclusions doivent permettre d'orienter la mise en œuvre des actions du plan.

## **3.4. Prise en compte des enjeux environnementaux relevés par l'Autorité environnementale**

### **3.4.1. Émissions de gaz à effet de serre en lien avec la lutte contre le changement climatique, ainsi que la consommation d'énergie**

Le PCAET fixe un objectif de baisse de 24 % de GES, et de 12 % pour la consommation énergétique. Ces objectifs sont en deçà des objectifs régionaux, nationaux ou européens, et leur atteinte n'est pas garantie. Le secteur des transports, en étant le premier secteur en ces matières, a toute sa part dans la réponse à apporter, à ce stade trop faible.

### **3.4.2. Qualité de l'air, nuisances sonores et santé humaine**

Le choix de favoriser (action C1) l'urbanisation à proximité des réseaux de transport doit intégrer le risque d'exposition aux nuisances sonores et de polluants atmosphériques. Un évitement des zones exposées aux sources de pollution est à rechercher dans cet équilibre entre proximité des réseaux et risques pour la santé humaine.

### **3.4.3. Consommation d'espace des projets découlant de la mise en œuvre du plan, ainsi que de l'urbanisation induite par ceux-ci**

Le renforcement du stationnement autour des gares, l'ouverture de haltes ferroviaires, la création d'un demi-échangeur sur l'A7 (précédent PDU), etc. sont susceptibles de favoriser le développement d'une urbanisation induite, à anticiper.

### **3.4.4. Biodiversité**

En lien avec la présence du Rhône, il s'agit de préserver ponctuellement des secteurs fragiles : rives et îles du Rhône. Des zooms spécifiques apporteront une garantie à ce stade de la planification.

---

60 • étude de réduction des vitesses sur les grands axes circulés, le long de la RD75 (Pont-Evêque-Septème), de la RD36 (Chuzelles-Luzinay) et de la RD386 (Condrieu-Givors) ;  
• étude de faisabilité pour améliorer les franchissements du Rhône ;  
• étude de programmation Boulevard du Rhône ;  
• étude cartographique dynamique de l'ensemble des ERPS du territoire de Vienne Condrieu Agglomération et leurs niveaux d'effectifs croisés aux zones de nuisances sonores et de pollution de l'air ;  
• étude pour la définition de solutions d'aménagements sur les sites ERPS ;  
• étude de faisabilité pour l'interdiction des flux de PL en transit au cœur de Vienne ;  
• étude sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération pour définir la stratégie d'implantation de P+R ;  
• étude sur l'opportunité d'une réouverture au trafic voyageur de la ligne ferroviaire en rive droite du Rhône ;  
• étude sur les points noirs de circulation (février-juin 2023) ;  
• étude relative au plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) ;  
• études sur les lignes de covoiturage et stop amélioré ;  
• étude d'état des lieux complet de l'offre et des besoins en s'appuyant sur des comptages dans les bus et sur une analyse précise des flux (origine/destination) ;  
• étude sur l'amélioration du stationnement sur les gares existantes ;  
• étude du pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare de Vienne ;  
• étude exploratoire permettant d'identifier les sections autoroutières aux abords desquelles le niveau de pollution de l'air pourrait justifier un abaissement de la vitesse maximale autorisée (VMA) : issue de la PPA de l'agglomération lyonnaise ;  
• diagnostic de la logistique urbaine.

## Annexe : les 40 actions du plan de mobilité

- A.1 : Étudier l'opportunité de mise en place d'une ZFEm
- A.2 : Travailler à la réduction des vitesses sur les grands axes circulés
- A.3 : Protéger les établissements recevant un public sensible exposé aux nuisances
- A.4 : Poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau de transports en commun
- A.5 : Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules des employeurs publics et privés
- A.6 : Encourager les employeurs à recourir à l'autopartage pour faciliter l'extension du parc et son usage par les particuliers
- A.7 : Étudier la faisabilité de réduire le trafic de transit poids lourd
- A.8 : Définir un plan d'actions en matière de logistique urbaine (du dernier km)
- A.9 : Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire
- A.10 : Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée
- A.11 : Valoriser et développer le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône
- A.12 : Conforter le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal
- A.13 : Accompagner la stratégie de gestion du stationnement à Vienne
- A.14 : Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R
- B.1 : Traiter les points d'insécurité routière
- B.2 : Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs
- B.3 : Accroître et optimiser l'offre de services
- B.4 : Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale
- B.5 : Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars
- B.6 : Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports en commun pour les PMR
- B.7 : Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR
- B.8 : Étudier la faisabilité d'intégration des TC et des modes actifs sur les ponts existants, les réhabilitations et les créations d'ouvrage
- B.9 : Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre
- B.10 : Valoriser la marche comme mode de déplacement
- B.11 : Accentuer la promotion et le recours au covoiturage
- B.12 : Améliorer l'offre de transport à la demande (TAD)
- B.13 : Rationaliser, homogénéiser et optimiser le transport scolaire
- C1 Privilégier l'urbanisation à proximité des réseaux de transports
- 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 dans les documents d'urbanisme le règlement sur le stationnement des véhicules dans les 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
- 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