



**Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE) relatif aux
voieries communales de la Ville de Villefranche sur Saône
2025-2029**



**Projet soumis à la consultation du public
du 10 juillet au 18 septembre 2026**

Directive n°2002/49/CE

relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

SOMMAIRE

1	Résumé non technique.....	5
2	Comprendre le bruit et ses impacts	6
2.1	Le son	6
2.2	Le bruit.....	6
2.3	L'échelle du bruit.....	8
2.4	Effets du bruit sur la santé humaine	8
3	Contexte réglementaire et institutionnel du PPBE.....	9
3.1	Le cadre réglementaire.....	9
3.2	Mise en œuvre territoriale à l'échelle de la Ville de Villefranche-sur-Saône	11
4	Données principales issues du diagnostic cartographique	11
4.1	Méthodologie d'élaboration des Cartes de Bruit Stratégiques.....	11
4.2	Analyse des résultats et interprétation des données	22
5	Actions réalisées et programmation des actions à venir (2025–2029)	22
5.1	Réduction des nuisances sonores à la source	23
5.1.1	Favoriser le transfert modal vers les transports en commun et les mobilités actives.....	23
5.1.1.1	Place des transports collectifs et des modes actifs dans les documents d'urbanisme applicables sur le territoire de la Ville de Villefranche-sur-Saône ..	24
5.1.1.1.1	Le Schéma de Cohérence Territorial	24
5.1.1.1.2	Le PLUI-H de la CAVBS.....	25
5.1.1.2	Développer l'offre et l'attractivité des transports en commun sur le territoire	25
5.1.1.3	Encourager le développement des solutions de mobilité partagée	27
5.1.1.3.1	Le covoiturage.....	28
5.1.1.3.2	L'autopartage	28
5.1.1.4	Encourager le développement des mobilités actives	28
5.1.1.4.1	Développement de la pratique cyclable	28
5.1.1.4.2	Développement de la pratique de la marche	31
5.1.2	Mesures de réduction du bruit lié à la circulation routière	32
5.1.2.1	Gestion des vitesses pour la réduction du bruit.....	32
5.1.2.1.1	Réduction de la vitesse de circulation	32

5.1.2.1.2	Les « ondes vertes »	33
5.1.2.1.3	zones 30 limitation de la vitesse réglementaire à 30 km/h.....	34
5.1.2.1.4	Abaissement de la vitesse sur l'autoroute	37
5.1.2.1.5	La mise en place de radars pédagogiques	37
5.1.2.2	Accompagnement du déploiement des bornes de recharges pour véhicules électriques.....	38
5.1.2.3	Réduire les émissions sonores des transports en commun par le biais du renouvellement de la flotte de SYTRAL Mobilités	40
5.1.2.4	Limitations de circulation applicables aux poids lourds.....	40
5.2	Intégration de la dimension acoustique dans l'aménagement urbain	41
5.2.1	Intégrer le bruit dans les documents de planification urbaine	41
5.2.1.1	Le SCoT du Beaujolais.....	42
5.2.1.2	Le PLUI-H de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône	43
5.2.1.2.1	Le PADD comporte une orientation sur la réduction des nuisances sonores	43
5.2.1.2.2	Les documents du PLUI-H prennent en compte l'environnement sonore	43
5.2.1.2.3	La prise en compte du bruit dans les orientations d'aménagement et de programmation.....	44
5.2.1.2.4	Le PLUI-H compte parmi les documents annexés le classement sonore des voies	46
5.2.1.3	La prise en compte du bruit dans les opérations d'aménagement – l'exemple de la ZAC de Belleruche	46
5.2.2	La prévention du bruit dans le permis de construire.....	47
5.2.2.1	Informar les maîtres d'œuvre et les maîtres d'ouvrage	47
5.2.2.2	L'examen des permis de construire	47
5.3	Les actions dans les autres domaines	48
5.3.1	Prise en compte de l'environnement sonore dans les projets d'aménagement urbain	48
5.3.2	Réaliser des comptages routiers	48
5.3.3	Réaliser des mesures de bruit.....	48
5.3.4	Régulation des feux tricolores	48
5.3.5	Des contrôles des niveaux sonores par la police municipale	49

5.3.6	Mesures de sensibilisation et dispositifs de communication	50
6	Bilan de la consultation publique.....	50
7	Modalités de suivi, bilan et justification des choix du PPBE.....	51
7.1	Suivi du PPBE	51
7.2	Bilan du PPBE	51
7.3	Justification du choix des actions programmées ou envisagées.....	51
7.4	Impact des actions programmées ou envisagées sur les populations	52
8	Annexes.....	53

PROJET

1 Résumé non technique

La directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose aux États membres l'élaboration de cartes stratégiques du bruit (ci-après CSB), et à partir de ce diagnostic, des plans de prévention du bruit dans l'environnement (ci-après PPBE).

Ces documents visent à :

- protéger les populations et les établissements sensibles (écoles, structures de soins) contre les nuisances sonores excessives ;
- prévenir l'apparition de nouvelles situations de gêne sonore ;
- préserver les zones de calme.

La transposition de cette directive en droit français est codifiée aux articles L.572-1 et suivants et R.572-1 et suivants du Code de l'environnement. Elle concerne notamment les infrastructures routières supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an, soit environ 8 200 véhicules par jour.

L'un des objectifs majeurs de cette directive est d'assurer une information transparente des populations sur leur niveau d'exposition au bruit et sur les mesures prévues pour réduire cette pollution.

Conformément aux exigences réglementaires, la première étape de l'élaboration du PPBE consiste à établir un diagnostic des zones à enjeux, à partir :

- des CBS établies par le préfet du Rhône, selon les modalités réglementaires, et approuvées par arrêté préfectoral du 20 février ;
[2023 https://www.rhone.gouv.fr/content/telechargement/54159/373487/file/20230220_AP_CBS.pdf](https://www.rhone.gouv.fr/content/telechargement/54159/373487/file/20230220_AP_CBS.pdf)
- des valeurs limites réglementaires définies par les textes.

Le PPBE de la Ville de Villefranche-sur-Saône porte exclusivement sur :

- les voiries communales dont elle est gestionnaire (les voiries départementales étant couvertes par le PPBE du Département du Rhône, approuvé le 21 juin 2024) ;
- les axes dont le trafic annuel dépasse 3 millions de véhicules (soit > 8 200 véhicules/jour) ;
- les nuisances sonores d'origine routière (les autres sources de bruit ne sont pas prises en compte dans ce cadre).

2 Comprendre le bruit et ses impacts

(Sources : <http://www.bruitparif.fr>, <http://www.sante.gouv.fr> et <http://www.anses.fr>)

2.1 Le son

Le son est un phénomène physique résultant de variations infimes et périodiques de la pression de l'air en un point donné. Il est généré par la mise en vibration des molécules du milieu, généralement l'air, sous l'effet d'une source sonore.

Ce phénomène vibratoire se caractérise par plusieurs paramètres fondamentaux :

- l'intensité (ou force), qui détermine le niveau sonore perçu ;
- la fréquence (ou hauteur), qui correspond à la tonalité du son ;
- la durée, qui définit le temps pendant lequel le son est émis ou perçu.

Perception	Échelles	Grandeurs physiques
Force sonore (pression)	Fort / Faible	Intensité I Décibel, dB(A)
Hauteur (son pur)	Aigu / Grave	Fréquence f Hertz
Timbre (son complexe)	Aigu / Grave	Spectre
Durée	Longue / Brève	Durée LAeq (niveau équivalent moyen)

Sur l'échelle des intensités sonores, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB, correspondant au seuil d'audibilité, et 120 dB, seuil au-delà duquel le son devient douloureux.

En ce qui concerne les fréquences, le spectre audible par l'être humain s'étend de 20 Hz à 20 000 Hz (20 kHz). Les sons dont la fréquence est inférieure à 20 Hz sont appelés infrasons et ceux supérieurs à 20 kHz, ultrasons. Ces deux catégories de sons ne sont pas perçues par l'oreille humaine.

2.2 Le bruit

La transition du son au bruit implique de considérer la manière dont un signal sonore est subjectivement interprété par un individu à un moment donné. Il ne s'agit plus uniquement d'une approche physico-acoustique visant à décrire un phénomène objectif, mais d'une analyse prenant en compte la dimension perceptive et contextuelle de l'expérience auditive, où le sens attribué à un événement sonore dépend de facteurs cognitifs, culturels et situationnels.

L'ISO (organisation internationale de normalisation) définit le bruit comme « *un phénomène acoustique (qui relève donc de la physique) produisant une sensation (dont l'étude concerne la physiologie) généralement considérée comme désagréable ou gênante (notions que l'on aborde au moyen des sciences humaines - psychologie, sociologie) ».*

L'impact du bruit sur les individus et les activités humaines est, dans un premier temps, appréhendé à travers l'intensité sonore perçue, généralement exprimée en décibels (dB). Il convient de noter que les décibels ne s'additionnent pas de manière linéaire : un doublement de la pression acoustique correspond à une augmentation de 3 dB. Par exemple, le passage simultané de deux véhicules identiques génère un niveau sonore supérieur de 3 dB à celui produit par un seul véhicule. Pour que le bruit soit perçu comme deux fois plus intense, il faudrait environ dix véhicules, soit une augmentation de l'ordre de 10 dB.

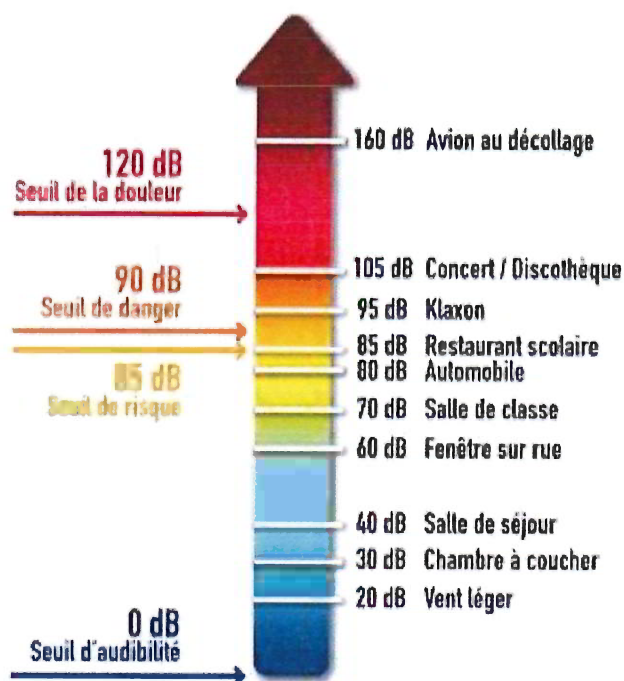
La plus faible variation d'intensité sonore perceptible par l'oreille humaine est estimée à environ 2 dB. Toutefois, la sensibilité auditive humaine varie selon les fréquences : elle est maximale dans les fréquences médiums, tandis que les sons graves sont moins bien perçus que les sons aigus à intensité équivalente. Cette disparité perceptive a conduit à l'élaboration d'une unité de mesure pondérée, le décibel A [dB(A)], qui tient compte de la sensibilité physiologique de l'oreille humaine.

Le bruit excessif constitue une nuisance avérée pour la santé et le bien-être. Il est perçu par une majorité de la population française comme une atteinte significative à la qualité de vie. En effet, 54 % des habitants des agglomérations de plus de 50 000 personnes le désignent comme la principale nuisance ressentie à leur domicile.

Dans ce contexte, les CBS se concentrent prioritairement sur les zones urbanisées et les territoires exposés aux principales infrastructures de transport (autoroutes, voies ferrées, aéroports). Les niveaux sonores représentés sur ces cartes correspondent aux ambiances sonores typiques de ces environnements, généralement comprises entre 50 dB(A) et 80 dB(A).

2.3 L'échelle du bruit

Les bruits deviennent perceptibles à partir de 10 dB(A). Ils font ensuite partie de notre environnement quotidien, sans gêne particulière, jusqu'à environ 75 dB(A). Au-delà de ce seuil, le bruit commence à être ressenti comme désagréable. Lorsqu'il dépasse 85 dB(A), il peut représenter un danger pour l'audition, avec un risque de lésions auditives.



2.4 Effets du bruit sur la santé humaine

(Sources : Avis ANSES 13/02/2013, avis CGEDD 2015)

Les effets du bruit sur la santé peuvent être classés en deux grandes catégories : auditifs et extra-auditifs.

Certains effets apparaissent rapidement, comme les troubles du sommeil, la fatigue, le stress ou l'anxiété.

D'autres se manifestent à plus long terme, notamment l'hypertension, un risque accru d'infarctus, ou encore des difficultés d'apprentissage chez les enfants.

La gêne causée par le bruit est elle-même considérée comme un problème de santé. Lorsqu'elle est chronique, elle peut contribuer au développement de troubles physiques ou mentaux, en agissant comme un facteur de stress permanent.

La perception de cette gêne varie selon plusieurs facteurs :

- la personne elle-même : âge, mode de vie, statut professionnel, temps passé à domicile, statut de propriétaire ou locataire, opinion sur la source du bruit.
- l'environnement : type de logement, région, ancienneté de l'infrastructure, qualité de l'isolation.
- les caractéristiques du bruit : son intensité, sa durée, sa fréquence. Par exemple, un bruit soudain est souvent perçu comme plus gênant qu'un bruit progressif, même à intensité égale.

Le bruit de la circulation routière est constant, prévisible et souvent perçu comme inévitable. Il gêne surtout les activités extérieures, l'ouverture des fenêtres et le sommeil nocturne.

En revanche, les bruits ponctuels et excessifs (klaxons abusifs, pots d'échappement défectueux, conduites bruyantes) sont plus mal tolérés, car jugés évitables et inutiles.

Enfin, même si certaines personnes pensent s'habituer au bruit, ses effets persistent. Le sommeil reste perturbé et la fatigue liée au bruit ne disparaît pas.

3 Contexte réglementaire et institutionnel du PPBE

3.1 Le cadre réglementaire

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 établit une approche commune à l'ensemble des États membres de l'Union européenne pour évaluer et gérer le bruit dans l'environnement. Son objectif principal est de prévenir, éviter ou réduire les effets nocifs du bruit ambiant sur la santé humaine

Cette approche repose sur quatre piliers :

1. L'évaluation de l'exposition au bruit des populations à l'aide d'indicateurs harmonisés (L_{den} pour la gêne globale, L_{night} pour les perturbations du sommeil).
2. La réalisation de cartes de bruit stratégiques (CBS), qui permettent de visualiser les niveaux sonores dans les zones urbaines et autour des grandes infrastructures de transport.
3. L'information du public sur les niveaux d'exposition et les risques sanitaires associés.
4. La mise en œuvre de plans d'action locaux, appelés Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), visant à réduire l'exposition au bruit dans les zones les plus touchées

En France, cette directive a été transposée dans le Code de l'environnement, notamment aux articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11.

Ces articles précisent les modalités de mise en œuvre des CBS et des PPBE, ainsi que les autorités compétentes pour les établir.

Le législateur a fait le choix d'une pluralité d'acteurs compétents, en fonction du type d'infrastructure concernée :

Infrastructure	Cartes de bruit stratégiques	PPBE
Routes nationales	Préfet du département	Préfet du département
Autoroutes concédées	Préfet du département	Préfet du département
Routes départementales (dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules par an)	Préfet du département	Départements
Routes communales ou communautaires (dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules par an)	Préfet du département	Communes ou EPCI ou Métropole (possibilité pour les communes de répondre à l'obligation en intégrant le PPBE métropolitain)
Toutes les infrastructures routières situées dans la métropole	Métropole	Métropole
Voies ferrées	Préfet du département	Préfet du département
Grands aéroports	Préfet du département	Préfet du département

Les articles R.572-1 à R.572-11 du Code de l'environnement précisent les types d'infrastructures concernées ainsi que le contenu attendu des CBS et des PPBE.

Les sources de bruit concernées sont :

- les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour ;
- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, soit 82 trains/jour ;
- les aéroports listés par l'arrêté du 24 avril 2018.

Dans le cadre du présent PPBE, seules les voies communales dont le trafic dépasse 8 200 véhicules par jour sont concernées.

La directive européenne exclut certains types de bruit, notamment :

- le bruit généré par la personne elle-même,
- les bruits domestiques ou de voisinage,
- les bruits perçus sur les lieux de travail ou à l'intérieur des moyens de transport,
- les bruits liés aux activités militaires dans les zones dédiées.

Les CBS doivent être réexaminées tous les cinq ans et révisées en cas de modification significative des conditions de bruit.

Dans le département du Rhône, les CBS ont été approuvées par arrêté préfectoral le 20 février 2023, conformément aux articles L.572-4 et R.572-7 du Code de l'environnement.

C'est sur cette base que la Ville de Villefranche-sur-Saône a élaboré le présent PPBE, en se concentrant sur les voies communales dont elle est gestionnaire et qui ont été identifiées par le préfet du Rhône.

3.2 Mise en œuvre territoriale à l'échelle de la Ville de Villefranche-sur-Saône

La Ville de Villefranche-sur-Saône a choisi une démarche interne pour élaborer son PPBE et cela à partir des CBS arrêtées par le préfet.

- une première étape de diagnostic a permis d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites définies par la réglementation, afin d'évaluer les enjeux en matière de réduction du bruit dans ces secteurs ;
- la deuxième étape a permis de recenser les actions déjà réalisées en faveur de la lutte contre le bruit, et les actions programmées pour les 5 ans à venir soit 2025-2029. Pour cela, les leviers des déplacements, de l'urbanisme, de l'aménagement ont été examinés, de façon à aborder le problème du bruit de manière globale : l'objectif général de ce plan pour lutter contre la pollution sonore est d'apaiser la ville dans toutes ses dimensions.

4 Données principales issues du diagnostic cartographique

4.1 Méthodologie d'élaboration des Cartes de Bruit Stratégiques

Les CBS élaborées par le préfet reposent sur une approche à grande échelle, dite macroscopique. Leur objectif principal est d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition au bruit ambiant, tout en encourageant la mise en œuvre de politiques de prévention ou de réduction du bruit.

Bien qu'elles permettent d'identifier des zones de forte nuisance sonore, les CBS ne visent pas à fournir un diagnostic détaillé du bruit généré par chaque infrastructure.

Cette analyse fine, si nécessaire, relève de la compétence des gestionnaires dans le cadre de l'élaboration de leur PPBE.

Les cartes de bruit sont lisibles à l'échelle du 1/25 000ème et sont établies sur la base d'indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union Européenne, le Lden pour les 24 heures et le Ln pour la nuit.

Les cartes sont réalisées à l'échelle du 1/25 000e et s'appuient sur des indicateurs harmonisés au niveau européen :

- Lden : indicateur global sur 24 heures, intégrant les périodes de jour, de soirée et de nuit ;
- Ln : indicateur spécifique à la période nocturne.

L'indicateur Lden (Level Day-Evening-Night) est une mesure normalisée de l'exposition au bruit sur 24 heures. Il est construit à partir de trois périodes de la journée, chacune pondérée différemment pour refléter la sensibilité accrue au bruit en soirée et la nuit :

- Ld : niveau sonore moyen (LAeq) mesuré entre 6h et 18h (période diurne), utilisé sans pondération dans le calcul du Lden ;
- Le : niveau sonore moyen entre 18h et 22h (période de soirée), auquel on ajoute une pondération de +5 dB pour tenir compte de la gêne accrue en fin de journée ;
- Ln : niveau sonore moyen entre 22h et 6h (période nocturne), avec une pondération de +10 dB, en raison de l'impact plus important du bruit sur le sommeil.

Ces pondérations permettent de mieux refléter la gêne ressentie par les populations selon les moments de la journée, en tenant compte de la sensibilité accrue au bruit en soirée et durant la nuit.

Les niveaux sonores sont estimés à l'aide de modèles numériques, qui intègrent les principaux facteurs influençant la production et la propagation du bruit. Ces modèles prennent notamment en compte :

- le nombre et le type de véhicules circulant sur les infrastructures,
- leur vitesse moyenne,
- la topographie des voies,
- ainsi que d'autres éléments comme la nature du revêtement ou la présence d'obstacles.

Trois types de cartes de bruit sont élaborés dans le cadre de la directive européenne :

1. Cartes de type « a » :

Elles représentent les zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport, selon deux indicateurs :

- Lden : niveau sonore moyen sur 24 heures ;

- Ln : niveau sonore moyen durant la nuit (22h–6h).
Ces cartes sont établies par tranches de 5 dB(A), à partir de seuils de 50 ou 55 dB(A).
2. Cartes de type « b » :
Elles identifient les secteurs affectés par le bruit, définis par arrêté préfectoral conformément à l'article R.571-32 du Code de l'environnement. Ces cartes sont utilisées pour le classement sonore des voies, annexé au Plan Local d'Urbanisme (PLU).
Elles ne sont pas mobilisées dans l'élaboration du PPBE et ne seront donc pas commentées ici.
 3. Cartes de type « c » :
Elles localisent les zones où les valeurs limites réglementaires sont dépassées, à savoir :
 - 68 dB(A) pour l'indicateur Lden ;
 - 62 dB(A) pour l'indicateur Ln.

Sur le réseau routier de Villefranche-sur-Saône, les données cartographiques utilisées pour le présent PPBE ont été produites par l'État, à l'aide du logiciel de modélisation acoustique NoiseModelling. Ce travail s'appuie sur un partenariat scientifique entre le CEREMA (Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement), l'Université Gustave Eiffel et le CNRS.

Ces cartes constituent le diagnostic de référence pour identifier les zones exposées au bruit et orienter l'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Les données d'entrée utilisées pour la modélisation incluent :

- la topographie du territoire,
- la localisation des bâtiments,
- les données de population,
- les caractéristiques des infrastructures routières.

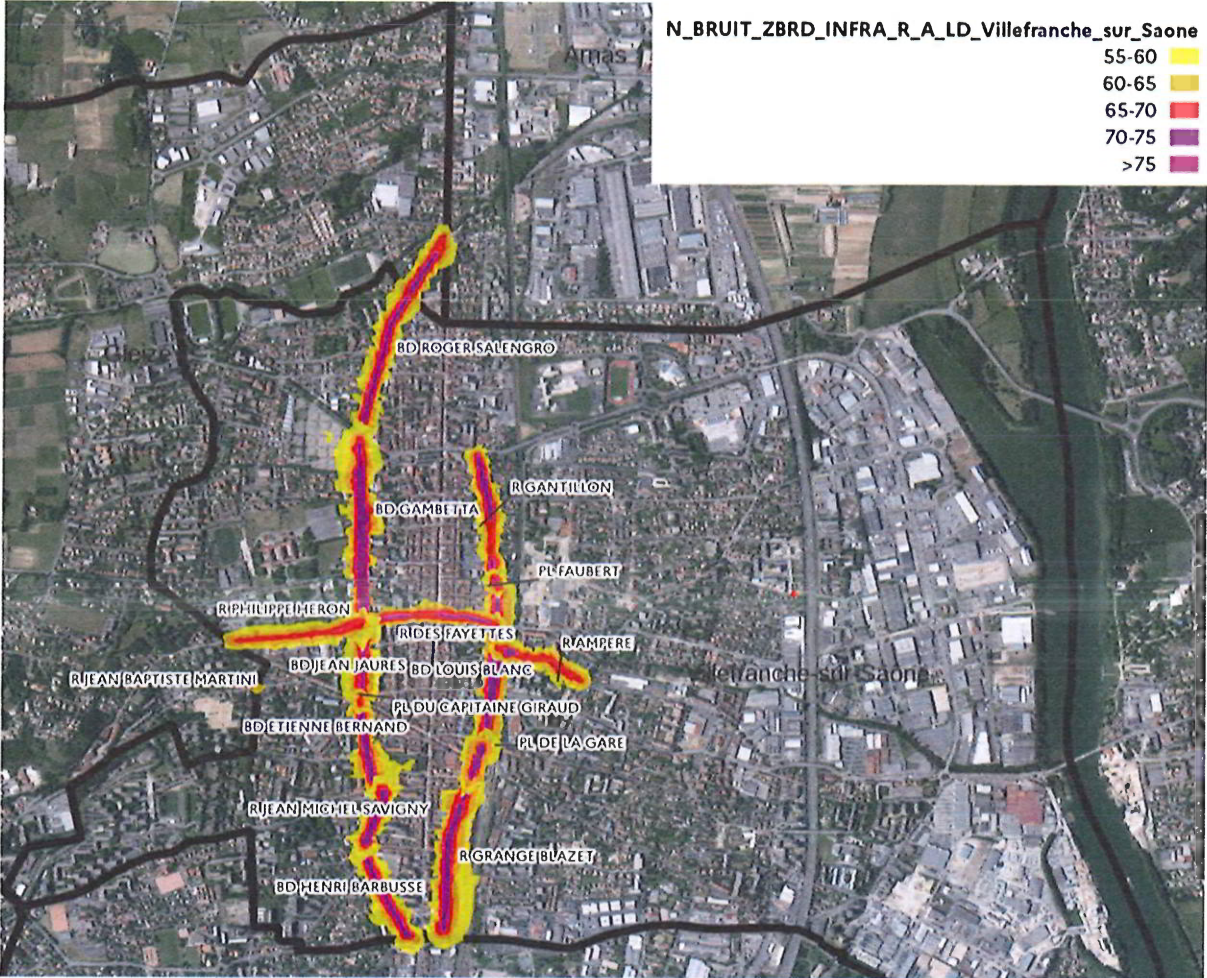
Le modèle prend également en compte :

- l'orographie (relief),
- l'occupation du sol (zones bâties, végétation, etc.),
- la présence éventuelle d'écrans acoustiques,
- et l'ensemble des infrastructures de transport.

Les émissions sonores de chaque axe routier sont calculées à partir du Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA), des vitesses pratiquées et de la proportion de poids lourds.

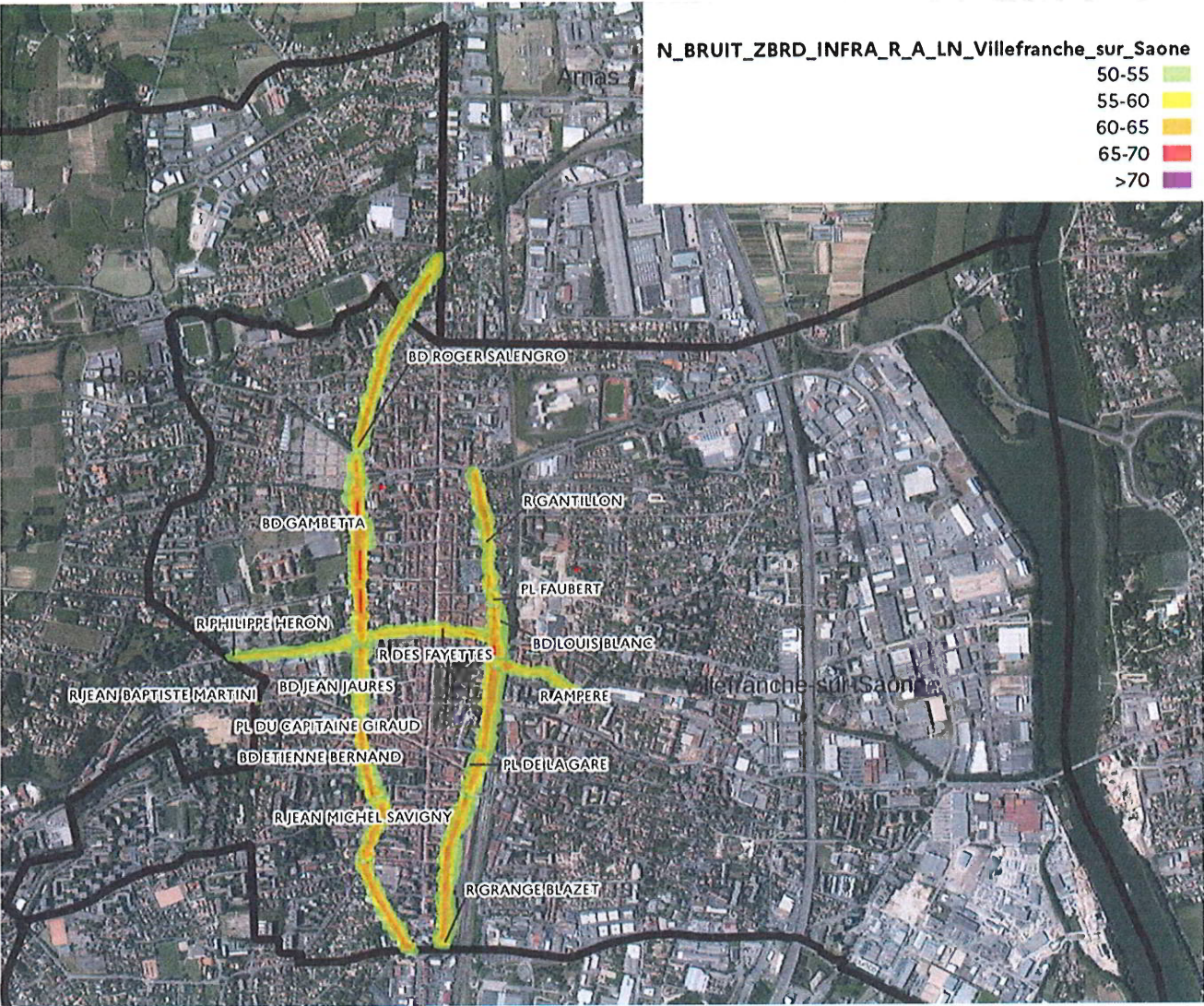
À noter que ces cartes ne renseignent pas sur l'état ou la qualité des voiries, mais uniquement sur les niveaux sonores modélisés.

CBS type A L_{den} (courbes isophones sur 24h) :

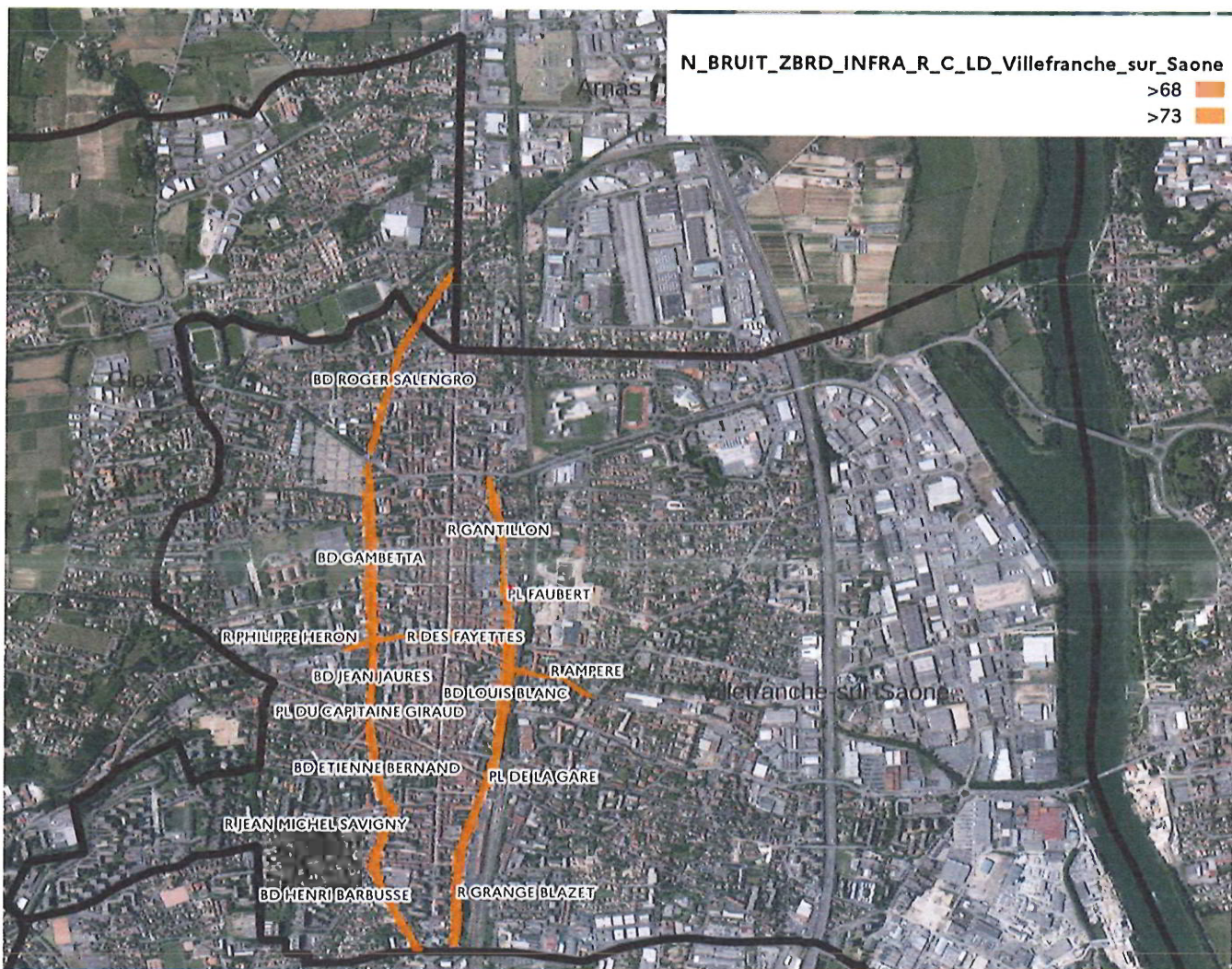


PRO

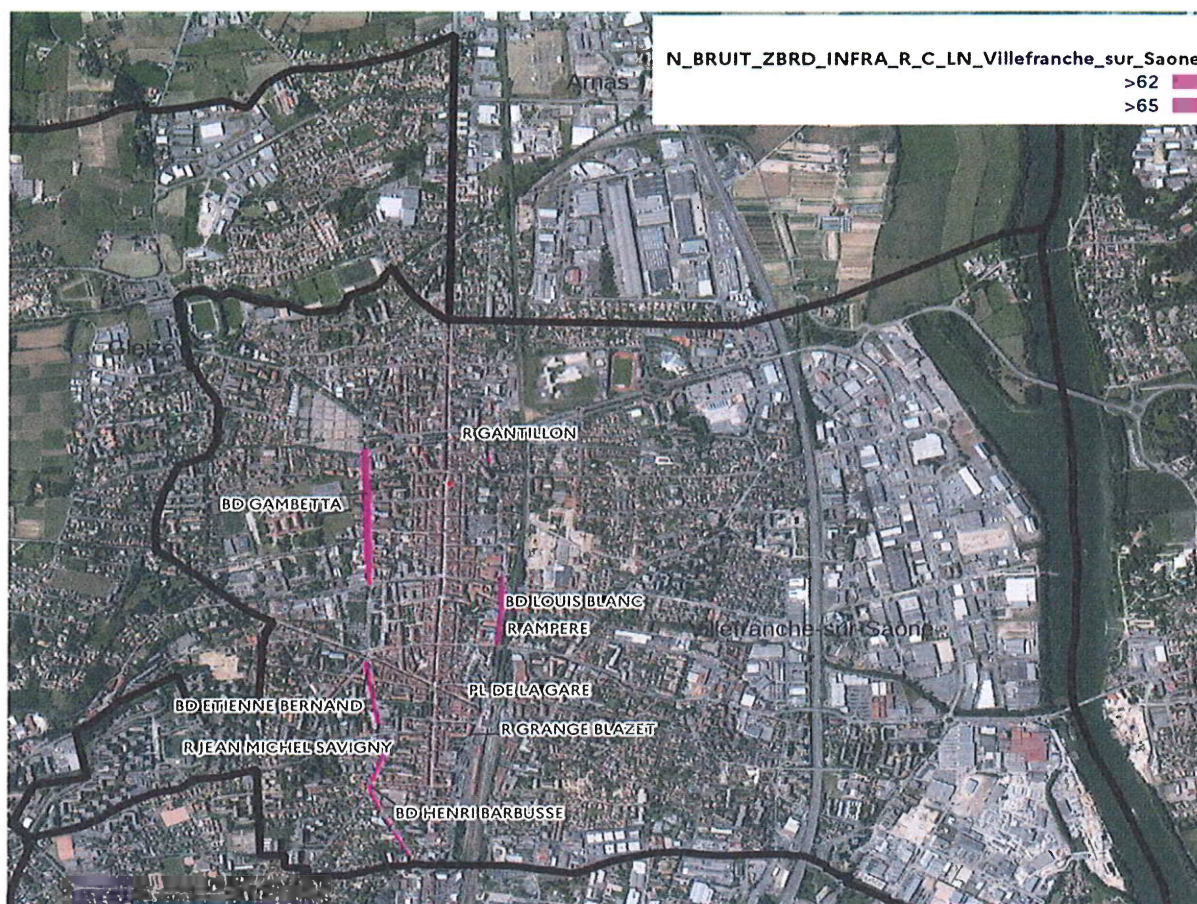
CBS type A L_n (courbes isophones en nocturne) :



CBS type C L_{den} (dépassement des seuils sur 24h) :



CBS type C L_n (dépassement des seuils en nocturne) :



Les voies communales **exposées au bruit sur 24h** sont les suivantes :

➤ **Axe Nord-Sud côté Ouest :**

- Boulevard Roger Salengro
- Boulevard Gambetta
- Boulevard Jean Jaurès
- Place du Capitaine Giraud
- Boulevard Etienne Bernand
- Rue Jean-Michel Savigny
- Boulevard Henri Barbusse

➤ **Axe Nord-Sud côté Est :**

- Rue Gantillon
- Place Faubert
- Boulevard Louis Blanc
- Place de la gare
- Rue Grange Blazet

➤ **Axes transversaux Est-Ouest :**

- Rue Ampère (de la rue Loyson de Chastelus au boulevard Louis Blanc)
- Rue des Fayettees
- Rue Paul Bert
- Rue Philippe Héron (du boulevard Jean Jaurès à la place du 8 mai 1945)

Les voies communales **exposées au bruit de nuit** sont les suivantes :

➤ **Axe Nord-Sud côté Ouest :**

- Boulevard Gambetta (de l'avenue Joseph Balloffet à la rue P Héron)
- Boulevard Etienne Bernand (de la place du Capitaine Giraud au square du Souvenir Français)
- Rue Jean-Michel Savigny (de la rue Jean Cottinet à la rue Porquerolles)
- Boulevard Henri Barbusse

➤ **Axe Nord-Sud côté Est :**

- Rue Gantillon (au droit de l'école Françoise Dolto)
- Boulevard Louis Blanc (au droit de l'Espace Cornil et du n° 80 à la rue Victor Hugo)
- Place de la gare (du n° 80 au n° 110)
- Rue Grange Blazet (au droit du n° 26)

➤ **Axes transversaux Est-Ouest :**

- Rue Ampère (au droit du viaduc SNCF)

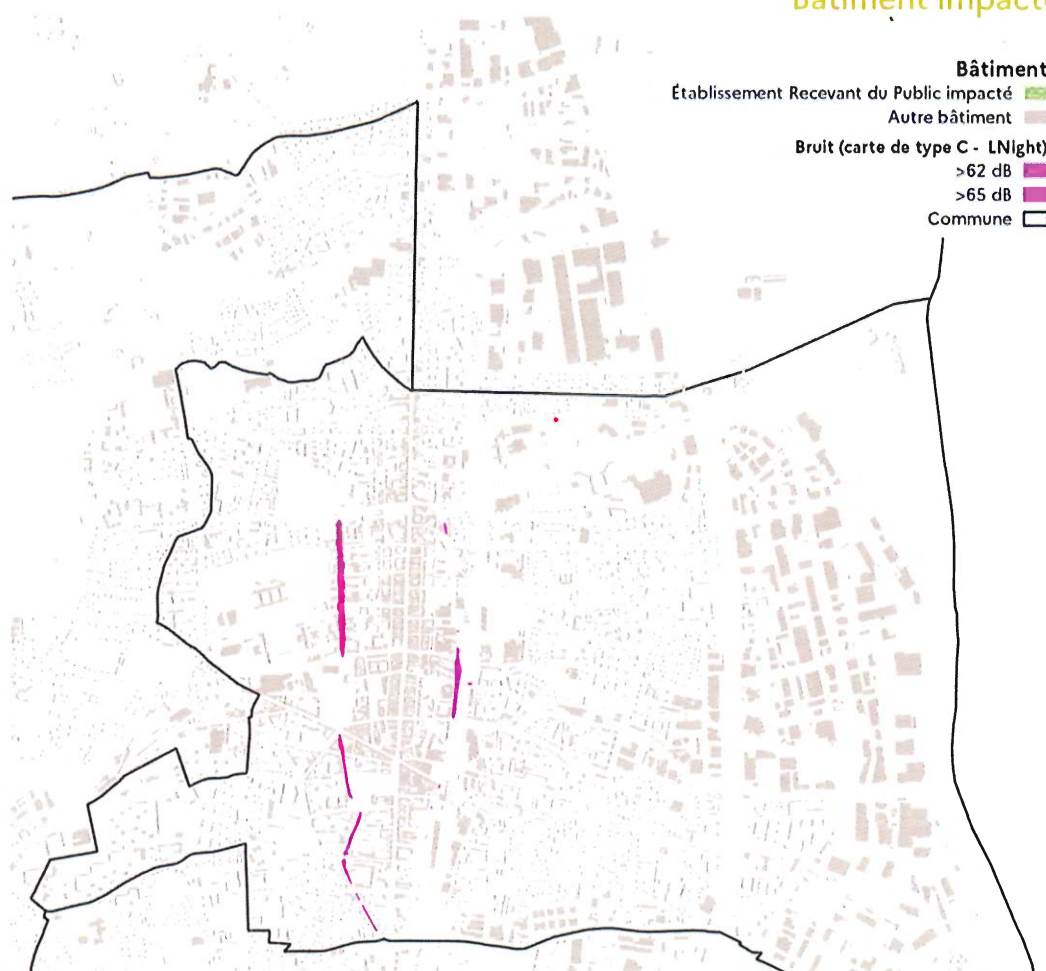
CBS type C L_{den} (dépassement des seuils sur 24h) des établissements recevant un public vulnérable (établissements scolaires et de santé) :



CBS type C L_n (dépassement des seuils en nocturne) des établissements recevant un public vulnérable (établissements scolaires et de santé) :

Villefranche sur Saône

Bâtiment impacté



Les Etablissements Recevant du Public (ci-après ERP) exposés au bruit sur 24 heures sont les suivants :

➤ **Axe Nord-Sud côté Ouest :**

- Ecole Notre Dame (boulevard Gambetta)
- Collège Jean Moulin (rue Jean Michel Savigny)

➤ **Axe Nord-Sud côté Est :**

- Ecole Françoise Dolto (rue Gantillon)
- Collège Faubert (rue Gantillon)
- Espace Cornil-musée Paul Dini (boulevard Louis Blanc)
- Médiathèque Pierre Mendès France (boulevard Louis Blanc)

Aucun ERP n'est ouvert de nuit dans la zone identifiée.

Tableau de synthèse de la population de Villefranche, logements, établissements de santé et établissements d'enseignement exposés au bruit routier :

Commune	Niveau de bruit	Nb personnes exposées	Nb logements exposés	Nb établissements santé exposés	Nb établissements enseignement exposés
Villefranche sur Saône	Lden55	4091	1948	11	30
Villefranche sur Saône	Lden5559	1542	733	4	14
Villefranche sur Saône	Lden6064	1016	484	2	4
Villefranche sur Saône	Lden65	1533	729	5	12
Villefranche sur Saône	Lden6569	860	409	5	11
Villefranche sur Saône	Lden7074	673	320	0	1
Villefranche sur Saône	Lden75	0	0	0	0
Villefranche sur Saône	LdenGreaterThan68	992	472	0	5
Villefranche sur Saône	LdenGreaterThan75	0	0	0	0
Route	Niveau de bruit	Nb personnes exposées	Nb logements exposés	Nb établissements santé exposés	Nb établissements enseignement exposés
Villefranche sur Saône	Lnight5054	985	469	11	18
Villefranche sur Saône	Lnight5559	835	396	4	14
Villefranche sur Saône	Lnight6064	625	298	2	4
Villefranche sur Saône	Lnight6569	0	0	5	11
Villefranche sur Saône	LnightGreaterThan62	279	133	7	13
Villefranche sur Saône	LnightGreaterThan70	0	0	0	1

Ce tableau présente une synthèse des données relatives à la population exposée au bruit routier sur l'ensemble des voies relevant de la compétence communale, en distinguant les niveaux d'exposition par tranches de bruit et par dépassement de seuil, en période diurne et nocturne.

- En période diurne, le nombre de personnes exposées à un niveau sonore supérieur à 68 dB(A) est estimé à 992, ce qui correspond à 472 logements et 5 établissements d'enseignement.
- En période nocturne, 279 personnes sont exposées à un niveau sonore dépassant 62 dB(A), soit 133 logements, 7 établissements de santé et 13 établissements d'enseignement.

Rapporté à la population totale de la commune, qui s'élevait à 36 224 habitants selon le recensement de 2022, cela représente :

- 2,74 % de la population exposée à un bruit excessif en journée,
- 0,77 % exposée à un bruit excessif la nuit.

Pour obtenir une vision complète de l'exposition au bruit routier, ces données doivent être complétées par celles relatives aux routes départementales et aux autoroutes traversant la commune, qui ne relèvent pas de la compétence municipale.

4.2 Analyse des résultats et interprétation des données

L'analyse des données fournies par le CEREMA, issues d'une modélisation à grande échelle, met en évidence une exposition significative au bruit le long des principaux axes traversant et desservant le centre-ville de Villefranche-sur-Saône, ainsi que des bâtiments riverains. Ces résultats confirment les observations réalisées localement par la Commune.

Cependant, une lecture plus détaillée révèle certaines incohérences entre les cartes de bruit et les tableaux de données associés. Par exemple, les cartes n'indiquent aucun établissement recevant du public (ci-après ERP) impacté par le bruit nocturne, alors que les tableaux mentionnent la présence d'établissements d'enseignement ou de santé.

Un cas particulier concerne le lycée Claude Bernard, situé rue Philippe Héron, qui dispose effectivement d'un internat. Toutefois, aucun établissement de santé ouvert la nuit ou hébergeant des patients n'est présent sur cette rue, ce qui remet en question la fiabilité de certaines localisations.

Par ailleurs, le croisement des données cartographiques avec les comptages de trafic réalisés par la Ville confirme globalement les hypothèses de simulation du CEREMA, notamment un trafic supérieur à 8 200 véhicules/jour sur les axes concernés. Une exception notable concerne le boulevard Louis Blanc, où le trafic relevé en avril 2021 s'élevait à 7 452 véhicules/jour, en deçà du seuil réglementaire.

Enfin, les comptages montrent une variation marquée entre les jours de semaine et les week-ends, ce que les modèles théoriques ne prennent pas toujours en compte.

En conclusion, les données issues des simulations du CEREMA sont globalement fiables à l'échelle macroscopique, mais présentent des limites en termes de précision locale. A ce titre, est joint en annexe 1 le plan établi par la Commune des ERP situés sur les axes impactés par le bruit. Leur exploitation doit donc être complétée par des comptages de terrain, des mesures acoustiques ciblées, et une vérification fine de la localisation des bâtiments sensibles.

5 Actions réalisées et programmation des actions à venir (2025–2029)

L'amélioration de l'environnement sonore repose sur plusieurs leviers. Le premier consiste à réduire le bruit à la source, en limitant autant que possible les émissions sonores. Il n'existe pas de solution unique : une combinaison d'actions est nécessaire pour obtenir des résultats significatifs (voir partie 5.1).

Une fois le bruit émis, il se propage dans l'environnement. Il convient donc de limiter cette diffusion en structurant le développement urbain pour tenir compte des enjeux acoustiques (voir partie 5.2).

Sur ces deux axes, la Ville de Villefranche-sur-Saône intervient pour améliorer l'environnement sonore, notamment sur les voies concernées par le PPBE, mais pas exclusivement. Ces interventions peuvent être :

- directes, dans le cadre de la compétence voirie conservée par la Ville ;
- indirectes, via les établissements publics de coopération intercommunale tels que la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône (ci-après CAVBS), le Syndicat Mixte du Beaujolais et le SYTRAL, dans le cadre des transferts de compétences.

Enfin, la partie 5.3 du document recense les actions passées et à venir menées par la Ville dans le cadre de l'exercice de ses compétences propres.

5.1 Réduction des nuisances sonores à la source

Il n'existe pas de solution unique pour atténuer le bruit lié aux transports. Seule une approche combinée de plusieurs mesures peut produire un impact significatif sur l'environnement sonore.

Ainsi, pour réduire l'exposition au bruit, deux leviers principaux peuvent être mobilisés : d'une part, la régulation du trafic routier en favorisant les transports en commun et les modes de déplacement actifs ; d'autre part, la réduction directe du bruit généré par la circulation routière.

5.1.1 Favoriser le transfert modal vers les transports en commun et les mobilités actives

La CAVBS exerce, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (ci-après AOM), certaines compétences spécifiques telles que le développement de l'autopartage, du covoiturage et des modes actifs de déplacement.

Depuis le 1^{er} janvier 2022, l'organisation des transports collectifs (lignes régulières, services à la demande et transports scolaires) relève de la compétence de SYTRAL Mobilités, nouvel établissement public chargé de coordonner ces services sur un périmètre regroupant 11 intercommunalités du Rhône, dont la CAVBS, ainsi que la Métropole de Lyon.

Dans le cadre de son plan de mandat 2020-2026, la CAVBS s'est fixée pour ambition de faire de Villefranche Beaujolais Saône un territoire exemplaire en matière de mobilité.

Cette ambition se décline autour de quatre axes prioritaires :

- améliorer l'offre de transports en commun ;
- développer les mobilités partagées ;
- encourager les mobilités actives ;
- définir et mettre en œuvre un plan vélo (nouveau schéma Vélo d'agglomération).

5.1.1.1 Place des transports collectifs et des modes actifs dans les documents d'urbanisme applicables sur le territoire de la Ville de Villefranche-sur-Saône

5.1.1.1.1 Le Schéma de Cohérence Territorial

La révision du SCoT du Beaujolais a été approuvée le 26 juin 2025.

Dans le volet 3 du Documents d'Orientations et d'Objectifs intitulé « *des mobilités sobres et adaptés pour une meilleure desserte interne du Beaujolais garantissant son attractivité* », l'orientation 2 vise à « *Poursuivre le développement des modes de déplacements alternatifs à l'usage individuel de la voiture* » avec deux objectifs affichés :

- Objectif 2.1. Développer une offre en transports collectifs attractive et complémentaire.
- Objectif 2.2. Poursuivre le développement des modes actifs de déplacement et des services de mobilité alternatifs à l'usage individuel de la voiture

Pour atteindre ces objectifs, le SCoT fixe aux AOM et aux collectivités compétentes en matière de planification urbaine :

- des prescriptions, portant notamment sur :
 - la coordination des orientations et objectifs des AOM en matière de développement de l'offre de transports collectifs ;
 - le renforcement et la mise en cohérence des actions en faveur des mobilités alternatives à la voiture individuelle ;
 - l'identification, dans les Plans Locaux ou les stratégies de mobilité, des axes de développement du covoiturage.
- des recommandations, telles que :
 - l'intégration des premières orientations du projet de Service Express Régional Métropolitain (ci-après SERM) de l'aire métropolitaine lyonnaise dans les plans de mobilité ;
 - la mise en place de schémas directeurs cyclables par les collectivités locales, en assurant la cohérence des itinéraires avec les territoires voisins.

5.1.1.1.2 Le PLUi-H de la CAVBS

La CAVBS s'apprête à approuver à l'automne le Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant Programme Local de l'Habitat (ci-après PLUi-H), applicable aux 18 communes membres, dont la Ville de Villefranche-sur-Saône, pour une durée de 16 ans (2018–2034).

La Ville de Villefranche-sur-Saône a émis un avis favorable sur le projet de PLUi-H arrêté, par délibération du Conseil municipal en date du 2 décembre 2024.

Dans le cadre de ce futur PLUi-H, le rapport de présentation et de justification rappelle l'axe II du Plan d'Aménagement et de Développement Durables (ci-après PADD), intitulé : « *mettre en œuvre un modèle résidentiel plus équilibré, qualitatif et vertueux* » et plus particulièrement l'objectif 2.2 : « *Engager le territoire dans de nouvelles mobilités* ».

Les orientations associées à cet objectif sont les suivantes :

- améliorer l'offre de transports en commun et les mobilités partagées ;
- développer les mobilités actives ;
- optimiser le stationnement et la gestion des flux sur tout le territoire.

La traduction réglementaire de ces orientations, telle que présentée dans le rapport de présentation et de justification, précise que :

« Si la voiture reste le mode de déplacement privilégié pour les déplacements longs, les déplacements de proximité sont quant à eux beaucoup plus propices à l'usage de modes de déplacements alternatifs, notamment les modes doux. Ainsi, le PLUi-H porte la volonté de mettre en œuvre une mobilité des « courtes distances » au sein des communes du territoire. Cet objectif vise à limiter les besoins en déplacement des ménages en facilitant le rapprochement entre les espaces habités et les espaces équipés. Pour ce faire, dans tous les nouveaux projets d'aménagement et d'urbanisme, les OAP intègrent la question des cheminements piétons et des mobilités alternatives. De plus, dans les tissus urbains existants, une attention particulière a été portée pour augmenter les espaces piétonniers ».

5.1.1.2 Développer l'offre et l'attractivité des transports en commun sur le territoire

Le développement des transports en commun constitue une réponse efficace pour réduire les nuisances sonores dans les centres-villes.

Depuis la prise de compétence par SYTRAL Mobilités en 2021, le territoire de la CAVBS, et en particulier celui de la Ville de Villefranche-sur-Saône, bénéficie d'un renforcement significatif de l'offre de transports collectifs.

Le plan de mandat 2021–2026 de SYTRAL Mobilités prévoit un investissement de 2,55 milliards d'euros dans des projets structurants visant à améliorer les réseaux existants, à

renforcer leur maillage, et à accroître la capacité et la performance des lignes de bus relevant de sa compétence.

Sur le territoire de la CAVBS, les améliorations du réseau urbain Libellule, engagées depuis 2023, sont détaillées en annexe 2 du présent PPBE.

Les voies concernées par le PPBE, sur lesquelles circulent une ou plusieurs lignes régulières de bus urbains, sont les suivantes :

Voies concernées par le PPBE	Lignes régulières de bus du réseau Libellule
Boulevard Roger Salengro	Aucune ligne régulière de transport urbain
Boulevard Gambetta	Ligne 2
Boulevard Jean Jaurès	Aucune ligne régulière de transport urbain Les lignes 1,2,3,5 et 8 passent rue de la Paix
Boulevard Etienne Bernard	Ligne 5 de l'avenue de la Libération jusqu'à rue Cottinet
Rue Jean-Michel Savigny de la rue Cottinet à la rue Porquerolles	Ligne 5
Boulevard Henri Barbusse	Aucune ligne régulière de transport urbain
Rue Grange Blazet	Ligne 2
Place de la Gare	Lignes 1,2,3,4 et 5
Boulevard Louis Blanc	De la rue Victor-Hugo à rue des Fayettez Lignes 1,2,3,4,5 et 8 De la rue des Fayettez jusqu'à rue Desseigne Lignes 2 et 3 desservies à certains horaires
Rue Gantillon	Lignes 1,2,3,5 et 8
Rue Ampère (de la rue Loyson de Chastelus au boulevard Louis Blanc)	Aucune ligne régulière de transport urbain
Rue des Fayettez	Lignes 1,2,3,5 et 8
Rue Paul Bert	Lignes 1,2,3,5 et 8
Rue Philippe Héron (du boulevard Jean Jaurès à la place du 8 mai 1945)	Lignes 1,3,5,7 et 8

Le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais 2025-2040 élaboré par SYTRAL Mobilités prévoit un développement ambitieux de l'offre des transports en commun.

La Ville de Villefranche-sur-Saône a émis un avis favorable sur ce projet par délibération en date du 17 février 2025, sous réserve de la prise en compte de certaines remarques.

Dans le cadre de ce plan, un jalon de part modale est fixé à l'horizon 2040, avec un objectif de moins 10 % en 2030, et moins 14 % en 2040, contre 5 % en 2015 à l'échelle du Beaujolais (territoires de la CAVBS, CCBPD, COR et CCBS).

Parmi les actions principales concernant le réseau urbain de transports en commun, prévues avant 2030, en lien avec le présent PPBE, figurent :

- le déploiement d'une ligne de car à haut niveau de service (CHNS) entre Villefranche-sur-Saône et Lyon. La Ville et la CAVBS ont exprimé le souhait que cette ligne soit prolongée jusqu'au futur site économique de Beau Parc avant 2030 ;
- le renforcement de la fréquence et de l'amplitude du réseau de transports en commun, notamment pour les déplacements internes au Beaujolais, avec une attention particulière portée aux liaisons est-ouest, à la connexion avec Roanne, et au nord du territoire ;
- la mise en place d'une tarification unifiée et d'un support billettique commun pour l'ensemble des services opérés par SYTRAL Mobilités.

Par ailleurs, des actions sont engagées pour améliorer l'offre et l'attractivité des TER. A partir de 2027, une offre de type RER à la demi-heure toute la journée sera mise en œuvre, permettant des allers-retours sur la demi-journée, avec une large amplitude horaire (départs tôt le matin et retours tard le soir), malgré quelques creux de desserte dus à une infrastructure inchangée. Ce projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) lyonnais, porté par la loi n°2023-1269 du 27 décembre 2023, s'inscrit dans la continuité des projets de mobilité initiés sur le périmètre de l'étoile ferroviaire lyonnaise (EFL), qu'ils soient ferroviaires ou multimodaux.

Ce projet vise à offrir aux usagers :

- pour le réseau ferré : un service fiable, régulier et ponctuel, grâce à l'optimisation de l'exploitation, la modernisation du matériel roulant, et la régénération et le développement des infrastructures ;
- pour les autres modes : des aménagements et services alternatifs à l'autosolisme, incluant les transports collectifs routiers et guidés, le transport fluvial, les mobilités actives et les modes partagés.

5.1.1.3 Encourager le développement des solutions de mobilité partagée

La CAVBS exerce le rôle d'AOM pour certaines compétences spécifiques, notamment en matière de mobilités partagées.

5.1.1.3.1 Le covoiturage

La CAVBS s'engage à développer une offre de mobilités diversifiée et cohérente, dans laquelle le covoiturage constitue une solution particulièrement pertinente pour les trajets domicile-travail, en complémentarité avec les transports en commun.

Afin de favoriser cette pratique, plusieurs actions complémentaires ont été mises en œuvre :

- Adhésion à la plateforme de covoiturage En Covoit'Rendez-Vous ;
 - Soutien financier auprès des usagers utilisant la plateforme ;
 - Aménagement d'espaces dédiés au covoiturage, facilitant les points de rencontre.
- Une carte interactive proposée par le Syndicat Mixte des Transports recense l'ensemble des aires de covoiturage disponibles sur le territoire : <https://www.smtaml.fr/actualites/mise-en-ligne-plan-interactif-covoiturage/>

5.1.1.3.2 L'autopartage

Depuis plusieurs années, la CAVBS et la Ville de Villefranche-sur-Saône ont mis en place un service d'autopartage en partenariat avec la société CITIZ, dans l'objectif de réduire le nombre de véhicules en circulation.

Actuellement, six véhicules sont disponibles dans le cadre de ce dispositif :

- Centre-ville :
 - Mairie (boulevard Jean Jaurès) : 3 véhicules
 - Square Léon Blum (rue Roncevaux) : 1 véhicule
- Secteur gare SNCF :
 - Route de Riottier (en face du Trésor Public) : 1 véhicule
 - Sortie Grange Blazet (zone arrêts-minute) : 1 véhicule

Deux véhicules supplémentaires viendront compléter la flotte d'ici la fin de l'année 2025.

5.1.1.4 Encourager le développement des mobilités actives

5.1.1.4.1 Développement de la pratique cyclable

Dans le cadre de son plan de mandat, la CAVBS a fait des mobilités actives un axe stratégique majeur.

Par délibération en date 24 février 2022, le Conseil communautaire a adopté un Plan Vélo structuré autour de cinq axes :

- Structuration d'un réseau cyclable intercommunal : élaboration d'un nouveau schéma cyclable couvrant les 18 communes du territoire ;
- Facilitation de l'usage du vélo : mise en place d'aides à l'achat de vélos (classiques ou à assistance électrique, neufs ou d'occasion), organisation d'une bourse annuelle aux vélos et d'ateliers mensuels d'entretien et d'auto-réparation ;

- Développement de services de mobilité : lancement d'un service de location de vélos (en libre-service et/ou longue durée) ;
- Création de stationnements sécurisés : objectif de 1 000 places d'ici 2026, développement de consignes collectives sur les aires de covoiturage et parkings relais, et réalisation d'un parking vélo de 40 places en centre-ville de Villefranche-sur-Saône ;
- Promotion et sensibilisation : déploiement d'un plan de communication, participation à l'opération « Mai à vélo », et organisation d'ateliers de remise en selle pour adultes.

Depuis 2022, plusieurs réalisations concrètes ont vu le jour :

- Aide à l'achat de vélos : 960 bénéficiaires pour un montant total de 300 000 € (à mai 2024) ;
- Aménagement de la Voie Bleue : 3,9 km réalisés en mars 2023 pour un coût de 1,05 M€ TTC ;
- Déploiement de stationnements vélos : sur les 18 communes et les aires de covoiturage de Limas et Jassans-Riottier ;
- Déploiement de stationnements vélos : sur les 18 communes et les aires de covoiturage de Limas et Jassans-Riottier ;
- Actions de promotion : participation à des événements tels que « Mai à Vélo », les « Semaines du développement durable », le forum des associations ;
- Expérimentations intermodales : tests de l'articulation bus-vélo en partenariat avec SYTRAL Mobilités.

Adopté le 12 juin 2024, un nouveau schéma remplace celui de 2009 (limité à 4 communes) et couvre désormais l'ensemble du territoire intercommunal.

Il vise à :

- Créer des continuités cyclables sécurisées ;
- Déployer des équipements adaptés (stationnements, jalonnement, services) ;
- Favoriser les usages quotidiens (travail, études) et de loisirs ;
- Renforcer les connexions avec les territoires voisins, notamment via la Voie Bleue et la Voie du Tacot.

Le schéma s'articule autour de quatre volets :

- Axes structurants : typologies d'aménagements et phasage (court, moyen, long terme), validés par les communes ;
- Plan de stationnement : doublement des capacités, de 1 100 à plus de 2 200 places ;
- Plan de jalonnement : pour améliorer l'orientation des cyclistes ;
- Plan de promotion : cartes interactives, animations, plans cyclables, service de location.

Enfin, par délibération en date du 25 juin 2025, le Conseil communautaire a validé la mise en place d'un service de location de vélos (courte/longue durée et libre-service). A partir de septembre 2025, dix stations seront installées sur le territoire de Villefranche-sur-Saône.

Dans le cadre du précédent schéma et de sa compétence voirie, la Ville a déjà mis en œuvre :

- 6 250 mètres de bandes et pistes cyclables (ex. : boulevard Général Leclerc, route de Frans, pont de Beauregard...);
- 362 arceaux vélos répartis sur plus de 92 sites ;
- 4 stations de réparation, 2 consignes, 5 abris, 76 sas vélo aux feux ;
- Mise en place du cédez-le-passage cycliste aux feux, permettant une circulation plus fluide et sécurisée en ville.

Les voies concernées par le PPBE et sur lesquelles un aménagement cyclable est réalisé sont les suivantes :

Voies concernées par le PPBE	Aménagements cyclables
Boulevard Roger Salengro	Bande cyclable
Boulevard Jean Jaurès	Bande cyclable
Boulevard Etienne Bernard	Bande cyclable
Rue Jean-Michel Savigny de la rue Cottinet à la rue Porquerolles	Bande cyclable
Boulevard Henri Barbusse	Bande cyclable
Place de la Gare	Couloir réservé bus/vélo
Boulevard Louis Blanc	De la rue Stalingrad à la rue des Fayettez Couloir réservé bus/vélo De la rue des Fayettez à la rue Desseigne Pistes cyclables vélo/piéton
Rue Ampère (de la rue Loyson de Chastelus au boulevard Louis Blanc)	Piste vélo/piéton

Dans le cadre du PPBE, la Ville de Villefranche-sur-Saône poursuivra le développement des infrastructures cyclables afin de promouvoir les mobilités actives, en cohérence avec le schéma directeur cyclable 2024–2034.

Les actions prévues incluent :

- Poursuite du déploiement de mobilier de stationnement vélo, avec l'installation d'abris et d'arceaux supplémentaires, notamment rue des Jardiniers ;
- Maintien d'une signalisation partagée piétons/vélos, afin de fluidifier les déplacements en modes doux ;

- Installation de nouvelles stations de réparation vélo, déjà réalisées sur plusieurs sites stratégiques : marché couvert, gare SNCF, parking Claude Bernard, boulevard du Général Leclerc (à proximité du lycée Louis Armand) ;
- Prolongement de la voie verte sur l'avenue du Beaujolais et création de pistes cyclables à contresens pour améliorer l'accessibilité à la gare SNCF côté Est.

5.1.1.4.2 Développement de la pratique de la marche

La marche constitue le mode de déplacement le plus accessible et le plus fréquemment utilisé pour les trajets de proximité, ainsi que pour rejoindre les autres services de mobilité, notamment les transports en commun.

Améliorer les conditions de déplacement à pied permettrait à un plus grand nombre de personnes d'effectuer leurs trajets courts à pied — en particulier ceux de moins d'un kilomètre — pour lesquels la voiture reste encore trop souvent utilisée dans certains secteurs.

Chaque année, la Ville de Villefranche-sur-Saône consacre un budget d'investissement dédié à l'amélioration de l'accessibilité de l'espace public pour les personnes à mobilité réduite, ce qui bénéficie également à l'ensemble des piétons en facilitant leurs déplacements quotidiens.

Le tableau ci-dessous présente les montants TTC (en euros) investis dans les aménagements urbains sur voirie entre 2020 et 2024 :

	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Total
Montant TTC en € des dépenses d'investissement consacrées aux aménagements urbains sur voirie	426 000	626 100	1 115 700	963 440	734 640	3 865 000

En 2025, première année de mise en œuvre PPBE, la Ville de Villefranche-sur-Saône a inscrit au budget primitif un montant de 603 446 € TTC dédié aux aménagements urbains sur voirie.

Pour les années suivantes, la Ville poursuivra ses efforts afin de continuer à faciliter les modes doux par les aménagements urbains dédiés.

D'autre part, le Plan de Mobilité des territoires lyonnais identifie quatre leviers pour accélérer les changements de comportements, dont le levier 2 : "Poursuivre le développement des offres et des services de mobilité". L'axe 5 vise à redonner toute leur place à la marche et au vélo pour les déplacements de courte et moyenne distance. »

L'objectif est de permettre à chacun de marcher ou pédaler facilement et en toute sécurité pour les trajets du quotidien. Le Plan de Mobilité prévoit notamment :

- la garantie de la marchabilité du territoire ;
- la structuration d'un réseau cyclable à l'échelle intercommunale ;
- le renforcement du maillage cyclable ;
- le développement du stationnement vélo ;
- l'extension de l'offre de vélos en libre-service ou en location courte durée

Les objectifs de part modale à l'horizon 2040 sont :

- pour le vélo : 7 % en 2030 et 10 % en 2040 (contre 1 % en 2025 sur le territoire du Beaujolais) ;
- pour la marche à pied : 33 % en 2030 et 36 % en 2040 (contre 29 % en 2025 sur le territoire du Beaujolais).

5.1.2 Mesures de réduction du bruit lié à la circulation routière

Lorsqu'un véhicule circule, deux principales sources sont responsables de l'émission sonore :

- le bruit moteur, généré par le fonctionnement du moteur et de ses composants associés (boîte de vitesses, transmission, système d'échappement) ;
- le bruit de roulement, produit par le contact entre les pneumatiques et la chaussée.

Pour les véhicules légers circulant à une vitesse inférieure à 50 km/h, le bruit moteur est dominant. Au-delà de cette vitesse, le bruit de roulement devient prépondérant. Ainsi, pour réduire l'impact sonore global du trafic routier, plusieurs leviers peuvent être mobilisés : la réduction de la vitesse, l'utilisation de motorisations plus silencieuses, et l'amélioration de l'uniformité des revêtements de chaussée pour limiter le bruit de contact.

5.1.2.1 Gestion des vitesses pour la réduction du bruit

5.1.2.1.1 Réduction de la vitesse de circulation

La vitesse est un facteur déterminant dans les émissions sonores liées au trafic routier.

La réduction de la vitesse présente de nombreux bénéfices : elle améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes), favorise le développement des mobilités actives, et contribue à l'amélioration de la qualité sonore des espaces publics.

Dans le cadre d'actions de modération de la vitesse — généralement associées à une réduction de 20 km/h de la vitesse réglementaire — des gains acoustiques significatifs peuvent être observés, en fonction notamment du type de revêtement de chaussée.

Les baisses de niveau sonore attendues, exprimées en dB(A), sont les suivantes :

Réduction des vitesses	Revêtement peu bruyant	Revêtement standard	Revêtement bruyant
50 à 30 km/h	2,5	3,4	3,9
70 à 50 km/h	2,3	2,6	2,8
90 à 70 km/h	1,9	2,1	2,2
110 à 90 km/h	1,6	1,7	1,8
130 à 110 km/h	1,4	1,4	1,5

La diminution de la vitesse, à condition qu'elle soit effectivement respectée, constitue une mesure particulièrement efficace pour réduire les nuisances sonores générées par les infrastructures routières. Elle contribue également à améliorer la sécurité des usagers vulnérables (piétons, cyclistes) et à favoriser le développement des mobilités actives, tout en améliorant la qualité des ambiances urbaines.

La police municipale met en œuvre régulièrement des contrôles de vitesse sur les axes concernés.

Afin de garantir l'efficacité des mesures de réduction de la vitesse, l'objectif est, sur le temps du PPBE, d'augmenter la fréquence des contrôles sur les voies identifiées comme sensibles au bruit, en cohérence avec les enjeux de sécurité et de qualité de vie.

5.1.2.1.2 Les « ondes vertes »

L'onde verte est une technique de régulation du trafic mise en œuvre sur des axes comprenant plusieurs carrefours à feux tricolores. Elle permet à un véhicule, une fois le premier feu franchi, de traverser les intersections suivantes sans s'arrêter, à condition de circuler à une vitesse constante, généralement calée sur la limite réglementaire de 50 km/h.

Cette synchronisation des feux réduit le nombre d'arrêts et de redémarrages, ce qui a un effet positif sur les émissions sonores, tout en fluidifiant la circulation.

La Ville de Villefranche-sur-Saône a déployé cette stratégie sur plusieurs axes structurants de son réseau routier, notamment les boulevards Gambetta et Louis-Blanc, tous deux concernés par le PPBE.

Sur l'axe Gambetta - Carrefours concernés :

- Boulevard Gambetta / rue Paul-Bert
- Boulevard Gambetta / rue Saint-Exupéry
- Boulevard Gambetta / rue Charles-Germain

Sur l'axe Louis Blanc - Carrefours concernés :

- Boulevard Louis-Blanc / rue Victor-Hugo
- Boulevard Louis-Blanc / rue Ampère
- Boulevard Louis-Blanc / rue des Fayettees

Autour du Viaduc - Carrefours concernés :

- Boulevard Louis-Blanc / rue Ampère
- Rue René-Cassin / rue Ampère
- Boulevard Louis-Blanc / rue des Fayettees
- Rue de la Quarantaine / rue Monplaisir

Pour gérer les flux sur Victor-Hugo en provenance de la rue de Thizy - Carrefours concernés :

- Rue Nationale / rue Victor-Hugo
- Rue de la République / rue Pierre-Morin

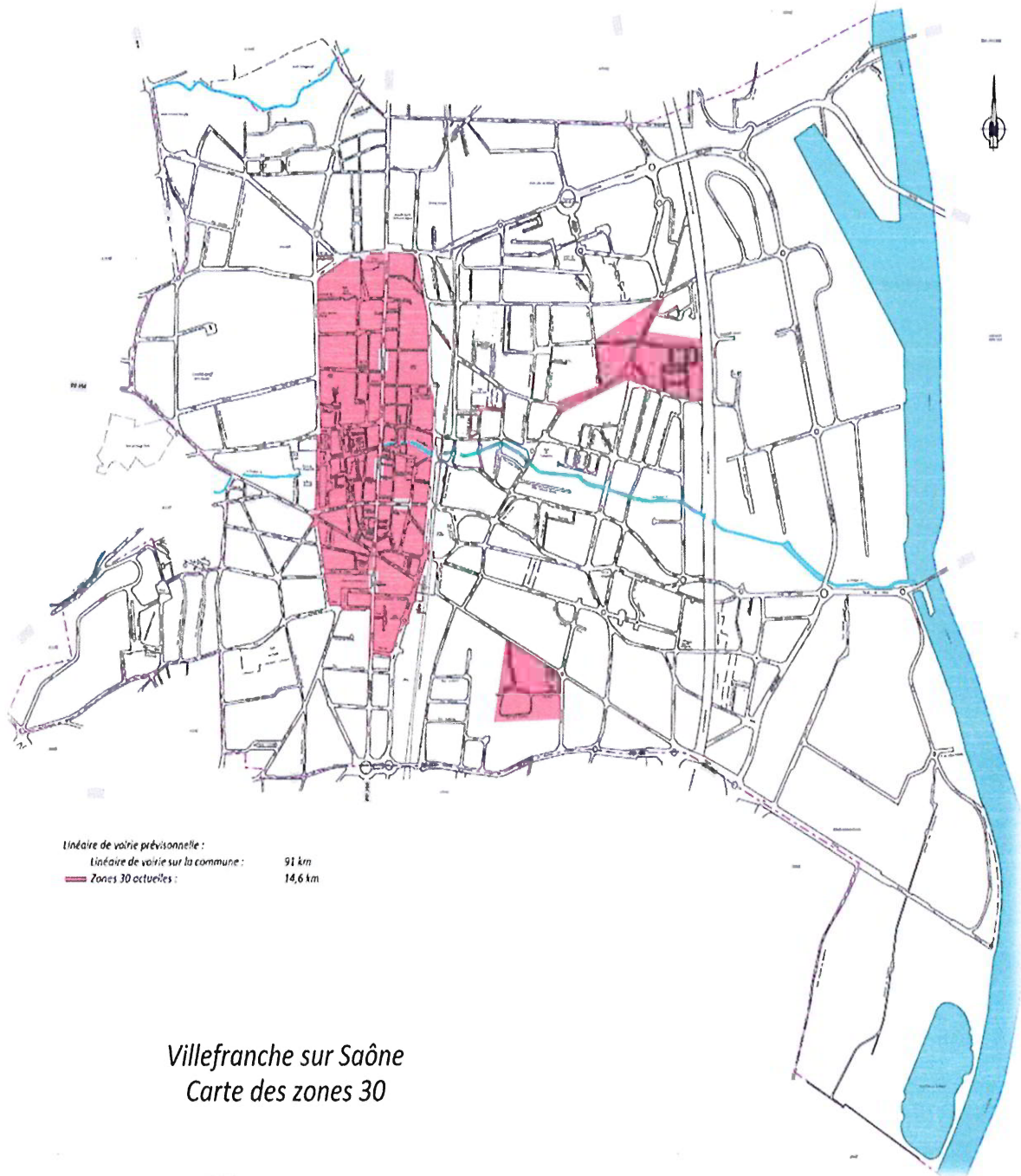
5.1.2.1.3 Les zones 30 et la limitation de la vitesse réglementaire à 30 km/h

Introduites dans le Code de la route en 1990, les zones 30 désignent des secteurs urbains où la vitesse maximale autorisée est limitée à 30 km/h. Ces zones visent à améliorer la sécurité des usagers, en particulier les piétons et les cyclistes, tout en contribuant à la réduction des nuisances sonores liées au trafic routier.

À Villefranche-sur-Saône, la municipalité a instauré des zones 30 dans l'hypercentre, et a également limité la vitesse à 30 km/h aux abords de points sensibles (zones accidentogènes, établissements scolaires, secteurs commerçants), dans le cadre des pouvoirs de police du maire.

Ces limitations de vitesse sont accompagnées d'aménagements spécifiques, notamment la mise en place de 99 dispositifs de ralentissement (plateaux surélevés, coussins lyonnais), visant à garantir le respect des vitesses et à sécuriser les déplacements.

Sur la Ville de Villefranche-sur-Saône, les zones 30 représentent 15 km de voirie sur 91 km au total.



Villefranche sur Saône
 Carte des zones 30

Plusieurs voies concernées par le PPBE ont fait l'objet d'aménagements urbains destinés à limiter la vitesse, ou de mesures de police administrative prises par le maire.

Voies concernées par le PPBE	Aménagement et/ou décision de police
Boulevard Roger Salengro	Plateau surélevé à l'angle avec la rue Thimonnier et passage à 30km/h
Boulevard Gambetta	Plateau surélevé devant le cimetière
Boulevard Jean Jaurès	Deux passages surélevés et zone 30
Rue Grange Blazet	Mise en place des coussins berlinois à l'angle des rues François-Polot et de la Sablonnière
Place de la Gare	Plateau surélevé
Boulevard Louis Blanc	De la rue Victor-Hugo à rue des Fayettez Lignes 1,2,3,4,5 et 8 De la rue des Fayettez jusqu'à rue Desseigne Lignes 2 et 3 desservies à certains horaires
Rue Gantillon	Coussins berlinois à l'angle de la rue Alsace-Lorraine
Rue Ampère (de la rue Loyson de Chastelus au boulevard Louis Blanc)	Aucune ligne régulière de transport urbain
Rue des Fayettez	Zone 30
Rue Paul Bert	Zone 30 Îlot central entre le carrefour des rues Dechavanne et Corlin et la rue de la Barmondière Coussins berlinois à l'angle de la Paix
Rue Philippe Héron (du boulevard Jean Jaurès à la place du 8 mai 1945)	Passage surélevé devant l'entrée du l'établissement scolaire Claude Bernard Passage surélevé en amont de l'angle avec la rue Francisque Perrut

Durant la période de mise en œuvre du PPBE, la Ville de Villefranche-sur-Saône poursuivra l'étude et la mise en place de zones 30 ou de limitations de vitesse inférieures à la réglementation, en fonction des spécificités locales.

Ces aménagements seront envisagés au cas par cas, notamment aux abords des établissements scolaires, autres points sensibles et zones calmes, afin de renforcer la sécurité et de réduire les nuisances sonores.

À titre d'exemple, en 2025, une zone apaisée sera étudiée et mise en œuvre sur le boulevard Louis-Blanc, devant le collège Faubert, avec la création d'un aménagement de sécurité incluant des dispositifs physiques de ralentissement de la vitesse.

5.1.2.1.4 Abaissement de la vitesse sur l'autoroute

La réduction de la vitesse sur l'autoroute est une action portée de longue date par la Ville de Villefranche-sur-Saône et la Communauté d'agglomération, qui l'ont intégrée à leur Plan Climat.

Cette mesure vise à répondre à un double enjeu : la lutte contre la pollution de l'air, notamment les émissions de dioxyde d'azote, et la réduction des nuisances sonores liées au trafic autoroutier.

En 2024, l'État a conduit une étude exploratoire sur les bénéfices potentiels en matière de qualité de l'air et de bruit d'une réduction des vitesses sur le réseau structurant de l'agglomération lyonnaise, incluant la portion de l'autoroute A6 qui traverse le territoire du nord au sud.

À l'issue de cette étude, en septembre 2024, le Bureau communautaire, réunissant les maires et élus délégués des 18 communes, s'est prononcé en faveur d'un abaissement de 40 km/h de la vitesse autorisée sur cette section.

Cette portion d'autoroute traverse les communes de Limas, Villefranche-sur-Saône et Arnas, en bordure de zones d'habitation denses, comme le quartier de Béligny, qui compte plus de 3 500 habitants particulièrement exposés aux nuisances.

La mise en œuvre de cette mesure devrait donc avoir des effets positifs significatifs sur l'environnement et la santé publique, en améliorant la qualité de l'air et en réduisant les nuisances sonores pour les riverains.

5.1.2.1.5 La mise en place de radars pédagogiques

Afin de favoriser le respect des limitations de vitesse, la Ville de Villefranche-sur-Saône a acquis 4 radars pédagogiques, installés sur les axes où les dépassements de vitesse sont fréquemment constatés (boulevards Edouard-Herriot et Gantillon, rue Claudius- Savoye et rue Montesquieu).

Deux radars supplémentaires seront acquis en 2025.

Ces dispositifs visent à sensibiliser les conducteurs en temps réel à leur vitesse de circulation, contribuant ainsi à l'amélioration de la sécurité routière et à la réduction des nuisances sonores.

5.1.2.2 Accompagnement du déploiement des bornes de recharges pour véhicules électriques

Le parc automobile reste aujourd'hui majoritairement composé de véhicules à motorisation thermique (essence ou diesel). Toutefois, les motorisations électriques se développent progressivement, offrant des avantages notables en matière de réduction des nuisances sonores, notamment à basse vitesse, où le bruit du groupe moto-propulseur est quasi inexistant.

Au-delà de 50 km/h, le bruit de roulement (contact pneu-chaussée) devient toutefois prépondérant, et reste comparable à celui des véhicules thermiques.

Selon le baromètre de la mobilité électrique publié par l'Avere-France au 31 décembre 2024, la France a franchi le cap de 1,3 million de véhicules 100 % électriques immatriculés, et 2 millions en incluant les hybrides.

À cette date, les voitures particulières électriques représentaient entre 2 et 3 % du parc automobile national (sur 39,3 millions de véhicules), contre 50,7 % de diesel et 40,6 % d'essence.

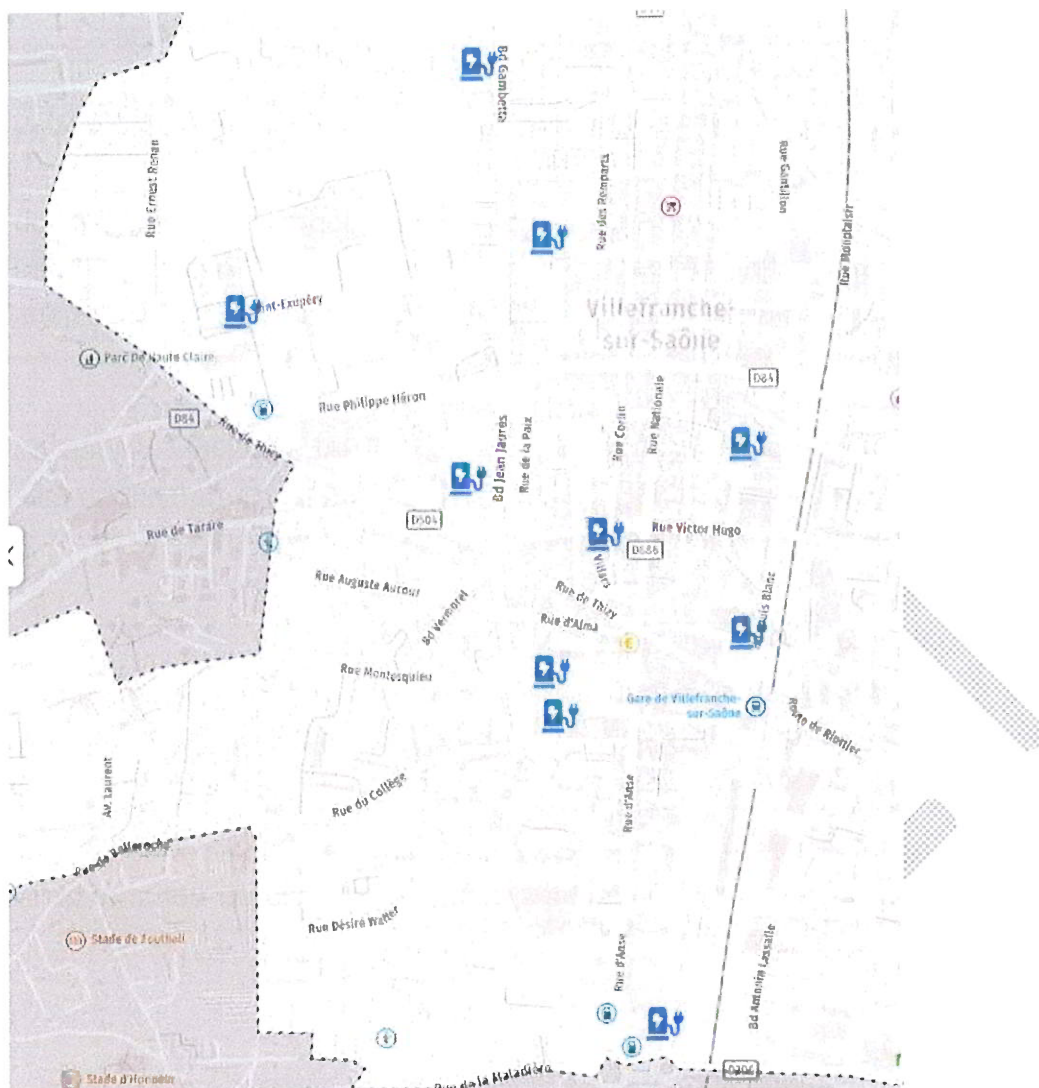
La dynamique est toutefois marquée : la part des voitures électriques dans les achats de véhicules neufs par les particuliers est passée de 2 % en 2019 à 18,3 % en 2022.

Cette évolution du parc automobile pourrait, à terme, contribuer à une baisse des niveaux sonores en milieu urbain, en particulier dans les zones à vitesse réduite.

Pour accompagner cette transition, le développement du réseau de bornes de recharge est essentiel. Au 31 décembre 2024, la France comptait environ 150 000 points de recharge publics, soit une hausse de 31 % en un an (source : Avere-France).

En lien avec le SYDER, la Ville de Villefranche-sur-Saône a accompagné le déploiement des infrastructures de recharge dans le cadre d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE), prévoyant l'installation de bornes complémentaires en fonction d'un nouveau plan de déploiement.

À ce jour, 26 bornes de recharge sur l'espace public sont implantées sur 10 sites du territoire communal.



Dans le cadre du PPBE, la poursuite de l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques sera étudiée au cas par cas, en fonction des besoins identifiés, notamment en lien avec l'évolution du parc de véhicules électriques sur le territoire.

Le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais souligne l'importance de développer les infrastructures de recharge électrique et les stations d'énergies alternatives. Cet objectif vise à favoriser l'usage de motorisations moins polluantes, contribuant à la réduction des émissions sonores, notamment celles liées aux moteurs thermiques, même si le bruit de roulement reste présent.

À l'horizon 2040, ce plan fixe un objectif ambitieux : au moins 20 % des véhicules en circulation devront être équipés d'une motorisation non carbonée.

5.1.2.3 Réduire les émissions sonores des transports en commun par le biais du renouvellement de la flotte de SYTRAL Mobilités

Le parc de bus en circulation sur le territoire national reste majoritairement composé de véhicules à motorisation thermique (diesel, diester, aquazol).

Le remplacement progressif de ces véhicules par des bus fonctionnant au GNV, GPL, ou à motorisation électrique ou hybride est fortement encouragé, en raison de leurs avantages environnementaux, notamment en matière de réduction des émissions sonores.

Dans le cadre de sa stratégie de transition énergétique, SYTRAL Mobilités prévoit de renouveler près de 100 % de sa flotte d'ici 2035, en privilégiant des motorisations Bio-GNV et électriques, beaucoup plus silencieuses que les bus thermiques.

5.1.2.4 Limitations de circulation applicables aux poids lourds

La restriction partielle ou totale de la circulation des poids lourds peut avoir des effets significatifs en matière de réduction des nuisances sonores. Toutefois, ce type de mesure doit être mis en œuvre dans le strict respect de la réglementation en vigueur.

En agglomération, le maire dispose du pouvoir de police pour interdire la circulation des poids lourds, y compris sur les routes nationales, départementales ou communales, dans un objectif de tranquillité publique.

Sur le territoire de Villefranche-sur-Saône, deux arrêtés ont été pris :

- un arrêté conjoint du maire, du préfet et du président du Conseil départemental, en date du 26 février 1993 ;
- un arrêté municipal du 22 janvier 2024.

Ces arrêtés interdisent :

- la circulation des véhicules de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge (PTAC) dépasse 7,5 tonnes dans la zone centrale de Villefranche-sur-Saône, sauf en cas de livraison, d'intervention professionnelle ou d'accès à un lieu de stationnement ;
- la circulation des attelages agricoles (tracteur/remorque) dans cette même zone.

Un itinéraire de contournement, impliquant un allongement raisonnable du trajet, est précisé dans les arrêtés concernés.

La zone centrale visée par ces mesures est représentée en annexe 3 du présent PPBE.

Les voies mentionnées dans le cadre du PPBE, qu'elles soient soumises ou non à des interdictions de circulation (notamment pour les poids lourds), sont répertoriées dans le tableau ci-dessus.

Voies concernées par le PPBE	Interdictions véhicule PATC supérieur à 7,5 T et tracteur/remorque
Boulevard Roger Salengro	Non concerné
Boulevard Gambetta	Concerné par interdiction supérieur à 7,5T et tracteur/remorque
Boulevard Jean Jaurès	Non concerné
Boulevard Etienne Bernard	Non concerné
Rue Jean-Michel Savigny de la rue Cottinet à la rue Porquerolles	Non concerné
Boulevard Henri Barbusse	Non Concerné
Rue Grange Blazet	Concerné par toutes les interdictions
Place de la Gare	Concerné par toutes les interdictions
Boulevard Louis Blanc	Concerné par toutes les interdictions
Rue Gantillon	Concerné par toutes les interdictions
Rue Ampère (de la rue Loyson de Chastelus au boulevard Louis Blanc)	Concerné par toutes les interdictions
Rue des Fayettees	Concerné par toutes les interdictions
Rue Paul Bert	Concerné par toutes les interdictions

5.2 Intégration de la dimension acoustique dans l'aménagement urbain

Une fois émis, le bruit se propage dans l'environnement, et l'enjeu devient alors de réduire au maximum cette propagation pour limiter l'exposition des populations.

Pour cela, plusieurs leviers peuvent être mobilisés :

- l'intégration des infrastructures bruyantes dans les documents de planification urbaine : il est essentiel d'anticiper les sources de bruit dans les projets d'aménagement afin de limiter leur impact sur les zones habitées ;
- l'aménagement urbain comme barrière acoustique : l'urbanisme peut jouer un rôle de « filtre » en organisant l'espace de manière à éloigner, isoler, protéger ou orienter les bâtiments par rapport aux sources de bruit. Cette approche permet de créer des écrans urbains naturels qui atténuent la propagation sonore.

5.2.1 Intégrer le bruit dans les documents de planification urbaine

L'article L121-1 du Code de l'urbanisme prévoit que les SCoT et les PLU doivent déterminer les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable, la prévention des pollutions et des nuisances de toute nature, y compris les nuisances sonores.

Cependant, au-delà de cette orientation générale, les obligations réglementaires restent peu contraignantes. En pratique, il s'agit principalement d'une obligation d'information,

notamment à travers le classement sonore des infrastructures, qui doit figurer en annexe du PLU (cf. point 5.2.1.2.4).

Malgré ce cadre réglementaire relativement souple, le SCoT et le PLU constituent des outils essentiels pour mener une véritable politique de prévention des nuisances sonores, dans une logique d'aménagement durable.

Ils permettent notamment de maîtriser l'urbanisation dans les zones exposées au bruit, en intégrant des prescriptions spécifiques dès la phase de planification.

Il revient donc aux collectivités en charge de leur élaboration d'y intégrer un volet dédié à la gestion et à la prévention des nuisances sonores, en cohérence avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie.

5.2.1.1 Le SCoT du Beaujolais

De manière générale, le SCoT recommande que, dans les zones identifiées comme exposées à des risques naturels, technologiques ou liés aux nuisances, les PLU définissent des règles permettant une prise en compte effective de ces risques et une prévention adaptée.

En particulier, les droits à construire accordés par les PLU, ainsi que les conditions imposées aux opérations d'aménagement ou de construction, doivent être proportionnés à l'intensité du risque identifié.

L'objectif 3.2 « *Anticiper les autres risques naturels et technologiques* », inscrit dans l'orientation 3 du volet 4 du Document d'Orientations et d'Objectifs du SCoT du Beaujolais, approuvé le 26 juin 2025, prescrit que « *Les documents d'urbanisme prennent en compte les infrastructures bruyantes et les sources d'émissions de polluants du territoire pour définir le positionnement des secteurs de développement résidentiel. Ils identifient en particulier les axes de circulation susceptibles d'engendrer des zones d'inconstructibilité en vertu de l'article L111-6 du code de l'urbanisme Les projets de développement résidentiels prennent en compte l'exposition des futurs habitants aux sources de bruit et de pollution, en particulier celles engendrées par les infrastructures de transport. L'ouverture de nouvelles zones d'habitat à proximité des voies bruyantes est à éviter. Dans le cas contraire, des aménagements de réduction des nuisances devront être prévus. Dans la mesure du possible, la construction d'établissements accueillant des populations sensibles (crèche, école, maison de retraite, ...) dans les secteurs soumis à des nuisances acoustiques élevées (supérieures à 65 dB(A)) et des émissions de polluants doivent être évitées. Les PLU et PLUi identifient et préservent des « zones de calme » à privilégier pour le développement de ce type de projets.* »

5.2.1.2 Le PLUI-H de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône

Le PLUI-H est un document de planification qui encadre le développement territorial de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône. Il définit les règles d'urbanisme, précise la destination des sols et détermine l'usage de chaque parcelle sur l'ensemble des 18 communes du territoire.

Concrètement, le PLUI-H identifie les secteurs constructibles et non constructibles (zones naturelles, agricoles, emplacements réservés, etc.) et constitue la référence réglementaire pour la délivrance des autorisations d'urbanisme (permis de construire, permis d'aménager, etc.).

S'il dessine la ville de demain, le PLUI-H doit le faire en cohérence avec les orientations définies dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (ci-après PADD). Le PADD constitue le socle stratégique et politique du document d'urbanisme : il fixe les grands objectifs de développement du territoire, dans une logique de durabilité, de cohérence et de qualité de vie.

5.2.1.2.1 Le PADD comporte une orientation sur la réduction des nuisances sonores

Le PUI-H est en cours d'élaboration avec un objectif d'approbation à l'automne 2025. Le PADD mentionne qu' *« afin de limiter l'exposition des populations aux nuisances acoustiques, mais aussi à l'altération de la qualité de l'air, liées au trafic associé aux infrastructures de transport majeures (autoroute A6, voie ferrée, RD504, ...), un recul des constructions par rapport à l'axe de la voie est défini. La mise en place d'un traitement architectural et paysager peut également permettre de réduire l'exposition aux nuisances acoustiques (sens d'implantation du bâti, mise en place de murs anti-bruit, ...). »*

5.2.1.2.2 Les documents du PLUI-H prennent en compte l'environnement sonore

Dans le cadre de l'élaboration du PLUI-H, le modèle de développement retenu par la CAVBS a veillé à limiter l'exposition résidentielle dans les secteurs soumis à de fortes nuisances sonores, notamment à proximité de l'autoroute A6, des voies ferrées et des axes routiers identifiés comme bruyants.

Ainsi, les zones situées de part et d'autre de ces infrastructures, des zones urbaines de moindre densité ont été inscrites : zones Ug (zone de gestion du bâti existant) – zones Ud (zone d'extension pavillonnaire) afin de ne pas renforcer la densité résidentielle dans ces secteurs sensibles.

Les élus de Villefranche-sur-Saône ont également exprimé la volonté de diversifier l'offre résidentielle en privilégiant des opérations à forte qualité environnementale, intégrant notamment :

- la performance énergétique des bâtiments, contribuant à une meilleure isolation acoustique ;
- la réduction des déplacements automobiles ;
- la proximité des services et commerces, favorisant les mobilités douces.

Le règlement « Polarité » du PLUi-H traduit les objectifs du PADD en matière de prévention des nuisances sonores, à travers plusieurs dispositions :

- Article 2 – Dispositions générales, point 5 :
Il impose la prise en compte des arrêtés préfectoraux relatifs au classement sonore des infrastructures de transport terrestre (routes et voies ferrées). Ces arrêtés définissent :
 - les niveaux sonores de référence à intégrer dans la conception des bâtiments pour garantir une isolation acoustique adaptée ;
 - les limites de constructibilité à respecter à proximité des infrastructures bruyantes.
- Article 4.4 – Zones U :
Il encadre l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques, en imposant des distances minimales pour limiter l'exposition au bruit, notamment dans les secteurs à risque acoustique.

5.2.1.2.3 La prise en compte du bruit dans les orientations d'aménagement et de programmation

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (ci-après OAP) constituent une composante essentielle du PLUi-H. Elles définissent des intentions d'aménagement qualitatives, pouvant s'appliquer à un secteur géographique précis (OAP dites « sectorielles ») ou à une thématique transversale.

Intégration des enjeux sonores dans les OAP sectorielles

Sur le territoire de la Ville de Villefranche-sur-Saône, le futur PLUi-H comprend cinq OAP sectorielles. Certaines d'entre elles intègrent des principes d'aménagement visant à limiter l'exposition au bruit, tels que :

- la plantation de haies ou d'arbres servant de masques acoustiques ;
- des dispositions constructives jouant un rôle de barrière sonore.

Les voies concernées par le PPBE, à proximité desquelles une OAP sectorielle est inscrite dans le PLUi-H, sont les suivantes :

Voies concernées par le PPBE	Proximité d'une OAP sectorielle
Boulevard Gambetta	OAP Gambetta-Roncevaux
Rue Grange Blazet	OAP quartier Grange Blazet

Intégration des enjeux sonores dans l'OAP thématique « Trame verte et bleue »

L'introduction de végétation en milieu urbain constitue une solution efficace pour réduire les nuisances sonores. Les espaces verts — parcs, jardins, alignements d'arbres — agissent comme des barrières naturelles en absorbant une partie des ondes sonores et en atténuant leur propagation. En effet, les plantes ont la capacité de réduire la propagation du son en absorbant les ondes sonores et en agissant comme des amortisseurs acoustiques. Par exemple, la plantation d'arbres le long des axes routiers contribue à limiter la diffusion du bruit dans les quartiers riverains.

Dans cette perspective, l'OAP thématique "Trame verte et bleue" du PLUi-H intègre des orientations d'aménagement favorables à la biodiversité, qui participent également à la réduction des nuisances sonores. Parmi les préconisations figurent :

- la préservation des espaces naturels remarquables ;
- le maintien des arbres et haies existants ;
- l'utilisation de strates végétales variées et d'essences locales ;
- l'aménagement d'espaces verts conçus pour favoriser la biodiversité.

Consciente du lien entre végétation urbaine et qualité sonore, la Ville de Villefranche-sur-Saône s'attache à préserver et valoriser son patrimoine végétal (alignements d'arbres, parcs, jardins).

En 2025, une mise à jour de la cartographie de l'ensemble du patrimoine arboré est en cours. L'entretien est réalisé selon des pratiques raisonnées et adaptées, privilégiant la taille douce et le respect du port naturel des arbres.

Toutefois, pour des raisons de sécurité ou selon les usages des lieux, certains arbres d'alignement nécessitent une gestion plus contraignante (taille en rideau, taille en tête de chat).

Un diagnostic arboricole est également en cours en 2025 pour assurer un suivi sanitaire et structurel du patrimoine végétal.

Enfin, dans le cadre du projet « 1 000 arbres supplémentaires », la Ville a planté 1 000 nouveaux arbres entre 2020 et 2025, portant le total à plus de 6 000 arbres sur le territoire communal.

5.2.1.2.4 Le PLUI-H compte parmi les documents annexés le classement sonore des voies

Le classement sonore des infrastructures, instauré par la loi « Bruit » du 31 décembre 1992, constitue le premier cadre législatif français entièrement dédié à la lutte contre les nuisances sonores. Cette loi introduit de nouvelles règles en matière d'urbanisme et de construction à proximité des infrastructures de transport terrestre (routes et voies ferrées) identifiées comme « bruyantes ».

Ces infrastructures sont réparties en cinq catégories selon leur niveau sonore et le volume de trafic. Des secteurs exposés au bruit sont ainsi délimités de part et d'autre de ces axes. Ce dispositif réglementaire, à visée préventive, offre une protection durable en identifiant les zones les plus affectées par le bruit, dans lesquelles des exigences d'isolation acoustique devront être respectées pour toute nouvelle construction.

Ce classement constitue l'outil principal de prise en compte du bruit dans le Plan Local d'Urbanisme intercommunal – Habitat (PLU-H), auquel il est annexé. Les infrastructures de transports terrestres bruyantes sur le territoire de la Ville de Villefranche-sur-Saône ont été classées par arrêté préfectoral n°DDT-69-2022-03-24-0006 du 24 mars 2022. https://www.rhone.gouv.fr/contenu/telechargement/50407/278150/file/RAA_69-2022-052_050422.pdf

5.2.1.3 La prise en compte du bruit dans les opérations d'aménagement – l'exemple de la ZAC de Belleruche

Par délibération en date du 23 juin 2025, le Conseil municipal a donné un avis favorable sur le dossier de réalisation de la Zone d'Aménagement Concerté de Belleruche située sur les communes de Villefranche-sur-Saône, Gleizé et Limas, gérée en régie par Deux Fleuves Rhône Habitat.

Ce dossier comprend notamment une étude d'impact environnementale, qui identifie les principaux enjeux liés à la maîtrise des nuisances et à la qualité de l'air. Trois axes majeurs y sont développés :

- La gestion des nuisances sonores, en particulier à proximité des axes structurants, par la mise en œuvre de dispositifs visant à réduire l'exposition des populations ;
- La protection des publics sensibles (établissements scolaires et de santé, équipements sportifs, logements) dans le cadre du renouvellement urbain, notamment par la préservation d'éléments végétaux et l'implantation d'espaces de vie à distance des zones les plus exposées ;
- La réduction des pollutions à la source, en favorisant les mobilités alternatives à la voiture individuelle et en intégrant des solutions énergétiques durables pour les logements.

Le dossier intègre également une étude acoustique. L'environnement sonore de la zone est principalement influencé par le trafic routier des rues du Paradis (D338), de Tarare (D38) et de Belleruche. L'enjeu principal consiste à protéger les bâtiments sensibles du projet (logements, établissements scolaires et de santé) contre les nuisances sonores.

Les mesures réalisées indiquent que les habitations se situent en zones d'ambiance sonore modérée (inférieure à 65 dBA en journée et 60 dBA la nuit). Ces relevés ont permis de caractériser précisément l'environnement sonore local et d'ajuster la modélisation acoustique. Les simulations réalisées pour les périodes diurne et nocturne ont conduit à des recommandations, notamment en matière d'isolation acoustique des façades pour les constructions à venir.

5.2.2 La prévention du bruit dans le permis de construire

Le SCoT et le PLU ne sont pas les seuls leviers dont disposent les collectivités pour prévenir les nuisances sonores. Les projets de construction représentent également une opportunité concrète pour limiter l'exposition des populations au bruit.

Dans le cadre du présent PPBE, la Ville de Villefranche-sur-Saône entend renforcer la prise en compte du bruit à deux niveaux :

- Sensibilisation des acteurs de la construction : en informant les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre dès les phases amont des projets, afin d'intégrer les enjeux acoustiques dès la conception et durant la phase de construction ;
- Instruction des autorisations d'urbanisme : en intégrant des critères de prévention des nuisances sonores dans l'analyse des demandes de permis de construire.

5.2.2.1 Informer les maîtres d'œuvre et les maîtres d'ouvrage

Dans le cadre des réunions préalables avec les acteurs de la construction, la Ville de Villefranche-sur-Saône veillera à formaliser sa position quant à l'intégration des enjeux acoustiques dès les phases initiales de conception des projets. Il s'agira d'alerter les maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre sur la nécessité d'une approche anticipée des nuisances sonores, afin de garantir une insertion urbaine compatible avec les objectifs de qualité environnementale et de confort acoustique.

5.2.2.2 L'examen des permis de construire

Dans le cadre de l'instruction des autorisations d'urbanisme, le service compétent doit avoir la capacité d'identifier les projets exposant potentiellement les futurs usagers à des nuisances sonores importantes.

Même en conformité avec le PLUi-H, ces projets peuvent faire l'objet de mesures complémentaires sur la base de l'article R.111-2 du Code de l'urbanisme, qui permet :

- l'octroi du permis avec prescriptions spéciales, visant à limiter l'impact acoustique (ex. : isolation renforcée, implantation adaptée) ;

- le refus motivé du permis, si le projet est susceptible de porter atteinte à la salubrité publique.

La jurisprudence reconnaît le bruit comme un facteur de salubrité, notamment en cas de nuisances sonores persistantes ou importantes.

Une sensibilisation des instructeurs et une information des professionnels de la construction sont particulièrement nécessaires pour les projets situés à proximité des voies identifiées dans le PPBE.

5.3 Les actions dans les autres domaines

La Ville de Villefranche-sur-Saône intervient dans le cadre de ses compétences dans des domaines permettant une intégration transversale des enjeux acoustiques.

5.3.1 Prise en compte de l'environnement sonore dans les projets d'aménagement urbain

De manière générale, les modes actifs (marche, vélo) sont systématiquement intégrés dans les projets d'aménagement d'espaces publics, avec une attention particulière portée à l'accessibilité et au confort d'usage.

À ce titre, le réaménagement du boulevard Général Leclerc a permis la création d'une voie mixte piétons/cycles.

Il conviendra de poursuivre cette dynamique en intégrant, dès la phase de conception des futures opérations d'aménagement urbain, les enjeux liés à l'environnement sonore, afin de garantir un cadre de vie de qualité et conforme aux objectifs du PPBE.

5.3.2 Réaliser des comptages routiers

La connaissance du volume de trafic sur l'ensemble du réseau routier communal constitue un outil essentiel pour l'analyse des flux de déplacements. Elle permet également d'alimenter et de fiabiliser le classement acoustique des voies communales concernées (cf. chapitre 7).

5.3.3 Réaliser des mesures de bruit

Ces mesures permettront de consolider le classement des voies identifiées et d'évaluer l'efficacité des actions mises en œuvre sur l'évolution de l'environnement sonore (cf. chapitre 7).

5.3.4 Régulation des feux tricolores

La régulation des carrefours à feux contribue à l'amélioration de la fluidité du trafic, en limitant les phases d'arrêt/redémarrage, ce qui permet de réduire les nuisances sonores liées à la circulation.

Plusieurs dispositifs de régulation sont actuellement déployés sur le territoire communal :

- Détection de véhicules par boucle électromagnétique, caméra ou radar (ex. : boulevard Gambetta, rue Paul-Bert, place du Capitaine Giraud, rue Jean-Michel-Savigny) ;
- Plans de feux programmés selon les plages horaires (ex. : rue Jean-Baptiste-Martini, rue de Tarare, boulevard Louis-Blanc) ;
- Détection de bus par radar pour priorité au passage des transports en commun (ex. : rue Léonard Cimetière, rue Pierre-Berthier, rue Cottinet) ;
- Boutons poussoirs pour piétons, cyclistes ou deux-roues motorisés (ex. : boulevard Louis-Blanc, rue de Vauxrenard).

La Ville expérimente un nouveau contrôleur de mobilité intelligent sur le boulevard Gambetta, la place du Capitaine Giraud, la rue Jean-Michel-Savigny.

Le déploiement de systèmes de régulation plus avancés permet une gestion dynamique et en temps réel des flux de circulation, tout en intégrant des fonctionnalités de comptage de véhicules, utiles à l'analyse du trafic et à la planification urbaine.

En fonction du résultat de cette expérimentation, la Ville évaluera la possibilité de déploiements de ces nouveaux dispositifs.

5.3.5 Des contrôles des niveaux sonores par la police municipale

La police municipale réalise régulièrement des contrôles liés aux nuisances sonores générées par la circulation.

Le tableau ci-dessous présente le nombre de contraventions dressées pour ce motif.

Infractions relevées pour nuisances sonores routières par la police municipale du 01 janvier 2020 au 30 juin 2025						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nombre de contraventions pour nuisances sonores de circulation	27	113	135	36	27	5

Ces contrôles seront maintenus pendant toute la durée de mise en œuvre du PPBE. L'objectif est de concentrer prioritairement les actions de contrôle sur les axes identifiés comme sensibles dans le cadre de ce plan.

5.3.6 Mesures de sensibilisation et dispositifs de communication

La Ville de Villefranche-sur-Saône valorise ses actions en matière de développement durable et de lutte contre les nuisances sonores à travers divers événements à destination du grand public, notamment la Semaine du développement durable et la Fête de l'Environnement.

La Fête de l'Environnement constitue un moment fort de sensibilisation, associant dimension ludique et approche pédagogique. Elle s'adresse à tous les publics et mobilise un large éventail d'acteurs : services municipaux et intercommunaux, partenaires institutionnels, associations locales et citoyens engagés.

Organisées à l'échelle de la Ville et de l'Agglomération, les Semaines du développement durable proposent chaque année un programme d'animations variées sur l'ensemble du territoire, avec pour objectif de promouvoir les bonnes pratiques environnementales et de renforcer la sensibilisation aux enjeux du développement durable, y compris ceux liés à l'environnement sonore.

6 Bilan de la consultation publique

Conformément à l'article R 572-9 du code de l'environnement, le projet de PPBE a été mis à disposition du public pour recueillir ses observations.

En application de cet article, des avis d'annonces légales sont parus avant la consultation, le 25 juin 2026 dans les journaux Le Progrès et Le Patriote beaujolais.

Entre le 10 juillet et le 18 septembre 2026, le dossier projet a pu être consulté soit :

- sur le site internet de la Ville de Villefranche-sur-Saône www.villefranche.net
- à l'hôtel de ville aux heures d'ouverture au public

Les avis ont été consignés :

- par voie électronique :
 - par mail à l'adresse : developpementdurable@villefranche.net
 - par formulaire dématérialisé accessible sur le site officiel de la mairie de Villefranche sur Saône ou en flashant un QR Code présent sur l'avis de consultation affiché à l'hôtel de ville.
- par écrit sur le registre papier mis à disposition à l'accueil de la mairie aux horaires d'ouverture.

7 Modalités de suivi, bilan et justification des choix du PPBE

7.1 Suivi du PPBE

Le suivi du PPBE est indispensable dans le cadre de sa révision quinquennale, laquelle intervient en cohérence avec la mise à jour des cartes de bruit stratégiques.

Ce suivi s'appuiera sur des acquisitions régulières de données de terrain, selon deux axes principaux :

- Comptages de trafic : ils permettront de consolider les données estimées par le CEREMA et de suivre l'évolution des flux de circulation sur le territoire, via des campagnes de comptage annuelles ;
- Mesures acoustiques : elles viseront à confirmer les CBS et à surveiller l'évolution de l'exposition sonore des populations.

7.2 Bilan du PPBE

La réalisation d'un suivi régulier du PPBE est indispensable dans le cadre de sa révision quinquennale, conformément à l'article 5 du décret du 26 mars 2006, et en cohérence avec la mise à jour des CBS.

Ce suivi devra faire l'objet d'un bilan environnemental, à établir au minimum tous les cinq ans. Ce bilan sera intégré au PPBE révisé de l'année n+6, et constituera un outil d'évaluation des effets des actions engagées.

La production de nouvelles CBS, intégrant les mesures mises en œuvre dans le cadre du PPBE, pourra contribuer à l'analyse de son efficacité. Toutefois, ces cartes ne permettront pas, à elles seules, de restituer l'ensemble des impacts, notamment ceux liés aux mesures de réduction du bruit à la source. Une approche complémentaire, fondée sur des données de terrain et des indicateurs qualitatifs et quantitatifs, sera donc nécessaire.

7.3 Justification du choix des actions programmées ou envisagées

Les mesures proposées par la Ville de Villefranche-sur-Saône s'appuient à la fois sur les leviers relevant de ses compétences propres et sur ceux mobilisables dans le cadre des compétences transférées, de manière volontaire ou réglementaire, aux établissements publics de coopération intercommunale compétents.

Leur justification se base notamment sur les éléments fournis par le guide PPBE produit par l'ADEME et téléchargeable à l'adresse suivante : https://www.bruit.fr/images/stories/pdf/guide_ademe_ppbe.pdf

7.4 Impact des actions programmées ou envisagées sur les populations

L'évaluation de l'impact des actions programmées ou envisagées dans le cadre du PPBE repose principalement sur deux indicateurs : la population résidente concernée et le nombre d'établissements sensibles (établissements scolaires, de santé, etc.) qui ne seront plus exposés à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites réglementaires.

S'agissant des mesures préventives, leur objectif étant d'éviter de nouvelles expositions au bruit, il n'est pas possible d'en quantifier précisément les effets en termes de population « protégée ». De même, pour les actions curatives, dont la justification n'est pas exclusivement acoustique, l'évaluation de leur efficacité sur l'ambiance sonore reste difficile à établir a priori.

L'impact global des mesures préventives et curatives mises en œuvre pourra toutefois être apprécié lors de la prochaine actualisation des CBS, prévue en 2029, qui constituera un outil d'analyse rétrospective des effets du PPBE.

8 Annexes

Annexe 1

Plan des ERP situés sur les axes impactés par le bruit, établi par la Commune

Annexe 2

Les améliorations du réseau de transport urbain Libellule depuis 2023 jusqu'en 2025

Annexe 3

Plan des interdictions de circulation des PL de + de 7,5 T et des tracteurs/remorques

Annexe 4

Tableau des actions pour réduire le bruit à la source

Tableau des actions liées au développement urbain

Tableau des actions dans les autres domaines

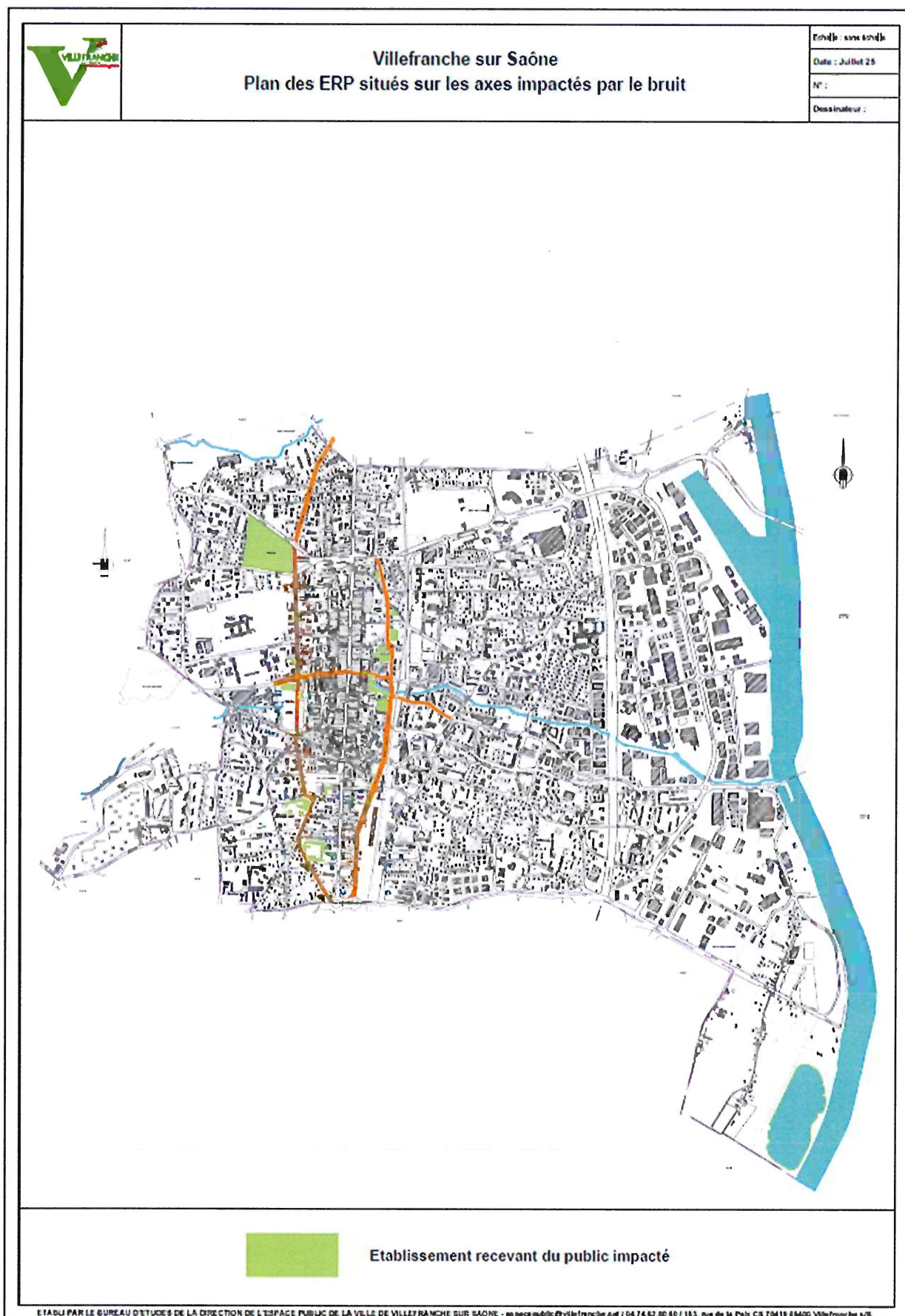
Annexe 5

Liens de téléchargement du PPBE de l'Etat sur le Rhône et du PPBE du Département du Rhône

Annexe 6

Accords des autorités ou organismes compétents pour décider de mettre en œuvre les mesures prévues

Annexe 1



Annexe 2 : LES AMELIORATIONS DU RESEAU DE TRANSPORT URBAIN LIBELLULE DEPUIS 2023 JUSQU'EN 2025

Dès la rentrée scolaire, le réseau de transports Libellule a offert de nouveaux services avec sur certaines lignes, de meilleures fréquences de bus, un élargissement des amplitudes horaires, une expérimentation d'un réseau de soirée, la transformation de lignes en transport à la demande (TAD) en TAD zonal et l'amélioration de l'offre en période de vacances scolaires :

- **La CityLib 1 Jassans-Riottier Limelette – Surchamps /Route de Frans /gare /Limays collège :**
 - des bus plus fréquents en période scolaire : 8 départs supplémentaires par jour (4 par sens) soit un bus toutes les 13 min en heures de pointe et 16 min en heures creuse avec une offre de 119 A/R par jour
 - tous les départs fonctionnent en ligne régulière. Plus besoin de réserver les départs tôt le matin et tard le soir
 - des services le soir de 19h à 22h (dernière dépose) en horaires libres du lundi au dimanche sur réservation

- **La CityLib 3 Hôpital de Gleizé /lycée Louis Armand / gare / écoquartier de Monplaisir / carrefour de l'Europe :**
 - Des bus plus fréquents en période scolaire : 27 départs supplémentaires par jour (dont 15A et 12R) soit un bus toutes les 12 min en heures de pointe et 20 min en heure creuse représentant une offre de 98 A/R par jour
 - Une arrivée plus tôt à 6h10 à l'hôpital et un départ plus tard à 21h50 de l'hôpital pour offrir une alternative aux trajets domicile travail des agents de l'hôpital
 - Création, le dimanche, de 22 nouveaux départs réguliers (11 dans chaque sens) de 7h45 à 19h45 notamment pour les déplacements des agents et visiteurs de l'hôpital mais aussi pour se rendre au marché de Villefranche sur Saône
 - Des bus plus fréquents en période de petites vacances scolaires : 14 départs supplémentaires (soit 7 par sens) toutes les 20 min (contre 30 min actuellement) sur une offre de 66A/R par jour (33 par sens)
 - Le tracé de la ligne modifié avec le terminus à l'hôpital de Gleizé et les arrêts « Cimetière paysager et EHPAD » reportés sur le transport à la demande Résalib C
 - Des services le soir de 19h à 22h (dernière dépose) en horaires libres du lundi au dimanche sur réservation

- **Les lignes CityLib 2 / 4 /5 :**
 - o La CityLib 2 Arnas l'Escale / polyclinique / Lycée et collège Claude Bernard / gare / route de Frans : un bus toutes les 20 min en heures de pointe et 30 min en heures creuse soit 25 départs supplémentaires (12A et 13R) sur une offre de 63 A/R par jour sauf l'été
 - o La CityLib 4 Burdeau / gare / Limas Collège : un bus toutes les 20 min en heures de pointe et 60 min en en heures creuses, soit 11 départs supplémentaires (6A et 5R) sur une offre de 54A /R par jour du lundi au vendredi toute l'année sauf été
 - o La CityLib 5 Mairie de Gleizé /lycée collège Claude Bernard / collège Jean Moulin / Limas Eglise : un bus toutes les 25 min en heures de pointes et 60 min en heures creuses soit 6 départ supplémentaires (3Aet 3R) sur une offre de 31A/R par jour du lundi au vendredi toute l'année sauf été

- **La création d'un service RésaLib de Soirée : départs entre 19h et 22h (dernière dépose) en horaires libres du lundi au dimanche ainsi que les jours fériés sur 64 arrêts majeurs des lignes Citylib 1/2/3/4/5 :**
 - o 3 modes de réservation possibles jusqu'à 30 min avant le départ (application RésaLib, site internet <https://www.buslibellule.fr/> ou par téléphone 0 800 350 380 aux horaires d'ouverture de de l'agence
 - o Horaires libres
 - o 64 arrêts de bus desservis (5 arrêts sur Arnas, 8 sur Gleizé, 2 sur Jassans-Riottier, 4 sur Limas et 45 sur Villefranche sur Saône)

- **Le service RésaLib du dimanche et jours fériés : amplitude élargie de 9h à 19h sur 64 arrêts majeurs en horaires libres**
 - o 3 modes de réservation possibles jusqu'à 30 min avant le départ (application RésaLib, site internet <https://www.buslibellule.fr/>
 - o Horaires libres
 - o 64 arrêts de bus desservis (5 arrêts sur Arnas, 8 sur Gleizé, 2 sur Jassans-Riottier, 4 sur Limas et 45 sur Villefranche sur Saône)

- **RésaLib A Zi Nord-Est /RésaLib B Ouest et Résalib C Nord-Ouest : une nouvelle desserte en TAD zonal avec des horaires libres du lundi au vendredi de 7h00 à 19h30**
 - o 3 modes de réservation possibles jusqu'à 30 min avant le départ (application RésaLib, site internet <https://www.buslibellule.fr/> ou par téléphone
 - o Horaires libres
 - o RésaLib A ZA Nord-Est : 14 arrêts sur Arnas et 12 arrêts sur Villefranche sur Saône
 - o RésaLib B Ouest : 6 arrêts sur Cogny, 10 arrêts sur Gleizé, 5 arrêts sur Lacenas, 14 sur Villefranche sur Saône et 4 arrêts sur Ville sur Jarnioux
 - o Résalib C Nord-Ouest remplace les résaLib E et F : 10 arrêts sur Arnas, 3 arrêts sur Blacé, 6 arrêts sur Gleizé, 4 sur le Perréon, 2 sur Salles-

Arbuissonnas, 4 sur Saint Etienne les Pullières, 4 arrêts sur Saint Julien, 9 arrêts sur Vaux en Beaujolais et 14 sur Villefranche sur Saône

- **Concernant le réseau des cars du Rhône, les lignes 115, 117 et 118 :**
 - o Ligne 115 : 3 départs supplémentaires et prolongation de tous les trajets en direction et au départ de la gare de Vaise
 - o Ligne 118 Lyon – Villefranche gare : tracé modifié et coupé à la gare avec 59 trajets par jour
 - o Ligne 117 gare de Villefranche – Belleville sur Saône : nouvelle ligne avec 28 trajets par jour dont 27 en correspondance avec la ligne 118 à la gare de Villefranche sur Saône nécessitant un changement de véhicule

Année 2024

- **Sur le réseau des cars du Rhône, une nouvelle offre de transport mise en place depuis et vers la gare de Villefranche avec :**
 - o - le **renforcement de la ligne 217 (Tarare < > Villefranche-sur-Saône)** prolongée jusqu'à l'Hôpital Nord-Ouest de Villefranche-Gleizé (arrêt Charmilles), avec l'ajout de nouveaux arrêts sur l'itinéraire et le renfort de 5 courses en semaine en période scolaire et 6 courses créées le dimanche et jours fériés ;
 - la **création de deux nouvelles lignes 218 (l'Arbresle < > Villefranche sur Saône) et 219 (Bois d'Oingt < > Villefranche-sur-Saône)** pour les déplacements des usagers qui travaillent sur le territoire.
- **Sur le réseau de transports Libellule, de nouveaux services proposés et une desserte améliorée notamment dans les communes rurales :**
 - o - renfort de la ligne régulière **CityLib 2 (Arnas l'Escale – Villefranche Route de Frans)** pour desservir le **futur parc relais de stationnement de l'Escale** en période scolaire avec l'ajout de 20 courses ;
 - adaptation de l'itinéraire de la ligne régulière **CityLib 5 (Gleizé Mairie – Limas)** pour desservir le futur parc relais de stationnement à la salle des Fêtes de Gleizé, et ajout d'une course supplémentaire le matin depuis Gleizé ;
 - extension du transport à la demande **Résalib B** aux trois communes de **Denicé, Montmelas-Saint-Sorlin et Rivolet** qui s'ajoutent à Lacenas, Cogny, Gleizé, Ville-sur-Jarnioux et Villefranche ;
 - ajout de **17 nouveaux arrêts sur les transports à la demande Résalib** (Résalib dimanche et soirée, et Résalib A/B/C) couvrant notamment les zones d'activités économiques et commerciales ;

- expérimentation du transport à la demande le samedi sur le Résalib
A couvrant notamment l'avenue de l'Europe et la ZI Nord.

Année 2025

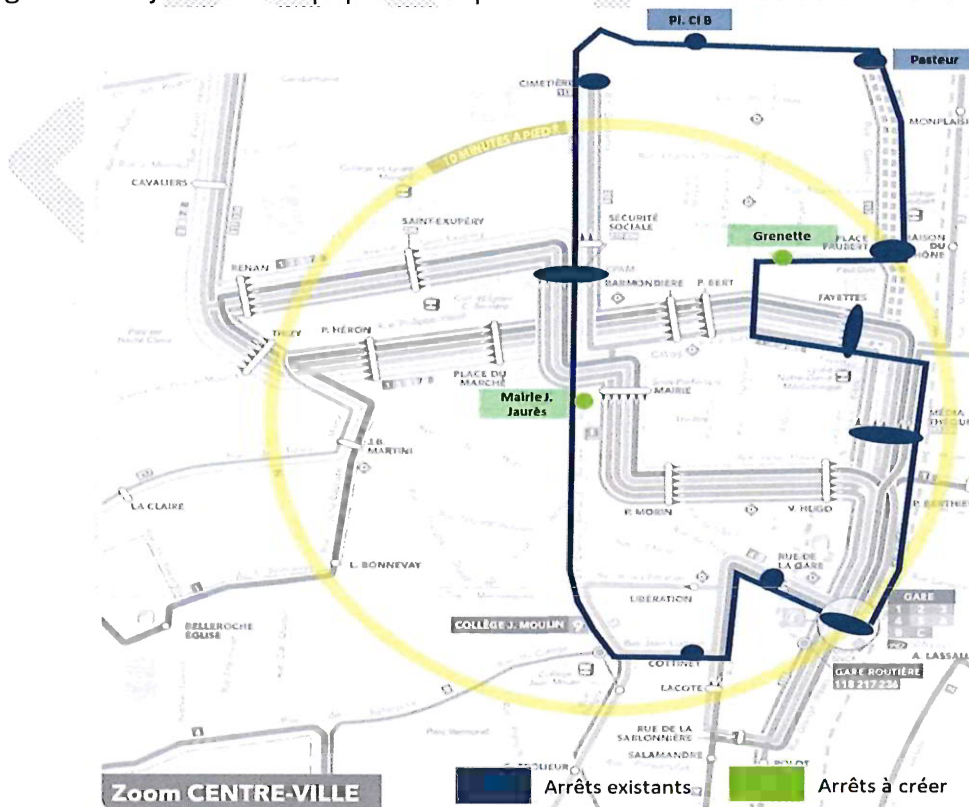
Pour le réseau Libellule :

- depuis le 6 janvier 2025
 - Ligne 152 (anciennement 2) Ajout d'une course 6h10 au départ d'Arnas LàV
 - Ligne 152 (anciennement 2) Réactualisation des temps de parcours
 - Ligne 155 (anciennement 5) Réactualisation des temps de parcours

- A partir du 1^{er} septembre 2025
 - Création de la ligne 156 Minibus - Navette centre-ville le samedi Option

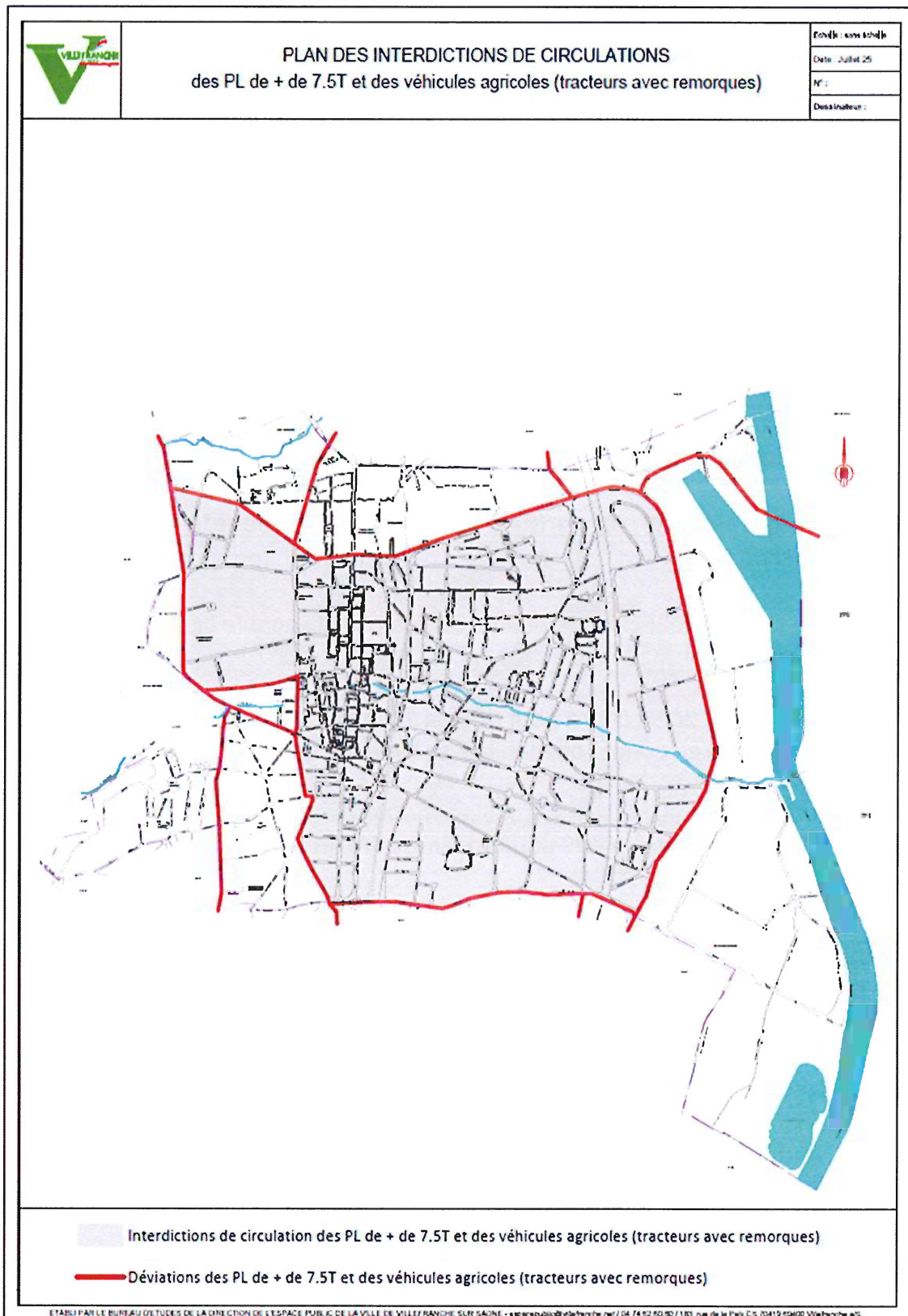
Ligne 156 VILLEFRANCHE – VILLEFRANCHE : création d'une nouvelle ligne

Pour mieux répondre aux besoins des usagers et à la demande de la Communauté d'agglomération, il est proposé de créer une navette de centre-ville en boucle uniquement le samedi, assurée par un minibus de 21 places, à partir de la gare. Elle desservira 12 arrêts, toutes les 30 minutes de 8h30 à 19h, soit 22 trajets par samedi. Elle permettra de desservir finement le centre-ville, les commerces de la rue nationale et la grande majorité des équipements publics et des services du centre-ville caladois.



- Ligne 152 Ajout de 19 courses en PVS (petite vacances scolaires) + 9 courses en été + 12 courses le Samedi
 - Ligne 153 Ajout de 19 courses en PVS (petite vacances scolaires)
 - Ligne 155 : Scénario 4 ajout de 10 courses : desserte P+R de Gleizé
- Transports scolaires
 - Depuis le 13 janvier 2025 : Ligne 18 Navette Bourg-Perréon-Croix Collier modification desserte course
 - À partir du 1^{er} sept 2025 : Création d'une ligne scolaire JD 481 Gleizé - Coll. J. Chirac
- Lignes interurbaines
- A partir du 19 août 2025 ; régularisation -modification itinéraire ligne 215 (anciennement 115)
 - A partir du 19 août 2025 : augmentation de l'amplitude horaire ligne 204 (anciennement 118)
 - À partir du 25 août 2025, DSP 1 pour la ligne 217 des Cars du Rhône (faisant suite à une intervention en comité de mobilité du Maire de Gleizé et la demande du service mobilité)
 - Rajout 1 course par sens + recalage horaire le samedi (SC1)
 - Ajustement offre en PVS et ETE. Même offre qu'en PS (SC1)
 - À partir du 25 août 2025, ligne 219 Val d'Oingt – Villefranche : modification temps de parcours ajustement 4 min

Annexe 3



Annexe 4

ACTIONS CONDUITES DANS LE CADRE DE LA REDUCTION DU BRUIT A LA SOURCE					
N°	Intitulé	Description	Impact acoustique attendu ou avéré	Collectivité Compétente pour la mise en œuvre	Date
1	Développement des transports en commun	11 voies recensées sur 14 reçoivent une ligne régulière de transport urbain Fort développement de l'offre sur la période considérée	Le développement des transports en commun constitue une action très pertinente acoustiquement	SYTRAL Mobilités	2020-2024
2	Développement des transports en commun	11 voies recensées sur 14 reçoivent une ligne régulière de transport urbain Le développement des transports en commun est pris en compte par les documents de planification ScoT et PLUI-H, approuvés en 2025 et par le plan de mobilité des territoires lyonnais Poursuite de l'amélioration de l'offre de transport urbain (5.1.1.2)	Le développement des transports en commun constitue une action très pertinente acoustiquement	SYTRAL Mobilités	2025-2029
3	Développer les mobilités partagées	Actions en faveur du covoiturage et autopartage (5.1.1.3) Prise en compte dans le plan de mobilités des territoires lyonnais Poursuite des actions en faveur des mobilités partagées	Le développement des mobilités partagées constitue une action pertinente acoustiquement	Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône	2020-2024 2025-2029
4	Promouvoir les modes actifs de déplacement	Actions en faveur du développement du vélo (5.1.1.4.1)	Le développement des modes doux de déplacement tels que le vélo constitue une mesure pertinente acoustiquement	Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône	2020-2025
5	Promouvoir les modes actifs de déplacement	Actions en faveur du développement du vélo (5.1.1.4.1) Le développement de l'utilisation du vélo est pris en compte par les documents de planification ScoT et PLUI-H, approuvés en 2025 et par le plan de mobilité des territoires lyonnais Poursuite des actions en faveur du développement du vélo par la Ville et l'Agglomération dans leurs domaines de compétences respectifs	Le développement des modes doux de déplacement tels que le vélo constitue une mesure pertinente acoustiquement	Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône Ville de Villefranche-sur-Saône	2025-2029
6	Promouvoir les modes actifs de déplacement	Actions en faveur de la marche à pied (5.1.1.4.2)	Le développement des modes doux de déplacement tels que la marche à pied constitue une mesure pertinente acoustiquement	Ville de Villefranche-sur-Saône	2020-2024
7	Promouvoir les modes actifs de déplacement	Actions en faveur de la marche à pied (5.1.1.4.2) Le développement de la pratique de la marche à pied est pris en compte par les documents de planification ScoT et PLUI-H, approuvés en 2025 et par le plan de mobilité des territoires lyonnais Poursuite des actions en faveur du développement de la marche à pied par la Ville et l'Agglomération (réalisation d'un plan piéton)	Le développement des modes doux de déplacement tels que la marche à pied constitue une mesure pertinente acoustiquement	Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône Ville de Villefranche-sur-Saône	2025-2029
8	Actions sur les vitesses	L'abaissement des vitesses (5.1.2.1.1)	La modération des vitesses présente une très bonne pertinence acoustique Pertinence qui peut être amplifiée par la mise en place de contrôles	Ville de Villefranche-sur-Saône	2020-2029
9	Actions sur les vitesses	Les ondes vertes (5.1.2.1.2) Poursuite de la mise en œuvre de cette technique le cas échéant	La mise en place d'une onde verte constitue une action très pertinente d'un point de vue acoustique	Ville de Villefranche-sur-Saône	2020-2024 2025-2029

10	Actions sur les vitesses	Les zones 30 et la limitation de la vitesse à 30km/h (5.1.2.1.3) Poursuite au cas par cas	La réalisation de zones 30 et la limitation de la vitesse à 30km/h constituent des actions très pertinentes d'un point de vue acoustique	Ville de Villefranche-sur-Saône	2020-2024 2025-2029
11	Actions sur les vitesses	Mise en place de radars pédagogiques (5.1.2.1.5)	La modération des vitesses et leur respect présentent une très bonne pertinence acoustique	Ville de Villefranche-sur-Saône	2020-2024 2025-2029
12	Actions sur les vitesses	Abaissement de la vitesse sur l'autoroute (5.1.2.1.4)	La limitation de la vitesse sur l'autoroute présente une très bonne pertinence acoustique	Etat	
13	Accompagnement du déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques (5.1.2.2)	Accompagnement au déploiement : à ce jour de 26 bornes Le plan de mobilité des territoires lyonnais mentionne la nécessité de déployer des bornes de recharge Poursuite, si besoin, de l'accompagnement à l'installation de nouvelles bornes	Le recours à des véhicules électriques ou hybrides constitue une action pertinente sur le plan acoustique.	SYDER Ville de Villefranche-sur-Saône	2020-2024 2025-2029
14	Réduction du bruit des transports collectifs	Actions sur la motorisation des bus du réseau urbain (5.1.2.3)	Le recours à des véhicules électriques, GNV, GPL ... constitue une action pertinente en termes acoustique	SYTRAL Mobilités	2021-2024 2025-2029
15	Limitations de la circulation applicables aux poids lourds et tracteurs	Arrêtés de police du maire (5.1.2.4)	La restriction de la circulation des poids lourds présente une très bonne pertinence acoustique	Ville de Villefranche-sur-Saône	

STRUCTURER LE DEVELOPPEMENT URBAIN EN INTEGRANT L'ENVIRONNEMENT SONORE

N°	Intitulé	Description	Impact acoustique attendu ou avéré	Collectivité Compétente pour la mise en œuvre	Période
1	Intégrer le bruit dans les documents de planification urbaine	Le SCoT du Beaujolais dans son Document d'Orientations et d'Objectifs prend en compte la question des nuisances sonores (5.2.1.1)	Action pertinente en termes acoustique	Syndicat Mixte du Beaujolais	2025-2035
2	Intégrer le bruit dans les documents de planification urbaine	Le PLUI-H de la CAVBS dans le PADD, le rapport de présentation et de justification, le règlement "polarité", les OAP prennent en compte la question des nuisances sonores (5.2.1.2)	Action pertinente en termes acoustique	Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône	2025-2034
3	Intégrer le bruit dans les documents de planification urbaine	Le classement sonore des voies pris par arrêté préfectoral annexé au PLUI-H	Action pertinente en termes acoustique car application des normes d'isolation acoustique pour les nouvelles constructions	Etat	2022 -
4	La prise en compte du bruit dans les opérations d'aménagement	ZAC de Belleruche (5.2.1.3)	Action pertinente en termes acoustique	Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône Deux Fleuves Rhône Habitat (aménagement)	2025-2034
5	La prévention du bruit dans les permis de construire	Information des professionnels de la construction et sensibilisation à la question de l'exposition au bruit des populations (5.2.2)	Action pertinente en termes acoustique	Ville de Villefranche-sur-Saône	2025-2029

LES ACTIONS DANS LES AUTRES DOMAINES

N°	Intitulé	Description	Impact acoustique attendu ou avéré	Collectivité Compétente pour la mise en œuvre	Date
1	Prise en compte de l'environnement sonore dans les projets d'aménagement urbain	Prise en compte des modes alternatifs à la voiture dans les projets d'aménagement urbain Continuation de la prise en compte de ces questions (5.3.1)	Action présentant une bonne pertinence acoustique	Ville de Villefranche-sur-Saône	2020-2029
2	Etude pour un plan de déplacement à l'échelle communale		La modification, le cas échéant, du plan de circulation peut avoir des effets acoustiques très intéressants	Ville de Villefranche-sur-Saône	2027
3	Réaliser des comptages routiers	Connaître le nombre de véhicules circulant sur les voies communales Consolidation des CBS (5.3.2)		Ville de Villefranche-sur-Saône	2025-2029
4	Réaliser des mesures de bruit	Consolidation des voies identifiées et mesurer les effets des actions du PPBE (5.3.3)		Ville de Villefranche-sur-Saône	2025-2029
5	Régulation des feux tricolores	Actions de régulation des feux tricolores Continuation de ces actions le cas échéant (5.3.4)	La régulation des feux tricolores présente une bonne pertinence acoustique	Ville de Villefranche-sur-Saône	2020-2024 2025-2029
6	Contrôles des niveaux sonores par la police municipale	Contrôle avec contraventions Continuer ces contrôles en les orientant plus sur les voies concernées par le PPBE	Ces contrôles, suivis de contraventions, présentent une bonne pertinence acoustique	Ville de Villefranche-sur-Saône	2020-2024 2025-2029
7	Actions de sensibilisation et de communication	Organisation de la Fête de l'Environnement dans le cadre des semaines du développement durable Poursuivre l'organisation de cette manifestation (5.3.6)	Ces actions présentent une pertinence très moyenne pour les questions de nuisances sonores	Ville de Villefranche-sur-Saône	2020-2024 2025-2029

**Annexe 5 : Liens de téléchargement du PPBE de l'Etat sur le Rhône et du
PPBE du Département du Rhône**

[PPBE dans le rhone 2024_2029.pdf](#)

[2019-2023_PPBE_Arrete.pdf](#)

PROJET

Annexe 6 : Accords des autorités ou organismes compétents pour décider de mettre en œuvre les mesures prévues

PROJET

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU SYNDICAT MIXTE DU BEAUJOLAIS**

N° d'ordre : 2025/005

Date de convocation : 17 juin 2025

Date d'affichage : 1^{er} juillet 2025

Nombre de conseillers en exercice : 51

OBJET : Approbation du projet de révision du SCoT du Beaujolais arrêté le 20 juin 2024

L'an DEUX MILLE VINGT CINQ, le 26 juin

Le Comité syndical du Syndicat Mixte du Beaujolais s'est réuni dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de Monsieur Pascal RONZIERE

Présents :TITULAIRES : ADAMO Alix, BAGHDASSARIAN Patrick, BASSET Daniel, BOURRASSAUT Patrick, BUTET Catherine, CHARDON Gérard, de LONGEVIALLE Ghislain, DESPLACES Marc, DESPRAS Dominique, DUMONTET Jean-Pierre, DUTHEL Gilles, FADY Jean-François, GALILEI Christine, GIRIN Pascal, JOMARD Pascale, JOYET Guy, LACROIX Eric, LAFOND Jean-Luc, LEBRUN Pascal, LEROY Bertrand, MAZILLE Michel, MENICHON Jacky représenté par Patrick BAGHDASSARIAN, NOYEL Nadine représentée par Annick LAFAY, PARIOST Jacques, PERRIN Jean-Charles, PETROZZI-BEDANIAN Nathalie, POMERET Daniel, PORTIER Alexandre, RABOURDIN Catherine, ROMANET CHANCRIN Michel, RONZIERE Pascal, SERVAN Alain, SOTTON Sylvain, TEYSSIER Marie-Pierre, VAN DER HAM Alain, VERCHERE Patrice, VIVIER MERLE Anne-Marie.

SUPPLEANTS : CHEVALIER Armelle, MATRAY Bernard, FOUILLET Bruno, GUTTY Raphaël, LAFAY Annick, CHASSAGNEL Sophie, TERNISIEN Sylviane, TOURNISSOUX Jean-Michel.

Excusés : BERTHOUX Béatrice, CHEMARIN Jean-Paul, CHERPIN Ludovic, DUBUY Laurent, DUCHET Jacques, GEOFFRAY Evelyne, LIEVRE Gaëtan, PEIGNE Claire, PRONCHERY Frédéric, RAVIER Thomas, REVERCHON Jean-Pierre, ROBIN Jean-Paul, TACHON Gérard, THIEN Jérémy, CHOPIN Marie-Andrée, DESMULES Marielle, VERMARE Michelle, GROSOST Bernard (suppléants).

Sur l'invitation du Président, il est procédé à l'élection d'un secrétaire pris dans le sein du Conseil. Alix ADAMO ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées.

Vu la loi n°2000-1018 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000,
Vu la loi n°2003-590 Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003,
Vu la loi n°2010-788 portant Engagement National pour l'Environnement du 12 juillet 2010,
Vu la loi n°2014-366 pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové du 24 mars 2014,
Vu la loi n°2014-1170 d'Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt du 13 octobre 2014,
Vu la loi n°2014-626 relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises du 18 juin 2014,
Vu la loi n°2016-1087 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages du 8 août 2016,
Vu la loi n° 2018-1021 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique du 23 novembre 2018,
Vu l'ordonnance n° 2020-744 relative à la modernisation des schémas de cohérence territoriale du 17 juin 2020,
Vu l'ordonnance n°2020-745 relative à la rationalisation de la hiérarchie des normes applicable aux documents d'urbanisme du 17 juin 2020,
Vu la loi n° 2021-1104 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets du 22 août 2021,
Vu la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables, dite loi APER
Vu la loi n° 2023-630 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux du 20 juillet 2023,
Vu l'ordonnance n°2023-1096 relatif à l'évaluation et au suivi de l'artificialisation des sols du 27 novembre 2023 ;
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu le Code de l'urbanisme et notamment les articles L.103-2 et suivants, L. 143-1 et suivants, L. 143-28, L. 143-29 et L. 143-30, R143-1 et suivants, pris dans leur version applicable à la présente procédure,
Vu les statuts du Syndicat Mixte du Beaujolais en vigueur,
Vu la délibération du Comité Syndical du 29 juin 2009 approuvant le SCoT du Beaujolais,
Vu la délibération du Comité Syndical du 15 décembre 2016, portant sur l'évaluation de l'application du SCoT approuvé le 29 juin 2009, conformément aux dispositions de l'Article L.143-28 du Code de l'Urbanisme
Vu la délibération du Comité Syndical du 7 mars 2019 prescrivant la révision du SCoT du Beaujolais et définissant les objectifs poursuivis et les modalités de concertation,
Vu la délibération du Comité Syndical du 28 juin 2022 prenant acte du débat sur le Projet d'aménagement Stratégique du SCoT

Vu la délibération du Comité Syndical du 20 juin 2024 dressant le bilan de la concertation et arrêtant le projet de révision du SCoT du Beaujolais

Considérant que depuis la délibération arrêtant le projet de de SCOT, le Syndicat a procédé, dans un premier temps, à la consultation des Personnes Publiques Associées ;

Considérant que, dans un deuxième temps, le Syndicat a organisé la procédure d'enquête publique requise par le Code de l'urbanisme qui a conduit la commission d'enquête publique à émettre un avis favorable assorti de quatre réserves et de neuf recommandations

Considérant que dans un troisième temps, le Syndicat a recensé les modifications à apporter au projet de SCoT arrêté dans le but de lever les réserves et de suivre les recommandations liées à l'enquête publique

Considérant, d'une part, que l'ensemble des modifications apportées au projet de SCoT résultent des observations formulées par les personnes publiques associées, des observations émises par le public lors de l'enquête publique et des réserves et des recommandations de la commission d'enquête et, d'autre part, que les modifications apportées au projet de SCoT à l'issue de l'enquête publique ne remettent pas en cause son économie générale

Considérant que, dans ces conditions, le SCoT est en mesure d'être approuvé

Vu le projet de révision de SCoT tel qu'arrêté après concertation, amendé après l'enquête publique et mis à la disposition des membres du Comité Syndical avant la présente séance et annexé à la présente délibération,

EXPOSE

Le Comité Syndical a engagé la révision du SCoT en définissant les objectifs de la révision suivants :

- L'objectif premier de la révision est de questionner les polarités au regard de plusieurs critères et évolutions des périmètres de bassins de vie
 - Repenser l'armature du territoire au regard des nouvelles thématiques que doit traiter le SCoT, tels que l'approche Territoire à Energie Positive (TEPOS : limiter les dépenses énergétiques des territoires et augmenter la production énergétique locale), le développement rural, les nouvelles mobilités, la meilleure prise en compte du patrimoine (culturel, architectural et paysager) en lien avec les diverses démarches de labélisation (Géoparc mondial UNESCO, pays d'art et d'histoire) dans un objectif de valorisation touristique générale du Beaujolais.
 - Prendre en compte les périmètres administratifs qui ont évolué depuis 2009, passant de 137 communes à 116 communes et de 13 intercommunalités à 4 EPCI. Les fusions de communes font apparaître la nécessité de revoir les périmètres des polarités qui ont été fondés sur les communes, pour définir des périmètres d'enveloppes urbaines et villageoises, plus ancrés sur la réalité du territoire. Les fusions des EPCI et l'émergence de 2 PLU intercommunaux ont largement fait évoluer la question des projets de territoire. Le SCoT de 2009 était pensé pour des projets de territoire essentiellement communaux, il faut repenser le territoire autour des périmètres des quatre EPCI du Beaujolais.
- L'objectif second de la révision du SCoT est de rendre compatible le SCoT avec le code de l'urbanisme modifié par les dernières lois entrées en vigueur, n'ayant pu l'être lors de la procédure de modification initiée préalablement à la révision.
- Le dernier objectif est de mettre à jour l'ensemble des analyses et de prolonger l'objectif de planification pour passer de 2030 à 2040, le SCoT de 2009 ayant été fondé sur des analyses de données datant de 1999. Dans ce cadre, les nouveaux projets d'infrastructures, les objectifs relatifs à l'économie et aux logements peuvent être intégrés, afin de prévoir le développement du Beaujolais jusqu'en 2045.

Le projet de révision du SCoT :

Le projet de révision du SCoT du Beaujolais, joint en annexe, dans sa version arrêtée après concertation, se compose des documents suivants, conformément au code de l'urbanisme :

- **du Projet d'Aménagement Stratégique (PAS)**
- **du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) comprenant un Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL)**
- **des Annexes** comprenant le diagnostic stratégique territorial, l'évaluation environnementale, la justification des choix retenus pour établir le PAS et le DOO, l'analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant le projet de schéma, la justification des objectifs chiffrés de limitation de cette consommation définis dans le DOO, les modalités de mise en œuvre et les critères de suivi et d'évaluation.
- **du bilan de la concertation établi lors du comité syndical du 20 juin 2024**
- **du rapport et des conclusions de la commission d'enquête remis au SMB le 14 février 2025**

Les orientations du Projet d'Aménagement Stratégique (P.A.S.) ont été débattues en Comité Syndical du 28 juin 2022, conformément aux dispositions de l'article L143-18 du Code de l'Urbanisme.

Le Projet d'Aménagement Stratégique est basé sur 3 grands axes

- **Un développement maîtrisé**
- **Un développement équilibré**
- **Un développement exigeant**

Ces 3 axes traduisent les principes fondateurs suivants :

- Une armature territoriale « refondue » plus adaptée à l'équilibre Est / Ouest basée sur les polarités intermédiaires qui représentent l'échelon privilégié de rééquilibrage du développement en renforçant leurs fonctions urbaines au niveau local, permettant un développement modéré, dans une logique de complémentarité avec les polarités structurantes et en cohérence avec leurs capacités d'accueil :
- Une trajectoire de sobriété foncière
- Une trajectoire démographique maîtrisée et un habitat répondant aux besoins tout en exigeant une densification acceptable
- Un développement économique équilibré structuré par les 4 sites majeurs du Beaujolais et des zones d'activités structurantes étayées par un tissu d'activités de proximité permettant de rapprocher emploi et résidence
- Des mobilités adaptées aux besoins internes tout en améliorant l'attractivité du territoire
- Un environnement et des paysages remarquables garantissant la qualité du cadre de vie et confortes par une transition énergétique et alimentaire exigeante

Le Document d'Orientations et d'Objectifs (D.O.O.) traduit les orientations stratégiques du PAS en fixant des objectifs et des orientations devant permettre de les atteindre. Dans un souci pratique et pédagogique, le DOO est structuré autour de quatre volets :

- I. UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ARTISANAL ET TOURISTIQUE VALORISANT LES ATOUTS DU BEAUJOLAIS TOUT EN RAPPROCHANT L'EMPLOI DE LA RESIDENCE**
- II. UN DÉVELOPPEMENT URBAIN MAITRISE, EQUILIBRE ET ECONOME EN FONCIER**
- III. DES MOBILITÉS SOBRES ET ADAPTEES POUR UNE MEILLEURE DESSERTTE INTERNE DU BEAUJOLAIS GARANTISSANT SON ATTRACTIVITE**
- IV. UN ENVIRONNEMENT ET DES PAYSAGES REMARQUABLES GARANTISSANT LA QUALITE DU CADRE DE VIE ET CONFORTES PAR UNE TRANSITION ENERGETIQUE ET ALIMENTAIRE EXIGEANTE**

Le processus de concertation a permis d'enrichir et conforter les objectifs du Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) et sa déclinaison dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO).

Les membres du Comité Syndical et du Comité Consultatif des 116 Maires du territoire ainsi que l'ensemble des EPCI ont ainsi été régulièrement destinataires de documents de travail élaborés par les membres du Copil SCoT qui les représentent, ce qui a permis de rédiger et d'amender progressivement le projet de SCoT qui a été arrêté le 20 juin 2024 par le Comité Syndical.

Le projet de nouveau SCoT a donc été élaboré collectivement pour relever les grands défis d'un développement durable du Beaujolais à l'horizon 2045 tout en tenant compte des spécificités des territoires qui composent le périmètre du SCoT. Ce nouveau projet se décline par la mise en œuvre d'un développement « maîtrisé, équilibré et exigeant » du Beaujolais dans les 20 prochaines années qui a l'ambition de répondre aux besoins en matière de logement, de développement économique, de mobilité, de protection de la biodiversité, de transition énergétique et alimentaire, de qualité urbaine, de protection et de valorisation des paysages, de lutte contre les risques et de préservation des ressources naturelles, en s'inscrivant dans une trajectoire de sobriété foncière.

Le projet de révision du SCoT a été arrêté à l'unanimité par le Comité Syndical lors de sa séance du 20 juin 2024 après en avoir dressé le bilan de la concertation.

Consultation réglementaire :

Conformément aux dispositions du Code de l'urbanisme, le projet de révision du SCoT arrêté a été soumis à l'avis des personnes publiques associées et des organismes consultés.

A l'issue du délai réglementaire de trois mois, les 23 avis reçus tous favorables et constructifs ont été analysés et transmis à la commission d'enquête. Les 316 remarques et réserves des Personnes Publiques associées ont été scrupuleusement analysées par les membres du Copil SCoT et consignées dans des tableaux mis en forme par la commission d'enquête.

Les observations et recommandations exprimées au cours de la consultation portent essentiellement sur la prise en compte des enjeux de mobilité / transport, l'encadrement des ouvertures à l'urbanisation, les volumes d'artificialisation envisagés dans le SCOT, l'équilibre et modalités de la production de logements (densité, formes urbaines), les périmètres des localisations préférentielles pour l'accueil du commerce, l'encadrement des projets diffus (STECAL, hébergements touristiques), la protection de la ressource en eau, la protection et la déclinaison de la Trame Verte et Bleue et la faisabilité de la trajectoire énergétique du DOO.

Les services de l'Etat, quant à eux, ont demandé de réduire les droits à artificialiser prévus dans le SCOT et, comme la MRAE, de phaser l'artificialisation pour les ZAE

Il a été également demandé que le SCOT fixe un plafond d'artificialisation « à la commune » en l'absence de PLUi et clarifie les plafonds de production de logements en l'absence de PLUi.

La Chambre d'Agriculture a demandé de renforcer le dispositif de contrôle pour maîtriser l'artificialisation en l'absence de PLUi.

La Région a demandé de renforcer les critères de qualité pour l'aménagement des ZAE, et la CDPENAF d'imposer une analyse multi-critères et une démarche de type « ERC » en cas d'ouverture d'espaces naturels, agricoles et forestiers à l'urbanisation.

Les particuliers ont exprimé le souhait que le SCOT adapte davantage les infrastructures et les solutions de déplacement au regard du développement et de la densification.

Les réponses à ces avis ainsi que les modifications du document en découlant sont détaillés dans le « Rapport de synthèse » des avis issus de la phase réglementaire de consultation sur le projet de révision du SCOT du Beaujolais arrêté le 20 juin 2024 joint à la présente.

Enquête publique :

Le projet de nouveau SCoT du Beaujolais a été soumis par arrêté en date du 18 octobre 2024 à l'avis du public par l'organisation d'une enquête publique comme le prévoit les codes de l'Environnement et de l'Urbanisme.

Cette enquête publique s'est tenue du 18 novembre au 19 décembre 2024, soit durant 32 jours consécutifs, et s'est déroulée sans incident et conformément aux modalités fixées dans l'arrêté d'ouverture.

La participation du public s'est toutefois révélée assez faible malgré une large publicité relayée par l'ensemble des territoires.

Treize permanences ont été tenues dont 2 à distances dans les 11 mairies dépositaires du dossier d'enquête.

855 visites et 52 contributions ont été enregistrées tant sur les registres papiers que sur le registre numérique, contributions émanant de 46 personnes ou groupes de personnes, dont 32 particuliers et 6 élus, représentants d'entreprises et associations. La majorité des contributeurs étaient originaires du Centre-Sud du territoire, avec une forte mobilisation des maires.

Des observations des Personnes Publiques Associées et du public classiques pour une révision de SCOT :

- La qualité du projet a été saluée dans l'ensemble des Personnes Publiques Associées et des contributeurs
- Les remarques des Personnes Publiques Associées sont majoritairement liées à la traduction des orientations du SCoT en matière de Zéro Artificialisation Nette (ZAN), en aménagement économique et en encadrement de la préservation de la biodiversité. Ces remarques visent à renforcer le projet en particulier sur le plan foncier et environnemental.
- La mobilisation du public (46 contributions) reste très proportionnée.
- Les préoccupations du public exprimées au cours de l'enquête sont majoritairement liées à la production de logements, à l'amélioration des mobilités et au commerce de proximité.

Les réponses aux 84 observations de la commission d'enquête consignées dans le Procès-Verbal de synthèse ainsi que les éventuelles modifications du document en découlant sont détaillés dans le mémoire en réponse au Procès-Verbal de synthèse de la Commission d'enquête publique disponible sur le site internet du Syndicat Mixte du Beaujolais.

La commission d'enquête, dans son rapport définitif et ses conclusions joints à la présente (téléchargeable sur le site internet du Syndicat Mixte du Beaujolais) a émis un avis favorable au projet de révision du SCoT assorti de 4 réserves et de 9 recommandations.

Les 4 réserves sont les suivantes :

1. « Prévoir un phasage, spatial et temporel de la consommation d'ENAF, conditionné à des critères d'efficacité foncière pour le territoire (emploi, services, valeur, image, attractivité...) »
2. « Prescrire l'inconstructibilité dans les réservoirs de biodiversité, les espaces naturels sensibles, les zones humides, les corridors écologiques et les pelouses sèches en imposant des règles plus strictes » que celles du DOO arrêté
3. « Prévoir pour toute ouverture à l'urbanisation d'au moins 5 000 m², une analyse permettant de justifier que le projet d'extension est pertinent du point de vue de l'organisation urbaine, de la qualité agronomique des sols, des enjeux environnementaux en termes de ressources en eau et d'assainissement, de biodiversité et des enjeux de mobilité urbaine »
4. « Etablir des outils de pilotage adaptés aux enjeux en lien avec les Documents d'Urbanisme Locaux »

Les 9 recommandations sont les suivantes :

1. Compléter le DOO par un document pédagogique présentant de manière transversale tous les points de vigilance à prendre en considération dans un projet d'urbanisation : eau, assainissement, biodiversité, mobilité, transports publics, services
2. Accompagner les PLU et PLUi dans l'aménagement des quartiers-gares
3. Prescrire aux PLU et PLUi de porter une attention particulière sur la problématique des mobilités dans les quartiers prioritaires des villes
4. Assurer une cohérence entre objectifs, ressources, et moyens en matière d'économie d'énergie et en matière de production d'ENR
5. Veiller à obtenir pour l'habitat individuel un haut degré de qualité en matière d'intégration paysagère et d'impact environnemental (bio conception, sobriété, production d'énergie...)
6. Veiller à une répartition spatiale et équilibrée des logements sociaux (notamment dans les communes SRU)
7. Porter une attention urbanistique aux entrées de ville
8. Envisager la mise en place d'un soutien en ingénierie urbaine auprès des collectivités
9. Vérifier l'exactitude du règlement graphique du DAACL

Ces réserves et recommandations ont été attentivement prises en compte par les élus du Copil SCoT et les amendements du projet destinés à lever toutes les réserves ont été examinés. Tous les amendements proposés ont été favorablement débattu lors des séances du Copil SCoT tenus de janvier à mai 2025, et les modifications qui n'ont pas été souhaitées ont été justifiées.

En sus des compléments demandés par la commission d'enquête qui ont été apportés au diagnostic et aux pièces annexes, les élus ont validé les modifications du DOO et du DAACL qui sont mentionnées dans les tableaux ci-dessous :

Modifications majeures du DOO et du DAACL suite à l'enquête publique validées par les élus

Volet du DOO / Chapitre / Objectif concerné	Pages du DOO amendé	Amendements validés par le Copil
Introduction / Trajectoire ZAN Consommation d'espaces		
	14	<ul style="list-style-type: none"> • Schéma de la trajectoire – Palier 2045
	15	<ul style="list-style-type: none"> • Justification de l'absence de sites majeurs de renaturation
	17	<ul style="list-style-type: none"> • Prescriptions relatives aux surfaces non consommées sur la période 2021-2031 en cas d'absence de PLUi
	16 à 19	<ul style="list-style-type: none"> • Modification des tableaux des enveloppes foncières toutes destinations concernant les équilibres entre les 4 EPCI • Encart pédagogique sur les extensions qui sera repris dans un guide des prescriptions majeures du DOO en matière de qualité de la densification et d'insertion paysagère qui sera annexé au DOO • Création d'un dispositif de suivi de la consommation d'espace

VOLET 1 UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, COMMERCIAL ET TOURISTIQUE RAPPROCHANT EMPLOI ET RÉSIDENCE		
Friches	26	<ul style="list-style-type: none"> • Ajouts et précisions sur les friches
Phasage, mixité des fonctions, qualité des aménagements	28 à 34	<ul style="list-style-type: none"> • Ajout sur activités tertiaires dans les immeubles mixtes • Ajustement des plafonds fonciers pour les activités économiques
Protection des espaces agricoles et viticoles	35 à 37	<ul style="list-style-type: none"> • Amendement sur les productions innovantes • Encadrement des activités de production agricoles ou maraîchères péri-urbaines
Activités sylvicoles	38 à 39	<ul style="list-style-type: none"> • Précisions
Tourisme	47 à 50	<ul style="list-style-type: none"> • Compléments sur l'UTN locale du Col de Crie • Compléments sur les parcours d'itinérance
VOLET 2 UN DÉVELOPPEMENT URBAIN MAÎTRISÉ, ÉQUILIBRÉ ET ÉCONOME EN FONCIER		
Volumes de production de logements en l'absence de PLUi/PLH	61	<ul style="list-style-type: none"> • Simplification des plafonds de production de logements pour les communes rurales et les centralités de proximité
Production de logements sociaux dans les communes SRU	68 à 70	<ul style="list-style-type: none"> • Précision sur l'objectif d'offre résidentielle diversifiée conformément aux objectifs du SRADDET • Déplafonnement des objectifs de production de logements dans les communes de Chazay d'Azergues et de Porte des Pierres Dorées • Mention du Plan Départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées (PDALHPD) à la demande du Département
Changements de destination bâtiments agricoles	73 à 75	<ul style="list-style-type: none"> • Ajout de la grille des critères de la Chambre d'Agriculture et de l'Etat à leur demande
Diversité des formes urbaines des logements (Collectif / intermédiaire / individuel)	81	<ul style="list-style-type: none"> • Modulation des proportions demandées par le SCoT sur justification
Densités et extension des adaptation au tissu des communes rurales	89	<ul style="list-style-type: none"> • Extension des adaptations accordées aux communes de montagne à l'ensemble des communes rurales et aux polarités relais
Encadrement des STECAL	96	<ul style="list-style-type: none"> • Limitation aux secteurs déjà bâtis, excepté pour projets d'équipement touristique d'intérêt communautaire
VOLET 3 = DES MOBILITÉS SOBRES ET ADAPTÉES POUR UNE MEILLEURE DESSERTE INTERNE DU BEAUJOLAIS GARANTISSANT SON ATTRACTIVITÉ		
Accueil prioritaire du développement dans les centralités	102 à 104	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement des prescriptions relatives aux mobilités alternatives à la voiture dans les centralités où l'offre de transports en commun permet une desserte cadencée
Aménagements portuaires sur l'axe de la Saône	106	<ul style="list-style-type: none"> • Mention du projet <i>Axe Sud MeRS</i> basé sur la numérisation de la chaîne logistique entre les ports méditerranéens et les ports intérieurs du Rhône et de la Saône.
Développer une offre en transports collectifs attractive et complémentaire	112	<ul style="list-style-type: none"> • Rappel de la nécessaire prise en compte des enjeux de desserte à l'échelle locale dans l'organisation des transports ferroviaires • Nécessaire prise en compte des premières orientations du projet de <i>Service Express Régional Métropolitain (SERM)</i> • Préserver le foncier stratégique pour l'amélioration des connexions ferrées et le développement des installations portuaires sur la Saône
Poursuivre le développement des services de mobilité alternatifs à l'usage individuel de la voiture et des modes actifs de déplacement	113	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier dans les Plans de mobilité les axes de développement du covoiturage • Décliner les schémas cyclables des EPCI lorsqu'ils ont été approuvés.

VOLET 4 = UN ENVIRONNEMENT ET DES PAYSAGES REMARQUABLES GARANTISSANT LA QUALITÉ DU CADRE DE VIE ET CONFORTÉS PAR UNE TRANSITION ÉCOLOGIQUE EXIGEANTE		
Mieux identifier les réservoirs de biodiversité terrestres et aquatiques pour mieux les protéger	122 à 124	<ul style="list-style-type: none"> Encadrement plus strict de la dérogation pour l'extension ou la construction de bâtiments agricoles ou sylvicoles ou touristiques contribuant à la gestion des milieux Recensement des zones humides présentes dans les zones susceptibles d'être urbanisées Reformulation des prescriptions pour le bon fonctionnement des berges
Renforcer la Trame Verte et Bleue et la conforter par un maillage en « arête de poisson » complémentaire	129 à 136	<ul style="list-style-type: none"> Adaptation de la limite d'urbanisation dans le corridor de biodiversité Belleville / St-Georges / Charentay Précision sur le rôle des PLUi et des PLU dans la déclinaison des corridors à leur échelle
Préserver la ressource en eau en définissant des usages prioritaires	144 à 148	<ul style="list-style-type: none"> Renforcement des prescriptions relatives à la localisation des secteurs stratégiques à préserver pour l'approvisionnement en eau potable Identification des communes concernées par un besoin de sécurisation de l'approvisionnement
Garantir une exploitation raisonnée des ressources en matériaux de construction tout en garantissant un approvisionnement local et durable du territoire	152 à 154	<ul style="list-style-type: none"> Précisions sur la spécificité des ressources en granulats du Beaujolais et sur la nécessité de contribuer à la demande en matériaux Demander aux PLU PLUi de mentionner les diagnostics des gisements de matériaux autorisés, présentant un potentiel
Orientation 3 Réduire la vulnérabilité aux risques de tous types et aux incidences du changement climatique	158 à 159 161 à 163	<ul style="list-style-type: none"> Intégration de la liste des PPRI à jour Prendre en compte les risques naturels dans la planification du développement et de l'aménagement de manière transversale
Anticiper les autres risques naturels et technologiques	161	<ul style="list-style-type: none"> Se référer à la carte de susceptibilité aux mouvements de terrain de tous types (Argile, radon, mines...)
Orientation 4 Protéger et valoriser nos paysages remarquables Encadrer la requalification des paysages urbains dégradés	174	<ul style="list-style-type: none"> Renforcement des prescriptions relatives à la qualité des entrées de bourgs et des villes par une analyse de la qualité paysagère et urbaine des principales entrées de villes et de villages (Points noirs)
Orientation 5 Garantir une transition énergétique et écologique adaptée à nos ressources et à nos paysages Sobriété énergétique	179 à 181	<ul style="list-style-type: none"> Effort particulier demandé pour les projets d'habitat individuel
Permettre l'augmentation de la production d'énergies renouvelables diversifiées sur le territoire (Mix énergétique) Mobiliser en priorité le potentiel actuel des espaces artificialisés pour créer des « zones d'accélération des EnR » respectant nos paysages	183 à 185 190	<ul style="list-style-type: none"> Valorisation des effluents industriels et mention du projet sur l'exutoire du Lac des Sapins et des micro-turbines domestiques sur les rivières des bassins des rivières du Beaujolais Demande aux PLU PLUi de compiler les diagnostics et données existantes, et de fixer les objectifs de production d'énergie en cohérence avec le PCAET de leur EPCI Ajustement des principes pour l'accueil des projets photovoltaïques et agrivoltaïques
ATLAS DU D A A C L	N° des diapos	Amendements validés par le Copil
	19, 22, 23, 24, 25, 39,42, 56, 62, 68, 71, 72, 73, 74, 83	<ul style="list-style-type: none"> Ajustement des périmètres de centralités et des SIP des communes de Beaujeu, Belleville en Beaujolais, Val d'Oingt, St Georges de Reneins, Civrieux d'Azergues, Tarare et Lamure sur Azergues demandées par les communes et la commission d'enquête (Résultats d'une nouvelle concertation avec les communes concernées conduite au printemps 2025)

REGLEMENT ECRIT DU D A A C L	Pages concernées	Amendements validés par le Copil
	8 à 9	<ul style="list-style-type: none"> • Seuil de surface de plancher remplacé par le seuil de surface de vente dans les sites touristiques isolés
	10	<ul style="list-style-type: none"> • Ajout sur l'encadrement des Show-Room hors centralités

Les amendements clés rédigés et validés par les élus membres du Copil répondent aux réserves et aux remarques des Personnes Publiques Associées et du public consignées dans le rapport de la commission d'enquête et ne modifient pas substantiellement le contenu du projet arrêté le 20 juin 2024.

Il s'agit, pour l'essentiel :

- De l'ajustement des plafonds fonciers pour les activités économiques
- De l'encadrement des activités de production agricoles ou maraîchères péri-urbaines
- De compléments sur le projet d'Unité Touristique Locale du Col de Crie et sur les parcours d'itinérance
- De la simplification des plafonds de production de logements pour les communes rurales et les centralités de proximité
- Du déplaçonnement des objectifs de production de logements dans les communes de Chazay d'Azergues et de Porte des Pierres Dorées pour faciliter la production de logements sociaux (loi SRU)
- De l'harmonisation des critères du SCoT avec ceux de la Chambre d'Agriculture et de l'Etat pour encadrer les changements de destination des bâtiments agricoles ou viticoles désaffectés
- De la modulation des proportions de typologie de l'habitat (collectif, groupé, individuel) demandées par le SCoT
- De l'extension des adaptations de la densité à l'hectare à l'ensemble des communes rurales et polarités relais
- De la limitation des Secteurs de Taille et de Capacité d'Accueil Limité aux secteurs déjà bâtis, excepté pour les projets d'équipement touristique d'intérêt communautaire
- Du renforcement des prescriptions relatives aux mobilités alternatives à la voiture dans les centralités où l'offre de transports en commun permet une desserte cadencée alternative
- De la reprise des dérogations pour construire dans les réservoirs de biodiversité, désormais possibles uniquement pour les bâtiments agricoles ou sylvicoles contribuant à la gestion des milieux
- De la reformulation des prescriptions pour la protection des espaces de bon fonctionnement des berges
- Du renforcement des prescriptions relatives à la qualité des entrées de bourgs et des villes
- Du renforcement des prescriptions relatives à la sobriété énergétique de l'habitat individuel

En synthèse, les avis et modifications apportées pris dans leur ensemble ne portent pas atteinte à l'économie générale du projet de SCoT arrêté par le comité syndical. La présente délibération s'inscrit donc dans la phase conclusive de la procédure de révision du document de planification qui consiste à approuver le SCoT (art. L. 143-23 du Code de l'urbanisme).

Considérant ainsi que les modifications apportées ne remettent pas en cause l'économie générale du projet de révision du SCoT du Beaujolais arrêté et que celui-ci répond toujours aux objectifs définis par délibération du comité syndical du 7 mars 2019,

Considérant que les réserves émanant de la commission d'enquête ont été levées et que les ajustements relatifs à la levée intégrale de ces réserves ont été justifiés

Vu les pièces du projet de révision du SCoT arrêté et amendé annexées à la présente

DELIBERATION

Le comité syndical, après en avoir délibéré :

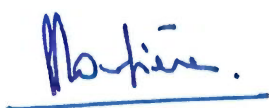
- **APPROUVE** le projet de Schéma de Cohérence Territoriale du Beaujolais révisé et l'ensemble de ses pièces constitutives tel qu'annexé à la présente délibération
- **AUTORISE** le président à procéder à toutes les formalités nécessaires à la mise en œuvre du document conformément aux articles L. 143-24 et L.143-27 du Code de l'urbanisme
- **DIT** que la présente délibération et les pièces du SCoT annexé seront publiés sur le portail national de l'urbanisme et seront transmis au préfet de Région, à l'autorité environnementale, ainsi qu'aux établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de plan local d'urbanisme et aux communes comprises dans son périmètre.
- **DIT** que le Schéma de Cohérence Territoriale du Beaujolais révisé fera l'objet des mesures de publicité prévues par les articles R. 143-15 et R. 143-16 du code de l'urbanisme.

- DIT que le Schéma de Cohérence Territoriale du Beaujolais révisé sera tenu à la disposition du public sur le site internet du Syndicat Mixte du Beaujolais compétent
- DIT que le SCoT révisé sera exécutoire deux mois après sa publication et sa transmission à l'autorité administrative compétente de l'État
- DIT que si, dans ce délai de deux mois, l'autorité de l'Etat décide de mettre en œuvre les dispositions de l'article L. 143-25 du code de l'urbanisme, le SCoT révisé sera exécutoire deux mois après publication et transmission des modifications demandées et de la délibération qui les approuve à l'autorité administrative compétente de l'État

Décision adoptée à l'unanimité

La présente délibération fera l'objet d'un affichage pendant un mois au siège du Syndicat Mixte, aux sièges des 4 EPCI membres et dans les 116 mairies des communes comprises dans le périmètre du SCoT.

Le président



Pascal RONZIERE



Date de la convocation : 25 septembre 2024

Date d'affichage : 11 octobre 2024

A.R. Transmission Préfecture
069 200 040 590 00016
en date du 11/10/24

Date de publication sur site Internet CAVBS : 11 octobre 2024

Nombre de membres du Conseil : 60

OBJET : AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE, HABITAT, MOBILITÉS - Plan Local d'Urbanisme intercommunal tenant lieu de programme local de l'Habitat (PLUi-H) : Bilan de la concertation et arrêt du projet

L'an DEUX MILLE VINGT QUATRE le NEUF OCTOBRE

Le Conseil de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône s'est réuni dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de Monsieur RONZIERE.

PRÉSENTS : AURION Rémy, BAUDU-LAMARQUE Stylite, BOIRAUD Patrick, BUTET Catherine, CADI Myriam, CARANO Christine, CHAUMAT Denis, CHEVALIER Armelle, CHOLLAT Françoise, CHOPIN Marie-Andrée, de LONGEVIALLE Ghislain, DESMULES Marielle, DUBOST STIVAL Delphine, DUMONTET Jean-Pierre, DUPIT Emmanuel, ESPASA Christophe, GIRIN Pascal, JAMBON Bernard, JAMBON Michel, LAFORET Edith, LIEVRE Gaëtan, LONGEFAY Fabrice, MANDON Olivier, MATRAY Bernard, MONTAGNIER Michèle, MOULIN Didier, PARIOT Véronique, PARIZOT Stéphane, PARLIER Frédérique, PERRIN Jean-Charles, PHULPIN Patrick, PRIVAT Sylvie, RABOURDIN Catherine, RAVIER Thomas, REBOULE Anne, REIX Marie-Laure, REVERCHON Jean-Pierre, REYNAUD Pascale, ROMANET-CHANCRIN Michel, RONZIERE Pascal, TACHON Gérard, THIEN Michel.

ABSENTS EXCUSÉS / REPRÉSENTÉS : BLANC Muriel (pouvoir à REYNAUD Pascale), DECEUR Patrice (pouvoir à REIX Marie-Laure), DUTHEL Gilles (pouvoir à RONZIERE Pascal), GUIDOUM Kamel (pouvoir à RAVIER Thomas), LIEVRE Patrick (pouvoir à ESPASA Christophe), TROUVE Michel (pouvoir à DUMONTET Jean-Pierre).
AKSU GIRISIT Keziban, ALLIX Jean-Louis, BEROUJON MOTTA Angèle, BERTHOUX Béatrice, FROMENT Benoît, GIFFON Georges, GLANDIER Martine, JONARD Geneviève, LICI Vassili, LUTZ Sophie, PORTIER Alexandre, SEIVE Capucine.

Sur l'invitation du Président, il est procédé à l'élection d'un secrétaire désigné au sein du Conseil. Monsieur Pascal GIRIN ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions qu'il a acceptées.

Par délibération n°18/121 du 28 juin 2018, la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône a prescrit l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal tenant lieu de programme local de l'Habitat (PLUi-H). Cette élaboration s'inscrit dans le cadre du transfert par les communes à la Communauté d'agglomération, de la compétence en matière de documents d'urbanisme en décembre 2015.

L'élaboration du PLUi-H était rendue nécessaire par l'évolution législative et par le besoin de se doter d'un véritable projet de territoire. Document d'urbanisme stratégique, le PLUi-H est également un outil réglementaire qui - pour la première fois - fixe les règles d'urbanisme à l'échelle des 18 communes de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône, pour leur permettre de poursuivre l'aménagement de leur territoire en conciliant développement et environnement.

Enfin, le PLUi-H prend en considération l'ensemble des politiques publiques mises en œuvre sur le territoire et doit garantir leur cohérence. A ce titre, il accompagne la production de logements notamment dans la mise en cohérence des politiques d'aménagement et de l'habitat et constitue un outil d'atténuation et d'adaptation aux impacts du changement climatique. Il veille à la qualité paysagère sur l'ensemble du territoire de l'EPCI et valorise le cadre de vie des habitants. Il assure la pérennité des pôles d'activités du territoire et leur attractivité. Il doit ainsi doter le territoire d'une vision prospective de 10 à 15 ans.

Le futur PLUi-H couvre l'intégralité du territoire de la Communauté d'agglomération et se substituera aux documents d'urbanisme existants, dès lors qu'il sera exécutoire.

Les objectifs poursuivis pour cette révision du PLUi-H ont été fixés par la délibération n°18/121 du 28 juin 2018 du Conseil communautaire, jointe en annexe à la présente délibération. Ces objectifs consistent, d'une part, à assurer l'intégration du nouveau cadre législatif et, d'autre part, à élaborer un projet de territoire autour des 3 axes suivants :

- Conforter le territoire comme pôle structurant et assurer son rayonnement au nord de la région ;
- Aménager un territoire accueillant, équilibré et complémentaire entre espace urbain et rural dans un cadre de vie de qualité ;
- Développer le territoire de façon durable.

Le projet de PLUi-H proposé à l'arrêt répond à ces objectifs et s'inscrit dans la continuité des orientations générales du projet d'aménagement et de développement durables (PADD) débattues lors de la réunion du Conseil communautaire du 24 mars 2022, puis dans chaque commune membre.

Ces orientations visent un développement maîtrisé, équilibré et exigeant du territoire, et se traduisent par trois grandes priorités :

- Affirmer le rôle de la Communauté d'agglomération pour le développement économique, agricole et touristique ;
- Mettre en œuvre un modèle résidentiel plus équilibré, qualitatif et vertueux ;
- Placer la transition écologique et la protection du cadre de vie au cœur du projet de territoire.

Elles s'inscrivent en comptabilité avec les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Beaujolais.

*

La délibération du 28 juin 2018 du Conseil communautaire définit également les modalités de concertation. Pour rappel, la délibération précise :

« Modalités d'information :

- Une annonce par voie d'affichage et dans la presse locale de l'ouverture de la phase de concertation et de ses modalités sera réalisée ;
- Une information régulière du public durant toute la phase de concertation sur les avancées du projet sera assurée par la mise à disposition d'un dossier de concertation au siège administratif de la Communauté d'agglomération, 115 rue Paul Bert et dans les mairies des communes membres de la Communauté d'agglomération. Ce dossier sera complété au fur et à mesure de l'avancement de la procédure ;
- Le site internet de la Communauté d'agglomération permettra, a minima, un accès aux éléments du dossier de concertation ;
- D'autres supports d'information seront utilisés tels que affiches, plaquettes, articles de presse ;

Modalités de la concertation :

- Le public pourra faire connaître ses observations au fur et à mesure de la phase d'élaboration du projet en les consignand dans un registre accompagnant le dossier de concertation et ouvert à cet effet au siège administratif de la Communauté d'agglomération et dans les mairies des communes membres. Il pourra également les adresser par écrit à la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône.
Les observations pourront également se faire sur le site internet de la Communauté d'agglomération. Les avis intégrant ceux exprimés sur le site internet feront l'objet d'un bilan formalisé qui sera présenté au Conseil de communauté au plus tard lors de l'arrêt de projet et tenu à la disposition du public ;
- Il sera organisé plusieurs réunions publiques au stade du PADD et avant l'arrêt du projet ;
- Une exposition de panneaux explicatifs sera installée au siège administratif de la Communauté d'agglomération et dans les mairies des communes ;

- Un site internet dédié à la démarche d'élaboration du PLUi-H sera mis en place ;
- Un document de communication sera mis à disposition des habitants ;
- La concertation débutera le 1^{er} septembre 2018 et se clôturera au moins 30 jours avant la date prévue pour l'arrêt du projet de PLUi-H, afin de disposer du temps nécessaire pour réaliser le bilan de cette concertation ;
- Les dates d'ouverture et de clôture de la concertation seront portées à la connaissance du public par voie d'affichage au siège administratif de la Communauté d'agglomération, et dans les mairies des communes membres et de publication dans 2 journaux locaux, au moins 15 jours avant la date d'ouverture et de clôture de la concertation. »

L'ensemble des travaux nécessaires à l'élaboration du PLUi-H a fait l'objet d'une large concertation avec les communes, les habitants, les acteurs et les partenaires du territoire.

En effet, la Communauté d'agglomération a associé les maires et les élu(e)s des 18 communes à l'élaboration du PLUi-H et a mis en place de nombreux outils favorables à la co-construction du projet. Les séquences de dialogue et de travail ont été nombreuses et ont permis d'aboutir à un projet partagé.

Les spécificités territoriales ont été prises en compte dans la concertation par la mise en place d'ateliers par secteurs géographiques, en respectant l'ambition globale inscrite dans le PADD.

Ainsi, la concertation avec les élus a mobilisé plus de 250 réunions, dont :

- 34 instances de suivi (comité de suivi / conférence des Maires et Conseils communautaires) ;
- 15 ateliers thématiques ;
- 22 ateliers par secteurs géographiques (polarité urbaine / polarité rurale) ;
- 181 réunions avec les communes dont 77 réunions du diagnostic au PADD, et 104 réunions sur le zonage et les Orientations d'Aménagement et de Programmation.

Durant toute la procédure, la Communauté d'agglomération a associé les habitants des 18 communes à cet exercice de planification urbaine. Les contributions, via les registres et les courriers, ont été nombreuses ; il est constaté que :

- la majorité des contributions concerne des demandes de classement de parcelles en zone constructible ;
- certaines demandes sont hors champ du PLUi-H et ne peuvent donc pas être traduites réglementairement dans le document ;
- la plupart des observations formulées en réunions publiques sont considérées comme prioritaires et ont été instruites. Elles sont pour la plupart prises en compte dans le projet tel qu'arrêté, comme détaillé dans le bilan de la concertation joint en annexe de la présente délibération.

Ainsi, la concertation avec les habitants s'est traduite par :

- un courrier à tous les habitants en 2018 ;
- des informations régulières (site internet dédié : pluih.agglo-villefranche.fr, journal de la Communauté d'agglomération et articles dans la presse locale, des publications officielles dans la presse locale et des affichages règlementaires) ;
- une exposition pédagogique sur le PLUi-H dans les mairies des 18 communes et au siège de la Communauté d'agglomération ;
- des registres dans les communes et au siège de la Communauté d'agglomération ;
- des réunions publiques : au moment du PADD (réunion publique du 15 mars 2022) et avant l'arrêt du projet (réunions publiques du 30 mai 2024 et du 3 juin 2024).

Enfin, la Communauté d'agglomération a associé l'ensemble des partenaires et des Personnes Publiques Associées (PPA) dans le cadre d'échanges techniques réguliers pour enrichir le projet. Ils ont été associés à toutes les étapes, notamment dans le cadre de 4 réunions des PPA, et leurs contributions (apport d'expertises, avis écrits) ont été prises en compte dans le projet arrêté.

Le bilan de la concertation annexé à la présente délibération démontre ainsi que la démarche de concertation s'est tenue de manière continue durant toute l'élaboration du PLUi-H de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône, et que les modalités de concertation prévues par délibération du Conseil communautaire du 28 juin 2018 ont bien été mises en œuvre.

Le dossier de projet de PLUi-H est constitué conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, et notamment l'article L.151-2 :

- du rapport de présentation ;
- du Projet d'Aménagement et de Développement Durables ;
- des Orientations d'Aménagement et de Programmation ;
- du Programme d'Orientations et d'Actions ;
- du règlement ;
- de documents graphiques et des annexes.

Conformément aux articles L.153-5 et L.153-16 et suivants du code de l'urbanisme, le projet de PLUi-H arrêté par le Conseil communautaire sera soumis pour avis aux 18 communes de la Communauté d'agglomération, aux personnes publiques associées, à la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, au comité régional de l'habitat et de l'hébergement, et à l'autorité environnementale de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Le projet de plan arrêté pourra également être soumis, à leur demande, aux communes limitrophes et aux établissements publics de coopération intercommunale directement intéressés, conformément à l'article L.153-17 du code de l'urbanisme.

Le dossier du projet de PLUi-H, auquel seront annexés les avis rendus, fera ensuite l'objet d'une enquête publique.

Vu :

- **Le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 5211-1 à L. 5211-6-3 et L. 5216-5 ;**
- **Le code de l'urbanisme, notamment ses articles L.103-2 à L.103-6, L.104-1 à L.104-3, L.151-1 à L.153-30, R. 104-28 à R. 104-33, R. 151-1 à R. 151-53 et R. 152-1 à R. 153-22 ;**
- **L'article R.153-3 du code de l'urbanisme qui autorise à simultanément tirer le bilan de la concertation et arrêter le projet de PLUi-H ;**
- **Le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) du Beaujolais ;**
- **La délibération n°18/121 du 28 juin 2018 du Conseil communautaire prescrivant l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant plan local de l'Habitat, définissant les objectifs poursuivis et fixant les modalités de la concertation ;**
- **La délibération n°22/042 du 24 mars 2022 du Conseil communautaire prenant acte du débat sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLUi-H ayant eu lieu au sein du Conseil communautaire ;**
- **Les débats du PADD qui se sont déroulés au sein des conseils municipaux des communes membres ;**
- **Les réunions dans les instances de suivi, dans les groupes de travail par enjeux thématiques, dans les groupes de travail par secteur géographique et avec la cellule de base communale ;**
- **Les réunions des Personnes Publiques Associées ;**
- **Les réunions publiques avec les habitants ;**
- **Le bilan de la concertation ;**
- **Le projet de Plan Local d'Urbanisme intercommunal tenant lieu de programme local de l'Habitat (PLUi-H), comprenant le rapport de présentation, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, les Orientations d'Aménagement et de Programmation, le Programme d'Orientations et d'Actions, les documents graphiques, le règlement, et les annexes ;**
- **L'avis de la commission ;**
- **L'avis du Bureau ;**
- **Le rapport ci-dessus.**

Considérant :

- **Que le déroulé de la concertation a été conforme aux modalités définies et que les remarques formulées ont permis d'amender et de préciser les différentes pièces qui constituent le PLUi-H ;**
- **Que le projet de Plan Local d'Urbanisme intercommunal tenant lieu de programme local de l'Habitat répond aux objectifs poursuivis dans la délibération de prescription ;**
- **Que le projet de Plan Local d'Urbanisme intercommunal tenant lieu de programme local de l'Habitat peut être soumis à consultations et enquête publique.**

Le Conseil communautaire, après avoir délibéré, décide à la majorité avec 2 voix contre :

Article 1 : d'approuver le bilan de la concertation présenté.

Article 2 : d'arrêter le projet de Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant plan local de l'Habitat.

Article 3 : de soumettre pour avis le projet de Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant plan local de l'Habitat tel qu'arrêté :

- aux personnes publiques associées à son élaboration, mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-9 du code de l'urbanisme ;
- à la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers au titre de l'article L. 112-1-1 du code rural et de la pêche maritime.
- au Comité Régional de l'Habitat et de l'Hébergement tel que prévu à l'article L. 364-1 du code de la construction et de l'habitation dès lors que le projet de Plan Local d'Urbanisme tient lieu de Programme Local de l'Habitat ;
- à l'autorité Environnementale de la Région Auvergne-Rhône-Alpes au titre des articles R.104-21 et R.104-23 du code de l'urbanisme.

Article 4 : de préciser que la présente délibération et le dossier correspondant seront notifiés aux communes membres pour avis en vertu de l'article R. 153-5 du code de l'urbanisme, l'avis étant rendu par délibération du Conseil municipal sur le projet de PLUi-H arrêté dans un délai de trois mois à compter de l'arrêt du projet, l'avis étant réputé favorable en l'absence de réponse à l'issue de ce délai.

Article 5 : de soumettre le projet de PLUi-H et les avis qui seront rendus à enquête publique.

Article 6 : de dire que la présente délibération fera l'objet d'un affichage au siège de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône et dans chacune des mairies des communes membres pendant un mois.

Pascal RONZIERE
Président

**DELIBERATION DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION
N°24-093**

**DÉPARTEMENT DU
RHÔNE**

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**ARRONDISSEMENT
DE LYON**

**ÉTABLISSEMENT PUBLIC
SYTRAL Mobilités**

**DELIBERATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
Séance du 21 novembre 2024**

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 38

Date de convocation du Conseil : 14 novembre 2024

Président : Bruno BERNARD

Secrétaire élu : Monsieur Matthieu VIEIRA

N°24-093

Objet : Plan de Mobilité des territoires lyonnais – Arrêt du projet

L'an deux mille vingt-quatre, le vingt et un du mois de novembre à 14h00, les membres de SYTRAL Mobilités se sont réunis en Salle du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités, 21 boulevard Marius Vivier-Merle Lyon 3^{ème}, conformément à la convocation qui leur a été faite par Monsieur Bruno BERNARD, Président.

Droit de vote	Membres du Conseil en exercice		Présent	Absent	Procuration à
3	DEBÛ	Raphaël	X		
3	BADOUARD	Benjamin	X		
2	BAGHDASSARIAN	Patrick		X	
3	BAGNON	Fabien	X		
1	BERNARD	Bruno	X		
3	BOFFET	Laurence	X		
3	BRUNEL	Vinciane	X		
3	BURRICAND	Marie-Christine	X		
2	CHAMBE	Régis	X		
2	CHAVEROT	Virginie	X		
1	CHONÉ	Jean-Philippe		X	
3	COLLIN	Blandine	X		
2	COMBET	Damien		X	
3	DALBY	Hugo		X	M. BADOUARD
2	DOGANEL	Izzet		X	
3	DUVIVIER	Hélène		X	
3	EDERY	Michèle	X		
3	FRETY	Laurence		X	M. MONOT
3	GEOFFROY	Hélène	X		
3	GEORGEL	Nadine		X	M. KOHLHAAS
3	GIROMAGNY	Véronique	X		
3	KOHLHAAS	Jean-Charles	X		
3	LONGUEVAL	Jean-Michel	X		
3	LUNGENSTRASS	Valentin	X		
2	MALOSSE	Daniel		X	Mme CHAVEROT
2	MEUNIER	Philippe		X	

**DELIBERATION DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION
N°24-093**

3	MONOT	Vincent	X		
1	OUTREBON	Pascal		X	
3	PERCET	Joëlle		X	
3	POPOFF	Sophia		X	M. VIEIRA
3	PORTIER	Alexandre		X	
1	RONZIÈRE	Pascal		X	M. CHAMBE
3	TEYSSIER	Marie-Pierre		X	
2	VALERO	Daniel		X	
3	VAN STYVENDAEL	Cédric		X	M. LONGUEVAL
3	VERCHÈRE	Patrice		X	
3	VESSILLER	Béatrice	X		
3	VIEIRA	Matthieu	X		

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION,

VU le rapport par lequel Monsieur Jean-Charles KOHLHAAS, 1^{er} Vice-Président et rapporteur désigné par Monsieur le Président, expose ce qui suit :

Vu l'ordonnance n°2021-408 du 8 avril 2021 relative à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais,

Vu le Code des transports, notamment ses articles L.1243-1 et suivants et L.1214-1 et suivants,

Vu le Code de l'environnement, notamment ses articles R. 122-17 et suivants,

Vu la délibération du Conseil d'Administration n°22-045 du 16 mai 2022 prescrivant l'élaboration du Plan de Mobilité.

Vu la délibération du Conseil d'Administration n° 24-093 du 21 novembre 2024 arrêtant le bilan de la concertation citoyenne.

Conformément aux dispositions légales, et notamment les articles L.1214-1 et suivants du Code des Transports, SYTRAL Mobilités est chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre du Plan de Mobilité des territoires lyonnais sur l'ensemble de son ressort territorial.

Par délibération du 16 mai 2022, le Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités a prescrit l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais, en a fixé les objectifs et défini les modalités de concertation.

Par délibération en date du 21 novembre 2024, le Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités a constaté que les modalités de concertation annoncées par la délibération du 16 mai 2022 ont été effectivement mises en œuvre et en a arrêté le bilan.

L'objet de la présente délibération porte sur l'arrêt du projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais, annexé à la présente délibération.

Ce Plan de Mobilité, établi à l'horizon 2040, vise à répondre aux enjeux environnementaux, sociaux et économiques des déplacements en proposant des solutions concrètes de réduction du trafic routier, des personnes et des marchandises, de développement des transports collectifs, des mobilités actives et des alternatives à l'usage individuel de la voiture. Le Plan de Mobilité est essentiel pour adapter les territoires lyonnais aux défis de la mobilité, tout en conciliant les exigences de développement durable, de qualité de vie, et de cohésion territoriale. Il prend en compte les spécificités locales tout en répondant aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'amélioration de la qualité de l'air conformément aux engagements nationaux.

Rappel du contexte présidant l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités instaure les Plans de Mobilité, en lieu et place des Plans de Déplacements Urbains. Les Plans de Mobilité doivent prendre en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilités, les besoins en matière de mobilités actives, partagées et solidaires et veiller à la limitation de l'étalement urbain.

Ces nouveaux documents doivent également contenir un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Ils intègrent également une dimension environnementale, en contribuant 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, et en participant à la lutte contre la pollution de l'air et les nuisances sonores et à la préservation de la biodiversité.

L'ordonnance n° 2021-408 du 8 avril 2021 relative à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais impose à SYTRAL Mobilités d'élaborer un Plan de Mobilité dans son ressort territorial, dans un délai de trois ans. Elle précise que le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise demeure applicable jusqu'à l'entrée en vigueur du Plan de Mobilité.

Rappel des objectifs ayant guidé l'élaboration du Plan de Mobilité

Dans sa délibération n°22-045 du 16 mai 2022 prescrivant l'élaboration du Plan de Mobilité, le conseil d'administration de SYTRAL Mobilités a fixé les objectifs suivants pour guider cette élaboration :

- 1- Faciliter l'évolution des pratiques de mobilité selon les territoires**, afin de réduire le trafic automobile en développant notamment des solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle comme les transports collectifs, le covoiturage, les modes actifs et en améliorant les conditions d'intermodalité ;
- 2- Trouver des solutions adaptées aux territoires peu denses et aux quartiers prioritaires de la politique de la ville**, notamment dans les vallées du Beaujolais, de l'Ouest du Rhône et dans la couronne à l'Est de la Métropole de Lyon ;
- 3- Inscrire pleinement les modes actifs dans la politique de déplacement au service de la santé publique**, pour effectuer des déplacements de courte distance ou bien pour relier des arrêts de transport collectif pour des déplacements plus longs
- 4- Améliorer la qualité du cadre de vie en réduisant le trafic automobile** et l'exposition des populations aux nuisances qui y sont liées, en visant une baisse significative de la pollution de l'air et du bruit et en réduisant la présence de l'automobile dans l'espace public.

Rappel des différentes étapes de la procédure d'élaboration

Les différentes étapes réglementaires d'élaboration du Plan de Mobilité ont été les suivantes :

- 5- Délibération n°22-045 du 16 mai 2022** : il s'agit de la première étape marquant le démarrage de l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais. Cette décision énonce les quatre objectifs guidant l'élaboration du Plan de Mobilité et détermine les modalités de concertation avec le public, ainsi que la méthode de travail utilisée, identifie les personnes publiques associées et la consultation des représentants et organismes qui en font la demande ;
- 6 Saisine de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale le 6 octobre 2022** pour un « cadrage préalable » sur le contenu de l'évaluation environnementale et avis en retour délibéré le 10 janvier 2023 ;

- 7 Concertation préalable environnementale organisée du 9 janvier au 10 mars 2023 : SYTRAL Mobilités a organisé de façon volontaire une première phase de concertation avec le public, procédure encadrée par les articles du Code de l'environnement. A ce titre, un cahier de concertation préalable environnementale a été rendu disponible à l'intention des citoyens, afin d'expliquer ce qu'est un Plan de Mobilité, en présenter les objectifs et caractéristiques, mais aussi l'impact environnemental lié à sa mise en œuvre – impact au regard de l'urgence climatique, de la qualité de l'air, des nuisances sonores, de l'objectif de neutralité carbone et la présentation de solutions de substitution raisonnables – ainsi que les objectifs et modalités de la concertation. Un bilan de la concertation préalable environnementale a ensuite été tiré et publié sur le site internet de SYTRAL Mobilités à compter du 5 mai 2023.
- 8 Concertation de droit commun, dénommée « concertation citoyenne », organisée du 9 mai au 29 septembre 2023 : SYTRAL Mobilités a organisé de façon volontaire une seconde phase de concertation avec le public. Un cahier de concertation citoyenne a été rendu disponible à l'intention des citoyens sur une plateforme numérique interactive, des séances de travail avec les acteurs socio-économiques ainsi que des conférences-débats ont été organisés. Un panel citoyen a également été mis en place dont l'avis citoyen a été publié en juillet 2023. Le bilan de la concertation citoyenne a été arrêté par délibération du conseil d'administration de SYTRAL Mobilités le 21 novembre 2024.

Au-delà des étapes procédurales, l'élaboration du Plan de Mobilité s'est appuyée sur de nombreux temps d'échanges et de réflexion qui ont contribué à la construction d'une stratégie et d'un plan d'action partagés. On peut ainsi notamment citer :

- Les ateliers d'élus du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités, organisés à huit reprises entre octobre 2022 et juin 2023 ;
- Les six groupes de travail techniques, qui se sont réunis à trois reprises chacun entre octobre 2022 et mai 2023 et ont réuni les techniciens de l'ensemble des personnes publiques associées à l'élaboration du Plan de Mobilité ;
- Les deux séminaires d'élus élargis à des représentants de la Métropole de Lyon et des EPCI membres au-delà des personnes siégeant à SYTRAL Mobilités, organisés le 16 mars 2023 pour échanger sur les grandes orientations du Plan de Mobilité et le 24 janvier 2024 pour partager le contenu du plan d'action ;
- Le comité de cohérence des maîtres d'ouvrage et des partenaires, rassemblant les élus et représentants des maîtres d'ouvrage des principaux projets qui devront être mis en œuvre dans le cadre du Plan de Mobilité (Etat, Région, Département, Métropole de Lyon, ...) ainsi que les présidents des structures porteuses des schémas de cohérence territoriale, qui a été réuni à trois reprises entre janvier 2023 et février 2024 ;
- Le comité technique territorial, associant les techniciens de la Métropole de Lyon et des EPCI membres de SYTRAL Mobilités et permettant de partager les modalités d'organisation de l'élaboration et le contenu du Plan de Mobilité, qui s'est réuni à quatre reprises entre juin 2022 et janvier 2024
- Le comité technique partenarial, associant les techniciens des principales personnes publiques associées à l'élaboration du Plan de Mobilité et permettant d'échanger sur le contenu du projet de Plan de Mobilité, qui s'est réuni à quatre reprises entre septembre 2022 et février 2024.

Au-delà de ces instances dédiées, les travaux conduits ont également été présentés à plusieurs reprises lors des comités réunissant les vice-présidents territoriaux de SYTRAL Mobilités ainsi qu'en bureau exécutif élargi de SYTRAL Mobilités. Des présentations ont également été effectuées dans les différentes instances politiques de la Métropole de Lyon (commission déplacements et voirie,

commission urbanisme, commission générale, conférence métropolitaine des maires) et des EPCI membres de SYTRAL Mobilités.

Documents composant le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais

Le projet de Plan de Mobilité est composé, conformément aux exigences réglementaires, des pièces suivantes :

- Le Plan de Mobilité en lui-même, dont le contenu est détaillé ci-dessous.
- Une annexe sur l'accessibilité détaillant les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.
- L'évaluation environnementale et son résumé non technique, rédigés en parallèle du projet de Plan de Mobilité, dont le contenu est encadré par les dispositions du Code de l'environnement.

Le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais

Le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais repose sur les grands principes suivants :

1. **La contribution à la mise en œuvre des différents projets de territoire** au travers notamment de mesures visant à articuler davantage le développement du territoire et les politiques de mobilité
2. **Le développement de solutions de mobilité durable**, visant à favoriser les transports collectifs, le covoiturage, la marche, le vélo et à réduire l'utilisation de la voiture individuelle, mais aussi à construire les conditions permettant le développement d'alternatives au transport routier de marchandises ;
3. **L'amélioration de l'accessibilité** pour tous les territoires, y compris les quartiers prioritaires de la politique de la ville et les zones rurales, en renforçant l'offre de transports collectifs et les infrastructures ;
4. **La sécurité et l'inclusivité des déplacements**, avec un objectif de diminution des accidents et de meilleure prise en compte des personnes à mobilité réduite ;
5. **La préservation de l'environnement et la lutte contre le changement climatique**, en réduisant les nuisances sonores, la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre ;
6. **La gestion multimodale des déplacements**, notamment par l'amélioration des conditions d'intermodalité, des itinéraires cyclables et des offres de covoiturage.

1. Un projet commun sur un territoire inédit

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais porte un projet de mobilité ambitieux qui couvre l'ensemble du ressort territorial de SYTRAL Mobilités. Ce projet fédérateur, premier du genre à cette échelle hors Île-de-France, prend en compte les spécificités des différents territoires qu'ils soient urbains, périurbains ou ruraux.

L'élaboration du Plan de Mobilité a permis de mobiliser la Métropole de Lyon et l'ensemble des intercommunalités membres du ressort territorial de SYTRAL Mobilités, l'Etat, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département du Rhône, les différentes structures porteuses de Scot (SEPAL, syndicat mixte du Beaujolais, Syndicat de l'Ouest Lyonnais, Communauté de Communes des Monts du Lyonnais), les acteurs socio-économiques ainsi que les citoyens autour d'objectifs communs dont :

- la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux,
- la promotion des mobilités actives et de l'usage des transports collectifs,
- la lutte contre les inégalités d'accès à la mobilité,
- l'amélioration des conditions de vie de la population.

2. Placer l'habitant au cœur des mobilités

- Le ressort territorial de SYTRAL Mobilités est un vaste territoire diversifié composé de 262 communes recouvrant de près de 3 200 km² et en constante évolution :
- La population et le nombre d'emplois augmentent régulièrement et au-delà de la moyenne nationale contribuant à accroître le volume de déplacements sur le territoire ;
- Les trois quarts des déplacements effectués par les habitants du territoire font moins de cinq kilomètres et sont principalement réalisés en voiture, ce qui souligne l'importance d'offrir aux habitants des alternatives confortables et sécurisées pour ces déplacements ;
- Le vieillissement de la population se poursuit, engendrant de nouveaux enjeux pour la mobilité des habitants notamment en matière d'accessibilité et de traitement des espaces publics aujourd'hui trop largement dévolus à la voiture individuelle

La mise en œuvre d'alternatives à l'usage de la voiture a permis, depuis plus de 20 ans dans l'agglomération lyonnaise, de générer une baisse de sa part modale, et les impacts de la crise sanitaire sont venus renforcer certaines tendances déjà en cours auparavant, comme la hausse de l'usage du vélo dans tout le territoire. La crise climatique liée aux émissions de gaz à effet de serre, dont le secteur des transports est un des principaux émetteurs, vient renforcer l'impérieuse nécessité de poursuivre la baisse de l'usage de la voiture conformément aux stratégies nationales et aux enjeux des politiques internationales en matière d'adaptation et de lutte contre les changements climatiques.

De manière analogue aux enjeux sur les déplacements des personnes, des alternatives aux transports routiers de marchandises doivent être confortées, d'une part pour le grand transit avec les aménagements ferroviaires à mettre en œuvre, et d'autre part pour la desserte fine des territoires par des alternatives décarbonées.

3. Les quatre ambitions clés du Plan de Mobilité

Le Plan de Mobilité repose sur quatre grandes ambitions qui guideront les politiques de mobilité d'aujourd'hui à 2040 :



4. Des parts modales cibles ambitieuses à l'échelle du ressort territorial et adaptées à chaque bassin local de mobilité

Le Plan de Mobilité, qu'il vous est proposé d'arrêter, fixe **des objectifs ambitieux de répartition modale à l'échelle du ressort territorial et adaptés à chaque bassin local de mobilité.**

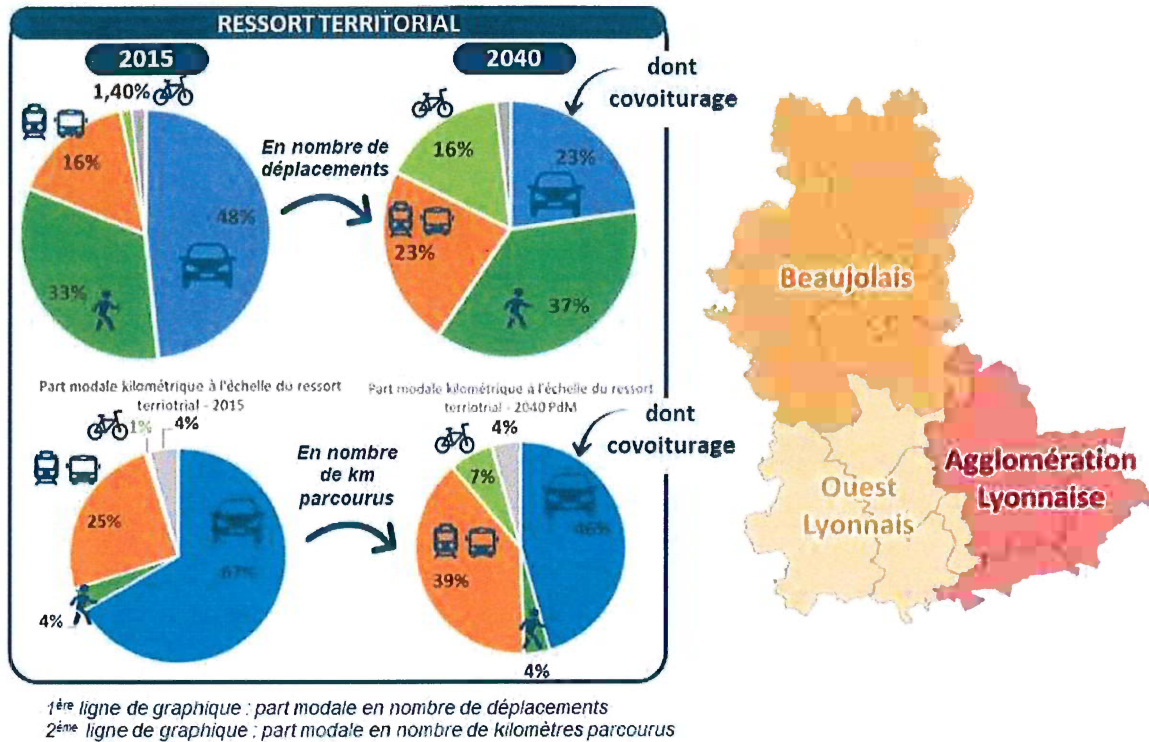
Sur le territoire de SYTRAL Mobilités, il est ainsi proposé de viser les objectifs ambitieux suivants :

- 9 Une baisse de plus de moitié de la part modale de la voiture entre 2015 et 2040 passant de 48% à 23% en nombre de déplacements ;
- 10 Une augmentation significative de la part modale du vélo passant de 1,40% des déplacements en 2015 à 16% en 2040, soit plus de dix fois plus de déplacements réalisés à vélo ;
- 11 Une augmentation de la part modale des transports collectifs (ferrés, urbains, interurbains) de près de 50% passant de 16% en 2015 à 23% en 2040.

Afin de bien prendre en compte les objectifs spécifiques de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux, des objectifs d'évolution des parts modales kilométriques sont également fixés. La prise en compte des distances parcourues (directement corrélées aux émissions de gaz à effet de serre et de polluants) dresse un portrait légèrement différent des pratiques de déplacements visées d'ici à 2040 avec :

- Une forte baisse des distances cumulées parcourues en voiture, avec une part modale kilométrique passant de 67% en 2015 à 46% en 2040, représentant donc pour la première fois à cet horizon moins de la moitié des kilomètres parcourus quotidiennement dans le territoire ;
- Une part des distances parcourues en transports collectifs qui augmente fortement, passant de 25% en 2015 à 39% en 2040 ;

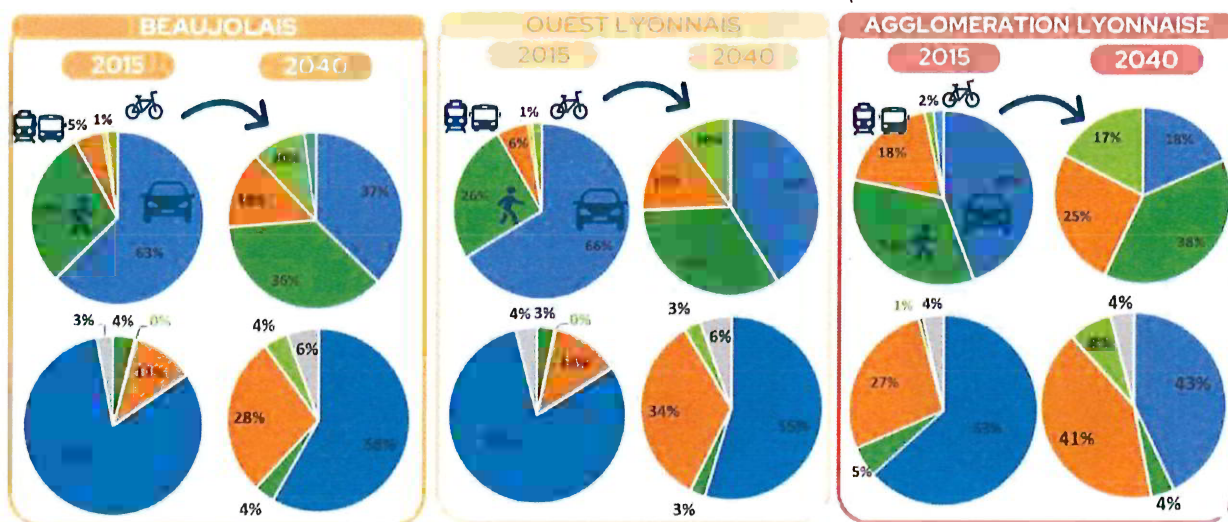
- Un rôle moindre de la marche et du vélo, qui permettent logiquement d'effectuer des déplacements de courtes distances, déplacements pour lesquels la voiture reste néanmoins encore trop utilisée aujourd'hui.



Chaque bassin local de mobilité (Agglomération lyonnaise, Beaujolais, Ouest lyonnais) bénéficie d'objectifs et de stratégies adaptées à ses particularités.

Pour le Beaujolais et l'Ouest lyonnais, l'usage de la voiture étant beaucoup plus important que dans l'Agglomération lyonnaise, les objectifs ont été adaptés afin de conserver l'ambition globale du Plan de Mobilité tout en adoptant une approche réaliste par rapport aux marges d'évolution apparaissant crédibles dans ces territoires.

Pour l'Agglomération lyonnaise, du fait du poids démographique et économique de la Métropole de Lyon ainsi que du large panel d'offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle déjà disponibles sur ce territoire, les objectifs fixés à l'échelle du bassin local de mobilité seront déclinés de manière adaptée sur le territoire des Communautés de Communes de l'Est Lyonnais et du Pays de l'Ozon. Ils pourront notamment être précisés dans le cadre de l'élaboration des Plans Locaux de Mobilité qui viendront détailler et préciser le contenu du Plan de Mobilité.



1^{ère} ligne de graphique : part modale en nombre de déplacements
2^{ème} ligne de graphique : part modale en nombre de kilomètres parcourus

5. Un plan d'action structuré autour de quatre leviers

Le plan d'action du Plan de Mobilité est structuré autour de quatre leviers principaux, eux-mêmes subdivisés en axes, pour atteindre les objectifs retenus :

Levier 1 : Réduire les distances à parcourir, en lien avec l'organisation du territoire

- **Axe 1** : Améliorer l'articulation entre urbanisme et déplacements
- **Axe 2** : Optimiser la gestion du dernier kilomètre pour les marchandises

Levier 2 : Poursuivre le développement des offres et des services de mobilité

- **Axe 1** : Développer le réseau structurant de transports en commun
- **Axe 2** : Développer et améliorer le réseau de maillage de transport en commun
- **Axe 3** : Créer un réseau de transports en commun lisible, accessible et attractif
- **Axe 4** : Faciliter et favoriser l'intermodalité
- **Axe 5** : Donner à la marche et au vélo toute leur place pour les déplacements de courte et moyenne distance
- **Axe 6** : Créer un réseau structurant de covoiturage
- **Axe 7** : Mettre en œuvre des offres de mobilité adaptées aux plus vulnérables
- **Axe 8** : Inciter au report modal pour les flux de marchandises

Levier 3 : Redéfinir les usages nécessaires de la voiture, notamment en agissant sur l'espace public

- **Axe 1** : Agir sur les voiries structurantes
- **Axe 2** : Repenser l'organisation de l'espace public et son partage
- **Axe 3** : Mieux organiser et maîtriser le stationnement automobile
- **Axe 4** : Favoriser l'usage des motorisations alternatives et des véhicules moins polluants

- **Axe 5** : Favoriser les usages partagés de la voiture
- **Axe 6** : Réduire l'impact des opérations logistiques sur l'espace public

Levier 4 : Accompagner et encourager les changements de pratiques de mobilité

- **Axe 1** : Développer le conseil en mobilité et renforcer l'accompagnement et la communication
- **Axe 2** : Faciliter l'expérimentation par l'usager et permettre la découverte des offres de mobilité
- **Axe 3** : Améliorer la sécurité des déplacements
- **Axe 4** : Proposer un parcours usager facilité et équitable
- **Axe 5** : Inciter les entreprises de transport de marchandises à réduire leurs impacts environnementaux
- **Axe 6** : Développer l'information et la connaissance en matière de logistique

Le plan d'action se traduit par trois focus territoriaux à l'échelle de chaque bassin local de mobilité permettant de préciser l'atterrissage territorial de l'ensemble des actions déclinées dans le Plan de Mobilité. Ces focus permettront notamment de guider l'élaboration des Plans Locaux de Mobilité que doivent ou peuvent élaborer la Métropole de Lyon et les EPCI membres de SYTRAL Mobilités.

Un dernier focus traite spécifiquement des relations avec les territoires voisins, enjeu essentiel pour la mobilité au sein du ressort territorial de SYTRAL Mobilités, et qui permettra de mieux coordonner à l'avenir les projets et politiques conduits à l'interface entre ces territoires.

6. La mise en œuvre du Plan de Mobilité

La dernière partie du document traite des modalités de la mise en œuvre du Plan de Mobilité et de son suivi afin de garantir que, après son adoption, l'ensemble des actions et projets prévus se concrétisent dans le calendrier programmé. Les modalités de suivi définies permettront d'évaluer finement l'avancement de la mise en œuvre des projets ainsi que l'évolution des pratiques de mobilité dans le territoire, en vue notamment de l'évaluation obligatoire du Plan de Mobilité au bout de 5 ans.

**DELIBERATION DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION
N°24-093**

APRES ECHANGES DE VUES,

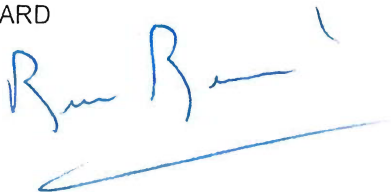
Présents :	19
Pouvoirs :	7
Ne prend pas part au vote (NPPV)	0
Nombre de votants	26
Abstentions	0
Total Suffrages exprimés	71
Dont « Contre » :	0
Dont « Pour » :	71

DELIBERATION DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION
N°24-093

DÉCIDE, à l'unanimité des suffrages exprimés :

- d'arrêter le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais tel que présenté,
- d'autoriser le Président, ou son représentant dûment habilité, à prendre toutes dispositions pour la poursuite de la procédure réglementaire, notamment la soumission du projet aux autorités compétentes pour avis, ainsi que l'organisation de l'enquête publique conformément aux termes des articles L.1214-16 et L. 1214-28-2 du Code des Transports.

Le Président
Bruno BERNARD



Date de convocation : 17 février 2022

Date d'affichage : 2 mars 2022

Nombre de conseillers en exercice : 60

OBJET : TRANSPORTS/VOIRIE – Plan Vélo

L'an DEUX MILLE VINGT-DEUX, le VINGT-QUATRE FEVRIER

Le Conseil de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône s'est réuni dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de **Monsieur RONZIERE**

PRESENTS : AURION Rémy, AUTHIER Gilles, BAUDU-LAMARQUE Stylite, CADI Myriam, CARANO Christine, CHAUMAT Denis, CHEVALIER Armelle, CHOLLAT Françoise, de LONGEVIALLE Ghislain, DUBOST STIVAL Delphine, DUMONTET Jean-Pierre, GIRIN Pascal, GLANDIER Martine, GUIDOUM Kamel, JAMBON Michel, LAFORET Edith, LEBAIL Danielle, LIEVRE Gaëtan, LIEVRE Patrick, LONGEFAY Fabrice, LUTZ Sophie, MANDON Olivier, MATRAY Bernard, PARIOT Véronique, PARIZOT Stéphane, PARLIER Frédérique, PERRIN Jean-Charles, PHULPIN Patrick, PORTIER Alexandre, PRIVAT Sylvie, RABOURDIN Catherine, RAVIER Thomas, REBAUD Catherine, REIX Marie-Laure, REVERCHON Jean-Pierre, RONZIERE Pascal, TACHON Gérard, THIEN Michel

ABSENTS EXCUSES : AKSU GIRISIT Keziban (pouvoir à Stylite BAUDU LAMARQUE), ALLIX Jean-Louis (pouvoir à Pascal RONZIERE), BEROJON Angèle, BERTHOUX Béatrice (pouvoir à Pascal RONZIERE), BLANC Muriel (pouvoir à Alexandre PORTIER), BOIRAUD Patrick (pouvoir à Françoise CHOLLAT), CHOPIN Marie-Andrée (pouvoir à Gérard TACHON), DECEUR Patrice (pouvoir à Marie-Laure REIX), DUPIT Emmanuel (pouvoir à Danielle LEBAIL), DUTHEL Gilles (pouvoir à Catherine RABOURDIN), ESPASA Christophe, FROMENT Benoît (pouvoir à Thomas RAVIER), GIFFON Georges (pouvoir à Thomas RAVIER), JAMBON Bernard (pouvoir à Ghislain de LONGEVIALLE), JONARD Geneviève (pouvoir à Denis CHAUMAT), LICI Vassili, MOULIN Didier, REBOULE Anne (pouvoir à Fabrice LONGEFAY), REYNAUD Pascale, ROMANET CHANCRIN Michel (pouvoir à Jean-Pierre DUMONTET), SEIVE Capucine (pouvoir à Frédérique PARLIER), TROUVE Michel (pouvoir à Jean-Pierre DUMONTET)

Sur l'invitation du Président, il est procédé à l'élection d'un secrétaire désigné au sein du Conseil. **Monsieur Bernard MATRAY** ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions qu'il a acceptées.

Messieurs RONZIERE et PORTIER rappellent que dans son plan de mandat 2021-2026, la Communauté d'Agglomération s'est donnée pour priorité de faire de Villefranche Beaujolais Saône un territoire de mobilités. Les nouvelles mobilités font partie des enjeux transverses à nos 18 communes. Il s'agit d'innover pour mieux tenir compte des attentes des usagers et des caractéristiques de notre territoire avec ses atouts et ses contraintes, et des moyens financiers mobilisables.

L'un des enjeux est d'encourager les mobilités actives avec la définition et la mise en œuvre d'un Plan Vélo.

Cette démarche doit en particulier tenir compte des caractéristiques géographiques de notre territoire marqué par l'éloignement voire l'isolement de nombreuses habitations, et la nécessité pour la plupart des habitants d'utiliser la voiture pour se déplacer au quotidien.

L'objectif du Plan Vélo est ainsi de favoriser une offre complémentaire de déplacements en créant les conditions d'un usage sécurisé du vélo, qu'il soit lié aux études, au travail ou aux loisirs.

Dans cette perspective, un groupe projet s'est constitué et réuni à plusieurs reprises. Une étude de cyclabilité a été réalisée pour identifier les points forts et les points de vigilance du territoire.

Par ailleurs, la Communauté d'Agglomération a été lauréate de l'appel à projet AVELO 2 lancé par l'ADEME, qui va permettre d'accélérer l'élaboration et la mise en œuvre de son plan d'action.

Enfin, la Communauté d'Agglomération va renforcer son expertise avec le recrutement d'un responsable mobilités et d'un chargé de mission vélo (financé dans le cadre de l'appel à projet AVELO 2).

En outre, cette démarche s'articule avec :

- Les priorités du plan de mandat en matière d'aménagement de l'espace, d'habitat et de mobilités, et le travail engagé pour la révision du SCOT, l'élaboration du futur PLUIH et la préparation du plan local de mobilité ;
- les autres priorités du plan de mandat pour l'amélioration de l'offre de transports en commun, le développement des mobilités partagées, la poursuite de l'amélioration et de la sécurisation de la voirie communautaire, et, plus largement, l'attractivité touristique du territoire.

Fruit d'un important travail d'écoute et de préparation nourri par des échanges avec les retours d'expérience d'autres collectivités et EPCI, de visites sur le terrain, et de la concertation locale avec les clubs, collectifs et autres associations du vélo, le plan d'action proposé repose sur 5 axes :

- **Axe 1 : Structurer un grand maillage cyclable adapté aux défis de mobilité de notre territoire**
 - avec un nouveau schéma vélo 2022-2032 étendu à l'échelle des 18 communes, l'identification des nouvelles priorités autour des axes d'intérêt communautaires et la desserte des grandes équipements du territoire, la mise en place du jalonnement des itinéraires et le déploiement d'une cartographie ;
 - avec la mise en place d'un financement de la Communauté d'Agglomération (fonds de concours) pour accompagner les communes dans le développement d'aménagements cyclables identifiés d'intérêt communautaire dans un objectif de continuité et de sécurisation du réseau cyclable.
- **Axe 2 : Faciliter l'usage et l'entretien d'un vélo**
 - avec l'expérimentation d'une aide financière à l'acquisition ou à l'usage d'un vélo neuf ou d'occasion, ciblant les actifs, et articulé avec les plans de mobilité des entreprises ;
 - avec l'organisation d'une bourse aux vélos annuelle en partenariat avec les associations cyclistes du territoire pour faciliter l'échange de vélos d'occasion ;
 - avec la mise en place d'un atelier mensuel d'entretien et d'auto-réparation de vélos dans une logique d'économie circulaire, et en partenariat avec les associations locales.
- **Axe 3 : Développer de nouveaux services de location de vélo**
 - avec la mise en place du Vélo en Location Longue Durée (VLLD) à court terme ;
 - avec le Vélo en Libre Service (VLS) à moyen terme.

- **Axe 4 : Développer des stationnements plus nombreux et mieux sécurisés**
 - avec l'atteinte de 1 000 places de stationnement vélo dans l'agglomération d'ici 2026 ;
 - avec le développement des consignes collectives grandes capacités sur les aires de covoiturage et les parkings relais ;
 - avec la réalisation d'un parking vélo en hyper-centre de Villefranche-sur-Saône.

- **Axe 5 : Fédérer, informer et promouvoir**
 - avec un plan de communication à destination des habitants, des salariés des entreprises, et des touristes ;
 - avec l'organisation de « Mai à Vélo » à l'échelle de la CAVBS pour encourager la pratique du vélo, faire connaître les actions de la Communauté d'Agglomération, et proposer des actions permettant de mieux découvrir et faire connaître notre territoire par le vélo ;
 - avec des ateliers de remise en selle pour les adultes afin de les aider à mieux circuler en sécurité ;
 - avec la mise en place d'un comité vélo permettant aux acteurs locaux associatifs, professionnels et institutionnels d'échanger régulièrement sur la mise en œuvre de ces actions.

Les crédits nécessaires sont inscrits au budget primitif voté le 20 janvier 2022.

Vu :

- **L'article L 5211.1 du code général des collectivités territoriales ;**
- **L'avis favorable du Bureau réuni le 6 décembre 2021 ;**
- **Le rapport ci-dessus.**

Le conseil communautaire, après avoir délibéré, décide à l'unanimité :

Article 1 : d'approuver les orientations et les objectifs inscrits dans le Plan Vélo.

Pascal RONZIERE
Président

Date de la convocation : 05 juin 2024

Date d'affichage : 17 juin 2024

Date de publication sur site Internet CAVBS : 17 juin 2024

Nombre de membres du Conseil : 60

A.R. Transmission Préfecture
069 200 040 590 00016
en date du 17/06/24

OBJET : AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE, HABITAT, MOBILITÉS - Plan vélo - Approbation du schéma directeur cyclable de la Communauté d'Agglomération Villefranche-Beaujolais-Saône

L'an DEUX MILLE VINGT QUATRE le DOUZE JUIN

Le Conseil de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône s'est réuni dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de **Monsieur RONZIERE**.

PRÉSENTS : AURION Rémy, BAUDU-LAMARQUE Stylite, BLANC Muriel, BOIRAUD Patrick, BUTET Catherine, CADI Myriam, CARANO Christine, CHAUMAT Denis, CHOLLAT Françoise, CHOPIN Marie-Andrée, de LONGEVIALLE Ghislain, DESMULES Marielle, DUMONTET Jean-Pierre, DUPIT Emmanuel, DUTHEL Gilles, FROMENT Benoit, GIRIN Pascal, JAMBON Bernard, JAMBON Michel, LAFORET Edith, LICI Vassili, LIEVRE Gaëtan, LONGEFAY Fabrice, MANDON Olivier, MATRAY Bernard, MONTAGNIER Michèle, MOULIN Didier, PARIOT Véronique, PARIZOT Stéphane, PARLIER Frédérique, PERRIN Jean-Charles, PHULPIN Patrick, PORTIER Alexandre, PRIVAT Sylvie, RABOURDIN Catherine, REIX Marie-Laure, REVERCHON Jean-Pierre, ROMANET-CHANCRIN Michel, RONZIERE Pascal, TACHON Gérard, THIEN Michel.
Delphine d'HARCOURT (suppléante de Michel TROUVE).

ABSENTS EXCUSÉS / REPRÉSENTÉS : ALLIX Jean-Louis (pouvoir à BLANC Muriel), CHEVALIER Armelle (pouvoir à RABOURDIN Catherine), DECEUR Patrice (pouvoir à PHULPIN Patrick), DUBOST STIVAL Delphine (pouvoir à CADI Myriam), ESPASA Christophe (pouvoir à FROMENT Benoit), GLANDIER Martine (pouvoir à MOULIN Didier), LIEVRE Patrick (pouvoir à JAMBON Michel), RAVIER Thomas (pouvoir à BAUDU-LAMARQUE Stylite), REBOULE Anne (pouvoir à LONGEFAY Fabrice).
AKSU GIRISIT Keziban, BEROUJON MOTTA Angèle, BERTHOUX Béatrice, GIFFON Georges, GUIDOUM Kamel, JONARD Geneviève, LUTZ Sophie, REYNAUD Pascale, SEIVE Capucine.

Sur l'invitation du Président, il est procédé à l'élection d'un secrétaire désigné au sein du Conseil. **Madame Véronique PARIOT** ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désignée pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées.

Dans le cadre de son plan de mandat, la Communauté d'Agglomération Villefranche-Beaujolais-Saône, autorité organisatrice de la mobilité (AOM), a défini des priorités en matière d'organisation et de développement des services relatifs aux mobilités actives.

Par délibération en date 24 février 2022, le Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération a validé le Plan vélo qui se décline en 5 axes :

- structurer un grand maillage vélo avec un nouveau schéma sur les 18 communes ;
- faciliter l'usage et l'entretien d'un vélo avec une aide à l'acquisition d'un vélo ou VAE neuf ou d'occasion, l'organisation d'une bourse aux vélos annuelle, l'organisation d'un atelier mensuel d'entretien et d'auto-réparation ;

- développer de nouveaux services de mobilités pour les habitants avec la mise en place de location de vélos (longue durée et /ou libre-service) ;
- créer des stationnements vélos plus nombreux et plus sécurisés avec un objectif de 1000 places de stationnements vélos d'ici 2026, le développement des consignes collectives grandes capacités sur les aires de covoiturage et les parkings relais et la réalisation d'un parking vélo en hyper-centre de Villefranche-sur-Saône (40 places) ;
- fédérer, informer et promouvoir le vélo avec le déploiement d'un plan de communication, la mise en place de l'opération « Mai à vélo » à l'échelle de la Communauté d'agglomération, et l'organisation d'ateliers de remise en selle pour adultes.

Les premières actions concrètes réalisées dans le cadre du Plan Vélo sont :

- la mise en place d'une aide à l'acquisition de vélo dès mars 2022 avec 960 bénéficiaires représentant 300 000 € d'aides allouées à mai 2024 ;
- l'aménagement de la Voie Bleue en mars 2023 sur 3,9 km d'itinéraire aménagé représentant un coût de 1,05M € TTC ;
- le développement du stationnement vélo sur les 18 communes et sur les trois aires de covoiturage à Limas et Jassans-Riottier ;
- la promotion du vélo à l'occasion d'événements mobilisateurs tels que Mai à Vélo, les semaines du développement durable, le forum des associations, etc ;
- les expérimentations sur la multimodalité bus – vélo en partenariat avec SYTRAL Mobilités ;

Il est proposé de franchir une nouvelle étape du Plan Vélo via la création d'un schéma directeur cyclable 2024-2034 sur les 18 communes.

Pour rappel, l'article L.228-2 du code de l'environnement dispose que : « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe ».

Dans ce cadre, le schéma directeur cyclable vise à assurer la cohérence des aménagements de voirie et la continuité des itinéraires cyclables pour les principaux axes structurants.

Le projet de schéma directeur cyclable concerne les 18 communes de la Communauté d'agglomération et remplace le précédent schéma adopté par la CAVIL en 2009 sur 4 communes.

Ce projet de schéma directeur cyclable permet d'identifier des aménagements structurants à créer pour garantir des continuités cyclables sécurisées et le déploiement d'équipements associés. L'objectif est de développer la pratique du vélo sur le territoire de la Communauté d'agglomération, aussi bien pour les déplacements domicile-travail et domicile-études que pour les loisirs. Il est aussi de favoriser la continuité avec les territoires voisins, notamment via des aménagements cyclo-touristiques tels que la Voie Bleue et la Voie du Tacot.

Ce projet de schéma directeur a été élaboré en concertation :

- avec les habitants, les employeurs et les salariés, à travers une enquête sur les pratiques et les attentes en matière de vélo ;
- avec les élus de chaque commune de la Communauté d'agglomération lors d'ateliers participatifs ;
- avec différents partenaires et notamment le comité vélo qui réunit les acteurs locaux du vélo.

Il s'articule autour :

- des axes structurants à aménager, avec des propositions de typologies d'aménagement et un phasage de réalisation des aménagements à court terme (moins de 5 ans), moyen terme, (5 à 10 ans) et long terme (plus de 10 ans), préalablement validé par chaque commune ;

- d'un plan de stationnement vélo précise la localisation des arceaux, abris, bornes d'entretien et de réparation et des consignes à vélo sur chaque commune. A terme, le nombre de places de stationnement vélo passera de 1100 places à plus de 2200 places, soit un doublement également ;
- d'un plan de jalonnement devra être lancé, afin de faciliter l'orientation des cyclistes ;
- d'un plan de promotion du vélo propose des dispositifs tels que des cartes interactives de temps de trajets, des plans des aménagements cyclables actuels et futurs, des animations aux habitants ainsi qu'un service de location de vélo.

Au total, 70 km de voiries cyclables ont été identifiées, dont l'aménagement permettrait de doubler le réseau actuel pour atteindre 140 km.

Le schéma directeur cyclable sera intégré au Plan Local de Mobilité, que la Communauté d'agglomération a l'obligation d'élaborer et de mettre en œuvre conformément à la loi d'orientation des mobilités de 2019, et sera compatible avec les autres documents de planification (PLUi-H, SCoT, PCAET).

Véritable outil de planification stratégique, il constitue une étape essentielle pour permettre à la Communauté d'agglomération, aux 18 communes et aux autres collectivités territorialement concernées de déterminer leurs investissements futurs en matière de voirie cyclable.

Vu :

- **L'article L.5211-1 du code général des collectivités territoriales ;**
- **Le projet du schéma directeur cyclable ;**
- **L'avis de la commission ;**
- **L'avis du Bureau ;**
- **Le rapport ci-dessus.**

Le Conseil communautaire, après avoir délibéré, décide à l'unanimité :

Article 1 : d'approuver le présent schéma directeur cyclable.

Article 2 : d'autoriser Monsieur le Président à prendre toutes les mesures nécessaires à la réalisation de cette opération et notamment à signer tous actes et documents.

Pascal RONZIERE
Président

Date de la convocation : 18 juin 2025

Date d'affichage : 27 juin 2025

Date de publication sur site Internet CAVBS : 27 juin 2025

Nombre de membres du Conseil : 60

A.R. Transmission Préfecture 069 200 040 590 00016 en date du 27/06/25
--

OBJET : AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE, HABITAT, MOBILITÉS - Plan vélo - Tarification des services de location vélo en libre-service et location courte et longue durée

L'an **DEUX MILLE VINGT CINQ le VINGT CINQ JUIN**

Le Conseil de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône s'est réuni dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de **Monsieur RONZIERE**.

PRÉSENTS : ALLIX Jean-Louis, AURION Rémy, BAUDU-LAMARQUE Stylite, BEROUJON MOTTA Angèle, BERTHOUX Béatrice, BLANC Muriel, BUTET Catherine, CADI Myriam, CHAUMAT Denis, CHEVALIER Armelle, CHOLLAT Françoise, CHOPIN Marie-Andrée, de LONGEVIALLE Ghislain, DESMULES Marielle, DUBOST STIVAL Delphine, DUMONTET Jean-Pierre, DUPIT Emmanuel, DUTHEL Gilles, ESPASA Christophe, FROMENT Benoit, GIRIN Pascal, GLANDIER Martine, GUIDOUM Kamel, JAMBON Bernard, JAMBON Michel, LAFORET Edith, LIEVRE Patrick, LONGEFAY Fabrice, MATRAY Bernard, MOULIN Didier, PARIOT Véronique, PARIZOT Stéphane, PARLIER Frédérique, PERRIN Jean-Charles, PHULPIN Patrick, PRIVAT Sylvie, RABOURDIN Catherine, RAVIER Thomas, REIX Marie-Laure, REYNAUD Pascale, RONZIERE Pascal, TACHON Gérard, THIEN Michel.

ABSENTS EXCUSÉS / REPRÉSENTÉS : CARANO Christine (pouvoir à REIX Marie-Laure), DECEUR Patrice (pouvoir à PHULPIN Patrick), LIEVRE Gaëtan (pouvoir à RONZIERE Pascal), LUTZ Sophie (pouvoir à ESPASA Christophe), MANDON Olivier (pouvoir à REYNAUD Pascale), MONTAGNIER Michèle (pouvoir à DUPIT Emmanuel), PORTIER Alexandre (pouvoir à PARLIER Frédérique), ROMANET-CHANCRIN Michel (pouvoir à CHOLLAT Françoise), SEIVE Capucine (pouvoir à DUBOST STIVAL Delphine), TROUVE Michel (pouvoir à DUMONTET Jean-Pierre).
AKSU GIRISIT Keziban, BOIRAUD Patrick, GIFFON Georges, JONARD Geneviève, LICI Vassili, REBOULE Anne, REVERCHON Jean-Pierre.

Sur l'invitation du Président, il est procédé à l'élection d'un secrétaire désigné au sein du Conseil. **Monsieur Bernard MATRAY** ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions qu'il a acceptées.

Dans son plan de mandat, la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône, autorité organisatrice de la mobilité (AOM), s'est engagée à encourager les mobilités actives (vélo, marche à pied).

Par délibération en date 24 février 2022, le Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération a validé le Plan vélo qui prévoit notamment de développer de nouveaux services de mobilités pour les habitants. La mise en place de la location de vélos courte ou longue durée et libre-service pour la rentrée de septembre 2025 répond à cet objectif.

La flotte dédiée à la location en libre-service sera constituée de 135 vélos à assistance électrique (VAE) et de 24 stations électrifiées, dont le déploiement est prévu sur les communes d'Arnas, de Gleizé, de Jassans-Riottier, de Limas et de Villefranche-sur-Saône.

La flotte destinée à la location courte et longue durée est composée de 35 vélos à assistance électrique.

Dans le cadre de son adhésion à la Centrale d'Achat du Transport Public, la Communauté d'agglomération a conclu le 29 avril 2025 avec la société Ecovélo un marché ayant pour objet la fourniture, la mise en place et la gestion d'un service location de vélos en libre-service, courte et longue durée, dénommé Viavélo.

Il revient à la Communauté d'agglomération de fixer les tarifs du service de location des vélos.

Il est proposé une tarification qui vise à :

- garantir des prix attractifs ;
- proposer une structure tarifaire simplifiée et facilement appréhendable ;
- proposer des temps d'usage adaptés aux réalités des temps de parcours ;
- favoriser la bonne rotation du parc de vélos.

La tarification proposée s'articule autour de 3 formules principales :

- La location en libre-service (ou dite « au trajet ») sans abonnement ;
- La location en libre-service (ou dite « au trajet ») avec abonnement ;
- La location courte et longue durée.

1) Location en libre-service sans abonnement : forfait à l'usage

0,40 € par tranche de 10 minutes de location, pour un maximum 24 heures de location

Les locations de moins de 2 minutes ne sont pas facturées à l'utilisateur car elles permettent de changer de vélo en cas de problème technique, notamment de déverrouillage, sur le premier vélo sélectionné.

Des réductions pourront être appliquées pour des actions de promotion du service ou lors d'évènements spécifiques (40 jours maximum par an).

Un dépôt de garantie d'une somme de 100 €, sous la forme d'une pré-autorisation bancaire non-prélevée, est prévue à chaque usage.

2) Location en libre-service avec abonnement

Abonnements en € TTC	Offert dans l'abonnement	Au-delà de 30 minutes par jour
10 € / mois (mois glissant)	30 minutes gratuites par jour	0,40 € par tranche de 10 minutes supplémentaires (pour une location de 24 heures consécutives maximum)
99 € / an (année glissante)		

Les locations de moins de 2 minutes ne sont pas facturées à l'utilisateur car elles permettent de changer de vélo en cas de problème technique, notamment de déverrouillage, sur le premier vélo sélectionné.

Des réductions pourront être appliquées pour des actions de promotion du service ou lors d'évènements spécifiques (40 jours maximum par an).

Un dépôt de garantie d'une somme de 100 €, sous la forme d'une pré-autorisation bancaire non-prélevée, est prévue à chaque usage.

En cas de dégradations (hors usure normale) et / ou de vol du vélo, le barème de pénalités suivant s'applique :

Barème des pénalités pour le service de location libre-service avec ou sans abonnement :

Type de pénalité	Pénalité appliquée en € TTC
Vol / disparition / irréparabilité du vélo	2 000 € par vélo
Détériorations subies par le vélo et imputables à l'utilisateur	100 € par vélo
Intervention pour stopper une location et récupérer un vélo laissé hors station depuis plus de 24h par l'utilisateur	100 € par vélo

Ce barème est établi sur la base d'un vélo électrique d'une valeur de 2560 € TTC.

3) Location courte et longue durée :

Durée de location	Semaine <i>(reconduction jusqu'à 2 semaines maximum)</i>	Mois <i>(reconduction jusqu'à 3 mois maximum)</i>
Tarif	20 € TTC	40 € TTC

Pour valider sa location, l'utilisateur devra signer un mandat de prélèvement SEPA d'une valeur de 800 €, non débité, faisant office de dépôt de garantie.

Des réductions pourront être exécutées pour des actions de promotion du service ou lors d'événements spécifiques (40 jours maximum par an).

En cas de dégradations (hors usure normale) et / ou de vol du vélo, le barème de pénalités suivant s'applique :

Barème des pénalités pour le service de location courte et longue durée :

Élément endommagé ou manquant	Description	Montant de la pénalité (€ TTC)
Batterie endommagée ou non restituée	Batterie non fonctionnelle ou volée	500 €
Moteur ou assistance électrique défectueuse	Moteur abîmé, électronique endommagée	600 €
Cadre tordu ou fissuré	Fissure, choc structurel majeur	400 €
Roue voilée ou cassée	Par roue	100 €
Antivol non restitué	S'il était fourni	40 €
Selle, tige de selle cassée ou manquante	Détérioration non liée à l'usure normale	30 €

Pneus très usés, crevés ou non conformes	Par pneu (hors usure normale)	25 €
Garde-boue, panier ou porte-bagages cassé	Par élément	20 €
Éclairage avant ou arrière manquant	Par élément	15 €
Clé de batterie non restituée	Facture du double	50 €
Chargeur non restitué	Chargeur d'origine ou équivalent	80 €
Écran de contrôle (console) cassé	Remplacement de la console	150 €
Vélo très sale / non nettoyé à la restitution	Nettoyage approfondi exigé	15 €
Autres détériorations mineures	À estimer selon l'état (rayures, autocollants, etc.)	Devis sur demande
Pénalité de retard entre le 1 ^{er} et le 31 ^{ème} jour	Non restitution du matériel au rendez-vous convenu	10 € / jour jusqu'au 31 ^{ème} jour
Pénalité de retard au-delà du 31 ^{ème} jour	Non restitution du matériel au rendez-vous convenu	Saisie de la totalité du dépôt de garantie

Ce barème est établi sur la base d'un vélo électrique d'une valeur de 1860 € TTC.

Le dépôt de garantie pourra être partiellement ou totalement retenu en fonction de ces pénalités.

En cas de vol ou de perte totale sans assurance valide, le vélo sera facturé à sa valeur résiduelle (dépréciée selon la durée d'usage).

Vu :

- **L'article L.5211-1 du code général des collectivités territoriales ;**
- **L'avis de la commission ;**
- **L'avis du Bureau ;**
- **Le rapport ci-dessus.**

Le Conseil communautaire, après avoir délibéré, décide à l'unanimité :

Article 1 : d'approuver la tarification applicable au service de location de vélo en libre-service et de courte et longue durée, telle que présentée ci-dessus.

Article 2 : d'autoriser Monsieur le Président à signer tout document relatif à cette tarification.

Pascal RONZIERE
Président

Date de la convocation : 28 juin 2023

Date d'affichage : 11 juillet 2023

A.R. Transmission Préfecture
069 200 040 590 00016
en date du 11/07/23

Date de publication sur site Internet CAVBS : 11 juillet 2023

Nombre de membres du Conseil : 60

OBJET : PROJETS DE RENOUVELLEMENT URBAIN, CONTRAT DE VILLE, COHÉSION SOCIALE - Avis sur la création de la Zone d'aménagement concertée "BELLEROCHE" située sur les communes de Villefranche-sur-Saône, Gleizé et Limas, par le Préfet du Rhône pour la mise en œuvre d'une opération gérée en régie par l'OPAC du Rhône.

L'an DEUX MILLE VINGT TROIS le CINQ JUILLET

Le Conseil de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône s'est réuni dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de **Monsieur RONZIERE**.

PRÉSENTS : AURION Rémy, BAUDU-LAMARQUE Stylite, BEROUJON MOTTA Angèle, BLANC Muriel, BOIRAUD Patrick, BUTET Catherine, CADI Myriam, CARANO Christine, CHAUMAT Denis, CHEVALIER Armelle, CHOPIN Marie-Andrée, de LONGEVIALLE Ghislain, DECEUR Patrice, DUMONTET Jean-Pierre, DUPIT Emmanuel, DUTHEL Gilles, ESPASA Christophe, GIRIN Pascal, GLANDIER Martine, JAMBON Bernard, JAMBON Michel, LAFORET Edith, LIEVRE Gaëtan, LIEVRE Patrick, LONGEFAY Fabrice, MATRAY Bernard, MONTAGNIER Michèle, PARIOT Véronique, PARIZOT Stéphane, PARLIER Frédérique, PERRIN Jean-Charles, PHULPIN Patrick, PORTIER Alexandre, RABOURDIN Catherine, REBAUD Catherine, REBOULE Anne, REVERCHON Jean-Pierre, REYNAUD Pascale, RONZIERE Pascal, TACHON Gérard, THIEN Michel.
Delphine d'HARCOURT (suppléante de Michel TROUVE).

ABSENTS EXCUSÉS / REPRÉSENTÉS : CHOLLAT Françoise (pouvoir à BOIRAUD Patrick), DUBOST STIVAL Delphine (pouvoir à RONZIERE Pascal), GUIDOUM Kamel (pouvoir à ESPASA Christophe), JONARD Geneviève (pouvoir à CHAUMAT Denis), LICI Vassili (pouvoir à DUPIT Emmanuel), LUTZ Sophie (pouvoir à DUTHEL Gilles), MANDON Olivier (pouvoir à CADI Myriam), PRIVAT Sylvie (pouvoir à REBAUD Catherine), RAVIER Thomas (pouvoir à BAUDU-LAMARQUE Stylite), REIX Marie-Laure (pouvoir à CARANO Christine), ROMANET-CHANCRIN Michel (pouvoir à PERRIN Jean-Charles).
AKSU GIRISIT Keziban, ALLIX Jean-Louis, BERTHOUX Béatrice, FROMENT Benoit, GIFFON Georges, MOULIN Didier, SEIVE Capucine.

Sur l'invitation du Président, il est procédé à l'élection d'un secrétaire désigné au sein du Conseil. **Madame Frédérique PARLIER** ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désignée pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées.

Dans le cadre de ses compétences en matière de politique de la ville, la Communauté d'Agglomération Villefranche-Beaujolais-Saône (CAVBS) est engagée dans un projet de nouveau programme de renouvellement urbain à Belleroche (NPRU).

Situé sur les communes de Villefranche-sur-Saône, Gleizé et Limas, le quartier de Belleroche représente le plus grand quartier prioritaire du territoire Villefranche-Beaujolais-Saône, comprenant une population de plus de 5 200 habitants et un quart du parc de logement locatif social de l'agglomération (1 900 logements sociaux dans un quartier constitué à 98% de logements sociaux).

Reconnu comme quartier prioritaire de la politique de la ville (QPV) au titre de l'arrêté du 29 avril 2015 relatif à la liste des quartiers prioritaires de la politique de la ville, il a également été retenu parmi les 200 quartiers d'intérêt national par le conseil d'administration de l'Agence nationale du renouvellement urbain (ANRU).

Le 10 décembre 2020, la convention pluriannuelle du projet de renouvellement urbain de BELLEROCHE a été signée par la CAVBS et les partenaires, avec l'Agence Nationale du renouvellement Urbain (ANRU).

L'opération de renouvellement urbain de Belleroche est gérée en régie par l'OPAC du Rhône, et son support juridique opérationnel est celui de la zone d'aménagement concerté (ZAC).

Le projet de zone d'aménagement concerté de Belleroche prévoit sur un secteur d'environ 36,9 ha, des opérations de démolition, de diversification, de réhabilitation/requalification et de résidentialisation pour favoriser sa réouverture vers les quartiers environnants et rééquilibrer l'offre locative sociale au sein de l'agglomération.

Le programme prévisionnel global des constructions sur le périmètre de cette zone d'aménagement concerté prévoit des logements, des équipements publics avec un pôle enfance (crèche, ludothèque, accueil périscolaire, nouvelle école), un pôle administratif, associatif et citoyen, un pôle santé, la démolition du centre commercial « Aux belles roches », et la création de quatre à cinq cellules commerciales en pied d'immeubles.

Le programme prévisionnel global des constructions se répartit comme suit :

- 7 000 m² de surface de plancher d'équipements publics ;
- 21 000 m² de surface de plancher de logements ;
- 600 m² de surface de plancher pour les commerces et services, en rez-de-chaussée des immeubles neufs.

Les constructions et aménagements réalisés dans le cadre de la zone d'aménagement concerté de Belleroche ne sont pas soumis à la part intercommunale et communale de la taxe d'aménagement, compte-tenu de la prise en charge des aménagements d'espaces publics par l'OPAC du Rhône jusqu'à la suppression de la zone d'aménagement concerté.

Conformément à l'article L.311-1 du code de l'urbanisme, la création de la ZAC, portée par l'OPAC qui est un établissement public du Département du Rhône, relève d'un arrêté préfectoral.

En vue de la création de la ZAC de Belleroche, l'avis préalable de la CAVBS est sollicité sur le dossier de création (en application de l'article R.311-4 du code de l'urbanisme) et sur son étude d'impact (en application de l'article L.122-1 V du code de l'environnement) avant la prise d'un arrêté par le Préfet du Rhône.

Vu :

- **L'article L.5211-1 du code général des collectivités territoriales ;**
- **Les articles L.311-1 et R.311-1 et suivants du code de l'urbanisme ;**
- **Les articles L.122-1 et R 122-1 et suivants du code de l'environnement ;**
- **La délibération du 25 juin 2019 de l'OPAC du Rhône prenant l'initiative de l'opération d'aménagement du quartier de Belleroche sur les trois communes de Villefranche-sur-Saône, Gleizé et Limas ;**
- **La délibération du 20 décembre 2019 de l'OPAC du Rhône approuvant le lancement, les modalités et les objectifs de la concertation préalable, et le contenu du dossier de création de la zone d'aménagement concerté de Belleroche ;**
- **La concertation relative au projet de zone d'aménagement concerté de Belleroche organisée du 8 juin 2021 au 5 juillet 2021 dont le bilan a été tiré et approuvé par le conseil d'administration de l'OPAC du Rhône le 8 juillet 2022 ;**
- **La transmission par l'OPAC du Rhône de l'étude d'impact à la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, et son avis rendu le 21 octobre 2021 ;**
- **Le mémoire en réponse produit par l'OPAC du Rhône à l'autorité environnementale le 12 juillet 2022 ;**
- **La procédure de participation du public organisée du 12 septembre au 12 octobre 2022 inclus ;**
- **La synthèse des observations et propositions formulées lors de la participation du public par voie électronique ;**

- Le dossier de création de la zone d'aménagement concerté de Belleruche, élaboré par l'OPAC du Rhône, comprenant un rapport de présentation, un plan de situation, un plan de délimitation du périmètre de la zone, l'étude d'impact définie à l'article R. 122-1 et suivants du code de l'environnement et une information concernant la décision de ne pas exiger la part communale ou intercommunale de la taxe d'aménagement dans la zone ;
- La demande de création de la zone d'aménagement concerté de Belleruche, transmise au Préfet du Rhône par courrier du directeur général de l'OPAC du Rhône en date du 5 mai 2023 ;
- La demande adressée par l'OPAC du Rhône à la CAVBS, en date du 5 mai 2023, sollicitant l'avis de la CAVBS sur le projet de création de ZAC dans un délai de trois mois conformément aux dispositions du code de l'urbanisme ;
- L'avis de la commission ;
- L'avis du Bureau ;
- Le rapport ci-dessus.

Le Conseil communautaire, après avoir délibéré, décide à l'unanimité :

Article 1 : de donner un avis favorable au dossier de création de la ZAC BELLEROCHE, et à l'étude d'impact incluse dans le dossier de création de la ZAC.

Pascal RONZIERE
Président

Date de la convocation : 18 juin 2025

Date d'affichage : 27 juin 2025

A.R. Transmission Préfecture
069 200 040 590 00016
en date du 27/06/25

Date de publication sur site Internet CAVBS : 27 juin 2025

Nombre de membres du Conseil : 60

OBJET : PROJETS DE RENOUVELLEMENT URBAIN, CONTRAT DE VILLE, COHESION SOCIALE - Avis sur la réalisation de la Zone d'Aménagement Concerté "Belleroche" située sur les communes de Villefranche-sur-Saône, Gleizé et Limas, gérée en régie par Deux Fleuves Rhône Habitat.

L'an DEUX MILLE VINGT CINQ le VINGT CINQ JUIN

Le Conseil de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône s'est réuni dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de **Monsieur RONZIERE**.

PRÉSENTS : ALLIX Jean-Louis, AURION Rémy, BAUDU-LAMARQUE Stylite, BEROUJON MOTTA Angèle, BERTHOUX Béatrice, BLANC Muriel, BUTET Catherine, CADI Myriam, CHAUMAT Denis, CHEVALIER Armelle, CHOLLAT Françoise, CHOPIN Marie-Andrée, de LONGEVIALLE Ghislain, DESMULES Marielle, DUBOST STIVAL Delphine, DUMONTET Jean-Pierre, DUPIT Emmanuel, DUTHEL Gilles, ESPASA Christophe, FROMENT Benoit, GIRIN Pascal, GLANDIER Martine, GUIDOUM Kamel, JAMBON Bernard, JAMBON Michel, LAFORET Edith, LIEVRE Patrick, LONGEFAY Fabrice, MATRAY Bernard, MOULIN Didier, PARIOT Véronique, PARIZOT Stéphane, PARLIER Frédérique, PERRIN Jean-Charles, PHULPIN Patrick, PRIVAT Sylvie, RABOURDIN Catherine, RAVIER Thomas, REIX Marie-Laure, REVERCHON Jean-Pierre, REYNAUD Pascale, RONZIERE Pascal, TACHON Gérard, THIEN Michel.

ABSENTS EXCUSÉS / REPRÉSENTÉS : CARANO Christine (pouvoir à REIX Marie-Laure), DECEUR Patrice (pouvoir à PHULPIN Patrick), LIEVRE Gaëtan (pouvoir à RONZIERE Pascal), LUTZ Sophie (pouvoir à ESPASA Christophe), MANDON Olivier (pouvoir à REYNAUD Pascale), MONTAGNIER Michèle (pouvoir à DUPIT Emmanuel), PORTIER Alexandre (pouvoir à PARLIER Frédérique), ROMANET-CHANCRIN Michel (pouvoir à CHOLLAT Françoise), SEIVE Capucine (pouvoir à DUBOST STIVAL Delphine), TROUVE Michel (pouvoir à DUMONTET Jean-Pierre).
AKSU GIRISIT Keziban, BOIRAUD Patrick, GIFFON Georges, JONARD Geneviève, LICI Vassili, REBOULE Anne.

Sur l'invitation du Président, il est procédé à l'élection d'un secrétaire désigné au sein du Conseil. **Monsieur Bernard MATRAY** ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions qu'il a acceptées.

Dans le cadre de ses compétences en matière de politique de la ville, la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône est engagée dans un projet de NPRU à Belleroche (nouveau programme de renouvellement urbain).

La convention pluriannuelle du projet de renouvellement urbain de Belleroche a été signée le 10 décembre 2020 par la Communauté d'agglomération, l'ANRU et les partenaires.

Le volet aménagement du projet de renouvellement urbain de Belleruche est mise en œuvre dans le cadre juridique d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) gérée en régie par Deux Fleuves Rhône Habitat (ex-OPAC du Rhône). La ZAC a été créée par l'arrêté préfectoral n° DDT - 69-2023-09-21-00002 du 21 septembre 2023 conformément à l'article L.311-1 du code de l'urbanisme.

Deux Fleuves Rhône Habitat a constitué, conformément à l'article R.311-7 du code de l'urbanisme, un dossier de réalisation de ZAC comportant :

- un rapport de présentation ;
- le programme des équipements publics à réaliser dans la zone ;
- le projet de programme global des constructions à réaliser sur la ZAC ;
- les modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement, échelonnées dans le temps ;
- l'étude d'impact du dossier de création de 2020 et ses compléments notamment avec les éléments qui n'étaient pas connus lors de l'élaboration du dossier de création.

Le programme prévisionnel des constructions prévoit la création de 27 350 m² de surface de plancher dédiées à la construction de logements, d'équipements et de locaux de services, répartis comme suit :

- 19 000 m² de surface de plancher de logements relevant de la diversification de l'offre d'habitat ;
- 5 000 m² de surface de plancher d'équipements publics (un nouveau groupe scolaire) ;
- 3 350 m² de surface de plancher pour de l'activité artisanale, des commerces et des services.

Les travaux d'un montant prévisionnel de près de 15 millions d'euros seront engagés en 2025 pour une durée de 6 ans.

Comme définie par les articles L. 123-19 à L. 123-19-7, R. 123-46-1 et D. 123-46-2 du code de l'environnement, l'étude d'impact environnementale qui comprenait le projet de dossier de réalisation a fait l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique (PPVE) afin de permettre au public d'adresser des observations et propositions sur le projet de dossier de réalisation de la ZAC du quartier de Belleruche. Cette procédure de participation du public par voie électronique a eu lieu du 10 mars au 11 avril 2025 inclus et n'a donné lieu à aucune observation.

Conformément aux articles L.311-1 et R.311-8 du code de l'urbanisme, l'approbation du dossier de réalisation de la ZAC relève d'un arrêté préfectoral. L'avis préalable de la Communauté d'agglomération est sollicité sur le dossier de réalisation établi par Deux Fleuves Rhône Habitat, en application de l'article R.311-8 susvisé du code de l'urbanisme.

Vu :

- **L'article L.5211-1 du code général des collectivités territoriales ;**
- **Les articles R.311-1 et suivants du code de l'urbanisme ;**
- **La délibération du 25 juin 2019 de l'OPAC du Rhône prenant l'initiative de l'opération d'aménagement du quartier de Belleruche ;**
- **Le dossier de création de la zone d'aménagement concerté « ZAC de Belleruche », transmis par l'OPAC du Rhône devenu Deux Fleuves Rhône Habitat à la Préfète du Rhône le 2 juin 2023 ;**
- **La délibération du Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération en date du 5 juillet 2023 rendant un avis favorable au dossier de création de la ZAC de Belleruche ;**
- **L'arrêté préfectoral n°DDT - 69-2023-09-21-00002 du 21 septembre 2023 portant création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) de Belleruche sur les communes de Villefranche-sur-Saône, Gleizé et Limas ;**
- **Le projet de dossier de réalisation de la ZAC de Belleruche comprenant un projet de programme des équipements publics et les compléments à l'étude d'impact du dossier de création approuvé par le conseil d'Administration de Deux Fleuves Rhône Habitat ;**
- **La délibération du Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération en date du 12 juin 2024 rendant un avis favorable au programme des équipements publics de la ZAC de Belleruche ;**
- **La délibération du Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération en date du 18 septembre 2024 rendant un avis favorable à l'étude d'impact actualisée de la ZAC de Belleruche ;**
- **L'avis de l'Autorité Environnementale sur les compléments à l'étude d'impact émis le 11 octobre 2024 et le mémoire en réponse de Deux Fleuves Rhône Habitat du 10 janvier 2025 ;**

- La procédure de participation du public par voie électronique organisée du 10 mars au 11 avril 2025 inclus ;
- La synthèse des observations de la participation du public par voie électronique ;
- L'absence d'observation portée au registre de la procédure de participation du public ;
- La demande portant sur le dossier de réalisation de la ZAC transmise à la Préfète du Rhône par courrier du directeur général de Deux Fleuves Rhône Habitat en date du 6 juin 2025 ;
- La demande adressée par Deux Fleuves Rhône Habitat en date du 6 juin 2025 à la Communauté d'agglomération sollicitant l'avis sur le dossier de réalisation de la ZAC ;
- L'avis de la commission ;
- L'avis du Bureau ;
- Le rapport ci-dessus.

Le Conseil communautaire, après avoir délibéré, décide à l'unanimité :

Article 1 : de donner un avis favorable au dossier de réalisation de la ZAC Belleruche.

Pascal RONZIERE
Président