REÇU LE
14 SEP. 2026
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
VILLEFRANCHE BEAUJOLAIS SAÔNE

PRÉFET DU RHÔNE
Liberté
Égalité
Fraternité

Le Préfet, Secrétaire général,
Préfet délégué pour l'égalité des Chances

Lyon, le 07 SEP. 2026

Monsieur le Président,

La Communauté d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône est, depuis le 1er juillet 2021, autorité organisatrice de la mobilité locale. À ce titre, elle organise le développement des mobilités actives, solidaires et partagées sur son ressort territorial. Par délibération en date du 4 décembre 2025, le conseil communautaire de la Communauté d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône a arrêté son plan local de mobilité (PLM). Ce document a été reçu en préfecture le 15 juin 2025.

En application de l'article L.1214-36-A-3 du code des transports, le présent avis de l'État est exprimé dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées à l'élaboration du plan local de mobilité et avant mise à l'enquête publique du projet arrêté. Ce document devra figurer parmi ceux portés à la connaissance du public durant cette phase d'enquête.

Il s'agit, pour l'État, de faire part de son analyse et d'exprimer son avis sur le projet de PLM transmis, en veillant à la bonne articulation avec les documents de planification de rangs supérieurs. En particulier, et conformément à l'article L.1214-36-A-1, le PLM doit détailler et décliner le contenu du plan de mobilité des territoires lyonnais (PDM), approuvé le 2 octobre 2025.

Je tiens, avant toute chose, à saluer votre engagement et le travail important déployé pour l'élaboration de votre plan local de mobilité. Celui-ci tient compte des enjeux et contraintes de votre territoire, et propose des objectifs ambitieux ainsi qu'un plan d'actions pour encourager le report vers l'ensemble des mobilités alternatives à l'autosolisme.

Après analyse par mes services, je suis amené à formuler un avis favorable assorti de points de vigilance détaillés dans l'annexe technique jointe à ce courrier. Parmi ceux-ci, je souhaite en faire ressortir quatre.

Monsieur Pascal RONZIÈRE
Président de la Communauté d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône
183, rue de la Paix
69400 Villefranche-sur-Saône

Le premier porte sur la gouvernance des mesures proposées dans le plan d'actions. En particulier, j'attire votre attention sur le traitement de la logistique urbaine (orientation 1 – Axe 1 – Action n°4 – mesure 2) et notamment la volonté de conserver des installations terminales embranchées pour de potentiels usages futurs. Afin de garantir la faisabilité de cette mesure, il conviendrait d'associer les acteurs *ad hoc* comme SNCF Réseau qui sont les plus à même de vous accompagner. Je note également votre souhait constant d'abaisser les vitesses sur l'autoroute A6. Cette mesure devra être coordonnée avec les réflexions en cours sur de tels abaissements à l'échelle de l'axe A6-A7 au Nord et au Sud de l'agglomération lyonnaise. De manière générale, s'il ressort avec évidence que ce plan de mobilité est issu d'un travail concerté, votre communauté d'agglomération devra – en tant qu'autorité organisatrice des mobilités – animer l'écosystème des acteurs de la mobilité sur son territoire pour mener à bien ce plan d'actions dont plusieurs mesures ne relèvent pas directement de ses compétences.

Ensuite, et sans remettre en question la pertinence du programme d'actions proposé, un plan local de mobilité doit mettre en avant les conséquences attendues sur l'environnement. En particulier sur votre territoire où le secteur des transports représente 44 % des émissions de gaz à effet de serre, le projet de PLM mériterait d'afficher des objectifs chiffrés en matière de baisse des émissions de polluants atmosphériques. Concrétiser et quantifier les gains attendus de ces mesures, parfois contraignantes pour les usagers, favoriserait leur acceptabilité et permettrait de se représenter les bénéfices attendus sur la qualité de l'air et sur la santé.

Troisièmement, de nombreux aménagements de mobilité sont susceptibles de consommer des espaces agricoles ou naturels. Une attention particulière doit donc être portée sur leur implantation afin de limiter leur consommation foncière dans ces espaces. En particulier, il convient de décliner la séquence Éviter, Réduire, Compenser sur les espaces agricoles au même titre que sur les espaces naturels.

Enfin, j'insiste sur la nécessité d'utiliser l'ensemble des outils à votre disposition pour atteindre les objectifs fixés par ce PLM. Le plan de mobilité des territoires lyonnais prescrit déjà des règles à intégrer dans les plans locaux d'urbanisme, par exemple en matière de stationnement automobile. Votre plan local de mobilité pourrait définir des normes plus restrictives afin d'atteindre les objectifs ambitieux que vous vous êtes fixés, en restreignant l'offre de stationnement ou en conditionnant l'urbanisation d'un secteur à sa desserte par des mobilités alternatives à la voiture. De même, l'axe intitulé « Replacer le piéton au cœur des aménagements et des services de mobilité » nécessiterait d'être consolidé par l'identification des itinéraires prioritaires à développer en portant une attention particulière à leur continuité et à leur sécurisation.

L'élaboration du PLM ne constitue pas le point final mais bien le démarrage d'une démarche d'évolution des mobilités. À ce titre, les services de la direction départementale des territoires du Rhône restent à votre disposition pour vous accompagner dans la finalisation de votre plan local de mobilité et tout au long de sa mise en œuvre.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Bien à vous

Fabrice ROSAY

PRÉFET
DU RHÔNE
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction départementale des territoires

Le Directeur

Lyon, le 07 SEP. 2026

Avis de l'État sur le plan de mobilité de la communauté d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône

Annexe technique

L'élaboration du plan local de mobilité (PLM) de la Communauté d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône (CAVBS) répond à une exigence réglementaire conformément à l'article L.1214-36-A-1 du Code des transports. Il permet en outre de décliner de manière opérationnelle la stratégie portée par le plan de mobilité des territoires lyonnais (PDM) de SYTRAL Mobilités à horizon 2040.

Les services de l'État soulignent la démarche très complète par laquelle la communauté d'agglomération a intégré les diverses composantes et contraintes de son territoire pour produire un PLM qui répond, dans sa globalité, aux enjeux de mobilité des personnes et marchandises ainsi qu'à l'ambition du PDM de diviser par deux l'usage de la voiture en solo.

Les services de l'État formulent toutefois des commentaires et émettent des points de vigilance en vue de l'ajustement et de la mise en œuvre des actions proposées.

1 Remarques générales.

Le plan local de mobilité (PLM) est une déclinaison du plan de mobilité des territoires lyonnais porté par SYTRAL Mobilités et qui a été approuvé le 2 octobre 2025. Il doit ainsi détailler et préciser le contenu de ce document cadre, en particulier en ce qui concerne les services de mobilité organisés par l'EPCI.

Les choix opérés par la collectivité reposent sur les enseignements du diagnostic établi lors de la démarche d'élaboration de ce PLM qui a notamment mis en évidence une forte dépendance à la voiture individuelle (57 % des déplacements en 2015), un déficit d'aménagements favorables aux mobilités actives et aux transports collectifs et des enjeux environnementaux majeurs, 44 % des émissions de gaz à effet de serre du territoire étant liées au transport routier.

Affaire suivie par : Bianca RAZAFIMANDIMBY
Service Connaissance et accompagnement des transitions/ Unité Mobilités durables
Tél : 04 78 63 12 28
Courriel : bianca.razafimandimby@rhone.gouv.fr
165, rue Garibaldi, CS 33 862, 69 401 Lyon cedex 03

Les objectifs d'évolution des parts modales à horizon 2040 sont ainsi cohérentes avec celles fixées par le PDM des territoires lyonnais et le plan d'actions s'inscrit dans une démarche satisfaisante pour encourager les mobilités alternatives à l'autosolisme.

À l'image du PDM des territoires lyonnais, les objectifs d'évolution de la mobilité et des parts modales sont ambitieux. Ces objectifs vont de pair avec des hypothèses de report modal de la voiture solo vers des modes alternatifs plus vertueux : la marche, le vélo, les transports en commun, le covoiturage. Ces hypothèses, explicitées pages 114-115 de l'évaluation environnementale, sont fortes et supposent de réels changements des comportements de mobilité des usagers. Le plan d'actions s'attache ainsi à mobiliser l'ensemble des leviers à disposition de l'EPCI au titre de sa compétence « autorité organisatrice de la mobilité » et les moyens des autres partenaires de la mobilité (SYTRAL Mobilités, gestionnaires de voirie, VNF...).

Cependant, le PLM mériterait d'être complété pour mettre en avant l'articulation entre le développement urbain et démographique du territoire et les solutions de mobilité identifiées, en s'appuyant notamment sur l'articulation avec le plan local d'urbanisme intercommunal valant programme local de l'habitat (PLUi-H) de la CAVBS .

2 Respect du cadre réglementaire et prise en compte des enjeux portés par l'État.

2.1 Articulation avec les documents de rang supérieur et les stratégies locales.

L'élaboration de ce PLM participe à une nécessaire cohérence entre les différentes stratégies et projets portés à l'échelle de l'intercommunalité.

Planification urbaine

Le PLM de la CAVBS est dans l'ensemble satisfaisant, en particulier sur la prise en compte de la polarisation du territoire, en lien avec le SCoT du Beaujolais et le PLUi-H de la CAVBS. Le PLM définit des actions sur la base des dispositions du PLUi-H et évoque des évolutions possibles de ce dernier pour prendre en compte les changements rencontrés sur le territoire. Cependant l'articulation entre le PLM et le PLUi-H reste à consolider et à préciser. De plus, le plan de mobilité des territoires lyonnais préconise des normes de stationnement pour les logements et les activités économiques, et définit un zonage basé sur la desserte en transports collectifs qui s'imposent au document d'urbanisme.

Afin de permettre la cohérence entre ces documents stratégiques, le PLM pourrait ainsi être complété pour définir des normes plus restrictives concernant le stationnement des véhicules légers ou pour déterminer des secteurs dans lesquels l'urbanisation est conditionnée à leur desserte par des mobilités alternatives à la voiture. Outre le règlement écrit, le règlement graphique peut aussi évoluer tout au long de la durée du PLM en ajoutant ou retirant des emplacements réservés (ER). Par exemple, de nouveaux ER pour des cheminements piétons et des parkings de covoiturage pourront être ajoutés, tandis que ceux pour des stationnements pourraient être supprimés, en particulier dans les villages à l'issue des diagnostics de mobilité. Les densités prévues dans les OAP pourraient être également requestionnées au regard de l'évolution de l'offre de transports collectifs. Enfin, il conviendrait de préciser en page 27 du plan d'actions que ses règles s'appliquent aux opérations ayant une surface plancher supérieure à 1 000 m², conformément au PLUi-H en vigueur.
Conformément à l'article L.131-7 du code de l'urbanisme, le PLUi-H devra être rendu compatible avec le PDM des territoires lyonnais dans un délai de 3 ans. L'analyse de compatibilité qui doit être effectuée représente l'occasion pour le territoire de mobiliser les différents outils évoqués. À ce titre, SYTRAL Mobilités a développé une boîte à outils de traduction du PDM dans les plans locaux d'urbanisme.

PCAET et électrification du parc

Les actions mises en œuvre dans le PLM concourent à l'atteinte des exigences du plan Climat-Air-Energie (PCAET), notamment en favorisant la réduction des gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports, qui représente près de 44 % des émissions de GES du territoire. Toutefois, le PLM gagnerait à mieux expliciter les gains attendus par action dans la diminution de ces émissions, ce qui permettrait

notamment d'objectiver les effets positifs attendus des mesures et de contribuer à leur appropriation et à leur acceptabilité par le public.

Sur l'électrification du parc automobile, le PLM répond aux exigences réglementaires fixées par la loi Climat et résilience. Elle prévoit que les parcs de stationnement de plus de 20 emplacements gérés en délégation de service public, en régie ou via un marché public disposent d'au moins un point de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables. Le PLM s'attache également à respecter les dispositions fixées par le code de la construction et de l'habitation.

En complément, le territoire est couvert par le schéma directeur d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) porté par le SYDER. Il a pour objectif de planifier le déploiement des bornes de recharge sur le territoire en fonction des besoins des collectivités et des différents types de recharge pour les dix années à venir. Bien qu'aucun lien réglementaire n'existe entre ces documents, il aurait été opportun que le PLM s'appuie sur le diagnostic réalisé et la localisation des bornes à implanter pour réfléchir à la mise en œuvre d'une offre complémentaire.

En vertu de la loi relative à l'accélération de la production des énergies renouvelables, le PLM doit être modifié afin de prendre en compte le seuil de 1 500 m² dans l'obligation de solarisation ou végétalisation qui s'impose lors de la construction ou rénovation lourde d'aires de stationnement.

Nuisances sonores et qualité de l'air

Concernant la prise en compte des nuisances, le PLM ne fait ni référence aux plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de la commune de Villefranche-sur-Saône ou des infrastructures de l'État, ni au classement des voies routières et ferroviaires en vigueur.

Les PPBE sont des documents qui visent à lutter contre les nuisances sonores dans les zones urbaines denses et autour des grandes infrastructures de transport. Ils ne sont pas opposables, mais ils permettent aux habitants de comprendre les nuisances auxquelles ils sont exposés et aux gestionnaires de voirie de proposer un programme d'actions de prévention pour protéger les populations.

Le classement sonore est un outil de prévention qui a pour objet de catégoriser les infrastructures de transport terrestres (routes, voies ferrées, lignes de tramway ou de bus) en fonction de leur niveau de bruit. Il permet de limiter les projets de constructions aux abords de ces infrastructures et d'anticiper les impacts des projets d'infrastructures.

La prise en compte de ces documents permet ainsi de limiter l'exposition de nouvelles populations à ces nuisances, il aurait donc été opportun que le PLM les prenne en compte dans la définition de son plan d'actions, notamment dans les incidences et les mesures de réduction associées. En vue de la révision du classement sonore en 2029 et dans l'optique où des projets susceptibles d'engendrer des nuisances sonores seraient à l'étude, il conviendra de porter à la connaissance de l'État les projets de transports ferroviaires et/ou routiers qui seront réalisés sur le territoire.

En outre, plusieurs mesures doivent permettre de réduire l'exposition des populations à la pollution atmosphérique, et c'est notamment le cas de la mesure visant à abaisser les vitesses sur l'axe A6. Cette mesure relève de la compétence du Préfet et devra être coordonnée avec les réflexions en cours sur de tels abaissements, de façon globale, à l'échelle de l'axe A6-A7 au Nord et au Sud de l'agglomération lyonnaise. De manière générale, s'il ressort avec évidence que ce plan de mobilité est issu d'un travail concerté, votre communauté d'agglomération devra – en tant qu'autorité organisatrice des mobilités – animer l'écosystème des acteurs de la mobilité pour mener à bien ce plan d'actions dont plusieurs mesures ne relèvent pas directement de ses compétences.

Routes à grande circulation et passages à niveau

Les routes à grande circulation (RGC), définies à l'article L.110-3 du code de la route, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux, et, notamment le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, la circulation des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire. L'État et les

collectivités sont ainsi les garants de la préservation de la nature de ces axes, notamment dans le cadre de travaux ou d'aménagements permanents.

Le territoire de la CAVBS possède des axes classés RGC, dont la RD 306 de Villefranche à Lyon et la rue de Bourgogne. La liste exhaustive est disponible sur le site internet de la préfecture. Les services de l'État pourront accompagner l'étude des projets qui pourraient venir modifier ces axes.

Enfin, le territoire possède deux passages à niveau (PN n°7 à Villefranche-sur-Saône et PN n°293 à Saint-Georges-de-Reneins). Dans le but de sécuriser leur franchissement, en vertu de la loi d'orientation des mobilités de 2019, il est obligatoire de chercher des itinéraires alternatifs comportant moins de franchissements de PN pour transport routier de personnes (en particulier scolaires), dès lors que l'allongement du temps de parcours induit n'est pas disproportionné. L'autorité organisatrice compétente doit ainsi communiquer aux services de l'État l'analyse et les données essentielles concernant les franchissements résiduels de chaque itinéraire existant ou à venir.

2.2 Un plan d'actions dense mais peu territorialisé : passer de bonnes orientations à des actions programmées.

La communauté d'agglomération a mobilisé l'ensemble des solutions à sa disposition et a ainsi proposé des actions concrètes afin de limiter les distances parcourues et de se déplacer autrement qu'en voiture individuelle sur l'ensemble de son territoire. La complexité du jeu d'acteurs sur la compétence mobilité a été prise en compte par l'EPCI, qui a pris le temps de définir le rôle de chaque partenaire. Cependant, le plan est principalement axé sur les mobilités des personnes : seulement 4 actions sur 37 sont dédiées aux marchandises et à la logistique.

Sur le transport de marchandises

Le document définit peu d'actions spécifiques aux flux de marchandises, il dessine les contours de démarches qui restent à engager via la démarche Interlud ou l'instauration d'un dialogue territorial avec SYTRAL Mobilités. La problématique de préservation du foncier est cependant déjà évoquée pour développer les activités du port et de la voie ferrée, voire de l'arc actif. Cependant, les seules emprises identifiées à ce stade se situent autour du port.

Le document évoque la conservation de l'ensemble des installations terminales embranchées (ITE), comprenant celles actuellement inactivées, en vue d'une réutilisation future (orientation 1, action 4). Dans la liste des partenaires mobilisés, la communauté d'agglomération n'évoque pas SNCF Réseau. Or des échanges préalables sont nécessaires afin d'évoquer la maintenance de ces ITE et l'usage des sillons ferrés dans l'optique où des projets de fret ferroviaire viendraient à émerger.

Sur le transport de personnes

Les actions prévues par la CAVBS s'inscrivent dans des démarches globales comme le déploiement des SERM, la réalisation du réseau de lignes de covoiturage ou le renforcement de l'offre de transports collectifs portés par SYTRAL Mobilités. Le plan comprend ainsi toute une série de mesures qui devraient permettre le développement de nouvelles pratiques de mobilités alternatives à l'autosolisme au sein de l'intercommunalité et vers les territoires voisins. Le développement des mobilités (transports collectifs, modes actifs) sur le territoire se fait en priorité au niveau de la polarité urbaine de l'EPCI autour de Villefranche-sur-Saône, qui abrite la seule gare du territoire. Pour les autres centralités du territoire, la desserte se fait prioritairement via le déploiement de lignes régulières de bus à horizon 2033-2037. En complément, le transport à la demande sera développé à court terme (2028) ainsi que l'autopartage sur les territoires ruraux.

Dans les actions notables, on peut relever : la réalisation d'une ligne de cars à haut niveau de service entre Lyon et la gare de Villefranche d'ici 2030 (la section Nord pour desservir Belleville en 2040 est à l'étude), les projets de lignes de covoiturage (notamment celle sur l'A6), la réalisation de 70 km d'aménagements cyclables pour atteindre un réseau de 140 km en 2040, la mise en œuvre d'un pôle multimodal à Beau-Parc ou encore la création de cinq nouvelles stations d'autopartage d'ici 2035.

Enfin, il convient de signaler que peu d'actions sont réellement programmées au sein de ce PLM. Un certain nombre d'éléments doivent encore être étudiés et approfondis par l'EPCI. Par exemple, l'axe intitulé « Replacer le piéton au cœur des aménagements et des services de mobilité » nécessiterait d'être consolidé par l'identification des itinéraires prioritaires à développer en portant une attention particulière à leur continuité et à leur sécurisation.

Le PLM pourrait ainsi être complété en étant plus précis sur la localisation des projets ainsi que sur la définition d'objectifs cibles, notamment pour la réalisation des itinéraires prioritaires piétons réalisés (à l'image de ce qui a été fait pour les itinéraires cyclables).

2.3 Préservation des espaces agricoles.

Le présent plan a notamment pour ambition de « soutenir la vitalité des centres-villes et des centres-bourgs par des aménagements qualitatifs en faveur des modes actifs, en cohérence avec les objectifs du PLUi-H, notamment en matière de préservation des espaces naturels et agricoles ». Toutefois, la dimension agricole n'est pas prise en compte dans le document.

La démarche d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) n'est pas déclinée sur les enjeux agricoles. Il apparaît donc nécessaire d'appliquer aux espaces agricoles une logique similaire à celle déclinée sur les espaces naturels, notamment dans le cadre de l'évaluation des impacts potentiels des projets sur l'économie agricole.

Plusieurs mesures du document traduisent une volonté d'éviter les secteurs présentant des enjeux environnementaux, notamment les espaces naturels sensibles ou les zones humides. Cette démarche pourrait être étendue aux espaces agricoles exploités, en privilégiant également les mesures d'évitement lorsque des alternatives existent : recours prioritaire aux espaces déjà artificialisés ou imperméabilisés, évitement des parcelles agricoles exploitées, intégration des enjeux agricoles dès la conception des projets...

Des mesures de réduction de l'impact agricole et de prévention des conflits d'usage pourraient également être intégrées afin de mieux concilier les aménagements de mobilité avec les activités agricoles. Il est ainsi souhaitable que le document intègre pleinement les enjeux agricoles dans sa démarche ERC, au même titre que les enjeux environnementaux, afin de mieux préserver les espaces qui les portent et assurer une meilleure compatibilité entre développement des mobilités et maintien de l'activité agricole.

2.4 Prise en compte des risques.

La notion de risques naturels ou industriels n'est pas présente dans le document, mais celui-ci fait référence au PLUi-H de la CAVBS qui traite ces aspects.

Concernant le développement du port, un établissement génère des effets potentiels au-delà de ses limites. Une vigilance à la conformité des projets est à avoir dans la perspective de projets de développement : le port a une vocation industrielle et économique qui peut le cas échéant accueillir des activités à risques (stockage...). Cette analyse sur les projets opérationnels sera réalisée ultérieurement au titre de la politique des risques technologiques.

La prise en compte de ces risques doit se faire le plus en amont possible, bien que ces enjeux seront traités au moment des dépôts d'autorisation.

2.5 Incidences des actions, notamment sur les émissions de GES et la consommation du foncier.

L'évaluation environnementale du PLM est celle du PDM des territoires lyonnais, ce qui a pour conséquence de ne pas aborder les incidences du plan à la bonne échelle. Les perspectives d'évolution du territoire si le plan n'est pas mis en œuvre et les impacts sur l'environnement (eau, pollution, santé, risques technologiques...) ne se font ainsi pas sur le bon périmètre.

La communauté d'agglomération représente quant à elle 4 % des émissions totales de l'agglomération lyonnaise. Le transport routier constitue le premier poste d'émissions (44 % en 2023), suivi du secteur

résidentiel (20 %), en lien avec l'usage du gaz et de l'électricité pour le chauffage. La forte dépendance aux carburants pétroliers et la présence de grands axes routiers accentuent cette vulnérabilité. La communauté d'agglomération pourra compléter son PLM avec les incidences de ses actions sur les émissions de GES en sollicitant si besoin, l'expertise et l'appui d'ATMO AURA, qui est à la disposition des collectivités pour travailler sur des diagnostics et créer des indicateurs de suivi.

Certaines actions étant en cours de définition, le travail d'identification, de dimensionnement et de localisation des sites n'a pas encore été effectué ce qui ne permet pas de définir leurs incidences (notamment sur la consommation du foncier, les émissions de gaz à effet de serre, les reports de trafic) et les mesures ERC adaptées.

Toutefois, l'expérience montre que de nombreux aménagements de mobilité peuvent être susceptibles d'impacter des espaces agricoles ou naturels. Si certains projets peuvent être justifiés lorsqu'ils répondent à un intérêt général clairement établi, tels qu'un élargissement raisonné de voirie, des travaux de sécurisation ou encore la création de cheminements doux permettant de reconnecter une partie résidentielle isolée du reste d'une polarité, une vigilance particulière doit être portée sur les équipements dont l'implantation en zone agricole ou naturelle apparaît non justifiée. C'est notamment le cas des bornes de recharge pour véhicules électriques (IRVE), des aires de covoiturage ou encore des parkings relais, qui peuvent contribuer à la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers (ENAF), alors même que leur implantation n'est pas nécessairement compatible avec la vocation des zones agricoles et naturelles du document d'urbanisme.

Sur la déclinaison de la séquence Éviter, Réduire, Compenser (ERC), seules 7 actions ont fait l'objet de véritables mesures. Le PLM mériterait d'être consolidé en définissant des mesures ERC adaptées à chacune des actions envisagées. Il aurait été également pertinent que l'évaluation environnementale mette en avant les impacts positifs de l'ensemble des actions.

2.6 Gouvernance et modalités de suivi du plan d'actions.

Il est difficile d'évaluer si les mesures du plan d'actions vont permettre à la CAVBS de répondre à ses objectifs, d'autant plus que de nombreuses mesures ne relèvent pas de son champ de compétence.

Le PLM définit, pour chaque action, des indicateurs permettant d'en suivre la mise en œuvre et l'efficacité. Toutefois, en l'absence d'objectifs cibles clairement définis, il est difficile d'apprécier le niveau d'atteinte attendu et par conséquent, de déterminer si les objectifs fixés sont réalistes et atteignables. Le PLM mériterait d'être précisé et complété pour permettre la bonne réalisation des actions prévues.

Bien que le PLM identifie le rôle que joue l'EPCI dans ces actions et les moyens mis en œuvre, 15 actions sont identifiées comme étant portées par des partenaires sur les 37 actions que comporte le PLM. La mise en œuvre effective du plan dans sa globalité nécessitera donc la mise en place de stratégies et de dispositifs partenariaux qui restent à ce jour à préciser.

Conformément à l'article L.1214-8 du code des transports, le PLM fait l'objet d'une évaluation tous les 5 ans. À cette occasion, un premier bilan sera dressé et conduira si nécessaire à l'ajustement du plan d'actions.

Xavier CEREZA

Le Directeur Départemental

Xavier CEREZA