

Projet de
Plan de Déplacements Urbains
de l'Agglomération Lyonnaise

Enquête publique

1 – Rapport d'enquête publique

Maître d'ouvrage

**Syndicat mixte des transports pour le Rhône et
l'agglomération lyonnaise (SYTRAL)**

Date de l'enquête publique

Du 15 mai 2017 au 20 juin 2017

Composition de la commission d'enquête

Serge ALEXIS - Président

Jean FORIN - Titulaire

Gérard GIRIN – Titulaire

Date de remise du rapport

7 août 2017

Référence Tribunal administratif de Lyon

n° E16000354/69

SOMMAIRE

1. GENERALITES CONCERNANT L'OBJET DE L'ENQUETE	4
1.1. <i>Autorité organisatrice</i>	4
1.2. <i>Objet de l'enquête - Enjeux et objectifs et références réglementaires</i>	4
1.2.1. <i>Objet</i>	4
1.2.2. <i>Enjeux et objectifs</i>	4
1.2.3. <i>Références réglementaires</i>	5
1.3. <i>Le dossier d'enquête</i>	6
1.4. <i>Les registres d'enquête (papier et électronique)</i>	9
2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	9
2.1. <i>Désignation de la commission d'enquête</i>	9
2.2. <i>Préparation de l'enquête</i>	10
2.3. <i>Déroulement de la procédure</i>	11
2.3.1. <i>Arrêté d'ouverture d'enquête</i>	11
2.3.2. <i>Modalités d'information du public - publicité</i>	11
2.3.3. <i>Etablissement des permanences</i>	14
2.3.4. <i>Clôture de l'enquête</i>	15
3. EXAMEN DU CONTENU DU DOSSIER	16
3.1. <i>Projet de Plan de déplacements urbains - Agglomération lyonnaise 2017-2030</i>	16
3.1.1. <i>Le projet</i>	16
3.1.2. <i>Le plan d'action</i>	18
3.1.3. <i>Les modalités de suivi et d'évaluation</i>	20
3.2. <i>Pièces environnementales - Analyse croisée de l'Evaluation Stratégique Environnementale (ESE) et de l'avis de la MRAe</i>	21
3.2.1. <i>Examen du contenu au regard des dispositions du code de l'environnement</i>	21
3.2.2. <i>Examen sur le fond du contenu de l'ESE</i>	25
3.3. <i>Concertation amont</i>	59
3.3.1. <i>Modalités de concertation fixées</i>	59
3.3.2. <i>Déroulement de la concertation</i>	59
3.3.3. <i>Consultation des personnes publiques associées</i>	61
3.4. <i>Annexe accessibilité</i>	64
3.5. <i>Avis des Personnes Publiques Associées (PPA)</i>	67
4. CONTRIBUTIONS DU PUBLIC	68
4.1. <i>Recensement des contributions recueillies</i>	68

4.1.1.	<i>Contributions reçues lors des permanences</i>	68
4.1.2.	<i>Contributions reçues par courrier au siège du SYTRAL</i>	71
4.1.3.	<i>Contributions reçues sur le registre dématérialisé et/ou transmis par courriel sur l'adresse dédiée</i>	71
4.1.4.	<i>Contributions notées sur les registres "papier"</i>	71
4.2.	<i>Analyse et traitement des contributions</i>	73
5.	PROCES VERBAL DE SYNTHÈSE, REPONSES DU SYTRAL	83
5.1.	<i>Le Procès-verbal (voir annexe 1)</i>	83
5.2.	<i>La réponse du Maître d'Ouvrage (voir annexe 2)</i>	84
6..	ANALYSE DE LA COMMISSION SUR LES CONTRIBUTIONS RECUES ET SUR LES REPONSES DU SYTRAL	84
6.1.	<i>Analyse et avis de la commission d'enquête sur les avis des PPA</i>	84
6.2.	<i>Analyse et réponses de la commission d'enquête aux contributions du public</i>	84
6.2.1.	<i>Thème 1 transports collectifs</i>	85
6.2.1.1.	<i>Pôle d'échanges et parc relais (90 contributions)</i>	85
6.2.1.2.	<i>Utilisation du réseau ferré (90 contributions)</i>	86
6.2.1.3..	<i>Dessertes territoriales et spécifiques (400 contributions)</i>	86
6.2.1.4..	<i>Horaires (130 contributions)</i>	89
6.2.1.5.	<i>Confort (50 observations)</i>	89
6.2.1.6.	<i>PMR et autres usagers spécifiques (20 contributions)</i>	89
6.2.1.7.	<i>Tarifification (60 contributions)</i>	90
6.2.1.8.	<i>Matériels (7 contributions)</i>	90
6.2.2..	<i>Véhicules particuliers et professionnels (120 contributions)</i>	90
6.2.3.	<i>Modes doux</i>	91
6.2.4.	<i>Infrastructures-Voiries (140 contributions)</i>	92
6.2.5.	<i>Financement-Économie (20 contributions)</i>	93
6.2.6.	<i>Cohérence PDU/Documents d'urbanisme (20 contributions)</i>	93
6.2.7.	<i>Évolutions technologiques et sociétales (50 contributions)</i>	94
6.2.8.	<i>Enjeux environnementaux (50 contributions)</i>	94
6.2.9.	<i>Divers (40 contributions)</i>	96

1. GENERALITES CONCERNANT L'OBJET DE L'ENQUETE

1.1. Autorité organisatrice

La présente enquête publique est organisée par **Madame la Présidente du syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL)** en tant qu'autorité compétente organisatrice des transports au titre du code des transports.

Le siège de cette enquête est celui du SYTRAL, à savoir au : **21 boulevard Vivier Merle CS 63815 - 69487 LYON Cedex 03.**

1.2. Objet de l'enquête - Enjeux et objectifs et références réglementaires

1.2.1. Objet

Cette enquête concerne **le projet de révision du plan de déplacements urbains (PDU)** sur le périmètre de transports urbains de l'agglomération lyonnaise incluant les territoires de la Métropole de Lyon, à l'ouest les communes de Brindas, Chaponost, Grézieu-la-Varenne, Messimy, Sainte Consorce, Thurins et la communauté de communes de l'Est lyonnais.

La prescription de la **révision du PDU a été décidée par le Comité syndical par délibération du 5 mars 2015**. Cette délibération a été suivie de **celle du 9 décembre 2016** qui d'une part a arrêté le projet de PDU et d'autre part a autorisé la Présidente à accomplir toutes les formalités nécessaires liées aux consultations des personnes publiques et **au lancement de l'enquête publique**.

1.2.2. Enjeux et objectifs

Le PDU est un document de planification en matière de mobilité urbaine qui définit l'organisation globale des déplacements et des objectifs respectueux des obligations légales inscrites dans les documents cadres.

Les documents d'urbanisme, et plus particulièrement les PLU, doivent tenir compte des conséquences de l'urbanisation sur les trafics et donner la priorité au développement des zones desservies par les transports publics.

Le présent PDU est fondé sur une réflexion prospective à l'horizon 2030 tout en répondant aux obligations légales de programmation à un horizon moyen terme (2022)

Il prend en compte l'aspect financier, les modes de vie des habitants, l'impératif de dynamisme économique et l'indispensable réduction des nuisances qu'ils génèrent.

Les objectifs poursuivis par cette révision ont été définis dans la délibération du Comité syndical du SYTRAL du 5 mars 2015 ; il s'agit de :

- Permettre une meilleure prise en compte de l'interface avec les territoires voisins ;
- Favoriser la diversification des pratiques modales à l'échelle de l'agglomération lyonnaise dans le cadre d'une approche multimodale ;
- Anticiper les besoins d'adaptation des réseaux de transports collectifs ;
- Améliorer la qualité du cadre de vie en réduisant l'exposition des populations aux nuisances liées au trafic automobile ;
- Inscrire pleinement les modes actifs dans la politique de déplacements au service de la santé publique ;
- Développer une approche globale des services à la mobilité ;
- Trouver des solutions adaptées aux territoires peu denses face aux enjeux de vulnérabilité énergétique ;

- Mieux intégrer le transport de marchandises en ville dans la politique globale de déplacements ;
- Mettre en place un travail partenarial pour la révision, la mise en oeuvre et le suivi du PDU.

1.2.3. *Références réglementaires*

Les principales références réglementaires à cette enquête, sans être exhaustives, sont précisées ci-après.

- Les **3 délibérations** du Comité du SYTRAL et l'**arrêté d'ouverture d'enquête** signé de la Présidente cités supra ;
- Le **code des transports** et plus particulièrement ses articles L.1214-1 à 23-1 et R.1214-1 à 6 ;
- **L'arrêté du Préfet du Rhône** n°2014-353.0004 en date du 19 décembre 2014 **relatif aux périmètres de transports urbains sur lesquels le SYTRAL exerce sa compétence** d'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) ;
- **Le code de l'environnement** et plus particulièrement ses articles :
 - ✓ L.121-16 et L. 123-2 relatifs à la concertation volontaire ;
 - ✓ L 123-3 et suivants relatifs à la procédure et déroulement de l'enquête publique ;
 - ✓ L 141-1 relatif aux personnes pouvant être consultées sur leur demande sur le projet ;
 - ✓ R.122-17 relatif à la liste des plans et programmes à retenir pour l'analyse de leur articulation avec le PDU ;
 - ✓ R122-20 relatif au contenu du rapport d'évaluation stratégique environnementale et aux effets du PDU sur les sites Natura 2000 ;
 - ✓ R 122-21 relatif à l'avis de l'autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement ;
 - ✓ R 222-31 relatif aux PDU inclus dans un périmètre de transports urbains comportant un plan de protection de l'atmosphère ;
 - ✓ R 123-8 et suivants relatifs à la composition du dossier d'enquête et à l'organisation de l'enquête ;
 - ✓ L. 571-9 et L. 571-10 et L572-1 à L572-11 relatifs au bruit ;
 - ✓ L 414-4, R 414-19 et R 414-23 relatif à l'évaluation d'incidences Natura 2000 ;
 - ✓ L. 361-2 relatif au Plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée ;
- Le **Code de la route** et plus particulièrement son article R415-11 relatif aux piétons ;
- La **loi du 4 février 2005** relative à l'inclusion des personnes handicapées et à mobilité réduite ;
- **La loi n°2005-102 du 11 février 2005** (modifiée par **la loi n°2015-988 du 5 août 2015**) et plus particulièrement son article 45 relatif à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées qui a complété l'article 28 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs en prévoyant que le PDU comporte une "annexe particulière traitant de l'accessibilité" ;
- La **loi n° 2015-1776** relative à l'adaptation de la société au vieillissement ;
- La **loi du 7 août 2015** portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) ;
- La **loi de 2015** relative à la transition énergétique pour une croissance verte ;

- La **loi du 21 février 2014** de programmation pour la ville et la cohésion urbaine et plus particulièrement son article 1 relatif à l'accessibilité des quartiers en transports en commun ;
- La **loi Savary du 22 mars 2016** relative à l'identification et à la poursuite des fraudeurs pour le recouvrement des amendes dans les transports en commun ;
- La **loi MAPTAM** de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;
- La **loi** relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) ;
- La **loi du 30 décembre 1996** sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) ;
- La **loi dite Grenelle 1** du 3 août 2009 ;
- La **loi dite Grenelle 2 du 12 juillet 2010** ;
- La **loi 2004- 806 du 9 août 2004** relative à la politique de santé publique et plus particulièrement son article 28 concernant les conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation routière et leurs conséquences médicales ;
- La **Loi du 13 décembre 2000** solidarité et renouvellement urbain (SRU) et plus particulièrement son article 96 qui stipule que les PDU portent en partie sur la mise en place d'un observatoire des accidents impliquant les deux roues non-motorisés et les piétons.

Par ailleurs il existe des liens juridiques entre le PDU et les autres documents de planification ; il doit être compatible avec :

- le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) ;
- le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise ;
- la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise ;
- le Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Energie (SRCAE) de Rhône-Alpes ;
- les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoTs) de l'agglomération lyonnaise et de l'Ouest Lyonnais.

1.3. Le dossier d'enquête

Le dossier a été réalisé par le SYTRAL qui a sollicité le concours des bureaux d'études suivant :

- PLANETE PUBLIQUE Société de Conseil en politiques publiques pour le bilan de la concertation ;
- MOSAÏQUE ENVIRONNEMENT pour l'Evaluation Stratégique Environnementale.

Un bordereau établi à la demande de la commission d'enquête donne la liste des différentes pièces du dossier soumis à l'enquête.

Pièce 1 : Pièces administratives

- Arrêté n° 2017-92 portant ouverture d'enquête sur ce projet de révision du PDU de l'agglomération lyonnaise pris par la Présidente du SYTRAL en date du 6 avril 2017 (10 pages) ;

- Délibération n°15.011 du 5 mars 2015 prescrivant la révision du PDU de l'agglomération lyonnaise (9 pages) ;
- Délibération n°16.063 du 9 décembre 2016 arrêtant le Bilan de concertation relatif à la révision du PDU de l'agglomération lyonnaise (11 pages) ;
- Délibération n°16.064 du 9 décembre 2016 arrêtant le projet de PDU de l'agglomération lyonnaise (18 pages) ;
- Lettre de saisine du Tribunal Administratif (1 page) ;
- Décision de désignation de la commission d'enquête (1 page)

Pièce 2 : Projet de Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise 2017-2030
(248 pages)

Pièce 3 : Annexe accessibilité - PARTIE 1

- Annexe accessibilité du PDU (32 pages) ;
- Schéma directeur d'accessibilité de la voirie et des espaces publics du Grand Lyon (213 pages) ;
- Communes de l'Ouest hors Métropole (265 pages)

Pièce 4 : Annexe accessibilité - PARTIE 2

- Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais - Partie 1 (543 pages)

Pièce 5 : Annexe accessibilité - PARTIE 3

- Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais - Partie 2 (620 pages)

Pièce 6 : Pièces environnementales :

- Résumé non technique de l'évaluation environnementale (16 pages) ;
- Evaluation environnementale (454 pages) ;
- Avis de l'Autorité environnementale (18 pages)

Pièce 6 bis : Sommaire détaillé de l'évaluation environnementale (5 pages) et cartes au format A3 (15 cartes)

Pièce 7 : Bilan de la concertation

- Bilan de la concertation (117 pages) ;
- Synthèse des observations et propositions formulées par le public (13 pages)

Pièce 8 : Consultation des personnes publiques

- Courrier de notification du projet arrêté signé par la Présidente du SYTRAL (6 pages)
- Avis des personnes publiques consultées (239 pages) constitués :
 - ✓ de l'avis de l'ETAT Unité Déplacements de la DDT préfecture du Rhône du 29 mars 2017 (4 pages) ;
 - ✓ la délibération du conseil de LA METROPOLE du 6 mars 2017 (12 pages) ;
 - ✓ la délibération du conseil DEPARTEMENTAL du Rhône du 27 mars 2017 (21 pages recto-verso) ;
 - ✓ de la délibération des conseils municipaux de :
 - ALBIGNY SUR SAONE du 22 février 2017 (1 page) ;
 - BRINDAS du 3 avril 2017 (2 pages) ;
 - BRON du 27 mars 2017 (5 pages) ;

- CAILLOUX SUR FONTAINES du 20 février 2017 (4 pages) ;
- CALUIRE & CUIRE du 27 mars 2017 (3 pages) ;
- CHAMPAGNE AU MONT D'OR du 13/02/2017 (4 pages) ;
- CHAPONOST du 15 mars 2017 (3 pages) ;
- CHASSIEU du 23 mars 2017 (4 pages) ;
- COLLONGES-AU-MONT-D'OR du 13 mars 2017 (2 pages) ;
- COLOMBIER-SAUGNIEU du 15 mars 2017 (45 pages) ;
- CORBAS du 23 mars 2017 (3 pages) ;
- CRAPONNE du 21 mars 2017 (17 pages) ;
- DARDILLY du 14 mars 2017 (9 pages) ;
- ECULLY du 29 mars 2017 (5 pages) ;
- FLEURIEU SUR SAONE du 30 mars 2017 (1 page) ;
- FONTAINES-SAINT-MARTIN du 23 février 2017 (3 pages) ;
- GENAS du 20 mars 2017 (4 pages) ;
- JONAGE du 22 mars 2017 (3 pages) ;
- JONS du 30 mars (4 pages) ;
- LA TOUR DE SALVAGNY du 22 mars 2017 (3 pages) ;
- LIMONEST du 16 février 2017 (2 pages) ;
- LISSIEU du 20 mars 2017 (6 pages) ;
- LYON du 27 mars 2017 (18 pages) ;
- MARCY-L'ETOILE du 9 mars 2017 (3 pages) ;
- MEYZIEU du 24 mars 2017 (5 pages) ;
- MIONS du 16 mars 2017 (2 pages) ;
- MONTANAY du 9 février 2017 (1 page) ;
- NEUVILLE du 23 mars 2017 (4 pages) ;
- PIERRE-BENITE du 21 mars 2017 (7 pages) ;
- POLEYMIEUX-AU-MONT-D'OR du 21 février 2017 (2 pages) ;
- PUSIGNAN du 20 mars 2017 (3 pages) ;
- QUINCIEUX du 24/01/2017 (2 pages) ;
- RILLIEUX du 30 mars (6 pages) ;
- SAINT BONNET DE MURE du 23 mars 2017 (3 pages) ;
- SAINT CYR-AU-MONT-D'OR du 7 mars 2017 (3 pages) ;
- SAINT DIDIER -AU-MONT-D'OR du 23 mars 2017 (3 pages) ;
- SAINT FONS du 9 mars 2017 (5 pages) ;
- SAINT GENIS LAVAL du 14 mars 2017 (6 pages) ;
- SAINT GENIS LES OLLIERES du 30 mars (2 pages) ;
- SAINT GERMAIN AU MONT D'OR du 22 mars 2017 (4 pages) ;
- SAINT LAURENT DE MURE du 22 mars (4 pages) ;
- SAINT PRIEST du 30 mars 2017 (7 pages) ;
- SAINT ROIMAIN-AU-MONT-D'OR du 7 février 2017 (1 page) ;
- SAINTE FOY-LES-LYON du 30 mars 2017 (2 pages) ;
- SATHONAY VILLAGE du 3 avril (2 pages) ;

- THURINS du 17/02/2017 (2 pages) ;
- TOUSSIEU du 23 mars 2017 (4 pages) ;
- VAULX-EN-VELIN du 30 mars 2017 (18 pages) ;
- VENISSIEUX du 20 mars 2017 (5 pages)

Le dossier complet a été mis à la disposition du public dans chacune des 73 communes incluses dans le périmètre, dans les 9 mairies d'arrondissements de Lyon, à la Métropole et au siège du SYTRAL.

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Ces documents correspondent à ceux prévus pour ce type d'enquête au code des transports (articles L 1214-1 à 23-1) et au code de l'environnement (articles L 123-3 et R 123-8) A noter que dans les avis des communes consultées en tant que personnes publiques associées (PPA), le SYTRAL, conformément à la réglementation, n'a joint au dossier que les délibérations des conseils (municipaux et/ou départementaux et/ou métropolitain) et pas les courriers, observations et/ou avis du maire et/ou du Président.

La commission considère que le dossier tel qu'il est constitué, est conforme à la réglementation en vigueur.

1.4. Les registres d'enquête (papier et électronique)

Destinés à recevoir les observations du public, ils ont été déposés dans chacune des 73 communes incluses dans le périmètre, ainsi que dans les mairies des 9 arrondissements, à la Métropole et au siège de l'enquête au SYTRAL.

Chaque registre comportait 21 pages déjà cotées qui ont été paraphées par l'un des membres de la commission d'enquête. Les deux registres prévus pour le siège de l'enquête au SYTRAL comportaient quant à eux 200 pages (un seul a été utilisé)

A noter également la possibilité de transmettre des observations par Internet :

- sur un registre accessible sur le site Internet www.sytral.fr ;
- à l'adresse de messagerie PDUAggloLyon@mail.registre-numerique.fr.

2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1. Désignation de la commission d'enquête

Par ordonnance n°E16000354/69 du 8 mars 2017 Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lyon a désigné une commission d'enquête constituée de :

- Serge ALEXIS Président ;
- Gérard GIRIN et Jean FORIN membres titulaires ;
- Maurice GIROUDON membre suppléant.

Tous ont renvoyé immédiatement au Tribunal les attestations certifiant « ne pas avoir été amenés à connaître soit à titre personnel, soit à titre professionnel quelconque du projet susvisé soumis à l'enquête publique et pouvoir en conséquence être désignés en qualité de Commissaire – Enquêteur sans que les dispositions de l'article L.123-6 du code de l'environnement et de l'article 9 du décret du 23 avril 1985 se trouvent méconnues »

2.2. Préparation de l'enquête

La préparation de l'enquête a justifié un nombre important d'échanges entre le SYTRAL et la commission d'enquête et pas moins de 4 réunions formelles les 16 mars, 4 avril, 27 avril et 10 mai.

Cette phase de préparation de l'enquête a permis :

- de fixer la période d'enquête du 15 mai au 20 juin ;
- de fixer les lieux et horaires des permanences.

Les lieux ont été choisis parmi les Mairies concernées par l'enquête en prenant en compte des critères de population et de répartition géographique sur le territoire. Ont été retenues en plus du siège du SYTRAL, les mairies de Lyon 2^{ème} Lyon 5^{ème} Lyon 7^{ème} Lyon 9^{ème}, Caluire et Cuire, Chaponost, Dardilly, Genas, Givors, Neuville, Saint Genis Laval; Saint Priest, Tassin, Vaulx-en-Velin, Vénissieux et Villeurbanne.

- de valider le dossier ainsi que l'arrête et l'avis d'ouverture d'enquête ;

Concernant le dossier, la commission d'enquête a proposé au SYTRAL qui l'a retenu, d'établir un bordereau listant les différentes pièces du dossier afin qu'aussi bien le public que les services chargés de le mettre à sa disposition puissent s'assurer en tant que de besoin de son intégrité. Ces bordereaux ont été paraphés par un des membres de la commission d'enquête pour garantir leur authenticité.

- d'établir une notice à destinations des Mairies (sur proposition de la commission) précisant les consignes et recommandations pour assurer le bon déroulement de l'enquête ;

Cette notice a été adressée aux référents désignés dans chaque lieu d'enquête. Un membre de la commission a contacté chacun d'entre eux pour vérifier qu'il était bien prêt à assurer son rôle sur la base de ces recommandations et notamment d'adresser de façon hebdomadaire au SYTRAL les « scans » des observations notées sur les registres papier ou remises sur papier libre et annexés au registre

Le commissaire enquêteur ayant pris contact avec le référent lui a communiqué ses coordonnées personnelles pour permettre à ce dernier de le contacter en tant que de besoin.

Il a été prévu par ailleurs qu'une personne du SYTRAL fasse le tour des communes pendant l'enquête pour s'entretenir avec le référent et s'assurer du bon déroulement de la procédure.

- de valider les principes de la dématérialisation ;

La dématérialisation devant permettre à toute personne disposant d'un accès Internet de :

- **consulter et télécharger** les différentes pièces du dossier ainsi que l'arrête d'ouverture et l'avis d'enquête.
- **déposer des observations**, avec ou sans pièces jointes soit directement sur le registre électronique, soit par courriel (Les contributions pouvant comme sur les registres papier être anonymes) ;
- **consulter toutes les observations déposées sur le site.**

Il est prévu que les observations notées sur le registre électronique soient éditées sur papier et insérées par le SYTRAL dans le registre d'enquête du siège, de même pour les courriers envoyés au siège du SYTRAL.

- de parapher les registres (82 registres de 21 pages et 2 registres de 200 pages pour le siège de l'enquête) ;
- de valider les principes de publicité retenus pour l'enquête :
 - un contrôle de l'affichage par un cabinet d'huissier devant être effectué entre le 26 et le 28 avril ;
 - en plus des prescriptions réglementaires relatives à l'information du public sur l'ouverture de cette enquête, une série de dispositions complémentaires ont été prévues par le SYTRAL elles sont récapitulées au § 2.3.2. ci dessous
- d'arrêter les procédures de fin d'enquête

Le SYTRAL s'est engagé notamment à faire récupérer les registres dans chacune des mairies dans les 48 h qui suivront le dernier jour de l'enquête de façon à les faire clore par les membres de la commission dans les meilleurs délais.

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Au cours de ces réunions et de ces échanges le SYTRAL a apporté à l'équipe d'enquête toutes les informations dont elle avait besoin pour comprendre et appréhender le projet et finaliser la procédure d'enquête.

L'ensemble des interlocuteurs du SYTRAL (Mrs N.Mallot, M. Bossuet et N.Pech) ont fait preuve au cours de cette période et tout au long de l'enquête d'une disponibilité et d'une réactivité remarquable pour répondre aux attentes de la commission.

2.3. Déroulement de la procédure

2.3.1. Arrêté d'ouverture d'enquête

Le déroulement de la procédure, notamment la période d'enquête (fixée du lundi 15 mai 2017 au mardi 20 juin 2017, ainsi que les dates, heures et lieu de permanences), les modalités d'information du public ainsi que les différentes données précisées à l'art. R.123-9 du code environnement ont bien été précisées dans l'arrêté d'ouverture d'enquête du 6 avril 2017 pris par Mme la, Présidente du Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL)

Cet arrêté n°2017-92 qui porte ouverture de la présente enquête publique a été déposé en préfecture au contrôle de légalité le 10 avril 2017.

2.3.2. Modalités d'information du public - publicité

Le SYTRAL s'est chargé des démarches réglementaires suivantes :

- impression de l'avis d'ouverture d'enquête sur une série d'affiches (une centaine conformément à l'arrêté du 24 avril 2012 (au format A2 en noir sur fond jaune) ;
- distribution dans chacune des mairies, des communes et des arrondissements de LYON plus de 15 jours avant le début de l'enquête ;
 - ✓ d'au moins une de ces affiches et une copie de l'arrêté d'ouverture d'enquête de la Présidente du SYTRAL pour affichage aux panneaux habituels ;
 - ✓ d'un modèle de certificat d'affichage à transmettre au SYTRAL en fin d'enquête, une fois renseigné et signé par les maires respectifs ;

- affichage de cet avis d'enquête et de l'arrêté d'ouverture sur le panneau extérieur du siège du SYTRAL (ce que la commission d'enquête a constaté dès le 24 avril) ;
- mise en ligne sur son site Internet de l'avis d'enquête, de l'arrêté d'ouverture (ce que la commission d'enquête a constaté le 25 avril) et des pièces du dossier d'enquête avec possibilité de les consulter et de les télécharger (à partir du 15 mai) ;
- transmission de cet avis d'enquête pour publication dans les annonces légales au quotidien "Le Progrès" et à l'hebdomadaire "le Tout Lyon". Ces publications sont parues respectivement :
 - les 25 avril et 19 mai pour "Le Progrès" ;
 - les parutions hebdomadaires du 22 au 28 avril et du 20 mai au 28 mai pour "Le Tout Lyon".

Soit plus de 15 jours avant le début de l'enquête.

Le SYTRAL a fait procéder comme prévu à un contrôle de l'affichage réglementaire par huissier entre le 26 et le 28 avril 2017

En complément des prescriptions réglementaires le SYTRAL a organisé une campagne d'informations, relayée par d'autres acteurs avec :

- un communiqué de presse en date du 2 mai 2017 ;
- une page dans les journaux gratuits :
 - ✓ le 18 mai 4^{ème} pour le CNews ;
 - ✓ le 15 mai pour 20 minutes ;
- une annonce dans les journaux municipaux :
 - ✓ en mai dans MET' (journal de la Métropole) ;
 - ✓ en mai et juin dans Mag de Bron ;
 - ✓ en mai et juin dans Mag d'Oullins ;
 - ✓ en mai et juin dans Mag de Villeurbanne + Viva interactif (site Internet de la ville) ;
 - ✓ dans Mag de Fontaines-sur-Saône : article avec renvoi vers l'affiche couleurs spécialement réalisée par le SYTRAL pour annoncer cette enquête ;
- des affiches formats :
 - ✓ A3 et A4 type "crochet" à bord des bus (10 000 ex) du 15 mai au 15 juin ;
 - ✓ A4 (1 500 ex) sur réseau TCL affichage du 6 mai au 15 juin en agences TCL en station ;
 - ✓ A4 aux entrées des différents bâtiments communaux de la ville de Chassieu ;
 - ✓ A3 et A4 pour les mairies (10 ex) et MJC (12 ex) de la ville de Lyon, ville de Montanay ;
- un panneau 80 x 120 pour la braderie d'Oullins du 29 avril ;
- annonces sur les réseaux sociaux de :
 - ✓ Twitter : 48 h à l'avance des permanences du commissaire enquêteur ;
 - ✓ Facebook : relais hebdomadaire de la page permettant de donner son avis en ligne ;
 - ✓ Magazine Mobiles : Newsletter SYTRAL envoyé le 2 mai ;
- vidéos de 30 secondes sur écrans :
 - ✓ ITCL : spot vidéo muet diffusé sur les 1 500 écrans du réseau TCL :
 - du 15 mai au 21 mai ;
 - du 29 mai au 4 juin ;

➤ du 12 juin au 18 juin ;

✓ REX (image et vidéo) : spot vidéo muet.

Par ailleurs le SYTRAL a remis à la commission d'enquête une revue de presse qui fait état d'un certain nombre de publications et articles relatifs au PDU et/ou à l'enquête, plus particulièrement :

- au Printemps 2017 dans COLLONGES ET VOUS ;
- le 19 avril 2017 dans VAULX-EN-VELIN JOURNAL ;
- le 21 avril 2017 dans le Progrès ;
- en mai 2017 dans :
 - ✓ BRON MAGAZINE ;
 - ✓ L'ECHO DE FEYZIN ;
 - ✓ LES ECHOS DE LA TOUR (IRIGNY) ;
 - ✓ COULEURS SAINT PRIEST ;
 - ✓ ECULLY MAGAZINE ;
 - ✓ PROFILMAG (OULLINS) ;
 - ✓ VIVA (VILLEURBANNE) ;
 - ✓ LE PETIT POLEYMORIOT (POLEYMIEUX) ;
 - ✓ EXPRESSIONS (VENISSIEUX), le 16 mai ;
 - ✓ VAULX-EN-VELIN JOURNAL , le 17 mai ;
 - ✓ (EXPRESSIONS (VENISSIEUX) 31 mai 2017 ;
- LE PROGRES du :
 - ✓ 3 mai 2017 (CRAPONNE) ;
 - ✓ 4 mai 2017 (VILLEURBANNE) ;
 - ✓ 10 mai 2017 (METROPOLE MOBILITE) ;
 - ✓ 13 mai 2017 (BRINDAS plans de déplacements) ;
 - ✓ 15 mai 2017 (SYTRAL) ;
 - ✓ 17 mai 2017 (TASSIN-LA-DEMI-LUNE enquête sur les déplacements) ;
 - ✓ 19 mai 2017 (VENISSIEUX Plans de déplacements urbains : donnez votre avis) ;
 - ✓ 24 mai 2017 (VILLEURBANNE Mobilité) ;
 - ✓ 24 mai 2017 (COLLONGES-AU-MONT-D'OR Enquête publique du Plan de déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise) ;
 - ✓ 29 mai 2017 (CAILLOUX-SUR-FONTAINES Enquête publique) ;
 - ✓ 5 juin 2017 (CHASSIEU Ouverture de l'enquête publique sur le Plan de déplacements urbains) ;
 - ✓ 6 juin 2017 (VENISSIEUX Le commissaire enquêteur en permanence) ;
 - ✓ 10 juin 2017 (VILLEURBANNE Concertation Plan de déplacements urbains 2017-2030 : donnez votre avis) ;
 - ✓ 10 juin 2017 (MEYZIEU Déplacements Quartier La Jacquière : le PDU au centre de la polémique) ;
- L'ESSOR DU RHONE du 7 juin 2017 (Révision du plan de déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise 2017-2030) ;
- en mai-juin 2017 dans :

- ✓ FRANCH' INFOS (FRANCHEVILLE) ;
- ✓ MIONS LE MAG ;
- en mai-août 2017 dans LA TOUR EN BREF (LA TOUR DE SALVAGNY) ;
- en juin 2017 dans :
 - ✓ LES NOUVELLES BREVES (FLEURIEU-SUR-SAONE) ;
 - ✓ PERSPECTIVES (FONTAINES-SUR-SAONE) ;
 - ✓ LYON CITOYEN (SYTRAL) ;
 - ✓ CAP MEYZIEU ;
 - ✓ EN BREF (SAINT DIDIER AU MONT D'OR) ;
 - ✓ LES ECHOS DE LA TOUR (IRIGNY) ;
 - ✓ LES ECHOS DU MOIS (SAINT PIERRE DE CHANDIEU) ;
 - ✓ LE SATHONARD (SATHONAY-CAMP) ;
 - ✓ VIVA (VILLEURBANNE) ;
 - ✓ BRON MAGAZINE ;
 - ✓ L'ECHO DE FEYZIN ;
 - ✓ LES NOUVELLES BREVES (FLEURIEU-SUR-SAONE) ;
 - ✓ KEO' LYON ;
 - ✓ EXPRESSIONS (VENISSIEUX) lev14 juin ;
- en juin-juillet 2017 dans CRAPONNE MAGAZINE.

2.3.3. Etablissement des permanences

Comme précisé dans l'arrêté d'ouverture d'enquête, l'un des trois membres de la commission d'enquête s'est tenu à la disposition du public dans les conditions précisées dans le tableau ci-dessous.

Lieux de permanences	Dates	Horaires
Mairie de LYON 7 ^{ème}	lundi 15 mai	de 9 h à 12 h
Mairie de NEUVILLE S/S	mardi 16 mai	de 14 h à 17 h
Mairie de GENAS	samedi 20 mai	de 9 h à 12 h
SYTRAL (6 ^{ème} étage)	lundi 22 mai	de 9 h à 12 h
Mairie de LYON 5 ^{ème}	lundi 22 mai	de 14 h à 17 h
Mairie de CHAPONOST	mardi 23 mai	de 9 h à 12 h
Mairie de TASSIN	mercredi 24 mai	de 14 h à 17 h
Mairie de LYON 2 ^{ème}	lundi 29 mai	de 9 h à 12 h
Mairie de VAULX-EN-VELIN	mercredi 31 mai	de 9 h à 12 h
Mairie de DARDILLY	jeudi 1 ^{er} juin	de 14 h à 17 h
Mairie de VENISSIEUX	mercredi 7 juin	de 9 h à 12 h
Mairie de SAINT GENIS-LAVAL	jeudi 8 juin	de 9 h à 12 h
Mairie de VILLEURBANNE	vendredi 9 juin	de 9 h à 12 h

Lieux de permanences	Dates	Horaires
SYTRAL	vendredi 9 juin	de 9 h à 12 h
Mairie de GIVORS	lundi 12 juin	de 14 h à 17 h
Mairie de LYON 9 ^{ème}	mardi 13 juin	de 14 h à 17 h
Mairie de CALUIRE ET CUIRE	mercredi 14 juin	de 9 h à 12 h
Mairie de SAINT PRIEST	jeudi 15 juin	de 14 h à 17 h
SYTRAL	mardi 20 juin	de 14 h à 17 h

Les salles mises à la disposition des commissaires enquêteurs étaient bien adaptées pour recevoir le public en toute discrétion, y compris les personnes à mobilité réduite, et disposaient d'une salle d'attente.

Compte tenu de la nécessité de recevoir toutes les personnes s'étant déplacées et de la durée des entretiens, les commissaires enquêteurs n'ont quitté les lieux que lorsqu'il n'y avait plus personne dans la salle d'attente souhaitant les rencontrer.

2.3.4. Clôture de l'enquête

Le SYTRAL a fait procéder comme il avait été convenu à la collecte de l'ensemble des registres et des courriers annexés dans chacune des mairies, tous ont été regroupés en son siège et remis à la commission d'enquête :

- le 23 juin 2017 au siège du SYTRAL pour une première partie d'entre eux ;
- le 26 juin 2017 au siège de la CAVIL à Villefranche s/S pour ceux arrivés plus tardivement.

Chacun des registres a été clos par un des membres de la commission d'enquête le jour même de sa réception.

Le registre électronique a été clos 21 juin à zéro heure.

Observations de la commission d'enquête

. Le déroulement de l'enquête s'est effectué conformément aux procédures en vigueur, sans incident, et n'a pas justifié de mettre en œuvre l'une des dispositions prévues dans les textes pour suspendre, prolonger ou organiser une réunion d'information et d'échanges.

Ni le SYTRAL n'a jugé utile comme il aurait pu le faire au titre de l'art. L 123-14 du Code de l'environnement de suspendre l'enquête.

Ni la commission d'enquête n'a jugé nécessaire de prolonger l'enquête, comme l'art. R 123-6 du Code de l'environnement lui en donne la possibilité.

La commission d'enquête n'a pas jugé utile non plus d'organiser une réunion publique en cours d'enquête, comme l'art. R 123-17 du Code de l'environnement lui en donne la possibilité, (eu égard à l'importance de la concertation amont et du fait qu'aucune sollicitation dans ce sens ne lui ait été faite)

Par contre une demande de prolongation de délai au titre de l'art. L123-15 du code de l'environnement a été formulée par le Président de la commission à Mme la présidente du SYTRAL pour la remise du rapport final afin de tenir compte du caractère exceptionnel de cette enquête : Un dossier conséquent, un nombre important de lieux d'enquêtes, une première expérience d'enquête dématérialisée et nombre très important de contributions reçues.

3. EXAMEN DU CONTENU DU DOSSIER

Le dossier mis à l'enquête comporte les pièces suivantes :

- Plan de déplacements urbains Agglomération lyonnaise 2017-2030 ;
- Évaluation Stratégique Environnementale du Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération lyonnaise (PDU 2017-2030) ;
- Bilan de la concertation et synthèse des observations et propositions formulées par le public ;
- Annexe accessibilité ;
- Avis des Personnes Publiques Associées (PPA) et autres organismes consultés qui se sont exprimés.

La commission d'enquête a lu avec attention les différentes pièces pour comprendre le projet, en analyser la pertinence dans sa construction et dans la perspective de sa mise en œuvre et a retenu les critères suivants pour apprécier chacun des documents qui le constituent :

- l'accessibilité du document pour le public qui doit donner son avis et pour les futurs utilisateurs qui auront à le consulter ou s'y référer ;
- la pertinence des éléments analysés pour l'élaboration du projet ;
- la cohérence entre les différents documents.

3.1. *Projet de Plan de déplacements urbains - Agglomération lyonnaise 2017-2030*

Ce document détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement sur le territoire du SYTRAL (qui dispose de la compétence d'organisation des transports) permettant d'atteindre les objectifs fixés à l'art. L.1214-2 du code des transports.

Il comporte trois grandes parties :

- le projet : un système de mobilité durable au service d'une agglomération multipolaire attractive et solidaire avec les fondements du projet, les enseignements du diagnostic et la fixation des objectifs ;
- le plan d'action avec ses 8 axes stratégiques, les focus par secteurs géographiques et son évaluation financière ;
- les modalités de suivi et d'évaluation (obligatoire, et volontaire en continu)

3.1.1. *Le projet*

Le présent projet est un document de planification. Il a été établi dans le but de répondre aux enjeux majeurs identifiés pour l'agglomération pour la période 2017-2030 :

- en s'appuyant sur le bilan des PDU antérieurs, dont le périmètre initial a été élargi, il comprend dans le nouveau projet : La Métropole de Lyon, la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais, et les communes Ouest de Brindas,, Chaponost, Grézieu la Varenne, Messimy, Sainte Consorce et Thurins) ;
- en intégrant les orientations et les nouveaux documents cadres et de planification de l'agglomération (le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires, le Plan de Protection de l'Atmosphère, la Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise, le Schéma Régional Climat Air Énergie, le Scot de l'agglomération lyonnaise et celui de l'Ouest lyonnais) ;
- en mettant en œuvre une démarche axée sur le travail partenarial et la concertation pour un projet partagé avec les acteurs concernés du territoire sous la houlette de trois instances représentant les territoires et les maîtres d'ouvrage :

- ✓ la Commission SYTRAL qui oriente et suit la démarche de révision et définit la position du SYTRAL en s'appuyant sur les trois collectivités locales concernées par le PDU (Métropole, Département, CCEL et Ouest lyonnais) ;
- ✓ le Comité de pilotage qui arrête les orientations et assure la validation politique des objectifs du PDU et de l'arrêt du projet (composé de représentants du SYTRAL, de la Métropole, du Département, de la Région, de l'Etat et des SCoT) ;
- ✓ le Comité Syndical SYTRAL qui délibère aux grandes étapes de la révision et adopte le PDU révisé ;
- en prenant en compte les enseignements tirés du diagnostic faisant apparaître :
 - ✓ un fort développement démographique et un dynamisme économique porté par les services mais qui doit profiter à toutes les populations et à tous les territoires ;
 - ✓ une déconnexion croissante au sein de l'agglomération entre lieux d'emplois et d'habitat (2/3 des habitants du centre de Lyon et Villeurbanne y travaillent alors que seulement 1/3 des habitants de la périphérie travaillent au sein de leur bassin de vie) ;
 - ✓ une aire d'influence qui s'est élargie (importance des actifs résidents à l'extérieur et augmentation des résidents de l'agglomération) ;
 - ✓ l'importance de la pollution atmosphérique à laquelle est exposé est très grand nombre d'habitants ;
 - ✓ l'importance du développement des réseaux et de l'offre de transport collectif avec la progression constante de la mise en accessibilité des modes de transport et des espaces publics ;
 - ✓ les nuisances consécutives à la congestion aux heures de pointe du réseau routier très dense (autoroutes, voies rapides, etc.) ;
 - ✓ l'arrivée et le développement de nouveaux services de mobilité (se substituant ou limitant l'usage de l'automobile) tels que les pistes cyclables pour les vélos mais aussi le covoiturage et l'auto-partage ;
 - ✓ l'établissement de différents dispositifs pour inciter au changement des comportements (actions portant sur l'information et pour diversifier le public touché) ;
 - ✓ les coopérations étroites entre les différents réseaux et services de mobilité (SYTRAL, Métropole, Syndicat mixte des transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise, Départements limitrophes, Région AURA, Etat, communes), et la multiplication des offres de mobilité proposées par les différents acteurs privés et associatifs ;
 - ✓ l'attention particulière à porter sur les politiques de stationnement et le partage de l'espace public encore majoritairement dédié à la voiture mais de plus en plus sollicité pour d'autres modes de déplacement qu'il convient de faciliter ;
 - ✓ des évolutions encourageantes des pratiques de mobilité (baisse de la mobilité individuelle dans l'agglomération malgré une augmentation des déplacements, recul de la part modale de l'automobile, augmentation de l'utilisation des transports collectifs et de la marche) ; à noter toutefois la faible augmentation, voire la stabilité de la part modale du vélo et le fait que la voiture reste le mode de transport prépondérant au-delà du centre de l'agglomération ;
 - ✓ l'importance du transport de marchandises qui reste essentiellement routier avec son impact sur la pollution de l'air et l'occupation de l'espace public ;
 - ✓ les spécificités des différents territoires problématiques hétérogènes :
 - pour le secteur Centre (Lyon et Villeurbanne) qui représente 56% de la croissance démographique lyonnaise ; territoire de prédilection des modes actifs (marche, vélos) avec une baisse de l'usage automobile. Ce secteur reste encore soumis à la pollution atmosphérique consécutive aux grands axes de circulation qui le traversent et aux transports de marchandises ;

- pour le secteur Est où se trouve une part importante du développement urbain et économique de l'agglomération (42% de l'emploi ouvrier de l'agglomération lyonnaise) et où l'utilisation de la voiture déjà importante a encore augmenté ces 10 dernières années, les nombreuses coupures urbaines n'incitant guère à la pratique des modes actifs ;
 - pour le secteur Ouest, très contrasté (résidentiels, paysages, reliefs, activités économiques industrielles et tertiaires) où le ferroviaire apparaît structurant (18 gares sur les 36 du périmètre du PDU) mais où le réseau routier (A6, A7, A89, A450, A47 pour l'existant et Anneau des Sciences, liaison A89-A466, A45, liaison A45-A7-A56 sud pour celles à venir) et son utilisation restent majeurs ;
 - pour le secteur Nord à l'accessibilité contrainte (en raison du relief, des cours d'eau et des infrastructures - 42% des ménages du Val de Saône ont 2 voitures ou plus) où les réseaux structurants de transport collectif constituent un enjeu majeur, ce secteur étant très dépendant des autres en matière d'emploi ; la forte fréquentation des gares du Val de Saône induit une forte demande de rabattement automobile ;
- en s'appuyant sur une analyse prospective en matière de mobilité et de ses impacts intégrant les pronostics de développement retenus dans les SCoT applicables dans le périmètre d'application du PDU qui prévoient une augmentation des développements sur le territoire. Cette analyse a utilisé plusieurs méthodes et outils où ont été pris en compte l'identification des enjeux de report modal à partir de l'état des lieux et des données des enquêtes déplacements 2006-2015, l'estimation de l'évolution des déplacements en nombre et suivant les modes, l'estimation des émissions de polluants générés par ces déplacements et les variations d'émissions acoustiques sur le réseau de transport.

Ces éléments prospectifs ont guidé à la définition des objectifs à atteindre et du plan d'action à établir. Ont été retenus 4 enjeux majeurs :

- ✓ le cadre de vie et de santé publique (amélioration de la qualité de l'air, diminution des nuisances sonores liés aux déplacements et transports) ;
- ✓ l'équité et la cohésion sociale (améliorer les conditions d'accès aux différents services de mobilité y compris pour les personnes à mobilité réduite) ;
- ✓ un système de mobilité pensé pour l'utilisateur et l'habitant (faire évoluer les comportements en permettant à chacun de s'approprier les différents outils du système de mobilité) ;
- ✓ un système de mobilité au service de la construction d'une agglomération multipolaire et attractive (viser l'utilisation du bon mode de déplacement au bon endroit) ;

L'objectif ambitieux de répartition modale à l'horizon 2030 a fixé les pourcentages des différents modes de déplacements réalisés sur le périmètre d'application du PDU à :

- 35% pour les voitures et 2 roues motorisées ;
- 35% pour la marche (y compris avec les auxiliaires de marche) ;
- 22% pour les transports collectifs (urbains et non urbains) ;
- 8% pour les vélos.

3.1.2. Le plan d'action

Les actions établies sont regroupées par famille dans des fiches actions réparties dans 8 axes stratégiques correspondant respectivement à :

1° Une mobilité sans couture :

- ✓ Une information multimodale et accessible à tous (3 actions) ;
- ✓ offrir une billettique et des tarifications combinées pour favoriser la multimodalité et l'intermodalité (5 actions) ;
- ✓ Mettre en oeuvre une stratégie multimodale de rabattement et de diffusion vers et depuis les transports collectifs (4 actions) ;

- 2° Un espace public accueillant et facilitant pour les modes actifs :
 - ✓ Améliorer la sécurité, la qualité d'accueil et l'agrément de l'espace public (3 actions) ;
 - ✓ faciliter et encourager les déplacements à pied (4 actions) ;
 - ✓ Encourager et rendre performant les déplacements à vélo (6 actions) ;
 - ✓ Améliorer l'intégration urbaine des infrastructures de transport (2 actions) ;
- 3° Des transports collectifs performants et attractifs :
 - ✓ Augmenter la capacité du réseau structurant et renforcer sa fiabilité (3 actions) ;
 - ✓ Poursuivre le maillage du réseau structurant de transports collectifs urbains (2 actions) ;
 - ✓ Améliorer la performance du réseau de bus urbain (2 actions) ;
 - ✓ Renforcer les liens en transports collectifs avec les territoires voisins (5 actions) ;
 - ✓ Réduire les nuisances induites par le fonctionnement des réseaux de transports collectifs (4 actions) ;
 - ✓ Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs (3 actions) ;
 - ✓ Renforcer la sécurité sur le réseau TCL pour permettre à chacune et chacun de voyager en toute tranquillité (4 actions) ;
- 4° Une mobilité automobile régulée et raisonnée :
 - ✓ Un réseau de voirie optimisé et hiérarchisé (5 actions) ;
 - ✓ Favoriser les usages partagés de la voiture (3 actions) ;
 - ✓ Une politique de stationnement cohérente et favorisant la multimodalité (6 actions) ;
 - ✓ Réduire les nuisances liées à la circulation automobile (6 actions) ;
- 5° Susciter et accompagner le changement de comportement ;
 - ✓ Faire connaître et découvrir le bouquet de services pour une mobilité durable (3 actions) ;
 - ✓ Travailler avec les générateurs de déplacements pour faire évoluer les pratiques de mobilité (5 actions) ;
 - ✓ Structurer les actions de management de la mobilité (3 actions) ;
- 6° Garantir l'accès à la mobilité pour tous et dans les territoires les plus vulnérables :
 - ✓ Améliorer la desserte tous modes de quartiers inscrits en politique de la ville (4 actions) ;
 - ✓ Mieux accompagner les publics fragiles dans leur parcours de mobilité (6 actions) ;
 - ✓ Renforcer l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi qu'aux personnes âgées (3 actions) ;
- 7° Des transports de marchandises intégrés :
 - ✓ Réduire l'impact environnemental des déplacements liés aux transports de marchandises (4 actions) ;
 - ✓ Consolider le cadre et les outils de partenariat avec les professionnels (3 actions) ;
 - ✓ Améliorer la connaissance sur la thématique du transport de marchandises par tous les acteurs concernés (5 actions) ;
 - ✓ Améliorer la prise en compte de la logistique dans les aménagements et équipements urbains (4 actions) ;
- 8° Une gouvernance et des financements adaptés :
 - ✓ Des lieux de dialogue et de discussion autour des politiques de déplacements (3 actions) ;
 - ✓ Etudier, expérimenter et promouvoir de nouveaux outils et services de mobilité avec les acteurs privés (2 actions) ;
 - ✓ Garantir la viabilité financière du système de mobilité (3 actions) ;
 - ✓ Mise en oeuvre et suivi du PDU (3 actions)

Pour chacune des actions établies sont indiqués :

- le calendrier de réalisation précisant celles qui seront suivies et/ou mises en oeuvre en continu et pour les autres en fixant un horizon :
 - ✓ à moyen terme (jusqu'en 2024 maxi) avec une programmation fine et au jalon de l'évaluation ;
 - ✓ prospectif à 2030 qui correspond à une approche de type phasage ou priorisation mais qui fera l'objet de précisions à l'occasion de l'établissement des futures programmations des collectivités concernées ;
- la maîtrise d'ouvrage et le financement le cas échéant ;
- les propositions d'indicateurs de suivi et d'évaluation.

Le plan d'action apporte également des éclairages particuliers sur un certain nombre d'actions présentées pour chacun des 4 secteurs géographiques (Est, Ouest, Nord et Centre) appelés "Focus" avec :

- le rappel des principaux enjeux et spécificités du secteur concerné, établis à partir des résultats de l'enquête déplacements de 2015 et de la synthèse du diagnostic ;
- la liste des actions stratégiques programmées d'ici 2022 ;
- la liste des actions stratégiques à programmer d'ici 2030 ;
- une cartographie légendée schématisant et positionnant ces différentes actions :
 - ✓ projets et/ou études programmées d'ici 2022 ou à programmer d'ici 2030 ;
 - ✓ liaisons et ou projets d'infrastructures inscrites aux SCoT et dans la DTA ;
 - ✓ le principe de typologie des pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) à l'horizon 2030 (de proximité, de rabattement, de porte d'entrée, à étudier)

Les sujets relatifs au stationnement, covoiturage, taxis, deux roues motorisées traités dans les axes stratégiques ne sont pas rappelés.

Le plan d'action a évalué le coût des principales actions programmées par le SYTRAL pour la période 2017-2022 ; il s'élève à 1,13 milliards d'euros courants.

De 2001 à 2015 le SYTRAL a investi 2,3 Md€ et devrait réaliser 1,8 Md€ jusqu'en 2023.

Par ailleurs il donne des détails sur les modalités de financement et couverture des coûts d'exploitations relatifs aux actions dont le SYTRAL est maître d'ouvrage pour la période 2017-2022 :

- les coûts d'exploitation du réseau TCL et OPTIBUS (ceux des TER et des réseaux routiers national et départemental n'étant pas disponibles) ;
- les différentes ressources (impôt Versement Transport, recettes d'exploitation du réseau TCL, recettes statutaires provenant des membres du SYTRAL)

Pour la période 2023-2030 il précise que le financement des actions identifiées reposera sur les contraintes comptables et budgétaires liées au renouvellement et à la maintenance des biens antérieurs.

A partir de 2024, le SYTRAL évalue à 250 millions € l'enveloppe moyenne annuelle nécessaire pour l'ensemble des dépenses d'équipements, y compris le renouvellement du matériel sachant qu'il dispose de quelques marges de manœuvre pour aller au-delà.

3.1.3. Les modalités de suivi et d'évaluation

Comme prévu à l'art. L.1214-8 du code des transports, le SYTRAL a prévu de faire une évaluation du plan à l'horizon de 5 ans c'est à dire à la 1^{ère} échéance du plan d'action fixée en 2022.

Pour pouvoir ajuster au mieux sa mise en oeuvre il effectuera un suivi annuel des actions dans le but également d'informer l'ensemble des acteurs du territoire de leur avancement, des difficultés rencontrées, des premiers effets constatés et d'étudier des mesures correctrices éventuelles.

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Le document présenté est précis, bien argumenté facilement accessible par le public.

Pour construire ce projet le SYTRAL :

- s'est appuyé sur le bilan des deux PDU précédents ;
- a pris en compte d'une part les enseignements tirés du diagnostic élaboré par l'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise réalisé au cours de la démarche d'élaboration du PDU et d'autre part les tendances socio-démographiques, développement urbain, évolutions des comportements et des pratiques de mobilité, développement des réseaux et services de transport ;
- a enrichi son information par les participants aux groupes de travail technique dans le cadre de la concertation amont ;
- a intégré les orientations et objectifs des nouveaux documents cadres et de planification de l'agglomération lyonnaise (PPA, DTA, SRCAE, PCET, SCoT)

La commission d'enquête estime que les trois parties qui constituent ce document déterminent bien les principes qui régissent l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial dont le SYTRAL a la compétence.

3.2.. Pièces environnementales - Analyse croisée de l'Évaluation Stratégique Environnementale (ESE) et de l'avis de la MRAe

L'Évaluation Stratégique Environnementale (ESE) est analysée en tenant compte de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale Auvergne - Rhône- Alpes (MRAe) en date du 14 mars 2017, d'une part, et en s'appuyant sur les préconisations édictées dans un fascicule du CERTU établi en concertation avec le CETE sur l' « Analyse des premières pratiques et préconisations » (pour l'établissement des ESE), d'autre part.

Deux étapes d'analyse :

- Dans un premier temps, vérification de la composition du document au regard des dispositions réglementaires ;
- Dans un second temps, analyse sur le fond du contenu.

3.2.1. Examen du contenu au regard des dispositions du code de l'environnement

Concrètement, l'évaluation environnementale doit comporter en application de l'article R.122-20 du code de l'environnement, tel que présenté dans le décret du 2 mai 2012 :

1° Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification

Le Chapitre I. intitulé "Présentation du programme et analyse de l'articulation avec les autres plans, programmes et documents de planification" répond strictement aux exigences du §1.1 de l'article R.122-20.

- Le **chapitre I.A. Préambule** rappelle :
 - ✓ le cadre de la révision, stipulant que les Plans de déplacements urbains prévus par les articles [L. 1214-1](#) et [L. 1214-9](#) du code des transports sont visés à l'article R.122-17-36° et leur révision doit faire l'objet d'une nouvelle évaluation ;
 - ✓ le contexte institutionnel nouveau faisant suite à la création de la Métropole le 1^{er} janvier 2015 ;
 - ✓ l'élaboration partenariale faisant référence à l'organisation mise en place dans la période de concertation préalable.
- Le **chapitre I.B. Contenu et objectifs de l'ESE** rappelle les objectifs initiés par la Directive Européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001 transposée par l'ordonnance 2004-489 du 3 juin 2004 et 2 décrets de 2005 qui ont rendu obligatoire la réalisation d'une ESE pour tous les plans de programme.
- Le **chapitre I.C. Présentation du PDU** rappelle les dispositions de l'article L1214-2 du code des transports déjà présentés dans le présent rapport et présente sous forme d'un tableau les 8 axes stratégiques et les 24 fiches actions détaillées de façon synthétique.

COMMENTAIRE COMMISSION D'ENQUETE:

Ce tableau, des pages 13 à 17, donne une vue claire et complète du contenu du PDU

- Le **chapitre I.D (pages 19 à 52)** présente l'"**Articulation avec les plans et programmes**"
 - ✓ Le **chapitre I.D.1.** justifie le **choix des plans et programmes retenus pour l'analyse de l'articulation** ;
 - ✓ Les **chapitres I.D.2 à I.D.14** analysent les articulations entre le PDU et les autres plans, programmes ou schémas, en hiérarchisant l'importance de cette articulation :
 - Divergences possibles et vigilance à assurer sur certains points ;
 - Contribution positive partielle ou complète entre les documents ;
 - Absence de thématique commune.

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

Cette analyse, traitée dans le chapitre II de l'ESE, a pour objectif de mettre en avant les principaux enjeux environnementaux auxquels le territoire est soumis.

Le **chapitre II.A** présente, pages 54 à 275, 7 thématiques se déclinant en 18 sous-thématiques hiérarchisées sur le plan des priorités.

Le **chapitre II.B** présente, pages 276 à 278, la synthèse de l'état initial dans un tableau faisant ressortir les enjeux hiérarchisés du point de vue de leur importance : Très fort, Fort et moyen à faible.

3° Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2°

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

Le **chapitre III**, intitulé "Analyse des solutions de substitution raisonnables et exposé des motifs pour lesquels le programme a été retenu au regard des enjeux de protection de l'environnement" contient les réponses aux 1.3 et 1.4 de l'article R.122-20.

Le **chapitre III.A** compare deux scénarios :

- Scénario au fil de l'eau 2030 prenant en compte les projets programmés actuels et les projets de transport routier inscrits aux SCOT ;
- Scénario PDU final 2030, prenant en compte les plans d'action du PDU.

La synthèse étant présentée dans un tableau comparant les scénarios au regard des différents enjeux environnementaux mis en exergue dans le chapitre II.

Le **chapitre III.B**. justifie les choix au regard des enjeux de protection de l'environnement.

5° L'exposé :

a) **Des effets notables probables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages. Les effets notables probables sur l'environnement sont regardés en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces effets. Ils prennent en compte les effets cumulés du plan avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification ou projets de plans, schémas, programmes ou documents de planification connus**

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

Le contenu du **chapitre IV**, intitulé "Analyse des effets du programme sur l'environnement" répond à cette attente.

Le **chapitre IV.A** présente, des pages 298 à 393, la démarche générale d'évaluation des effets du PLU, en indiquant pour chacune des actions déclinées dans les 8 axes stratégiques du PDU l'évaluation des incidences et les préconisations et propositions de mesures.

Le **chapitre IV.C**. traite dans les pages 394 à 419, de l'évaluation des incidences NATURA 2000.

Le **chapitre IV.D**. présente la synthèse des incidences environnementales du programme.

6° La présentation successive des mesures prises pour :

- a) Eviter les incidences négatives du plan, sur l'environnement et la santé humaine ;
- b) Réduire l'impact des incidences mentionnées au a ci-dessus n'ayant pu être évitées;
- c) Compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan, sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduites. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, la personne publique responsable justifie cette impossibilité.

Les mesures prises au titre du b du 5° sont identifiées de manière particulière. La description de ces mesures est accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes et de l'exposé de leurs effets attendus à l'égard des impacts du plan, schéma, programme ou documents de planification identifiés au 5°

Le contenu du **chapitre V**, intitulé "Présentation des mesures permettant d'éviter, de réduire et compenser les conséquences dommageables sur l'environnement" répond à cette attente.

Le **chapitre V.A.** " Présentation générale" expose en 5 pages (428 à 432) le récapitulatif des mesures proposées pour réduire les effets négatifs du PDU, celles-ci étant reprises dans le **chapitre V.B.**

7° La présentation des critères, indicateurs et modalités — y compris les échéances retenues :

- a) Pour vérifier, après l'adoption du plan, la correcte appréciation des effets défavorables identifiés au 5° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6°
- b) Pour identifier, après l'adoption du plan, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées

Le contenu du **chapitre VI**, intitulé "Dispositif de suivi et d'évaluation des effets environnementaux du programme" répond à cette attente.

Le référentiel d'évaluation proposé est présenté sous forme d'un tableau (pages 437 et 438)

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

Le contenu du **chapitre VII**, intitulé "Présentation des méthodes utilisées" répond à cette attente.

9° Un résumé non technique des informations prévues ci-dessus.

Pour la forme réglementaire, la page 443 présente une page pour le **chapitre VIII**. Intitulé "Résumé non technique", précisant que le résumé non technique fait l'objet d'une note spécifique (16 pages) non reliée au document de l'ESE.

COMMENTAIRE COMMISSION D'ENQUETE:

L'ESE présenté par le SYTRAL répond strictement, sur la forme, aux exigences réglementaires dans sa composition.

3.2.2. Examen sur le fond du contenu de l'ESE

1. Cadrage du PDU dans son contexte environnemental :

Ce cadrage fait l'objet du **chapitre I : "Présentation du programme et analyse de l'articulation avec les autres plans, programmes et documents de planification"**.

- **Présentation du PDU**

L'ESE ne rappelle pas les étapes précédentes de révision du programme depuis son adoption en 1997, ni les résultats déjà obtenus en matière de baisse de la part des voitures particulières (- 9%), d'augmentation de la part de Transport en commun (TC) (+5,8%) et d'accroissement du trafic TER de +20%, entre 1995 et 2005.

Une simple carte, suffisamment explicite, présente le nouveau périmètre d'application du PDU.

Les objectifs visés au terme du Plan, en 2030, font l'objet d'une présentation synthétique des objectifs intéressants à retenir :

- ✓ **Un objectif ambitieux de répartition modale :**

- 35 % de déplacements en voiture et deux-roues motorisés, (44% actuellement) ;
- 35 % de déplacements à pied (y compris ses auxiliaires comme les trottinettes) ;
- 22 % de déplacements en transports collectifs (urbains et non urbains) ;
- 8 % de déplacements en vélo (2,2% actuellement)

- ✓ **Des objectifs, chiffrés pour les plus importants liés aux 4 enjeux suivants :**

- **Enjeu de santé publique et de cadre de vie :**
 - réduction d'au moins 5 % en 2030 les kilomètres parcourus par les voitures particulières et le transport routier de marchandises par rapport à 2015 ;
 - réduction des émissions de polluants locaux (NOx, PM10) pour répondre aux objectifs découlant du PPA et du SRCAE ;
 - pour les NOx, réduction de plus de 85 % des émissions liées au transport en 2030 par rapport à 2007 ;
 - pour les PM10, réduction de plus de 60 % des émissions liées au transport en 2030 par rapport à 2007 ;
 - réduction de plus de 35 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport à 2005 ;
 - incitation à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture individuelle pour permettre aux habitants de l'agglomération de réaliser les 30 mn d'activité physique quotidienne recommandées par l'OMS ;
 - réduction de moitié du nombre de tués (32 en 2014) et de blessés graves (2408 en 2014) liés aux accidents de la circulation, en particulier parmi les usagers des modes actifs.

- **Enjeu d'équité et de cohésion sociale :**
 - amélioration des conditions effectives d'accès à l'ensemble des services de mobilité ;
 - accompagnement des publics les plus vulnérables dans leurs parcours de mobilité, notamment pour favoriser l'accès à l'emploi ;
 - offre des services de mobilité adaptés aux besoins des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville ;
 - assurance d'une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite de l'ensemble de la chaîne de déplacements ;
- **Un système de mobilité pensé pour l'utilisateur et l'habitant :**
 - susciter et accompagner les changements de comportement en faveur d'une mobilité durable ;
 - simplifier le vécu des habitants en matière de mobilité quotidienne ;
 - coordonner et intégrer les interventions des institutions publiques ;
 - renforcer les complémentarités avec les acteurs privés impliqués dans les politiques de mobilité.
- **Un système de mobilité au service de la construction d'une agglomération multipolaire et attractive :**
 - organiser la multimodalité en lien avec les spécificités des territoires, en offrant un bouquet de services articulant en bonne cohérence les systèmes traditionnels et les nouveaux services à la mobilité ;
 - renforcer les réseaux de transports collectifs pour répondre aux enjeux de développement de l'agglomération tout en garantissant leur viabilité financière ;
 - accompagner le dynamisme économique de l'agglomération en intégrant le transport de marchandises dans le système de mobilité aux différentes échelles de territoire en lien avec leurs politiques d'aménagement ;
 - concevoir un espace public à échelle humaine, contribuant à la lutte contre la sédentarité et à la diminution de la place occupée par la voiture individuelle en circulation et en stationnement.

Le PDU est détaillé dans un tableau, présenté pages 13 à 17, déclinant progressivement à partir des 8 axes stratégiques, les 28 fiches- actions puis les 122 actions importantes qui y sont rattachées.

COMMENTAIRE COMMISSION D'ENQUETE:

Cette présentation synthétique est suffisante pour prendre la mesure du plan.

- **Articulation avec les autres plans, programmes et documents de planification**

Le document ci-dessous, extrait du guide CERTU donne un aperçu de la coordination des démarches territoriales, permettant de définir les interactions entre eux pour la prise en compte des enjeux environnementaux.



Les plans et programmes retenus, parmi les 44 inscrits dans l'annexe (pages 446 à 454) pour l'analyse des interactions sont présentés en 3 catégories :

1. Ceux définis dans l'article L.1214-7 du Code des Transports, qui entretiennent un rapport de compatibilité avec le PDU, et qui nécessitent, par voie de conséquence une **analyse approfondie de l'articulation**, à savoir :
 - Schéma régional de l'Intermodalité (Non concerné car non établi au niveau régional) ;
 - **Orientations du SCOT de l'agglomération lyonnaise** et du **SCOT de l'Ouest lyonnais** (au titre des 6 communes (Chaponost, Brindas, Messimy, Thurins, Grézieu-La Varenne, Sainte-Conorse) ;
 - **Orientations de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA)** de l'Aire métropolitaine lyonnaise ;
 - **Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Energie (SRCAE) ;**
 - Objectifs fixés pour chaque polluant par le **Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)** de l'agglomération lyonnaise ;
 - Articulation avec les PDU voisins (Non concerné)
2. Ceux pour lesquels il existe une interaction, nécessitant une **simple analyse de l'articulation avec le PDU**, à savoir :
 - **Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)**

- **Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de l'Est lyonnais**
- **Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE)**
- **Schéma régional de d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADTT)**
- **Schéma Régional des Infrastructures de Transports (SRIT)**
- **Plan Régional de Santé Environnement 2**
- **Plan Climat de la communauté urbaine de Lyon**
- **Plan Climat de l'Ouest lyonnais**

3. Ceux pour lesquels il n'existe pas d'interaction avec le PDU, ne nécessitant aucune analyse.

COMMENTAIRE COMMISSION D'ENQUETE:

La Commission relève que les PENAP n'ont pas été pris en compte dans les schémas alors qu'ils peuvent avoir une interaction avec le PDU. Il est à noter qu'il n'existe pas d'articulation réglementaire formelle avec le PDU.

L'analyse de l'articulation est présentée pour chacun des plans et programmes retenus (voir ci-dessus) sous forme de fiches faisant ressortir avec une couleur différente le niveau d'interaction qui existe entre ceux-ci et le PDU :

Orange	Le programme peut présenter des divergences avec le plan / des points de vigilance sont soulevés , notamment au titre des opérations nécessitant des travaux susceptibles s'avoir des conséquences sur l'eau, les espaces naturels, la biodiversité...
Bleu	Le programme contribue positivement et complètement au plan , pour ce qui concerne par exemple, les objectifs de renforcement des infrastructures ferroviaires, la mise en valeur du trafic fluvial, le renforcement des pôles secondaires, à agir sur les comportements en matière de mobilité, à favoriser le report modal...
Vert	Le programme contribue positivement et complètement au plan , par exemple en privilégiant la restructuration des espaces urbanisés, le développement résidentiel dans les quartiers bien desservis, en garantissant une politique de logement solidaire et des équipements multipolaires, en ayant comme objectif la réduction des nuisances générées par les transports, en renforçant la place de la nature en ville et du végétal au sein du paysage urbain, en visant à limiter les émissions de polluants grâce à de nouvelles modalités de gestion et d'exploitation des voiries, en mieux protégeant les habitants du bruit, en projetant de construire et étendre le réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise en vue de mailler le territoire en transport collectif, en optimisant l'exploitation du réseau de voirie ...
Gris	Le programme n'a pas de relation

Violet

Absence de traitement d'une thématique potentiellement à enjeux

Extrait de l'avis de la MRAe :

Réalisée selon une démarche rigoureuse, cette partie analyse les interactions du PDU avec les programmes approuvés avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte, ainsi qu'avec d'autres plans et programmes dont le territoire comprend tout ou partie de celui du PDU ou dont les thématiques interagissent avec celles du PDU...

Ces analyses très complètes et présentées pour chaque document fait apparaître une majorité de convergences positives. Elles font apparaître quelques risques de divergences, notamment :

- SCOT de l'agglomération lyonnaise : actions du PDU pouvant interagir avec des secteurs stratégiques pour la préservation de la ressource en eau (infrastructures principalement) ou avec les secteurs identifiés au titre de l'armature verte.
- SCOT de l'Ouest lyonnais, DTA de l'aire métropolitaine, SRCE : infrastructures visées au PDU pouvant aller à l'encontre de la préservation des espaces agricoles et naturels ainsi que des continuités écologiques (cf. notamment le passage du périphérique ouest dans le secteur de Francheville et Beaunant)
- SRCAE : peu d'actions, lors des pics de pollutions, pour déclencher des changements de modes de transport ; absence d'objectifs de report modal pour les transports de marchandises.

COMMENTAIRE COMMISSION D'ENQUETE:

La commission fait siennes les observations émises dans l'avis de la MRAe, et retient le sérieux de l'analyse effectuée.

2 Analyse sur le fond de l'État initial (Chapitre II de l'ESE)**Préconisation du CERTU concernant l'établissement de l'état initial :**

« L'état initial ne doit pas consister en un empilement de données car l'objectif est bien d'identifier la présence d'enjeux, de les localiser, les caractériser et les hiérarchiser. Par ailleurs, les différentes composantes environnementales n'existent pas indépendamment les unes des autres, et leur analyse cloisonnée empêche d'identifier clairement les principaux enjeux du territoire. Une approche systémique par croisement des données thématiques est donc indispensable pour identifier et localiser :

- les secteurs avec juxtaposition d'enjeux forts ;
- les systèmes fonctionnels, c'est-à-dire qui intègrent plusieurs thèmes : urbanisme/paysage/ patrimoine ; urbanisme/air/bruit ; eau/milieu naturel/paysage... ;
- les thèmes à faible enjeu pourront être écartés »

Méthode utilisée par le SYTRAL pour analyser l'état initial :

Il est intéressant de constater que les préconisations du CERTU ont servi de fil conducteur pour présenter l'état initial.

Le tableau ci-dessous rappelle les 8 thématiques et 18 sous-thématiques avec leur hiérarchisation donnée par un niveau de priorité de 1 (correspondant aux enjeux forts) à 3 (moyen à faible)

7 Thématiques	18 Sous-thématiques	Hiérarchisation
1 Dynamiques territoriales et consommation d'espace		priorité 1
2 Énergie, gaz à effet de serre	2 Consommation d'énergie	priorité 1
	3 Émission de GES	priorité 1
3 Cadre de vie et santé	4 Qualité de l'air	priorité 1
	5 Bruit et vibration	priorité 1
	6 Risque routier	priorité 1
	7 Pollution des sols	priorité 3
	8 Déchets	priorité 3
4 Espaces naturels et biodiversités, paysage et patrimoine	9 Milieux naturels et biodiversités	priorité 2
	10 Paysage	priorité 2
	11 Patrimoine bâti et sites d'exception, y compris l'archéologie	priorité 2
5 Ressources naturelles, eau, assainissement	12 Milieux aquatiques et ressource en eau	priorité 2
	13 Alimentation en eau potable	priorité 2
	14 Assainissement	priorité 2
	15 Ressources géologiques	priorité 3
6 Risques naturels et technologiques	16 Risques naturels	priorité 3
	17 Risques technologiques	priorité 3
7 Éducation, sensibilisation et gouvernance	18 Éducation et sensibilisation des publics	priorité 2

Chaque sous-thématique est exposée en suivant grosso-modo l'armature suivante:

- Constat à l'appui d'un certain nombre d'informations chiffrées, de cartes, certains zooms ;
- Évolution au fil de l'eau sans le PDU ;
- Une synthèse faisant apparaître les forces et faiblesse, les opportunités et les menaces ;
- Les enjeux auxquels doit répondre le PDU.

COMMENTAIRE COMMISSION D'ENQUETE:

La commission adhère au choix des thématiques proposées ainsi qu'à leur hiérarchisation.

Avis de la MRAe :

... Cet état initial apparaît complet et bien documenté. Basé sur des données essentiellement bibliographiques qu'il valorise de façon pédagogique, il apporte à la fois des éléments d'information à caractère général (consommation d'espace par type de moyen de transport, effets généraux de la pollution de l'air et du bruit) sans omettre celles qui caractérisent spécifiquement le territoire, même si certaines s'avèrent désormais un peu anciennes (occupation du sol de l'agglomération lyonnaise en valeur 2010, évolution de la tache urbaine entre 1995 et 2005, consommations énergétiques et émissions de GES en valeur 2002, qualité de l'air en valeur 2013, nuisances sonores en valeur 2013)

...Le volet relatif à l'état initial des milieux naturels apparaît plutôt bien développé compte-tenu de l'étendue du territoire, il apporte d'intéressants éléments sur les différents habitats naturels présents en agglomération lyonnaise...avec une mention particulière pour les enjeux liés à la nature en ville ainsi que l'effet des pollutions lumineuses qui constituent des sujets importants au regard des fonctionnalités du territoire.

L'état initial se clôt par une synthèse qui hiérarchise les enjeux identifiés en trois catégories. On retiendra, entre autres, parmi les enjeux très forts mis en exergue par le rapport : les effets potentiels de l'étalement urbain, la fragmentation liée aux infrastructures, la réduction des consommations énergétiques liées aux transports, la réduction de l'exposition des populations aux pollutions et aux nuisances, la préservation de la nature en ville et des trames écologiques urbaines.

Analyse de la commission au sujet du diagnostic de l'état initial et de la mise en évidence des enjeux

Le diagnostic thématique est mené dans le document d'une manière méthodique et très détaillée – dans le chapitre II.A. de la page 54 à la page 275 - Il débouche pour chacune d'elle sur la mise en évidence d'enjeux dont la synthèse est présentée dans le chapitre II.B. –pages 276 à 278.

Le travail de la commission, présenté dans le tableau ci-dessous, a été :

- d'extraire de cette étude les informations et données à retenir dans le but de caractériser les différentes thématiques abordées et ainsi de mieux apprécier la mise en évidence des différents enjeux ;
- d'associer pour chacune de ces thématiques les enjeux retenus ainsi que l'importance qui leur est attribuée (Très fort, Fort, Moyen à faible)

Tableau de mise en évidence des enjeux dans le cadre de l'analyse de l'état initial de l'Évaluation environnementale du PDU

Thématiques, sous-thématiques et commentaires CE	Informations et données caractéristiques de chaque thématique ou sous-thématique étudiée et mise en évidence de certaines informations jugées intéressantes	Enjeux mis en évidence et leur importance : (Très Fort :TF / Fort : F / Moyen à faible : Mf)			
		Nature des enjeux et commentaires CE	TF	F	Mf
1 <u>Dynamiques territoriales et consommation d'espace</u>					
Consommation d'espace (Pages 55 à 64) <i>Commentaires CE :</i> <i>. L'enjeu "Santé" aurait pu être ajouté dans la définition de cette thématique, compte tenu qu'un § "Consommation d'espace/ santé" est développé sous cette thématique, page 63.</i>	Surface totale du périmètre du PDU : 750,59 km ² Densité : 1842 hts/km ² Population INSEE 2011 : 1375683 habitants	<ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise de l'étalement urbain • Limitation du cloisonnement associé aux infrastructures • Développement urbain de proximité en cohérence avec l'offre de transport en commun 	X		
	Taux de croissance démographique : . 0,72% entre 1999 et 2006 . 0,81% entre 2006 et 2011 <i>Communes dont la croissance démographique est la plus importante, pour la période 2006-2011 :</i> <i>Curis-au-Mont d'or (+22,8%), Rochetaillée-sur-Saône (+21,4%)</i>				
	Répartition des surfaces par type d'occupation des sols (en 2010) : Espaces urbains : 33,6 Zones d'activités : 12,30% Espaces agricoles : 38,3 % Espaces naturels : 15,6% Surfaces occupées par les infrastructures routières et ferroviaires : 3% <i>Pour la période de 2005 à 2010, cette évolution s'est faite au détriment des espaces agricoles (-1,8%) et des espaces naturelles (- 1%)</i> <i>Au vu de la carte n°2, page 61, l'évolution de la tâche urbaine est prédominante du point de vue urbain à l'Ouest et du point de vue zones d'activités à l'Est</i> Espace nécessaire pour déplacer 72 personnes : En voiture particulière : 1000 m ² (1,2 passager par VP) A vélo : 90 m ²	<ul style="list-style-type: none"> • Structurer le territoire par un schéma de transports alternatifs cohérent avec l'armature urbaine 	X		

Thématiques, sous-thématiques et commentaires CE	Informations et données caractéristiques de chaque thématique ou sous-thématique étudiée et mise en évidence de certaines informations jugées intéressantes	Enjeux mis en évidence et leur importance : (Très Fort :TF / Fort : F / Moyen à faible : Mf)			
		Nature des enjeux et commentaires CE	TF	F	Mf
	<p>En bus : 30 m² (1 bus) Piéton : 18 m² (0,25 m² par personne)</p> <p>Consommation d'espace pour le stationnement des VP : Voiture dans la rue : 7,7 m² Dans un parking ou un garage: 19,2 m² Vélos sur arceaux ou râteliers dans la rue : 0,6 à 0,8 m²</p> <p>Évolution de la consommation d'espace : . Part des espaces artificialisés (2010): 48,1% (46,3% en 2000) . + 335 ha (entre 2005 et 2010) de zones bâties pour l'habitat (+1,6%) . + 294,5(entre 2005 et 2010) ha d'espaces dédiés aux zones d'activités (+ 5%) . + 61 ha (entre 2000 et 2010) d'infrastructures routières et ferroviaires</p>				
<u>2 Énergie, gaz à effet de serre</u>					
<p><u>L'Énergie</u> (Pages 65 à 78)</p> <p><i>Commentaire CE :</i> . Même remarque que ci-dessus. Un § "Énergie/santé" est développé sous cette thématique, page 76</p>	<p>Rappel des objectifs du PCET du Grand Lyon , conformes à ceux du Plan Climat Énergie Européen (3x20): -20% d'émission des GES par rapport à 1990 20% d'économie primaire par rapport à un scénario tendanciel 20% d'énergie renouvelable dans la consommation totale d'énergie du grand Lyon</p> <p>Consommation d'énergie finale, en 2012 sur le territoire du PDU : 3175 ktep pour 3295 ktep en 2005 et 3012 ktep en 2010 La répartition des consommations énergétiques sur le territoire du PDU est indiquée sur la carte n°3, page 70, entre les transports et les secteurs résidentiel, tertiaire et agriculture, déclinés par territoires La commune de Lyon représente 31% des consommations. Tendances relevées entre 2000 et 2012 : . Secteur des transports en diminution : -5,9% . Secteurs de l'industrie et des déchets en légère régression : -2,8% Secteur tertiaire en forte évolution : + 14,1%</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction des consommations énergétiques et des émissions de GES associées au secteur des transports (Réduction des véhicules-km) • Articulation urbanisme et transport en commun • Diversification des motorisations des véhicules particuliers et Poids lourds <p><i>Commentaire CE :</i> Dans l'analyse de cette thématique, deux enjeux n'ont pas été repris dans la synthèse, à savoir :</p>	X	X	X

Thématiques, sous-thématiques et commentaires CE	Informations et données caractéristiques de chaque thématique ou sous-thématique étudiée et mise en évidence de certaines informations jugées intéressantes	Enjeux mis en évidence et leur importance : (Très Fort :TF / Fort : F / Moyen à faible : Mf)																								
		Nature des enjeux et commentaires CE	TF	F	Mf																					
<p>En 2012 la répartition sectorielle est homogène :</p> <ul style="list-style-type: none"> . 28% pour le secteur résidentiel . 26% en provenance des transports, . 26% pour l'industrie et le secteur des déchets . moins de 1% en provenance de l'agriculture . 	<p>. Secteur résidentiel en augmentation de + 8,4%</p> <p>Évolution de la part modale entre 1995 et 2006 (Reproduction du tableau de la page 74) :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Mode de déplacement</th> <th>1995</th> <th>2006</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Marche</td> <td>32,2 %</td> <td>33,6 %</td> </tr> <tr> <td>Deux roues</td> <td>1,1 %</td> <td>2,2 %</td> </tr> <tr> <td>TC urbains</td> <td>13 %</td> <td>15,3 %</td> </tr> <tr> <td>Autres TC</td> <td>1,1 %</td> <td>0,8 %</td> </tr> <tr> <td>Voiture</td> <td>51,9 %</td> <td>47,4 %</td> </tr> <tr> <td>Autres modes de transport</td> <td>0,7 %</td> <td>0,7 %</td> </tr> </tbody> </table> <p>La part de la voiture a diminué de 4,5% en passant sous la barre des 50% Pour le centre de l'agglomération, elle ne représente plus que 35% (41% en 1995)</p>	Mode de déplacement	1995	2006	Marche	32,2 %	33,6 %	Deux roues	1,1 %	2,2 %	TC urbains	13 %	15,3 %	Autres TC	1,1 %	0,8 %	Voiture	51,9 %	47,4 %	Autres modes de transport	0,7 %	0,7 %	<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir les modes doux • Sensibiliser la population 			
Mode de déplacement	1995	2006																								
Marche	32,2 %	33,6 %																								
Deux roues	1,1 %	2,2 %																								
TC urbains	13 %	15,3 %																								
Autres TC	1,1 %	0,8 %																								
Voiture	51,9 %	47,4 %																								
Autres modes de transport	0,7 %	0,7 %																								
<p><u>Gaz à effet de serre</u> (pages 79 à 91)</p> <p>Commentaire de la Commission : <i>La seconde thématique Énergie/ Gaz à effet de serre aurait pu associer Climat/Santé dans son intitulé</i></p>	<p><u>Conséquences des émissions de gaz à effet de serre :</u> Expliqué d'une façon simpliste, la mise en suspension de gaz à effet de serre (GES) empêche la chaleur de s'évacuer, ce qui entraîne des conséquences sur le climat et la santé humaine L'effet de serre, ayant comme conséquence, l'augmentation des températures :</p> <ul style="list-style-type: none"> . Génère des besoins de plus en plus importants pour les besoins de réfrigération, avec une incidence importante sur la consommation d'énergie . Induit des modifications des zones de végétation, un allongement des périodes de pollinisation et des effets d'allergie au pollen 																									

Thématiques, sous-thématiques et commentaires CE	Informations et données caractéristiques de chaque thématique ou sous-thématique étudiée et mise en évidence de certaines informations jugées intéressantes	Enjeux mis en évidence et leur importance : (Très Fort :TF / Fort : F / Moyen à faible : Mf)		
		Nature des enjeux et commentaires CE	TF	F
	<p>Les principaux GES sont : le CO₂, le méthane (CH₄), le protoxyde d'Azote (N₂O), les gaz fluorés (PFC, HFC, SF₆) et l'Ozone, responsable de près de 10% de l'effet de serre</p> <p>L'impact de chacun des gaz participant à favoriser cet effet de serre est converti en "tonnes équivalents CO₂" (ktCO₂)</p> <p>Le taux d'évolution moyen annuel entre 2005 et 2012 est de - 1,3%. Cette baisse se concrétise ces dernières années (-4,3% en 2013 par rapport à 2012)</p> <p>La part des émissions de GESd u PDU est stable entre 2005 et 201, au niveau de 17%</p> <p><i>Malgré une augmentation du trafic, les émissions de GES baissent depuis 2004-2005 au niveau national pour ce qui concerne les transports. Cela résulte des évolutions réglementaires sur les normes d'émission et par l'amélioration des performances énergétiques des véhicules et l'émergence des véhicules électriques</i></p> <p>La répartition par territoire du PDU et par type d'activité est présentée sur la carte n° 4, page 83</p> <p>Répartition sectorielle :</p> <ul style="list-style-type: none"> 34% pour les transports (avec une tendance à la baisse : -9,7% entre 2005 et 2012) 25% pour le résidentiel 24% pour l'industrie et l'activité des déchets 16% pour le tertiaire Moins de 1% pour l'agriculture 			

Thématiques, sous-thématiques et commentaires CE	Informations et données caractéristiques de chaque thématique ou sous-thématique étudiée et mise en évidence de certaines informations jugées intéressantes	Enjeux mis en évidence et leur importance : (Très Fort :TF / Fort : F / Moyen à faible : Mf)			
		Nature des enjeux et commentaires CE	TF	F	Mf
<u>3 Cadre de vie : Santé, Environnement (Qualité de l'air, bruit, sécurité routière, pollution des sols, déchets)</u>					
<u>Qualité de l'air</u> (Pages 92 à 105)	<u>Les composants nocifs de la qualité de l'air :</u> 4 gaz : l'Ozone (O3), le Dioxyde d'Azote (SO2), le dioxyde de Soufre (SO2) et le monoxyde de carbone(CO) Particules fines respirables se distinguant en PM10 et PM2,5 (diamètre inférieur respectivement à 10 et 2,5 microns) Autres produits chimiques, dont les métaux lourds, les composés organiques volatils (COV) et les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP)	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la qualité de l'air par la réduction des émissions de polluants et la réduction des pics de pollution • Réduction de la population exposée aux plus fortes concentrations 	X		
	3 plans agissent sur le territoire sur la qualité de l'air (Voir chapitre II.1 ci-dessus) : Le SRCAE, le PPA et le PRSE				
	Qualité de l'air suivie par l'Observatoire Air Rhône-Alpes, organisme d'alerte en cas de dépassements des seuils réglementaires 22 stations de mesures régulières des polluants suivants : PM10 et PM2, NOx, SO2, métaux lourds, COV				
	La part du transport routier dans les émissions totales de polluants est de 34% pour les PM10, 66% pour les NOx <i>Ces cartes sont très "parlantes" pour se faire une idée de l'état de la pollution de l'air actuelle</i>				
	<u>Évolution des concentrations mesurées aux stations fixes entre 2004 et 2013 :</u> NO2 : -19% / PM10 : -22% / PM2,5 : -23% / SO2 : -83% / O3 : 0% Pour le secteur des transports, les évolutions 2007-2013 sont les suivantes : PM10 : -23% / NOx : -25%, alors que les objectifs pour ces polluants sont respectivement de -49% et - 55% pour le secteur transport ;				

Thématiques, sous-thématiques et commentaires CE	Informations et données caractéristiques de chaque thématique ou sous-thématique étudiée et mise en évidence de certaines informations jugées intéressantes	Enjeux mis en évidence et leur importance : (Très Fort : TF / Fort : F / Moyen à faible : Mf)			
		Nature des enjeux et commentaires CE	TF	F	Mf
<p>Le Bruit : (Pages 106 à 135)</p> <p><u>Commentaire CE:</u> <i>L'impact du bruit sur la santé est bien développé sur 6 pages (pages 128 à 133)</i></p>	<p><u>Plans et programmes qui agissent sur les nuisances sonores :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> . Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement du Rhône (PPBE), concernant 111 km d'autoroutes, 95 km de routes nationales non concédées, 46 km de voies ferrées . PPBE du Grand Lyon du 25 octobre 2010, définissant 4 axes d'actions (réduction du bruit à la source, intégrer l'environnement sonore dans les actions de développement, favoriser l'accès à une zone calme, informer et sensibiliser) . PPBE de la CCEL proposant des actions pour améliorer la situation dans 3 zones à enjeux . Plan d'Exposition au bruit de l'aéroport de Saint-Éxupéry . Plan Environnement sonore de l'Agenda 21 du Grand Lyon . Charte de l'écologie urbaine du Grand Lyon . PRSE <p><i>Seul le PRSE a été pris en compte dans l'analyse des articulations avec le PDU</i></p> <p>La surveillance et la mesure des niveaux de bruit est assurée depuis 1996 par l'association Acoucité</p> <p><u>Cartographie du bruit présentée dans le document d'ESE :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> . Carte des infrastructures bruyantes (n° 10 page 116) . Carte du bruit des routes -2012- (carte n° 11, page 118) . Carte des zones exposées aux bruits routiers de la CC de la vallée du Garon – 2010 – (carte n° 12, page 119) . Carte du bruit des voies ferrées -2012 – (n° 13, page 12) . Carte du bruit aérien (Bron, Corbas, St-Ex) (n° 14 page 121) . Carte des dépassements des valeurs limites de bruit 2012 (n° 15 page 125) <p>L'abaissement de la vitesse contribue peu à l'abaissement du niveau sonore (02 à 03 dB(A)), cependant plus significative entre 50 et 90 km/h qu'entre 90 et 130 km/h</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleures connaissances et traitement des zones de dépassement de seuil de bruit (Points noirs de bruit) • Préservation des zones de calme de proximité sur toute l'agglomération • Aménagement urbain permettant de limiter l'exposition des populations et des espaces aux nuisances sonores 	X		

Thématiques, sous-thématiques et commentaires CE	Informations et données caractéristiques de chaque thématique ou sous-thématique étudiée et mise en évidence de certaines informations jugées intéressantes	Enjeux mis en évidence et leur importance : (Très Fort : TF / Fort : F / Moyen à faible : Mf)			
		Nature des enjeux et commentaires CE	TF	F	Mf
<p>Risque routier /Sécurité des déplacements (Pages 136 à 155)</p> <p><i>Commentaire de la commission :</i> <i>Le croisement de cette thématique avec la santé est développé page 141</i></p>	<p><u>Contexte réglementaire local :</u> . Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) . Charte piétons du grand Lyon (1999) . Charte d'accessibilité 2001, puis Schéma Directeur d'accessibilité 2008 . Plan mode doux 2009-2020 de l'agglomération lyonnaise</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cohabitation de tous les modes et tous les usagers dans les rues et les espaces publics 	X		
	<p><u>Caractérisation de l'accidentologie :</u> La plupart des victimes sont des piétons et des deux-roues, en raison de la mixité de la circulation et de la fragilité de ces usagers face aux véhicules plus massifs et plus rapides. Les 2RM représentent 44 % des tués et 38.5 % des blessés hospitalisés. Les piétons représentent la moitié des tués (50 %) alors qu'ils ne sont impliqués que dans 30 % des accidents. En général, les accidents piétons sont donc plus graves que les autres. Le nombre d'accidents a augmenté de 13% entre 2006 et 2011</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction des accidents • Sensibilisation ciblée et renforcée des catégories d'usagers les plus vulnérables au risque d'accident (jeunes de moins de 20 ans, seniors, 2RM...) 	X		
	<p><u>Cartes caractérisant l'accidentalité :</u> N° 16, page 143 : accidents corporels entre 2006 et 2011 N° 17, page 144 : zones d'accumulation d'accidents corporels dans le Rhône en 2009/2013 N°18, page 146 : Accidents par communes des 2 roues 2006-2011 N°19, page 147 : accidents par commune des vélos 2006-2011</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisation ciblée et renforcée des catégories d'usagers les plus vulnérables au risque d'accident (jeunes de moins de 20 ans, seniors, 2RM...) <p><i>Commentaire CE :</i> <i>Dans l'analyse de cette thématique, deux enjeux n'ont pas été repris dans la synthèse, à savoir :</i></p>	X		
	<p><u>Projets en cours :</u> Campagnes de sensibilisation / Résorption des points noirs et des carrefours accidentogènes / Instauration de zones à 30 / Entretien des chaussées / Surveillance et gestion des trafics / Aménagement de pistes dédiées aux cyclistes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Développer des rues propices à la marche pour tous et dans l'ensemble du territoire pour qu'elle devienne un mode choisi • Résoudre le problème crucial des accidents vélos-véhicules légers 			

Thématiques, sous-thématiques et commentaires CE	Informations et données caractéristiques de chaque thématique ou sous-thématique étudiée et mise en évidence de certaines informations jugées intéressantes	Enjeux mis en évidence et leur importance : (Très Fort :TF / Fort : F / Moyen à faible : Mf)			
		Nature des enjeux et commentaires CE	TF	F	Mf
<p>Pollution des sols (Pages 156 à 162)</p> <p>Commentaire CE <i>La prise en compte de l'impact santé est examinée page 161</i></p>	<p>Plusieurs bases de données permettent de se faire une idée de la pollution des sols dans le département du Rhône :</p> <ul style="list-style-type: none"> . BASIAS : recensement des sites ayant accueilli des activités potentiellement polluantes (1275 sites) . BASOL : liste des sites faisant l'objet de mesures pour prévenir les risques de pollutions (519 sites) <p>Ces sites sont positionnés sur la carte n° 20, page 459</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction des risques de pollutions des sols liées aux infrastructures en phase chantier ou de fonctionnement 			X
<p>Gestion des déchets (Pages 163 à 173)</p> <p>Commentaire CE <i>La thématique déchets/santé est présentée page 171</i></p>	<p><u>Rappel de la réglementation et des plans de gestion des déchets en vigueur:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> . Plan National de prévention des déchets 2014-2020 . PPGND 2014 (déchets non dangereux) . Plan de gestion des déchets du BTP – 2004 . PREDD (Élimination des déchets dangereux) 2010 . Plan d'actions stratégiques de gestion des déchets pour le Grand Lyon 2007-2017 <p><u>Cartes illustrant l'activité de gestion et traitement des déchets :</u></p> <p>N° 21, page 167 : Fréquence de collectes des OMR et tri collectif</p> <p>N) 22, page 169 : Lieux de collecte, traitement et valorisation des déchets</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction des nuisances environnementales liées à la collecte des déchets et développement de la multimodalité pour le transport des déchets 			X

Thématiques, sous-thématiques et commentaires CE	Informations et données caractéristiques de chaque thématique ou sous- thématique étudiée et mise en évidence de certaines informations jugées intéressantes	Enjeux mis en évidence et leur importance : (Très Fort : TF / Fort : F / Moyen à faible : Mf)			
		Nature des enjeux et commentaires CE	TF	F	Mf
<u>4 Espaces naturels et biodiversités, paysage et patrimoine</u>					
<u>Milieus naturels et biodiversités (Trame verte, trame bleue)</u> Commentaire de la Commission : . Comme indiqué précédemment l'espace agricole aurait pu être intégré dans cette 4 ^{ème} thématique. Liste des communes concernées par les périmètres PENAP : Dans le département du Rhône : Brindas, Chaponost, Grézieu, Messimy, Sainte-Consoce, Thurins, à l'Ouest Colombier-Saugnieu, Genas, Jons, Saint-Bonnet-de-Mure, Saint-Laurent-de-Mure à l'Est.	<u>Constat</u> : Des milieux naturels riches et diversifiés, mais une fragmentation importante des continuités	<ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise de l'étalement urbain et du cloisonnement par les infrastructures • Préservation, voire restauration des continuités écologiques jusque dans la ville pour concilier densification et biodiversité (Trame verte et bleue et trame verte urbaine) • Maintien d'une mosaïque de milieux associant nature « ordinaire » et sites protégés • Renforcement de la trame verte urbaine 	<u>X</u>		
	<u>Rappel des Plans, Schémas et Documents gérant la protection espaces naturels et de la biodiversité :</u> . Trames vertes et bleues et réservoirs de biodiversités déclinés dans le SRCE, le SCOT de l'agglomération lyonnaise et le SCOT de l'Ouest lyonnais . 3 arrêtés de protection du Biotope (APPB) pour Solaise-Grigny, Crépieux-Charmy et Grézieux-La-Varenne . Réseau NATURA 2000, dont un site d'intérêt communautaire (SIC) concernant « les pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage » . 39 ZNIEFF de type 1 et 9 ZNIEFF de type 2 . Inventaire des pelouses sèches du Conservatoire des Espaces naturels (2013-2014) . Inventaire des zones humides . 2 sites naturels classés (Ile Barbe et Éperon Nord su Mont Verdun) et 6 sites naturels inscrits (Ile Roy sur la Saône, Ile Beyne à Quincieux, Vallon de Serre, Croix de Monthoux, Domaine de Fromente à St-Didier-au Mont d-Or inscrits . Espaces naturels sensibles définis par le conseil Général et pris en compte dans les PLU <u>Cartes de classement des différentes composantes des milieux naturels :</u> N° 23, page 174 : Schéma des continuités écologiques d'importance régionale et nationale (SRCE)			<u>X</u>	<u>X</u>

Thématiques, sous-thématiques et commentaires CE	Informations et données caractéristiques de chaque thématique ou sous-thématique étudiée et mise en évidence de certaines informations jugées intéressantes	Enjeux mis en évidence et leur importance : (Très Fort :TF / Fort : F / Moyen à faible : Mf)		
		Nature des enjeux et commentaires CE	TF	F
<p><i><u>Dans la Métropole :</u></i> <i>Décines-Charpieu,</i> <i>Jonage, Meyzieu, Saint-</i> <i>Priest, Vaulx-en-Velin,</i> <i>Corbas, Feyzin, Moins,</i> <i>Solaize, Vénissieux</i></p> <p><i>. Le croisement</i> <i>biodiversité, trame verte</i> <i>et bleue/ santé est</i> <i>développé page 215</i></p>	<p>N° 24, page 176 : Spatialisation des enjeux régionaux relatifs aux continuités écologiques N° 25, page 177 : Place du PDU dans le SRCE N° 26, page 180 : Continuités et corridors écologiques inscrits dans le SCOT de l'Agglo N) 27, page 182 : Continuités et corridors écologiques du SCOT OL N° 28, page 185 : Biodiversité : Contexte réglementaire et institutionnel N°29, page 186 : Inventaire des zones humides et pelouses sèches N° 30, page 187 : Schéma départemental des ENS N° 31 : page 189 : Occupation du sol sur le périmètre du PDU N° 32, page 201 : Richesse floristique en nombre d'espèces par maille du grand Lyon N° 33, page 202 : Richesse de l'avifaune nicheuse dans la Métropole 2008-2014 N° 34, page 204 : Richesse en amphibiens dans la Métropole 2008-2014 N° 35, page 207 : La trame verte et bleue du territoire du PDU N° 36, page 210 : La trame verte et bleue urbaine sur Lyon et Villeurbanne N° 37, page 213 : Carte de pollution lumineuse</p> <p><i><u>Commentaires de la Commission :</u></i> <i>La MRAe relève la nécessité de disposer de cartes à plus grande échelle pour faciliter leur compréhension.</i> <i>Cette remarque a été prise en compte par le SYTRAL, qui a inséré dans le dossier soumis à l'enquête 15 cartes au format A3</i></p> <p>.</p>			

Thématiques, sous-thématiques et commentaires CE	Informations et données caractéristiques de chaque thématique ou sous- thématique étudiée <i>et mise en évidence de certaines informations jugées intéressantes</i>	Enjeux mis en évidence et leur importance : (Très Fort :TF / Fort : F / Moyen à faible : Mf)				
		Nature des enjeux <i>et commentaires CE</i>	TF	F	Mf	
<p><u>Paysage et patrimoine, y compris l'archéologie</u></p> <p><i>Commentaire</i> <i>Commission :</i> <i>. Cette thématique est croisée avec l'enjeu santé page 228</i></p> <p><i>.Les dispositions relatives à l'archéologie ne sont qu'évoquées, elles auraient mérité sans doute plus de développement et une localisation des sites sensibles.</i></p>	<p><u>Constat</u> : Des paysages diversifiés et de qualité pour un patrimoine bâti exceptionnel</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise du mitage urbain et limitation du cloisonnement par les infrastructures • Préservation des valeurs identitaires du paysage et des sites paysagers majeurs • Préservation du patrimoine architectural, archéologique et historique remarquable • Valorisation des entrées de ville et de bourgs • Embellissement des espaces publics et augmentation de la part du végétal en ville • Intégration paysagère des infrastructures routières • Amélioration de l'accessibilité ses espaces récréatifs par les modes alternatifs de transport • Développement de l'usage des modes doux dans la découverte touristique du territoire 	<u>X</u>			
	<p><u>10 types de paysage différenciés :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> . Les Monts du lyonnais . Au Nord-Est, la Côtière se prolongeant par le plateau de la Dombes . au Sud-Est, la Plaine du Bas-Dauphiné . le Val de Saône de Genay à Lyon . le Plateau du Franc-Lyonnais au Nord de l'agglomération lyonnaise . la Plaine de l'Est, terminaison occidentale de la Plaine du Bas-Dauphiné . les Coteaux et vallons de l'Ouest occupant l'Ouest de l'agglomération lyonnaise . les massifs du Mont d'Or dominant l'agglomération . la ville centre regroupant Lyon et Villeurbanne 				<u>X</u>	
	<p><u>Carte illustrant cette thématique :</u></p> <p>N° 38, page 220 : Les unités paysagères / N° 39, page 222 : Infrastructures des transports (Fer, route, air) / N° 40, page 226 : Sires patrimoniaux exceptionnels</p>					<u>X</u>

Thématiques, sous-thématiques et commentaires CE	Informations et données caractéristiques de chaque thématique ou sous- thématique étudiée et mise en évidence de certaines informations jugées intéressantes	Enjeux mis en évidence et leur importance : (Très Fort :TF / Fort : F / Moyen à faible : Mf)			
		Nature des enjeux et commentaires CE	TF	F	Mf
<u>5 Ressources naturelles, eau, assainissement</u>					
<p><u>Commentaire de la Commission :</u> <i>Dans cette thématique l'alimentation en eau potable et l'assainissement sont présentés sous la seule rubrique « Milieux aquatiques et ressource en eau » Sachant que la thématique des ressources géologiques (priorité 3) est traitée dans un chapitre séparé. Il aurait peut-être été judicieux soit d'ajouter "Alimentation en eau potable" et "Assainissement" à la présente thématique, soit de créer 2 sous thématiques pour les sujets traités pages 237 à 247.</i></p>					
<u>Milieux aquatiques et ressource en eau</u>	<u>Constat :</u> Une situation hydrologique et hydrogéologique contrastée À l'Ouest, relief accentué, constitué de roches cristallines, à l'origine d'un réseau hydrographique assez dense. Nappe souterraine de faible potentialité À l'Est, faible relief et terrains perméables, à l'origine de nappes puissantes et un faible réseau hydrographique	<ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise des pollutions diffuses • Préservation de l'impluvium de la nappe de l'Est lyonnais • Préservation des périmètres de tous les captages • Reconquête de la qualité écologique et chimique de tous les cours d'eau • Gestion des eaux pluviales et amélioration des réseaux pour le fonctionnement en temps de pluie 		<u>X</u>	
	<u>Cartes illustrant cette situation :</u> N° 41, page 231 : Cours d'eau du territoire Carte non repérée, page 233 : Masses d'eau superficielles N° 42 : Masses d'eau souterraines Carte non repérée, page 240 : Alimentation en eau potable N° 43, page 242 : Eau : Assainissement <i>La carte des nappes d'eau superficielles et de l'alimentation en eau potable, ne sont pas signalées dans la Table des cartes des pages 3 et 4 du document d'Évaluation Environnementale</i>		<u>X</u>		
	L'enjeu de la santé lié à la thématique de l'eau fait l'objet d'un chapitre dédié page 246				<u>X</u>
					<u>X</u>

Thématiques, sous-thématiques et commentaires CE	Informations et données caractéristiques de chaque thématique ou sous-thématique étudiée et mise en évidence de certaines informations jugées intéressantes	Enjeux mis en évidence et leur importance : (Très Fort :TF / Fort : F / Moyen à faible : Mf)			
		Nature des enjeux et commentaires CE	TF	F	Mf
<p>Ressources géologiques</p> <p><u>Commentaire CE :</u></p> <p>Compte tenu de l'importance de ces enjeux dans la mise en œuvre du PDU ces derniers auraient pu passer de Mf à F.</p>	<p><u>Constat :</u></p> <p>Les ressources en matériaux se trouvent essentiellement dans la vallée du Rhône (Miribel-Jonage) et dans la plaine de l'Est</p> <p>Dans les deux cas, l'équilibre doit être trouvé entre les enjeux de fournitures de matériaux et la protection des ressources en eau ;</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Anticipation et adaptation au changement climatique • Développement du report modal pour le transport des matériaux • Conciliation de la satisfaction des besoins en matériaux avec le cadre de vie des habitants • Économie de matériaux et recyclage 			X
	<p><u>Cartes présentées sur cette thématique :</u></p> <p>Page 249, 3extraits de plans positionnant le positionnement et le nombre de carrières pour les années 2010, 2015 et 2020</p>				X
<u>6 Risques naturels et technologiques</u>					
<p><u>Commentaire CE :</u></p> <p>Développement de l'enjeu santé lié aux risques naturels et technologiques, page 269.</p>	<p><u>Constat : Un territoire soumis à des risques variés</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Prendre en compte tous les risques majeurs lors des aménagements • Ne pas accentuer les risques par des aménagements inadaptés (imperméabilisation, non-transparence hydraulique des infrastructures de transports) 			X
	<p><u>Risques naturels inventoriés :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> . Risque sismique faible à modéré (parties Est et Sud-Est du territoire) . Risques de mouvement de terre d'ampleurs variée, rapides et discontinus, plus imprévus (glissement de terrain, retrait-gonflement des argiles, érosion des berges, effondrements de cavités) . Risques spécifiques pour les collines de Fourvière et de la Croix-Rousse . Risques d'inondation et de remontée de nappes 				X

Thématiques, sous-thématiques et commentaires CE	Informations et données caractéristiques de chaque thématique ou sous-thématique étudiée et mise en évidence de certaines informations jugées intéressantes	Enjeux mis en évidence et leur importance : (Très Fort :TF / Fort : F / Moyen à faible : Mf)			
		Nature des enjeux et commentaires CE	T F	F f	M f
	<p><u>Cadre réglementaire existant</u> (essentiellement pour les risques d'inondation)</p> <ul style="list-style-type: none"> . PPRIn approuvés (Yzeron, Val de Saône, Garon aval, Grand Lyon, Vallée de l'Ozon, Rhône aval de Lyon, . Plan de Gestion du risque inondation du bassin Rhône-méditerranée 2016-2021 <p><u>Carte d'illustration des risques naturels :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> N° 44, page 255 : Risques de mouvements de terrain N° 45, page 258 : Plan de prévention des inondations N° 46, page 260 : Zones bâties dans l'Enveloppe des inondations Potentielles (EAPI) du Territoire à Risque d'Inondation (TRI) de Lyon 	<ul style="list-style-type: none"> • Ne pas exposer de nouvelles populations aux risques • Réduire les risques liés aux transports de matières dangereuses par la réduction de la vitesse, une optimisation du réseau de voirie et le développement du report modal • Réduire la vulnérabilité du système de transport aux risques naturels notamment 		X	
	<p><u>Risques technologiques inventoriés :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> . Risques SEVESO et risques liés aux ICPE . Risque lié au transport des marchandises dangereuses (concernant 63 communes de l'agglomération lyonnaise) . Risques liés aux canalisations enterrés (Gaz, hydrocarbure liquide, produits chimiques) . Risque de rupture du barrage (concernant 31 communes) <p><u>Cartes illustrant les risques technologiques</u></p> <ul style="list-style-type: none"> N° 47, page 263 : Carte des sites SEVESO et PPRi N° 48, page 266 : Risques liés aux transports routiers de marchandises dangereuses 			X	

Thématiques, sous-thématiques et commentaires CE	Informations et données caractéristiques de chaque thématique ou sous-thématique étudiée et mise en évidence de certaines informations jugées intéressantes	Enjeux mis en évidence et leur importance : (Très Fort :TF / Fort : F / Moyen à faible : Mf)			
		Nature des enjeux et commentaires CE	TF	F	Mf
<u>7 Éducation, sensibilisation du public et gouvernance</u>					
	<p><u>Constat</u> : Information, éducation et concertation sont les différents leviers qui permettent d'accompagner les changements de comportement vers un développement durable</p> <p>Le Grand Lyon est fortement investi dans ces actions, dans le cadre d'un Plan d'éducation au développement durable voté en 2006 et animé par le service Stratégie d'Agglomération. Il s'appuie pour cela sur 28 associations réparties sur le territoire.</p> <p>D'autres organismes participent à ces actions de sensibilisation au développement durable et aux questions de santé/environnement : les Communautés de communes de l'Ouest et de l'Est lyonnais, la CCI de Lyon, l'ADES association d'éducation pour la santé, la CIRE Rhône-Alpes institut de veille sanitaire</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibiliser tous les publics pour faire évoluer les comportements de mobilité de manière pérenne • Construire une ville de la mobilité intelligente où les usagers se déplaçant au quotidien sont plus informés et avertis des opportunités d'une mobilité plus efficace, mais aussi plus durable 		X	
				X	

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE:

Concernant l'état initial la commission retient:

• Concernant les enjeux proprement dits :

- L'enjeu santé est systématiquement examiné dans chacune des thématiques
- La protection de l'espace agricole, en particulier celui défini dans les périmètres de PENAP n'est pas pris en compte de façon formelle ; ce qui reste cohérent avec l'absence de formalisme réglementaire sur ces sujets. Une vingtaine de communes du PDU sont pourtant concernées par les PENAP
- Quelques enjeux mis en évidence dans l'analyse de détail des thématiques auraient pu être repris dans le tableau de synthèse, à savoir :

- Thématique "Consommation d'espace" :

Structurer le territoire par un schéma de transports alternatifs cohérent avec l'armature urbaine

- Thématique "Énergie, GES" :

Promouvoir les modes doux

Sensibiliser la population

- Thématique "Risque routier/Sécurité des déplacements" :

Développer des rues propices à la marche pour tous et dans l'ensemble du territoire pour qu'elle devienne un mode choisi

Résoudre le problème crucial des accidents vélos-véhicules légers

- Les enjeux relatifs au report modal de matériaux et à l'économie de matériaux et recyclage (Thématique "Ressources géologiques") sont considérés comme moyens à faibles, alors que la mise en oeuvre du PDU est porteur de travaux importants. Les classer dans les enjeux "Forts" aurait paru mieux adapté.

➤ Concernant le contenu et la forme du document :

- La présentation de la 5^{ème} thématique (Ressources naturelles, eau, assainissement) aurait pu soit intégrer "Alimentation en eau potable" et "Assainissement", soit il aurait pu être créé 2 sous-thématiques dans les sujets traités pages 237 à 247.

Hormis les remarques ci-dessus, il apparaît que l'état initial de l'environnement est d'excellente facture.

La commission prend acte des différents choix exprimés et retient également pour la suite de l'analyse les enjeux retenus dans l'état initial

3. Analyse de fond du chapitre III consacré aux solutions de substitution raisonnables et à l'exposé des motifs pour lesquels le programme a été retenu

Préconisations du guide du CERTU et du CETE :

« Pour la présentation des différentes alternatives comparées et leurs incidences sur l'environnement utiliser la carte de synthèse des enjeux et justifier certaines orientations par rapport à d'autres.

Possibilité de faire des comparaisons thématiques (ex : évaluation des émissions de GES pour différents scénarios) ou mieux des évaluations multicritères, sur la base des enjeux les plus forts.

Au-delà de cette comparaison de scénarios, il est important de mettre en évidence les différentes options envisagées tout au long de la démarche d'élaboration du PDU »

- Scénarios proposés dans le chapitre III :
 - ✓ Situation 2015 ;
 - ✓ Situation au fil de l'eau en 2030, comprenant les travaux en cours et ceux du programme d'investissement 2015-2020, considérés comme réalisés à l'horizon 2030 ;
 - ✓ Situation baptisée SCOT 2030, ajoutant au scénario précédent les projets de transports inscrits au SCOT ;
 - ✓ Situation PDU final 2030, rajoutant les actions inscrites au plan d'action 2030.

En fait, la comparaison ne porte que sur 2 scénarios :

- "Fil de l'eau 2030" et "PDU 2030" : Prolongation du métro Hôpitaux Sud / Double site propre ligne C3 / Ligne A7 Debourg Hôpitaux Est / Raccordement A89-A6 / BUE partie Nord et section "La Soie" / Modification Part-Dieu-Garibaldi / Diminution vitesse BP Nord ;
- "PDU 2030" : Lignes TC »Anneau des Sciences« / Lignes Genas Part-Dieu et Brignais- Hôpitaux Sud / Améliorations Lignes C1, C2, C3 / Ligne A8 St-Fons-Vaulx-en-Velin / Ligne A7 Hôpitaux Est-La Doua / Pôle multimodal « Anneau des Sciences » / A45 / BUE section « Aviation » et « Vénissieux » / Mise à 3 voies A46 Sud.

COMMENTAIRE COMMISSION D'ENQUETE:

Il semble que le chapitre III ne réponde pas, hormis dans son intitulé, aux obligations des 3° et 4° de l'article R.122.20 du code de l'environnement, comme l'a remarqué l'AE qui a demandé qu'une amélioration soit apportée au rapport sur ce point.

L'AE recommande en particulier de « **compléter le rapport par la présentation des solutions de substitution raisonnables permettant de répondre aux objectifs du projet de PDU**, de façon à pouvoir justifier les choix faits, notamment en ce qui concerne les grands projets d'infrastructures »...

Nonobstant ce point, l'AE retient, que le document fait état d'enseignements intéressants, présentés d'une façon claire et synthétique (voir tableau suivant) et que son contenu est proportionnel à l'importance et à la portée du PDU.. Avis que nous partageons.

	2006	2015	évolution 2015/ fil de l'eau	évolution PDU 2030/ fil de l'eau 2030	total 2030 simulations	objectif PDU 2030
voiture	49,2	43,9	-1,8	-4,8	37,3	35
marche	32,5	34,1		+1,3	35,4	35
TC	16,1	19,8	+1	+2,4	23,2	22
vélo	2,2	2,2	+0,6	+1,3	4,1	8
<i>total</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>-0,2</i>	<i>0,2</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

L'AE fait remarquer que la façon dont sont atteints les objectifs affichés du PDU, semblent plus correspondre à des hypothèses volontaristes qu'à des objectifs résultant d'un strict calcul.

Le tableau des pages 287 à 291, présentant ce qui peut être considéré comme une synthèse de la comparaison des scénarios étudiés dans le chapitre III, permet de souligner les principales évolutions suivantes :

- Évolution positive au titre des enjeux suivants :
 - ✓ Santé des habitants :
 - Forte réduction des émissions et des nuisances sonores pour le cœur de l'agglomération, mais risque de report et de dégradation de l'environnement sonore au droit des nouvelles voiries ;
 - Forte amélioration sur certaines voies de la cohabitation entre tous les modes de transport, avec un panel d'actions en faveur de l'aménagement des espaces publics ;
 - Forte réduction du nombre d'accidents et développement des conditions propices à la pratique des modes doux, avec la réduction de la vitesse, l'éloignement du trafic de transit, la mise en place de sites propres TC.
 - ✓ Cadre de vie des habitants du territoire :
 - Forte amélioration avec la requalification des autoroutes et des entrées de ville, la résorption des coupures urbaines, l'augmentation de la part du végétal en ville et la création de lignes fortes TC et de voies magistrales vélo pour accéder aux équipements culturels, sportifs et des parcs de rang métropolitain.
 - ✓ Consommation d'énergie et lutte contre le changement climatique :
 - Baisse de la consommation de l'énergie et des émissions de GES grâce à la diminution de voitures en ville, de la diversification des types de motorisation et de l'organisation des livraisons de marchandises moins consommatrices.
 - ✓ Paysage et patrimoine :
 - Forte amélioration de la valorisation des entrées de ville liée à la requalification des grandes voiries et boulevards urbains ;
 - Amélioration paysagère des infrastructures routières avec la résorption des coupures urbaines et des requalifications des espaces publics.
- Évolutions contrastées au titre des enjeux suivants
 - ✓ Consommation d'espace :
 - Augmentation de la fragmentation des espaces naturels et agricoles par les infrastructures, mais réduction de la fragmentation urbaine ;

- Amélioration de la desserte des pôles structurants, mais poursuite de l'étalement urbain.
- ✓ Paysage et patrimoine :
 - Forte augmentation de la fragmentation du paysage liée aux projets de voirie, mais réduction de la fragmentation urbaine ;
 - Impact sur le paysage des zones rurales, mais mise en valeur de la ville ;
 - Risque d'altération du patrimoine lors des opérations de voies nouvelles, mais meilleure préservation du patrimoine du fait de la baisse de la pollution.
- Évolutions négatives :
Toutes les évolutions négatives sont liées aux projets de voiries nouvelles et aux travaux de constructions de nouveaux équipements pour l'amélioration des TC (créations de pôles structurants, parkings relais...)

4. Examen de fond des effets du PDU sur l'environnement et les mesures permettant de les éviter, réduire et compenser (ERC) :

La commission propose de réaliser cet examen en retenant la méthode d'analyse de la MRAE dans les trois chapitres traitant de cette question :

- Analyse des effets du programme sur l'environnement
- Évaluation des incidences Natura 2000
- Prise en compte de l'environnement par le projet

a) Analyse des effets du programme sur l'environnement

Extraits de l'avis de la MRAE

Page 12 : « Bâtie selon une démarche sérieuse, lisible et bien structurée qui vise à évaluer les objectifs du PDU, puis chacune des actions et propose enfin de approfondissements particuliers (Focus) pour certains des grands projets, l'analyse repose sur une grille de « questionnaire évaluatif » analysant 32 critères regroupés en 7 questions... »

Page 13 : « L'analyse se fait ensuite action par action selon un niveau de détail appréciable adapté aux effets négatifs potentiels mis en évidence... »

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Les mesures ERC (éviter, réduire, compenser) sont récapitulées dans le chapitre V du document (428 à 432) Elles découlent de l'analyse des effets sur l'environnement développée sur 131 pages (297 à 427) dans le chapitre IV.

Trame retenue pour présenter l'analyse des effets sur l'environnement

Cette trame s'applique pour chacune des 32 actions (définies dans les 8 axes stratégiques) de la façon suivante :

- Présentation synthétique de l'action et des typologies des opérations qui lui sont liées ;
- Appréciation qualitative des thématiques, sous forme d'un tableau, en répondant à une grille des questionnements évoqués dans l'avis de la MRAE ainsi présentée :

Question évaluative (1)	Nature de l'incidence (2)	Échelle Niveau (3)	Durée (4)	Niveau confiance (5)
Q1 : amélioration de la santé des habitants				
Q2 : amélioration du cadre de vie des habitants territoire?				
Q3 - réduction des consommations d'énergie et la lutte contre le changement climatique ?				
Q4 - réduction de la consommation d'espace ?				
Q5 - prise en compte de la dimension patrimoniale et fonctionnelle des écosystèmes ?				
Q6 - préservation des éléments remarquables du paysage et du patrimoine ?				
Q7 - protection et une utilisation mesurée des ressources (Eau, matériaux)				

Colonne(1) : Chacune des questions évaluatives sous-tend un certain nombre de critères, 32 au total

Ces critères sont définis dans le tableau des pages 301 et 302 du document : Q1 : 7 critères ; Q2 : 5 ; Q3 : 3 ; Q4 : 3 ; Q5 : 3 ; Q6 : 6 ; Q7 :5, que la MRAe répartit les critères de la façon suivante :

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Cette proposition de classement proposée par l'AE a le mérite d'être simple.

Bien que certains critères puissent correspondre à plusieurs paramètres elle met bien en exergue les facteurs environnementaux dominants pour orienter l'analyse des effets.

Colonne(2) : Nature de l'incidence, avec les réponses repérées suivantes :

- Positive, Négative, Neutre, variable, indirecte positive, Directe positive, Directe variable, Directe négative, Directe neutre, selon projet ;
- Associées à une couleur indiquant ;
- Rouge : Risques d'incidences négatives sur l'environnement ;
- Vert foncé : Incidences très positives ;
- Vert clair : Incidences plutôt positives ;
- Jaune : Faibles incidences ;
- Violet pâle : Incidences variables en fonction du projet ;
- Gris pâle : Pas d'effets perceptibles de l'action en tant que telle ;
- Blanc : Non concerné.

Colonne(3) : Échelle, niveau de l'enjeu, avec les réponses repérées suivantes :

- Neutre, Faible, Faible à moyenne, Faible à forte localement, Moyenne, Moyenne à forte ;
- Associées aux mêmes couleurs que ci-dessus.

Colonne(4) : Durée, avec les réponses repérées suivantes :

- Réversible, Réversible/moyen terme, Réversible/long terme, Temporaire (Chantier) ;
- Permanent, Permanent/Court à moyen terme, Permanent/long terme, sans réponse.

Colonne(5) : Niveau confiance de l'évaluation, avec les réponses repérées suivantes :

- Incertain, Probable, sans réponse

Chacune des 32 actions est ainsi "décortiquée" et complétée par l'évaluation des incidences, et lorsque celles-ci sont négatives par des préconisations et des propositions de mesures.

Le point de vue de la commission :

Cette analyse conforte le bon niveau de prise en compte de l'environnement résultant des choix exprimés dans le programme du PDU 2030 :

- Les effets sont globalement positifs :
 - ✓ sur la santé (pollution atmosphérique, bruit, accidents, aménagement des espaces, modes doux) prise en compte dans la plupart des actions ;
 - ✓ sur la consommation énergétique et les émissions de GES.
- Les effets négatifs sont essentiellement liés aux projets, non seulement des grandes infrastructures routières et d'extension des TC, mais également des aménagements des pôles d'échange intermodaux et des aménagements d'espace, temporairement en phase chantier et durablement après leur mise en service, avec leurs incidences sur la consommation d'espace, la biodiversité, le paysage et le patrimoine.

Les projets de création de voirie, dès lors qu'ils peuvent être soumis à évaluation environnementale, définiront au cas par cas les mesures ERC adaptées à chaque opération. Le document précise que pour "les études menées par le SYTRAL, chaque projet devra mener

une analyse des coûts et bénéfices de l'ouvrage intégrant les préoccupations de préservation de l'environnement.

En phase chantier, les mesures ERC sont classiques en vue de préserver l'environnement local et réduire les nuisances du voisinage avec en plus, l'analyse des possibilités d'utilisation de matériaux recyclés, et l'établissement avant travaux d'un plan de respect de l'environnement (PRE)

A noter que certaines actions destinées à atteindre les objectifs définis par le PDU, peuvent avoir des effets contrastés, par exemple :

- La création de parcs relais, pouvant empiéter sur des milieux naturels et l'amélioration des dessertes périurbaines peuvent favoriser l'étalement urbain, contraire aux enjeux défendus par le code de l'urbanisme ;
- Les opérations destinées à pacifier la circulation en ville doivent être appliquées avec vigilance :
 - ✓ la baisse moyenne en-dessous de 50 km/h et les des phénomènes de freinage/accélération favorisent l'augmentation des émissions ;
 - ✓ risque de report de trafic sur d'autres itinéraires.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Pour répondre à des remarques de la MRAE relatives à la présentation de documents cartographiques accessibles par le public lors de l'enquête, le SYTRAL a présenté dans les 83 dossiers 15 cartes au format A3, constituant avec le sommaire détaillé de l'évaluation environnementale la pièce 6 bis du dossier d'enquête. Cela dans le souci d'améliorer la lecture du dossier par le public.

Par ailleurs la CE retient la remarque de la MRAE rappelant que, pour les projets routiers non totalement inscrits dans le périmètre du PDU, les études des impacts liés à ces projets devront porter sur un territoire d'études incluant celui du PDU.

b) Évaluation des incidences Natura 2000

- Avis de la MRAE :

« Le rapport environnemental comporte le développement exigé au II-5-b de l'article R122-20 du code de l'environnement. Celui-ci satisfait aux exigences de contenu figurant à l'article R414-23 du code de l'environnement relatif aux évaluations des incidences NATURA 2000 »

- Le document traite cette question d'une façon méthodique et très documentée, sur 25 pages (394 à 4168), de la façon suivante :
 - ✓ Rappel juridique présentant les différentes étapes de prise en compte des projets au regard des sites Natura 2000 inventoriés, et concluant que le PDU doit faire l'objet d'une évaluation spécifique conformément à l'article 6 de la « Directive Habitats » afin de vérifier si le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur les sites NATURA 2000. L'évaluation est centrée sur les espèces et habitats d'intérêt communautaire ;

- ✓ Présentation du réseau NATURA 2000 aux niveaux national, régional et du périmètre du PDU ;
- ✓ Synthèse des enjeux NATURA 2000 sur le périmètre du PDU ;
- ✓ Incidences potentielles du projet sur NATURA 2000.
- Nature des incidences :
 - ✓ Incidences positives :
 - Diminution de la pression automobile sur la biodiversité grâce au report sur modes doux ;
 - Maîtrise de l'urbanisation en la limitant autour des axes de transport collectif ;
 - Remise en état ou mise en valeur d'espaces naturels lors de réalisation d'itinéraires modes doux.
 - ✓ Incidences négatives liées aux impacts sur les sites NATURA 2000 du fait de l'aménagement d'infrastructures de transport. Sont visés notamment :
 - les réseaux magistraux doux se développant sur les bordures Nord et Sud du site Natura 2000 de Miribel-Jonage ;
 - les incidences indirectes potentielles sur les populations de chiroptères et d'oiseaux d'intérêt communautaire.

La synthèse est présentée d'un tableau reprenant bien clairement les interactions des projets avec le réseau NATURA 2000 en raison de leur ou de leur ampleur proximité.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de la conclusion du document, non contestée dans l'avis de la MRAE, disant que le projet de PDU ne portera pas atteinte de façon significative aux habitats et espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation des sites et à leurs objectifs de conservation.

c) Prise en compte de l'environnement par le projet

En suivant le même plan de travail que celui de la MRAE, sont examinés successivement les enjeux suivants :

- Consommation d'espace ;
- Enjeux liés à la biodiversité ;
- Enjeux liés à l'eau ;
- Enjeux liés au paysage et au patrimoine ;
- Enjeux liés à la maîtrise des consommations énergétiques et aux émissions de GES ;
- Enjeux liés à la santé.

Consommation d'espace

- Les différents projets consommateurs d'espace par leur emprise, peuvent avoir des effets indirects en lien avec l'implantation d'activités commerciales et de services

intéressés par la proximité des installations réalisées (par exemple : pôles multimodaux) ;

- La MRAE « recommande de compléter l'analyse sur ce point essentiel, en interaction forte avec la cohérence d'urbanisme sur les secteurs concernés.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette recommandation de la MRAE.

Enjeux liés à la biodiversité

- Parcs-relais : Une attention particulière relative à ces enjeux devra être portée pour les parcs-relais prévus en zone non urbanisée, par exemple ceux de Francheville, Grézieu-La-Varenne et éventuellement d'autres non inscrits dans le projet de PDU, mais qui pourront être réalisés si la nécessité le justifiait avant 2030 ;
- Voies vertes projetées en limite Nord et Sud du site NATURA 2000 des îles de Miribel-Jonage :

La MRAE fait remarquer que, bien que ces voies soient projetées sur des chemins existants, des précautions devront être prises, lors des travaux, point qui aura vocation à être traité dans le cadre de l'évaluation environnementale des projets.

La même remarque est faite pour le projet de franchissement de la rocade Est, qui ne devrait concerner pourtant que des milieux anthropisés.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette recommandation de la MRAE.

- Grands projets d'infrastructure :

Le dispositif réglementaire applicable à ces grands projets doit permettre de garantir la bonne prise en compte des enjeux environnementaux d'une façon générale.

La MRAE fait remarquer que l'absence d'examen de solutions alternatives ne permet pas de qualifier le niveau de prise en compte de l'enjeu biodiversité par le projet de PDU.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Cette remarque a été rappelée dans le PV de synthèse dans les questions destinées au SYTRAL.

À noter que le PDU sera à l'origine d'effets positifs sur la biodiversité, dans le cadre des opérations d'aménagements d'espaces destinés à améliorer le cadre de vie.

Enjeux liés à l'eau

Les projets concernés sont ceux situés dans ou à proximité des périmètres de protection de captage, à savoir :

- PEM de Chassieu et de Saint-Germain-au-Mont-d'Or ;
- Les PEM situés à proximité de l'Yzeron et du ruisseau des Planches.

Les mesures préconisées dans le Plan consistent à éviter les implantations dans les secteurs les plus sensibles et à limiter l'imperméabilisation des sols. Les risques de pollution peuvent être maîtrisés en réalisant les travaux dans les règles de l'art.

Pour les opérations d'envergures, les mesures à prendre entrent dans le champ d'application de la loi sur l'eau, ce qui assure une certaine garantie de bonne prise en compte des enjeux.

Enjeux liés au paysage et au patrimoine

La MRAE relève que le programme « Anneau des Sciences » pose des problèmes d'insertion des dispositifs d'échange dans les secteurs « des Vallons » et de la zone « des Hôpitaux Sud » au regard des enjeux liés au paysage et au patrimoine. Par ailleurs, la plupart des projets seront confrontés à la question des enjeux archéologiques.

Elle recommande « d'apporter davantage de précisions sur ces points »

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette recommandation de la MRAE.

Le développement du réseau structurant TC est potentiellement générateur d'effets sérieux au voisinage des éléments de patrimoine architectural et archéologique.

La MRAE précise que « ce facteur environnemental bénéficiera de l'expérience des porteurs de projet concernés, dont on sait qu'ils ont été menés à bien, durant les dernières décennies de nombreux projets similaires en interaction forte avec ces problématiques délicates, en agglomération lyonnaise, sans des conditions qui ont démontré, in fine, la bonne prise en compte de ces enjeux.

Enjeux liés à la maîtrise des consommations énergétiques et aux émissions de GES

La réduction des consommations énergétiques et des émissions de GES sont portées par le développement des modes actifs, et le projet de développement des transports collectifs avec du matériel plus sobres énergétiquement.

La MRAE fait remarquer que le report en périphérie des trafics de transit aura des conséquences en terme de trafic, vitesse et distance parcourue non évaluées dans le PDU.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission trouve parfaitement pertinente cette remarque de la MRAE.

Enjeux liés à la santé

Les effets positifs du PDU sur la santé sont principalement portés par :

- La réduction de la part de la voiture dans les déplacements entraînant, à l'échéance 2030, une baisse de 89% des émissions d'oxyde d'azote, de 64% de particules fines ;
- La réduction de la population aux nuisances sonores, le document estimant la baisse à plus de 2 décibels sur environ 1/5 des tronçons de voies étudiées, en lien avec la baisse du trafic et la modération des vitesses ;
- L'amélioration du confort de vie en lien avec l'amélioration des performances et de la fiabilité des TC et de la sécurisation annoncée des déplacements non motorisés.

La MRAE conclut sur ce point « il apparaît que les enjeux liés à la santé font partie des préoccupations qui ont sous-tendu la définition d'une grande partie des actions du projet de PDU. Même si l'on ne dispose pas d'éléments de comparaison avec des scénarios alternatifs, cette prise en compte apparaît d'un bon niveau »

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission fait sienne cette appréciation sur la prise en compte des enjeux liés à la santé par le PDU.

5. Analyse de fond du dispositif de suivi

Le dispositif de suivi et d'évaluation des effets environnementaux du programme est présenté dans le chapitre IV du document, comprenant :

- Le rappel du cadre réglementaire ;
- Les leçons tirées de l'expérience ;
- Les principes retenus pour la définition des modalités de suivi ;
- Le référentiel d'évaluation proposé présenté, pages 437 et 438.

L'objectif visé est d'assurer le suivi :

- A partir d'objectifs chiffrés, clairement définis (Par exemple : Émissions du secteur des transports pour les PM10 et NO2 pour suivre la réduction des émissions atmosphériques, à partir des modélisations effectuées par ATMO Auvergne-Rhône-Alpes) ;
- Recueillir, analyser et valoriser les données de façon régulière.

Le tableau référentiel d'évaluation comprend 6 colonnes :

- Colonne 1 : Questions évaluatives : au nombre de 8 questions, soit une de plus que celles ayant été utilisées pour analyser les effets du programme sur l'environnement. Ces questions sont :
 - ✓ Q1 : En quoi le PDU a-t-il permis de réduire les modes de transports routiers ?
 - ✓ Q2 : En quoi le PDU contribuera-t-il à l'amélioration de la santé des habitants ?
 - ✓ Q3 : En quoi le PDU contribuera-t-il à l'amélioration du cadre de vie des habitants du territoire ?

- ✓ Q4 : En quoi le PDU favorisera-t-il la réduction des consommations d'énergie et de lutte contre le changement climatique ?
- ✓ Q5 : En quoi le PDU favorisera-t-il une réduction de la consommation d'espace ?
- ✓ Q6 : Le PDU permet-t-il la prise en compte de la dimension patrimoniale et fonctionnelle des écosystèmes ?
- ✓ Q7 : Le PDU permet-t-il la préservation des éléments remarquables du paysage et du patrimoine ?
- ✓ Q8 : Le PDU permet-t-il une protection et une utilisation mesurée des ressources ?
- Colonne 2 : Effectifs chiffrés définis dans le PDU ;
- Colonne 3 : Critères ;
- Colonne 4 : Indicateurs ;
- Colonne 5 : Sources.
- Colonne 6 : Temporalité proposée.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La MRAE remarque qu'il manque les valeurs zéro de référence 2017 qu'il conviendrait de rappeler.

La commission souscrit entièrement à cette demande.

6. Méthodologie utilisée et difficultés rencontrées

Le document traite de cette question dans le Chapitre VII – Présentation des méthodes utilisées sur 3 pages (440 à 442)

Les principales difficultés rencontrées sont liées à l'obtention des données nécessaires au travail de l'évaluateur, notamment en ce qui concerne l'enquête déplacements et du calendrier resserré pour l'exercice.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission estime que les indications données dans le chapitre VII sont suffisantes au regard des obligations réglementaires de l'article R122-20.

7. Résumé non technique

Le résumé non technique est présenté dans un document séparé du rapport de l'ESE.

Avis de la MRAE : « Le résumé produit, clair et bien calibré, s'avère de bon niveau. Il est utilement présenté dans un fascicule spécifique, de façon à être facilement accessible par le public. Il gagnerait à contenir quelques illustrations cartographiques du croisement des enjeux environnementaux recensés avec les actions projetées par le PDU »

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette recommandation de la MRAE.

3.3 . Concertation amont

3.3.1. Modalités de concertation fixées

Bien que le code des transports ne prévoit qu'une procédure de consultation sur demande au bénéfice de certains organismes ou associations listés à l'art. L.1214-14¹, (la loi n'exige pas la mise en place d'une concertation préalable à l'enquête publique), le SYTRAL a décidé de conduire une concertation largement ouverte aux acteurs du territoire dans l'esprit de la délibération du 5 mars 2015 qui prévoyait de :

- « faire du PDU un document partagé pour qu'il soit appliqué », ce qui implique de partager un diagnostic et de définir les enjeux et les pistes d'action avec les acteurs concernés ;
- « fonder le PDU sur une meilleure connaissance des leviers mobilisables pour favoriser l'évolution des comportements » ce qui implique d'être à l'écoute des habitants et acteurs économiques pour mieux cerner les leviers et marges de manœuvre potentielles ;
- « favoriser une large appropriation du projet par les techniciens des collectivités, les acteurs économiques et les habitants » pour optimiser la mise en oeuvre du PDU révisé.

3.3.2 Dérroulement de la concertation

Le détail des modalités de l'organisation et du déroulement de la concertation menée ainsi que le bilan qui en a été tiré ont été récapitulés dans le document "**Bilan de la concertation**" de septembre 2016 joint au dossier d'enquête.

Il présente :

- les différentes instances partenariales de suivi et de pilotage établies pour mettre en oeuvre une concertation largement ouverte aux acteurs du territoire pour réviser le PDU avant sa mise à l'enquête ; elles sont constituées :
 - ✓ du comité technique composé des principaux référents techniques des partenaires du PDU (SYTRAL, Métropole de Lyon, Département du Rhône, Région, Etat, SCoTs) chargés d'assurer le suivi technique partenarial et de préparer les validations des décisions requises ainsi que du contenu des différentes études ;
 - ✓ du comité de pilotage composé des élus des principaux partenaires, maîtres d'ouvrage et autorités organisatrices des transports concernés avec pour objectifs d'arrêter les orientations et assurer la validation politique des objectifs du PDU et de l'arrêt du projet
 - ✓ du comité syndical à qui il appartient de délibérer aux différentes étapes de la révision et d'adopter le PDU révisé après l'enquête publique ;
- les actions de communications déployées pour informer et inviter la population à participer aux différents moyens d'expression accessibles pendant une année entière ;
- le bilan tiré des différents outils mobilisés, à savoir :
 - ✓ 6 séances de travail pour chacun des 9 groupes thématiques constitués par des représentants des collectivités, acteurs spécialisés et socio-économiques, exploitants du système de mobilité, associations et organismes d'études et de recherche sur les

¹ Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerces et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'art. L. 141-1 du code Env.

mobilités, auxquelles ont participé une moyenne de 15 à 30 personnes suivant les groupes ;

- ✓ un appel à contribution (avec d'une part des questions ouvertes mises en ligne et d'autre part la possibilité de télécharger une contribution longue) qui s'est soldé par 389 contributeurs individuels et 32 contributions de la société civile (courriers, réponses en ligne sur le site Internet du SYTRAL) ;
- ✓ 3 séances de travail d'une journée entière un samedi pour une quarantaine d'habitants (mini-publics) non spécialement engagés ou connaisseurs des questions de mobilité, répartis en 3 groupes devant garantir une diversité de points de vue validant le travail réalisé et donc divers dans leurs lieux de résidences et caractéristiques sociales (sexe, âge, situation familiale) et de déplacements (marche à pied, vélo, transports en commun, voiture) ;
- ✓ une conférence débat organisée autour de l'intervention du professeur Michel LUSSAULT spécialisé en géographie urbaine, animée par une journaliste en présence d'élus et d'experts des groupes de travail ; elle avait pour thème "Nouvelles mobilités : quelles places, quels rôles pour les collectivités, les acteurs privés et les habitants?" Elle a regroupé 160 participants (particuliers venus en nom propre, associations cyclistes et oeuvrant sur les questions de déplacement ou plus largement d'urbanisme durable, de conseils et ou collectifs de quartier, conseils de développement de la Métropole, comité Louis Braille représentant les associations de personnes aveugles ou mal voyantes, des entreprises, un syndicat)

Par ailleurs le SYTRAL a fait la synthèse des observations et propositions formulées par le public pendant la période de concertation ; observations issues :

- des 9 groupes de travail qui ont identifié 5 grands défis relatifs :
 - ✓ au cadre de vie et la santé publique ;
 - ✓ à l'équité et la cohésion sociale ;
 - ✓ à un système de mobilité pensé pour les usagers de la ville ;
 - ✓ à un système de mobilité au service d'une agglomération multipolaire ;
 - ✓ à la gouvernance unifiée et au financement.
- des mini-publics qui ont fait le constat de la nécessité de :
 - ✓ diminuer la place dévolue à la voiture tout en notant que d'une part que l'offre de transport doit prendre en compte des inégalités territoriales (moins importante en périphérie) et que d'autre part il y a un manque de flexibilité des solutions alternatives à la voiture (horaires atypiques) ;
 - ✓ faire changer les comportements en proposant une alternative crédible et attractive tout en utilisant la contrainte avec doigté (plus de choix, efficacité, sécurisation des autres modes, articulation des modes entre eux, adaptation de l'offre en matière de différents critères)
 - ✓ simplifier l'accès aux modes de transports alternatifs ;
 - ✓ responsabiliser les usagers pour qu'ils deviennent "acteurs" de ces changements.
- de la conférence débat au cours de laquelle :
 - ✓ ont été soulignés des enjeux à intégrer (environnementaux, équité sociale, santé, climat social au sein des entreprises de transport, vieillissement de la population) ;
 - ✓ les échanges ont fait apparaître des questionnements sur la mise en oeuvre du modèle de développement urbain "multipolaire retenu ;

- ✓ ont été évoqués plusieurs idées en matière de mobilité (rendre désirable certains choix de mobilité, prendre en compte la qualité des temps de déplacement et les notions de confort et de sécurité, constituer un bouquet d'offres et de services)
- de l'appel à contribution apporté par le grand public et divers organismes de la société civile qui a fait ressortir la nécessité de réduire la place et l'emprise de l'automobile au regard des nuisances en :
 - ✓ facilitant la marche à pied ;
 - ✓ encourageant l'usage du vélo ;
 - ✓ améliorant l'attractivité des transports en commun ;
 - ✓ facilitant l'intermodalité ;
 - ✓ mettant des contraintes aux automobilistes ;
 - ✓ limitant les déplacements.

Le bilan qui en a été tiré de cette concertation fait ressortir les lignes directrices suivantes :

- Une attention portée à la « qualité » des mobilités et de leurs impacts globaux : santé, environnement, qualité de vie... ;
- Une volonté de « rééquilibrage » modal et territorial, à défaut d'une rupture du système de mobilités de l'agglomération ;
- Une invitation à une intervention qui valorise l'existant et accompagne les acteurs ;
- Une priorité de changer les comportements sans (trop) contraindre ;
- Une demande d'un système de mobilité plus proche des pratiques quotidiennes : individualisation et simplification d'usage ;
- Une mise en réseau des interventions en matière de mobilité.

3.3.3. Consultation des personnes publiques associées

Conformément aux articles L 1214-14 et 15 du code des transports, le SYTRAL a consulté, pour avis, par lettres recommandées avec accusé de réception envoyées le 4 janvier 2017 les conseils municipaux, départementaux et régionaux ainsi que les autorités administratives compétentes de l'Etat concernés.

Le délai de réponse était fixé à 3 mois (soit le 4 avril 2017) à compter de la date de notification (4 janvier 2017), conformément à l'art. R.1214-4 du code des transports.

Le tableau récapitulatif de la liste des personnes et autres structures ou organismes consultés ainsi que les dates des avis émis est présenté ci-après.

Personne et/ou structures consultées	Date d'émission de l'avis	Date de l'accusé de réception de l'avis
Mission régionale de l'autorité environnementale (MRAE)	14 mars 2017	/
Etat	29 mars 2017	30 mars 2017
Conseil Régional	/	/
Métropole	6 mars 2017	3 avril 2017
Conseil départemental	27 mars 2017	4 avril 2017
Commune d'Albigny	22 février 2017	27 mars 2017
Commune de Brindas	3 avril 2017	/

Personne et/ou structures consultées	Date d'émission de l'avis	Date de l'accusé de réception de l'avis
Commune de Bron	27 mars 2017	31 mars 2017
Commune de Cailloux sur Fontaines	20 février 2017	4 avril 2017
Commune Caluire et Cuire	27 mars 2017	4 avril 2017
Commune Champagne au Mont d'Or	13 février 2017	8 mars 2017
Commune de Chaponost	15 mars 2017	23 mars 2017
Commune de Charbonnières Les Bains	/	/
Commune de Charly	/	/
Commune Chassieu	23 mars 2017	31 mars 2017
Commune Collonges au Mont d'Or	13 mars 2017	23 mars 2017
Commune Colombier Saugnieu	15 mars 2017	23 mars 2017
Commune de Corbas	23 mars 2017	4 avril 2017
Commune de Couzon au Mont d'Or	/	/
Commune de Craponne	21 mars 2017	3 avril 2017
Commune de Curis au Mont d'Or	/	/
Commune de Dardilly	14 mars 2017	21 mars 2017
Commune de Décines Charpieu	/	/
Commune d'Ecully	29 mars 2017	31 mars 2017
Commune de Feyzin	/	/
Commune de Fleurieu sur Saône	30 mars 2017	3 avril 2017
Commune de Fontaines Saint Martin	23 février 2017	4 avril 2017
Commune de Fontaines Sur Saône	/	/
Commune de Genas	20 mars 2017	29 mars 2017
Commune de Genay	/	/
Commune de Givors	/	/
Commune de Grézieu la Varenne	/	/
Commune de Grigny	/	/
Commune d'Irigny	/	/
Commune de Jonage	22 mars 2017	
Commune de Jons	30 mars 2017	
Commune de La Mulatière	/	/
Commune de La Tour de Salvagny	22 mars 2017	31 mars 2017
Commune de Limonest	16 février 2017	15 mars 2017

Personne et/ou structures consultées	Date d'émission de l'avis	Date de l'accusé de réception de l'avis
Commune de Lissieu	20 mars 2017	27 mars 2017
Commune de Lyon	27 mars 2017	4 avril 2017
Commune de Marcy-L'Étoile	9 mars 2017	31 mars 2017
Commune de Messimy	/	/
Commune de Meyzieu	24 mars 2017	3 avril 2017
Commune de Mions	16 mars 2017	29 mars 2017
Commune de Montanay	9 février 2017	20 février 2017
Commune de Neuville sur Saône	23 mars 2017	31 mars 2017
Commune d'Oullins	/	/
Commune de Pierre Bénite	21 mars 2017	30 mars 2017
Commune de Poleymieux au Mont d'Or	21 février 2017	31 mars 2017
Commune de Pusignan	20 mars 2017	23 mars 2017
Commune de Quincieux	24 janvier 2017	15 février 2017
Commune de Rillieux-la-Pape	30 mars 2017	30 mars 2017
Commune de Rochetaillée sur Saône	/	/
Commune de Saint Bonnet de Mure	23 mars 2017	23 mars 2017
Commune de Saint Cyr au Mont d'Or	7 mars 2017	7 mars 2017
Commune de Saint Didier au Mont d'Or	23 mars 2017	21 mars 2017
Commune de Saint Fons	9 mars 2017	9 mars 2017
Commune de Saint Genis Laval	14 mars 2017	14 mars 2017
Commune de Saint Genis les Ollières	30 mars 2017	30 mars 2017
Commune de Saint Germain au Mont d'Or	22 mars 2017	22 mars 2017
Commune de Saint Laurent de Mure	22 mars 2017	22 mars 2017
Commune de Saint Pierre de Chandieu	/	/
Commune de Saint Priest	30 mars 2017	30 mars 2017
Commune de Saint Romain au Mont d'Or	7 février 2017	7 février 2017
Commune de Sainte Consoce	/	/
Commune de Sainte Foy les Lyon	30 mars 2017	30 mars 2017
Commune de Sathonay-Camp	/	/
Commune de Sathonay Village	3 avril 2017	3 avril 2017
Commune de Solaize	/	/
Commune de Tassin la Demi Lune	/	/

Personne et/ou structures consultées	Date d'émission de l'avis	Date de l'accusé de réception de l'avis
Commune de Thurins	17 février 2017	8 mars 2017
Commune de Toussieu	23 mars 2017	30 mars 2017
Commune de Vaulx-en-Velin	30 mars 2017	31 mars 2017
Commune de Venissieux	20 mars 2017	31 mars 2017
Commune de Vernaison	/	/
Commune de Villeurbanne	/	/

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

1-sur la concertation en général

Au vu de ces éléments la commission d'enquête considère qu'une véritable concertation a bien été menée par le SYTRAL préalablement à cette enquête donnant ainsi à la population et aux différents partenaires la possibilité d'être bien informés sur le projet et de pouvoir s'exprimer. Pour autant plusieurs observations recueillies lors de l'enquête ont fait état d'une insuffisance de cette dernière.

Ce type de critique est relativement courant, si ce n'est que dans le cas présent elles émanent de certaines entités dont les Comités d'Intérêts Locaux (CIL) qui sont reconnues sur Lyon, pour la pertinence et le sérieux de leurs réflexions. Ils en ont d'ailleurs apporté la preuve dans les contributions qu'ils ont fait parvenir dans le cadre de l'enquête.

Cette question a été posée au SYTRAL dans le PV de Synthèse qui y a répondu de façon très circonstanciée. Aucun reproche ne peut lui être fait concernant l'organisation de cette concertation (c'est l'Union des CIL qui a été sollicitée et qui a elle-même répercuté cette invitation à participer aux CIL locaux dont certains ont fait part de contributions dès ce stade)

2-Sur la consultation des PPA

Toutes les personnes publiques devant être consultées l'ont été dans le respect de forme et de délais fixés par les textes.

La commission observe parmi les non réponses celle du Conseil Régional figurant pourtant comme l'un des partenaires du projet.

3.4 . Annexe accessibilité

L'annexe accessibilité a pour objectif d'indiquer les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics, de la voirie et des espaces publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

D'une part l'art. 45 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées et d'autre part l'art R.1214-1 du code des transports précisent que cette annexe doit être jointe au dossier PDU.

Pour traiter la totalité de la chaîne du déplacement les collectivités :

- ont élaboré un schéma directeur d'accessibilité (SDA) des transports publics (de la compétence

du SYTRAL pour les transports collectifs urbains lyonnais) adopté en 2008 ;

- ont défini un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAV); en réalité il s'agit d'un plan intercommunal (PIAV), les 57 communes composant le Grand Lyon lui ayant transféré cette compétence ;
- ont créé une commission de concertation sur l'accessibilité (CIA) avec les associations (21)

Cette annexe est constituée de 3 parties.

Partie 1 :

Cette partie dénommée "*Annexe accessibilité*" rappelle :

- les grandes lignes de la loi du 11 février 2005 ;
- le contexte, avec la réalisation après la loi de 2005 (c'est à dire après l'approbation du précédent PDU) :
 - ✓ des schémas directeurs d'accessibilité (du SYTRAL, des cars du Rhône, de la Région) ;
 - ✓ des plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE de la Métropole de Lyon, de la C^{té} de C^{nes} de l'Est lyonnais, des communes de Brindas, Grézieu-la-Varenne, Messimy, Sainte Consorce et Thurins) ;
- du bilan des travaux réalisés dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité (SDA) du Grand Lyon et des plans intercommunaux d'accessibilité (PIAVE) ;
- le fait que les communes de Chaponost, Saint Pierre de Chandieu et Toussieu n'avaient pas encore réalisé leur PAVE lors de l'arrêt du PDU (elles ont prévu de le faire d'ici fin 2016 pour Chaponost et par suite pour les 3 autres) ;
- la prise en compte des différents maillons de la chaîne du déplacement : les systèmes de transport, la voirie, les espaces publics, le stationnement ;
- la consultation des associations représentant des personnes handicapées ou à mobilité réduite ;
- la nécessité de programmer la mise en accessibilité de l'existant tout en coordonnant la planification de l'accessibilité ;
- le vieillissement de la population ;
- le développement de la marche ;
- la mise en place d'une commission métropolitaine pour l'accessibilité.

Il comporte également :

- un document de synthèse du schéma directeur d'accessibilité du Grand Lyon ;
- les schémas directeurs d'accessibilité voirie espaces publics des 9 secteurs du Grand LYON (Métropole) :
 - ✓ Centre (9 arrondissements + Villeurbanne Nord et Sud) ;
 - ✓ Lômes et coteaux du Rhône (communes de Charly, Givors, Grigny, Irigny, La Mulatière, Oullins, Pierre-Bénite, Sainte Foy lès Lyon, Saint Genis Laval et Vernaison) ;
 - ✓ Ouest-Nord (communes de Champagne au Mont d'Or, Dardilly, Ecully, La Tour de Salvagny, Limonest, Saint Cyr au Mont d'Or et Saint Didier au Mont d'Or) ;
 - ✓ Plateau Nord (communes de Caluire et Cuire, Rillieux-la-Pape et Sathonay-Camp) ;
 - ✓ Portes des Alpes (communes de Bron, Chassieu, Mions, Saint Priest Est et Ouest) ;
 - ✓ Portes du Sud (communes de Corbas, Feyzin, Saint Fons, Solaize et Vénissieux) ;
 - ✓ Rhône amont (communes de Décines, Jonage, Meyzieu et Vaulx-en-Velin) ;
 - ✓ Val de Saône (communes de Albigny sur Saône, Cailloux sur Fontaines, Collonges au Mont-d'Or, Couzon au Mont d'Or, Curis au Mont d'Or, Fleurieu sur Saône, Fontaines Saint

Martin, Fontaines sur Saône, Genay, Montanay, Neuville sur Saône, Poleymieux au Mont d'Or, Rochetaillée sur Saône, Saint Germain au Mont d'Or, Saint Romain au Mont d'Or et Sathonay-Village);

- ✓ Val d'Yzeron (communes de Charbonnières-les-Bains, Craponne, Francheville, Marcy-l'Étoile, Saint Genis les Ollières et Tassin-la-demi-lune) ;

Chacun de ces schémas est présenté dans sa logique territoriale avec des cartes légendées établies à l'échelle de chacune des 9 conférences des maires et des communes :

- carte des itinéraires sans indications fonctionnelles ;
- carte des itinéraires et équipements précisant les éléments (équipements, services ou polarités) sur lesquels s'appuient les itinéraires et renseignant sur les fonctions desservies ainsi que leur priorité dans la mise en accessibilité.
- les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) des communes (hors Métropole et hors CCEL) de :
 - ✓ Brindas ;
 - ✓ Grézieu la Varenne ;
 - ✓ Messimy ;
 - ✓ Sainte Consorce ;
 - ✓ Thurins.

Chacun de ces plans comporte un diagnostic constitué de cartes, de fiches actions proposées avec un descriptif technique des travaux et les coûts estimatifs ; Une fiche de synthèse précise l'ensemble des travaux et le budget total. Ils ont tous été réalisés par le même cabinet.

- la synthèse du bilan sur le ressort territorial du SYTRAL ;
- les dispositions du PDU qui permettront de poursuivre la mise en accessibilité engagée tout en l'améliorant tout en simplifiant le vécu des habitants en matière de mobilité quotidienne, notamment en travaillant en partenariat avec les associations de personnes handicapées sur des actions prioritaires et plus particulièrement les fiches action :
 - ✓ 3.6. "Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs" (réseaux TCL, TER avec la SNCF et la Région) en partenariat avec la commission métropolitaine d'accessibilité et mise en place d'un calendrier et des financements ;
 - ✓ 6.3. "Renforcer l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne du déplacement aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi qu'aux personnes âgées" en :
 - encourageant la poursuite de la mise en oeuvre des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics ;
 - développant la démarche qualité d'usage de la chaîne de déplacement ;
 - réalisant une cartographie actualisée des emplacements de stationnements réservés aux personnes à mobilité réduite (mise à jour et diffusée avec les dispositifs d'information multimodale) ;
 - coordonnant et en harmonisant la mise en accessibilité sur le territoire (avec les différents maîtres d'ouvrage)

Partie 2

Ce volume comporte :

- Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics -Rapport final -Novembre 2010 de la C^{té} de C^{nes} de l'Est Lyonnais (CCEL) regroupant les communes de Colombier-Saugnieu, Jons, Genas, Saint Bonnet de Mure, Saint Laurent de Mure et Pusignan ;
- les rapports définitifs des diagnostics d'accessibilité :
 - ✓ des zones voirie du secteur 1 (rue de la Violette, rue de la République, rue du Gauthier, rue de la Rivoire, rue des Pensées) de Colombier-Saugnieu ;

- ✓ des zones voirie du secteur 2 (route de Lyon, route du Dauphiné, Vie de Dessous, place J. Favre, rue de la Tour) de Colombier-Saugnieu ;
- ✓ des zones voirie du secteur 3 (route des Rivoisières, route de Pont de Chérury, route de Crémieu et chemin du Lac) de Colombier-Saugnieu ;
- ✓ des zones de voirie du secteur 1 (route de Lyon, rue de la République, rue des Combes, rue, Jacques Brel) de Genas ;
- ✓ des zones de voirie du secteur 2 (rue de la Liberté, allée Antoine Ferrier, rue Jean Moulin, rue Carnot, rue Parmentier) de Genas ;
- ✓ des zones de voirie du secteur 3 (rue de l'Egalité, rue du Château d'eau, Place de la République) de Genas ;
- ✓ des zones de voirie du secteur 4 (rue Danton, avenue Charles de Gaulle, rue du Repetit, rue Louis Rey, rue Roubet) de Genas ;
- ✓ des zones de voirie du secteur 5 (rue de la République, rue de la Fraternité) de Genas ;
- ✓ des zones de voirie du secteur 6 (rue Roybet, rue Lamartine, rue Hector Berlioz, rue Jean Jaurès, rue du Repos, rue Pasteur) de Genas ;
- ✓ des zones de voirie du secteur 7 (rue Marcel Gonzales, rue Frédéric Chopin, chemin de Cadou) de Genas.

Partie 3

Ce volume comporte :

- les rapports définitifs des diagnostics de l'accessibilité aux personnes de la voirie :
 - ✓ du chemin des Meules de Jons ;
 - ✓ du chemin de Montalet et place de l'église de Jons ;
 - ✓ du chemin de l'Atelier de Jons ;
 - ✓ de la route de Lyon de Jons ;
 - ✓ de la route nationale 6 de Saint Bonnet de Mure ;
 - ✓ des zones voirie des secteurs 1 et 2 de Saint Bonnet de Mure ;
 - ✓ de la route nationale 6 de Saint Laurent de Mure ;
 - ✓ de la route d'Heyrieux de Saint Laurent de Mure ;
 - ✓ des zones voirie des secteurs 3 - 4 et 5 de Saint Laurent de Mure ;
- le diagnostic des itinéraires privilégiés et préconisations de Pusignan ;
- le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics de Pusignan (Annexes tableau "diagnostic + préconisations")

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission d'enquête a pris note que les communes de CHAPONOST, SAINT PIERRE DE CHANDIEU, TOUSSIEU, LISSIEU et QUINCIEUX n'avaient pas réalisé leur PAVE à la date d'arrêt du projet de PDU par le Comité syndical du SYTRAL.

3.5. Avis des Personnes Publiques Associées (PPA)

Le tableau du paragraphe 3.3. Récapitule l'ensemble des communes et autres personnes publiques sollicitées pour avis avec les dates respectives des avis émis et des accusés de réception correspondants. La consultation se résume comme suit :

- 77 PPA ont reçu le projet de dossier pour avis ;

- 52 ont répondu dans le délai dont ;
 - 13 avis favorables ;
 - 6 avis favorables avec remarques et/ou recommandations ;
 - 15 avis favorables avec des réserves ;
 - 16 avis défavorables ;
 - 2 avis réservés ;
- 23 n'ont pas répondu ou précisé qu'ils n'allaient pas délibérer, et donc leur avis est réputé favorable ;
- 2 ont répondu en ne respectant pas les formes (courrier ou avis du maire) et donc leur avis est réputé favorable ;

Conformément à l'art. R.123-8 du code de l'environnement, ces avis étaient joints au dossier d'enquête.

4. CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

4.1. Recensement des contributions recueillies

4.1.1. Contributions reçues lors des permanences

Lors de chacune de leurs permanences les membres de la commission d'enquête:

- ont vérifié et constaté que l'affiche d'information de l'ouverture d'enquête était bien en place au panneau d'information officielle placé à l'extérieur de la mairie ;
- ont constaté que les différentes pièces du dossier récapitulées plus haut étaient bien à disposition du public ;
- ont précisé à chacune des personnes venues les rencontrer :
 - que la présente enquête concernait le dossier de projet de plan de déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise (PDU 2017-2030) ainsi que les grandes lignes des objectifs poursuivis à ceux qui le souhaitent ;
 - qu'il leur était possible de laisser sur les registres disponibles dans les différentes mairies des observations relatant leur entretien ou d'écrire au SYTRAL, siège de l'enquête à l'attention du Président de la commission d'enquête jusqu'au mardi 20 juin 2017 au plus tard.

Lors de ces permanences ce sont 79 personnes qui ont été reçues par les commissaires enquêteurs elles sont citées dans le tableau ci-dessous.

Suite à leur échange avec le commissaire enquêteur, elles ont soit laissé une observation sur le registre, soit leurs observations ont été notées comme orales et transcrites sur le registre électronique par le commissaire enquêteur.

Personnes reçues lors des permanences du mois de Mai 2017

Jour	Lieu	horaire	Personnes reçues	
Lundi 15	Mairie Lyon 7eme	9h00- 12h00	1	Mr Raymond JOUMARD du CIL Gerland Guillotière
Mardi 16	Mairie de Neuville	14h00- 17h00	2	-Mme Valérie Glatard, Maire - M. Marc Rodriguez, Adjoint, Mme Bonetti,

Jour	Lieu	horaire	Personnes reçues	
				Directrice des services
Samedi 20	Mairie de Genas	9h00-12h00	10	-Délégation des parents d'élèves du Lycée Charlie Chaplin (Mme Anne Marie LASSERRE, Mme Céline NGUYEN-KHAK, Mme Corine DAUN et Mr Bruno PORCER-GUINET - Mr Bruno PORCER-GUINET à titre personnel -Mr François PETITHOMME adj au maire de Colombier Saugnieu -Mme PERRIER accompagnée de Mme Aïcha KAWAK -Mr et Mme LANOT*
Lundi 22	SYTRAL	9h00-12h00	0	-----Néant-----
Lundi 22	Mairie de Lyon 5ème	14h00-16h45	4	-Mme FLEURIE du CIL Point du Jour -Mr Guy PELLET Président du CIL Lyon Plaine-ST Foy -Mme Nelly BOUCHARD enseignante école des Gémeaux -Mme Nicole PAU du Cil Point du Jour
Mardi 23	Mairie Chaponost	9h00-12h00	2	-Mme DUMAS -Mme COLLARDEAU
Mercredi 24	Mairie de Tassin	14h00-17h00	3	-Mr Dominique BOUVIER et Mr Gilles LARAUNE de l'association M2VR (voie romaine) -Mr Julien MAZILLE du collectif TASSIN à Vélo
Lundi 29	Mairie de Lyon 2ème	9h00-12h00	1	-X n'a pas souhaité décliner son identité
Mercredi 31	Mairie de Vaulx en Velin	9h00-12h00	9	-Mme Michèle BURLOUX-TORTONE et M. Eugène SCHILLING, pour le Conseil du " Quartier Le Pont des Planches" -M. Ballet Max, Président du Syndicat agricole de V-en-V et Président de l'Association Syndicale Autorisée (ASA) d'irrigation de V en V -Délégation de l'École Nationale d'Architecture composée de : M. J. François AGIR, Secrétaire général de l'école, Mme Marie-Claire NODOT, RH et assistante prévention, M. François BAILLY -MAÎTRE, secrétaire CHSCT et Mlle Alisone CHANET, étudiante 2 ^{ème} année -Mme Fatima MAAROUK -Mme GROLLEAU

Personnes reçues lors des permanences du mois de juin 2017

Jour	Lieu	horaire	Personnes reçues	
Jeudi 1	Mairie de Dardilly	14h00-17h00	4	-Mr Bernard ZANTE (Association Syndicale Libre du Bois Dieu) -Mme Arlette CLAUSTRE -Mr Bernard COLOMBAUD (président du CIL

Jour	Lieu	horaire	Personnes reçues	
				presque-île) Mr Michel GAUCHER (Président de l'Association Dardilly Environnement Avenir)
Mercredi 7	Mairie de Vénissieux	9h00-12h00	0	-----Néant-----
Jeudi 8	Mairie de St Genis Laval	9h00-12h00	2	M. Georges BASSO Mlle Amandine STERIN
Vendredi 9	Mairie de Villeurbanne	9h00-12h00	8	-Mrs. Yann DELORME et Georges MARRON représentant l'association des riverains de la rue J. B. Clément élargie au quartier Croix-Luizet -M. Robert LAURINY chargé de l'urbanisme et de l'aménagement au Conseil de Quartier Buërs-Luizet -Mme Nathalie WAGNON, Mrs Jean Claude RAY et Daniel TAIN représentant l'antenne villeurbannaise de l'association "La ville à vélo". -M. Raymond BARGILLAT -M. Yannick journaliste au quotidien Le Progrès
Vendredi 9	STYRAL	14h00-17h00	1	-M. ROYER représentant le collectif des riverains des n°90 à 100 du cours Lafayette
Lundi 12	Mairie de Givors	14h00-17h00	9	-Délégation du quartier de BANS : Mme Marie Christine PORTE, Mme USAI, Mme WALLE Mr HOAREAU, Mr MARFIL -Mr Maurice BLANC Mr INTIDAM Conseiller d'éducation Lycée Aragon-Picasso -Mme Christiane CHARNAY 1 ^{er} Adjointe au maire de Givors accompagnée de Mr Francis DARD directeur des services de proximité
Mardi 13	Mairie du 9 ^{ème}	14h00-16h45	4	-Mr ALEZ membre de la commission déplacements et stationnements du Conseil de quartier Vaise –industrie -Roche Cardon -Mr B. CORNUT -Mr MOREAU -Mme Josette BERNE
Mercredi 14	Mairie de Caluire et Cuire	9h00-12h00	4	-Mme BOURETTE -Mr CIANFARINI vice président du collectif des transports du Val de Saône -Mr Jean Paul PUJOL -Mr MANCEAU journaliste au Progrès
Jeudi 15	Mairie de Saint Priest	14h00-17h00	5	-Mr Denis FUCH -Mme PEY, Mr Raymond RAVIER, Mr Ernest DARNET du Conseil du quartier Renaison -Mme Jeanine BEVITAH Présidente du CIL Laennec-Mermoz Nord Transval de Lyon 8 ^{ème}
Mercredi 20	SYTRAL	14h00-17h00	8	-Mrs Camille FRANCOIS et Ousmane DIOP -Mr Denis FUCH (Déjà venu à la permanence de St Priest) -Mme Nathalie GAY, Mr Grégory LAURENT et Mr Didier LATAPIE de la Chambre des métiers -Mr MURARD de l'association Déplacement citoyens -Mme Karine DEFLACHE

4.1.2. Contributions reçues par courrier au siège du SYTRAL

7 dont 2 arrivés après la clôture. A noter que ces deux courriers reçus très tardivement au siège de l'enquête, du fait des délais de poste, ont été remis à la commission d'enquête le 29 juin. Ces deux courriers expédiés le 19 juin avant la clôture de l'enquête ont été jugés recevables et donc intégrés aux contributions reçues.

4.1.3. Contributions reçues sur le registre dématérialisé et/ou transmis par courriel sur l'adresse dédiée

777 personnes qui ont déposé une contribution sur le registre dématérialisé du site Internet.

4.1.4. Contributions notées sur les registres "papier"

133 personnes ont déposé une observation sur les registres "papier" «voir tableau ci-dessous.

Registres	Contributions manuscrites / collées ou agrafées pleine page	Contributions préparées par les intervenants et annexées aux registres	
		Nb	Nature
Siège Sytral	1	7	Lettres adressées à la commission d'enquête et annexées au registre
Albigny sur Saône	0		
Brindas	0		
Bron	2	3	Notes agrafées (2,2 et 1 pages)
Cailloux sur Fontaines	0		
Caluire et Cuire	0	1	Note agrafée
Champagne au Mont d'Or	1		
Chaponost	3	1	Note agrafée
Charbonnière les Bains	0		
Charly	1		
Chassieu	1	1	Note agrafée (2pages +2 annexes de 2 pages et1page)
Collonges au Mont d'Or	0		
Colombier Saugnieu	0		
Corbas	0		
Couzon au Mont d'Or	0		
Craponne	1	3	Notes agrafées
Curis au Mont d'Or	0		
Dardilly	0	2	Notes agrafées
Decines Charpieu	1		
Ecully	2	2	Note agrafée (1 page)
Feyzin	1		
Fleurieu sur Saône	0		
Fontaine Saint Martin	0	1	Note agrafée (2 pages)
Fontaine sur Saône	0		

Registres	Contributions manuscrites / collées ou agrafées pleine page	Contributions préparées par les intervenants et annexées aux registres	
		Nb	Nature
Francheville	2	1	Note agrafée (1 page)
Genas	0	2	Notes agrafées (7 pages et 5+12 pages)
Genay	0		
Givors	1	2	Notes agrafées (3 et 15 pages)
Grézieu la Varenne	0		
Grigny	0	1	Notes agrafées (3 pages)
Irigny	3		
Jonage	0		
Jons	0		
La Mulatière	0		
La Tour de Salvagny	0		
Limonest	0		
Lissieu	2		
Lyon 1er	1		
Lyon 2°	2	1	Note agrafée (5 pages)
Lyon 3°	1		
Lyon 4°	2	1	Note agrafée
Lyon 5°	2	2	Notes agrafées (10 + 13 pages)
Lyon 6°	1		
Lyon 7°	1	1	Note agrafée et parafée (10 pages)
Lyon 8°	14	1	Note agrafée (2 pages)
Lyon 9°	1	1	Note agrafée (40 pages)
Marcy l'Etoile	0		
Messimy	0		
Meyzieu	1		
Mions			
Montanay	0		
Neuville sur Saône	1		
Oullins	0	2	Notes agrafées
Pierre Bénite	0		
Poleymieux au Mont d'Or	0		
Pusignan	1		
Quincieux	0		
Rillieux la Pape	1		
Rochetaillée sur Saône	0		
Saint Bonnet de Mure	10		
Saint Cyr au Mont d'Or	1	1	Note agrafée
Saint Didier au Mont d'Or	0		
Saint Fons	0		
Saint Genis Laval	2		

Registres	Contributions manuscrites / collées ou agrafées pleine page	Contributions préparées par les intervenants et annexées aux registres	
		Nb	Nature
Saint Genis les Ollières	0	2	Notes agrafées (1 +1 pages)
Saint Germain au Mont d'Or	0		
Saint Laurent de Mure	0		
Saint Pierre de Chandieu	0		
Saint Priest	7		
Saint Romain au Mont d'Or	0		
Sainte Consorce	0		
Sainte Foy les Lyon	0	3	Notes agrafées (2 + 4 + 3 pages)
Sathonay Camp	0	3	Notes agrafées (3 + 3 + 2 pages)
Sathonay Village	1		
Solaize	0		
Tassin la Demi Lune	0		
Thurin	0		
Toussieu	0		
Vaulx en Velin	4		
Venissieux	2		
Vernaison	4		
Villeurbanne	4	2	Notes agrafées (1 + 1 pages)
Total	86	47	
	133		

4.2. Analyse et traitement des contributions

Toutes les contributions recueillies ont été regroupées sur le registre électronique soit 957 contributions au total que la commission a ventilées suivant 9 thématiques (cf. tableau ci-dessous)

Compte tenu qu'une contribution contient généralement plusieurs observations élémentaires, une contribution peut être nommée dans plusieurs thématiques.

Le choix des thématiques a été établi à partir de l'analyse des contributions. Une thématique ne correspondant pas forcément à un nombre important d'observations même si cela a une importance (comme la notion de desserte par exemple citée dans de très nombreuses contributions)

Elle peut relever également de sujets qu'il a paru pertinent de cerner (comme la cohérence avec les documents d'urbanisme par exemple)

Dans le tableau qui suit pour chaque thématique nous avons fait figurer le numéro des contributions qui se rattache à cette dernière.

Pour la compréhension de ce tableau il convient de noter que :

- le N° de la contribution est celui qui lui a été attribué dans le registre électronique et que l'on retrouve dans l'annexe 1 du présent rapport ;

- figurent en gras des contributions qui sans avoir forcément plus de pertinence que les autres ont le mérite de donner une vision globale d'une problématique donnée (ex : CLOE pour les Campus, la contribution de l'UCIL, celle de la CMA ou celle de la CCEL...);
- les contributions dont le numéro est séparé par un « / » signifie que lors du classement ces contributions (voisines dans leur enregistrement) étaient identiques.
- les annotations associées à un numéro de contribution sont destinées à servir de repères (localisation, contributeur...)

Thématique	Observations relevant de la thématique (N°)
1-Transport en collectifs	
<p><u>1-1 Pôles d'échanges et parc relais</u> (par secteurs Ouest Nord, Sud et Est)</p>	<p>31(Brindas) - 40(Piscine Mermoz) - 80(A46 B.U.S.) - 93(Sur l'emprise de l'autoroute) - 95(Gorge de Loup) - 110(Bus et cars du Rhône) - 115Cars du Rhône TER) - 119(T1 Oullins) - 146(Gerland Guillotière) - 162(Plaine de Sainte Foy) - 170(Castor Saint Irénée Perrache) - 215/221/244/257/305/306(Val de Saône) - 183(Ouest lyonnais - Craponne) - 201(Nord) - 208(Ouest lyonnais) - 218(Vaise Gorge de Loup) - 223(Gare d'Oullins) - 224(Vénissieux) - 242-248(Albigny Couzon Collonge Sathonay Vaise Tassin) - 252(Val de Saône) - 263(Val de Saône) - 267(Saint Pierre de Chandieu) - 275(Oullins) - 291(CCEL Vénissieux Mermoz) - 298 (Maison carrée) - 313(Francheville) - 318(Oullins) - 338/411 (M2VR) - 347 -348 - 365 (Givors) - 385/427/428/455/538/564(Vaise) - 393 (CCI) - 396 (St-Priest-Corbas) -403 (Craponne) - 406 (Givors-Grigny) - 434 - 436- 440 (SEVDOR) - 442 - 446 - 461 (Perrache) - 473 - 474 - 484 - 485/542/546 (Ouest L) - 494 (Greyzieu-la-Varenne) - 508 (Meyzieu) - 510 (St-Clair) - 526 - 553 (Champagne Limonest) - 564 (SCL Grézieu) - 567 (Mont d'Or) - 680 UCIL -759-767-786-819-823-830-874-880-912(Ouest lyonnais Craponne Grézieu la Varenne Brindas) - 914 (Elus majorité CM Oullins hôpitaux sud) - 915(Elus CM Oullins Demain) - 916(Gares Ecully Tassin) - 918(AGIR St Genis les Ollières Ouest lyonnais-921 (CCI L) - 923 (Vaulx-en-Velin) - 936 - 947 - 955 (SOL) - 957</p>
<p><u>1-2 Utilisations réseau ferré</u> (par secteurs +train-tram.. ZA, Port E. Herriot, liaisons inter gares...)</p>	<p>2(Trévoux Sathonay) - 10(Trévoux Sathonay) - 20(Alaï et Part-Dieu) - 37(Lyon Villefranche) - 76(Trévoux Grigny) - 80(Genay Caluire) - 93(Lozanne Saint Paul) - 100(Ouest lyonnais) - 104(Est et Saint Fons) - 117(Trévoux Sathonay) - 157 - 183(Ouest lyonnais) - 199(Quincieux) - 201(Trévoux Sathonay gare Saint Germain au Mont d'Or) - 206(Villefranche Saint Romain au Mont d'Or Part-Dieu Perrache) - 208(Boucle TER Ouest lyonnais) - 209(Nord Val de Saône) - 213(Saint Fons) - 220-221(Val de Saône) - 240(Toussieu) - 252(Lyon Trévoux) - 256(Trévoux Sathonay) - 258(Ouest lyonnais)-261-263(Lyon Trévoux)-267(Saint Pierre de Chandieu)-276(Tassin) - 281 - 285(Trévoux Sathonay) - 173/295 - 298(Lozanne Saint Paul)-307(Trévoux Croix Rousse) - 314(Chandieu) - 315(Trévoux Cuire) - 316(Saint Pierre de Chandieu) - 329 - 335 -340 - 348 - 361 - 365 - 388 (Givors-</p>

Thématique	Observations relevant de la thématique (N°)
	Brignais + liaison intergares) - 393 (CCI) - 397 - 399 (Gare St-Priest) - 401 - 406 (Givors –CFAL) – 431/447/496 (VF Trévoux-Sathonay) – 434 (Réouverture gares) – 452 (Chandieu-Toussieu) – 454 – 458 – 461 – 468 – 473 – 500 (Projet aménagement gare Part-Dieu) – 508 (Meyzieu) – 526/949 (St-Pierre de Chandieu) – 557 – 575 (Liaisons intergares) – 614 (gare de Toussieu) - 716- 755 (Dépl.Citoyens)-800 Sud-806-819-821(CCEL)-827-830, 885,886, 888-912(Ouest lyonnais Craponne) - 914 (Elus majorité CM Oullins RER Lyon Givors) - 916(Lozanne Saint Paul) - 918(AGIR St Genis les Ollières Ouest lyonnais Craponne Lyon) - 919 - 921 (CCIL) - 926 (CTVS) - 930 / 933 (Macadevi) - 932 - 936 (CIL Vaise) / 947 /
<p><u>1-3 Dessertes territoriales et spécifiques</u> (par secteurs +spécifiques : Campus, Parc OL, Aéroport, Rhône express, Parc Miribel Jonage, hôpitaux, Stade OL, ZA...)</p>	2(Val de Saône –Trévoux Sathonay) - 5(Est Lyonnais) - 6(Est Lyonnais – 7(T3 Pont de Chérury) – 9 - 10(Val de Saône) - 13/14(bus 70) - 17(Sud-ouest Lyonnais) - 18(Est Lyonnais) - 19(Hôtel de ville-Part-Dieu) - 20(C3-T3 gare Saint Paul) - 22(Trajets circulaires en périphérie) - 23(Est T3 Rhône Express) - 26(Secteur Sud CCEL) - 27(Ouest Lyonnais) - 30(métro A, C13, Saint Paul) - 31(Ouest Lyonnais Brindas) - 32(Vaise La Doua) - 33(Vaise Tassin et T3) - 35(Gorge de Loup Saint Paul Hôtel de ville Part-Dieu) - 385St Genis Laval Perrache) - 41(Est lyonnais) - 43(Sud-ouest lyonnais) - 45(Vaulx-en-Velin) - 47(Gorge de Loup Brindas) - 50(Ligne 83) - 51(Est lyonnais) - 52(St Priest Manissieux La Fouillouse Mi-Plaine) - 53(Moulin à vent) - 54(Est lyonnais) - 55/58(Sainte Foy à Lyon) - 59(Avenue Lacassagne) - 60(C5) - 62(Perrache Bellecour) - 63(Shunt de Manissieux) - 64(Shunt de Manissieux) - 67(Périphérie Est lyonnais) - 68(Liaisons inter-communes) - 70(Corbas Décines) - 71(Est lyonnais) - 74(T3) - 75(Est lyonnais) - 77(ligne 1EX) - 78(Aéroport St Exupéry) - 79(val de Saône Vaise Rillieux) - 80-81(Rhône Express) - 82(GORGE DE loup Val de Saône) - 83(Point du jour) - 84(Bel air Francheville) - 85(Aéroport) - 87(Rhône Express gare de Villeurbanne) - 90(Ecully Champagne) - 91(Vourles Charly) - 93(Ouest et Nord) - 95(Ligne C21) - 96(Campus Lyon Ouest Ecully) – 97 - 98(Perrache Villeurbanne) - 99(C9 Villeurbanne) - 100(Ouest lyonnais) - 101(Saint Laurent de Mure aéroport) - 102(Bron) -104(Est Saint Fons) - 108(Est) - 109-112(Ligne 1Ex) - 114(Saint Bonnet de Mure) - 115(Ouest lyonnais) - 116(T1 T2) - 117(Liaisons Nord sud, Val de Saône) - 118(Campus Lyon Ouest gare de Vaise) - 119(Gerland Oullins T1) - 120(Campus Lyon Ouest Ecully) - 121(Liaisons entre campus) - 122(Liaisons entre campus) - 123(Liaisons entre campus) - 124(Ligne 4 gare de Vaise Campus Lyon Ouest) - 125(Liaisons entre campus) - 127(Lyon Centre Campus Lyon Ouest) - 129(Ecully) - 132(Liaisons entre campus) - 133(Aéroport) - 135(Périphérie lyonnaise Val de Saône) - 136(Vaulx-en-Velin) - 137(Vaulx-en Velin) - 138/145(Préfecture C3 C13) - 139(Ouest lyonnais Ecully) - 140(Campus Vaulx-en-Velin) – 141 - 142(Feyzin clinique des portes sud) - 143(Périphérie

Thématique	Observations relevant de la thématique (N°)
	<p>de l'agglomération) - 144(Ecully centre gare de Vaise) – 146 – 148 - 154(Oullins) - 155(Vernaison) - 156(Trévoux Sathonay-Camp Cuire Rillieux) – 157 - 159(Saint Laurent de Mure) - 160(Campus Lyon Ouest-liaisons entre campus) - 161(Quartier Charréard Est lyonnais) - 162(Plaine de Sainte Foy) - 163(Vieux Lyon Alaï plateau Lyon 5^{ème})-165/166(Chassieu) - 167/168/172/297(Centre Presqu'île) - 169(Ligne C8) - 215/221/244/257/305/306(Val de Saône) - 175(Chaponost) - 176/177 – 181 - 183(Ouest lyonnais Craponne) - 184(Ouest lyonnais) - 185(Est lyonnais) - 188(Bus 2Ex) - 189(Sud-Ouest lyonnais) - 190(Campus Lyon Ouest Ecully) - 191(T2 quartier Confluence) - 192(Ouest lyonnais)-193(Sainte Foy Oullins) - 195(Sud-Est et HCL) - 196(Saint Genis l'Argentière) - 201(Nord) - 202(Messimy) - 206(Val de Saône rive gauche) - 208(Ouest lyonnais) - 209(Nord Val de Saône) - 211(Est lyonnais) - 213(Saint Fons) - 217(Val de Saône) - 219(Vaulx-en-Velin) - 220(Hôtel de ville de Vénissieux) - 222(Brindas) - 223(Vernaison Millery Irigny Brignais) - 224(Saint Priest) - 228(T6 Est lyonnais) - 236(8^{ème}) - 238(Méto Alaï) - 239(T6 8^{ème}) - 240(Est lyonnais) - 243(Fort de Bron) - 247(Croix Rousse) - 248 La Croix Rousse) - 250(Villeurbanne) - 251(Irigny Grigny Vourles Millery Charly) - 253(Liaison Nord Sud Villeurbanne) - 254(Buër Nord Villeurbanne) - 255(Sathonay Village) - 256(Sathonay Camp) - 258(Ouest lyonnais) - 260(Est lyonnais) - 263(Trévoux Lyon) - 264 - 266(Gorges de Loup Grézieu C24 et C24E) - 267(Ligne 1Ex) - 271(Poleymieux gare de Vaise) - 272(Route de Vienne) - 273(Ecully Vaulx-en-Velin) - 274(Lyon 7^{ème}) - 275(Chaponost) - 276(Ouest) - 277(Ecole centrale bus 55) - 278(Vaulx Vénissieux) - 279 - 281 - 282(Poleymieux Vaise bus 84) - 283(Poleymieux Vaise) - 284(Poleymieux Vaise bus 84) - 287(Lyon 5^{ème}) - 288(Oullins Centre hospitalo universitaire Lyon Sud) - 291Est lyonnais) - 292(Lignes 11 et 12 Chaponost) - 293(Lignes 11 et 12 Chaponost) - 294(Messimy Thurins) - 173/295(Lissieu) - 298 (Dardilly) - 299(Villeurbanne) - 300/ (Villeurbanne) - 302(T6 Parc de la Tête d'Or) - 307(Nord Val de Saône) - 308(Bus 40) - 309(Ligne C3 Presqu'île) - 311(Chassieu) - 314(Est lyonnais) - 315(Val de Saône Croix Rousse Genay) - 318(Sud-Ouest lyonnais - 321 - 323 - 324 - 326 - 327 / 335 /426/427/428/440/458/462/472/954 (Val de Saône- Ligne de Sathonay- SEVSOR) - 329 (Bron) - 330 - 332 - 334 - 338/341/411 (MV2R) - 339 / 346 / 349 / 353 / 358 / 360 / 363 / 364 / 366 / 371 / 372 / 377 / 379 / 381 / 384 / 404 (Id 405)/450/563/564 (Desserte Collège de La Verpillière) - 340 (Neuville) - 342 - 344 (Vaulx-en-Velin) - 347/445/470/525/562/603/627/628/629 (Campus) - 350 - 355 - 357 : Pétition Givors[66 signatures] - 359 [4 signataires](Pusignan-Genas) - 365 (Givors Resago) - 373 - 374/375/376 (Association de Sauvegarde et d'embellissement de Lyon) - 378 - 386 / 387 / 412 / 413 /435 / 557 (Lissieu) - 389 - 390 - 392 - 393 (CCI) - 394 (Délib Lyon 2°) - 395 (Lyon 6°) - 399 -</p>

Thématique	Observations relevant de la thématique (N°)
	<p>401 (Amis du Bois de Serres) - 403 / 410 (Craponne) - 407(Oullins) - 409 (Bas Crois-Rousse) - 415 (Meyzieu) - 417 (St-Fons) - 419 (Brindas) - 420 (Desserte collège de Collonges) – 421 – 424id 425 (Transport à la demande) – 431 (Macadevi) – 432 – 434 (Rocade Bus) 443 (Mornant) – 456 (Lyon 5°) – 465 – 468 (Chaponost) – 469 (Chassieu) – 511 (CLOE voir nota en fin de tableau) –512 – 520- 526 – 528 – 532 – 534 / 625 / 638 (Villeutbanne St-Jean) – 538 / 567 (Mont d’Or) - 539 (Fac Verte) 542 (Ouest L) – 545 – 550 (Francheville) – 556 – 565 (CIL Vaise) – 571 (Interassociations*) – 572 (CD de l’Ain dont BHNS) – 573 (CIL Caluire) – 577 – 614 (Est L) – 640 (CIL Caluire Sud) 640 (Campus)- 645 /653 St Priest, 674 (MACADEVI), 675.680 UCIL 681/703/704 (campus) ,716 (St Ex CCEL),719, 738,740,743(C3), 747 campus,749,754,755 (Dépl.Citoyens),759,766/779(campus),781, 800 Sud, 807(est) ,813(campus), 819,820 (EEV), 821(CCEL), 822, 823, 825(Vaugneray), 830, 831(nord-est),833/854(Est), 855 (val de Saône),857 (Villeurbanne), 872(Est), 874 (Monts d’Or), 875 (Campus),876 (val de Saône),877 (croix rousse), 878 (LVVV), 880 (transversales) 881 (école Verpillière), 885/888 (val de Saône) , 889 (Villeurbanne), 891(idem 888),892 (nord est), 893 (agora : Villeurbanne), 896/897 (Val de Saône) - 910 (Tram Chassieu) – 911(Navette Grange Blanche GHE) – 912(Ouest lyonnais Craponne) - 913(Conseil municipal Décines T3 métros A et B) - 915(Elus CM Oullins Demain) – 916(Ouest Nord lignes C6, 3 et 19) – 917(Pétition Campus Lyon Ouest Ecully ligne forte A4 et ligneC6, liaison intercampus,) - 918(AGIR St Genis les Ollières Ouest lyonnais, navettes transversales) -919(St-Genis-les-Ouillères) - 921 (CCIL) - 923 (Vaulx-en-Velin) - 924 (Villeurbanne St-Jean) - 926 (CTVS) - 927 (Mont d’Or) / 928 (Francheville) -929 (Cabinet des élus Lyon 6°) - 931 (Ste-Foy A Venir) - 932 (Ste-Foy AGUPE) - 934 / 935 (Ouest) - 936 (Vaise) - 941 (Est L) - 943 / 944 / 946 (Bron)- 945 (EELV Bron) - 948 (Comité quartier Lyon 8°) - 949 (Maire de Colombier-Saugnieu) - 950 (Tout métro !) - 953 - - 956 (Président CCIL) - 957 (Comité de quartier Lyon 8°) - 958 -</p>
<p>1-4 Horaires (horaires, ponctualité, fréquence...)</p>	<p>1(C13) - 6(Ouest lyonnais) - 8(T1 T2 T3 T4, Week-end) - 13/14(Bus 70) - 15 - 28 - 34(C9) - 35(Bus 19) - 37(TER Villefranche Lyon) - 45(Ligne 37) - 46(C19) - 48(Métro C Hôtel de ville) - 50(Ligne 83) - 54(Ligne 1Ex) - 55/58(C19) - 57 - 65(C19 C49) - 71(La Jacquière Meyzieu Bus 95) - 72(Nuit) - 73(1Ex) - 74(T3) - 77(1Ex) - 83(Point du jour) - 84(JD Francheville C24 Bus 14) - 86(C26) - 91(Bus 31, 43) - 94(Ligne 79) - 96(Campus Lyon Ouest Ecully) - 98(C11) - 99(C9) - 108(T3) - 109(T3 C3) - 111(Bus 95) - 112(1Ex) - 124(Ligne 4) - 127(Lyon centre Campus Lyon Ouest) - 139(Ligne 3) - 140(C3) - 141 - 143(Week-End) - 144(Bus 3 et 19) - 153(Vernaison) - 154(Bus Oullins) - 155(Vernaison) - 159(1Ex) - 160(Bus 4) - 169(C8) -</p>

Thématique	Observations relevant de la thématique (N°)
	<p>170(Liaison Castor Saint Irénée Perrache) - 185(T3 ligne 67) - 188(2Ex) - 191(T1 T2) - 196(Saint Genis les Ollières et ligne 72) - 202(Lignes 11, 73 et 2Ex) - 209(Ligne 97 et S14)-211(CCEL lignes 28 et 29) - 213(Ligne 60 C12) - 218(C20 bus 46 et 49)- 219(Bus 52 et 68) - 223(Vernaison ligne 15)-226-246(Bus 21 et 61) - 247(Nuit)-253(Bus 69 C26 T6) - 254(C17) - 255(Lignes 9 33 et 77) - 267(Ligne 1Ex)-271(Ligne 84) - 272(C12 bus 35) - 273(C3 lignes 3 et 19) - 274(Zac des Girondins gare Jean Macé) - 277(Bus 55) - 282(Bus 84)-283(Bus 84) - 284(Bus 84) - 287(Ligne 46 quartier Aqueducs) - 293(Lignes 11 et 12) - 294(Lignes 2Ex,10, 11, 12 et 73) - 309(C3) - 311(Bus 68) - 329 - 333 - 348 - 357 Pétition Givors[66 signatures] - 380 -382 - 385 - 392 - 394 (Lyon 2°) - 395 (Lyon 8°) - 407 (Oullins) - 423 - 435 - 448 - 483 - 488 - 494 (Tassin) - 504 - 513 - 544 - 550 - 553 - 559 - 564 - 567 - 591 - 625 - 655, 668, 680 UCIL, 719, 733, 766, 792, 822, 824, 831, 875 _911(C24E et 73^E) - 912(Bus 14 C24E) - 912(Soir week end Ouest lyonnais) - 913(Conseil municipal Décines T3) - 915(Elus CM Oullins Demain ligne 63 métro 5 lignes tramway) - 916(Ouest Nord Ligne 4) - 917(Pétition Campus Lyon Ouest Ecully, ligne C6) - 933 - 927 - 936 - 939 (Irigny) - 942 (Givors) - 948 - 957</p>
<p><u>1-5 Confort</u> (Chaleur, odeurs engorgement, abris bus, information, civisme, sécurité...)</p>	<p>8 - 13/14(Bus 70) - 21(Portiques) - 19(C3 C16) - 21(Portiques) - 48(C2) - 65(C19, 49 et 90) - 74(T3) - 96(Campus Lyon Ouest Ecully) - 98(Métro A climatisation) - 106(Climatisation Odeur métro B) - 108(T3 C26) - 116(T1 T2) - 122(Ligne 3) - 127(Lyon centre Campus Lyon Ouest) - 128(climatisation Métro A) - 130 - 143(Information) - 151(Tram T1 Montrochet) - 152 - 160(Bus 3) - 169(C8) - 181 - 182(Civisme) - 185(Abri bus information) - 187(Aération conduite saccadée) - 202(Ligne 2Ex sécurité) - 233 - 243(Banc abri bus) - 259-262(raccord métros D et B à Saxe Gambetta Gare de Vaise) - 273(Gorge de Loup) - 288(Bus 88) - 289(Lignes 2 et 18) - 308(Bus 40) - 357 (Pétition Givors[66 signatures]) - 380 - 393 (CCI) - 395 (Lyon 8°- 410(Craponne) - 448 (Insécurité, fraude) - 480 - 559 - 565 - 571 (Interassociations) - 573 - 715- 923 (Vaulx-en-Velin) - 929 - 948 - 957 (Lyon 8°)</p>
<p><u>1-6 PMR et autres usagers spécifiques</u> (PMR, poussettes, animaux, optibus...)</p>	<p>11(Synthèse vocale non voyant) - 21(Portiques) - 74(T3 poussette) - 88(Métro C Croix Paquet) - 142(Feyzin clinique Portes Sud) - 151(Tram T1 Montrochet) - 152(Rues Abbaye d'Ainay et rue des remparts Pôle Perrache Pistes cyclables) - 158(Animaux) - 161 - 204(Station Charpenne Trottoirs) - 205(civisme)-229(satisfaction) - 262(raccord métros D et B à Saxe Gambetta Gare de Vaise) - 296(Demande aide Optibus) - 330 / 395 (Optibus Lyon 8°) - 461 (Perrache) - 564 (CIL Vaise) - 680 UCIL - 929 - 957 - 958 (Optibus) /</p>
<p><u>1-7 Tarification</u> (Abonnements, tarifs uniques, tarifs spécifiques...)</p>	<p>8(Carte toutes lignes) - 11(non voyant) - 12(Tarifs stationnement, prime achat véhicules ZE) - 17(Baisser les tarifs) - 21(Gratuité)- 33(T3 Meyzieu aéroport) - 37(Tarification par zone) - 56(Tarif pour réservation smartphone) - 68(Ticket unique train TCL) - 72(Ticket unique train TCL) - 80(Ticket unique train TCL) -</p>

Thématique	Observations relevant de la thématique (N°)
	85(Coût aéroport) - 100(Ticket unique train TCL) - 105(Tarifs élevés) - 106(Tarif élevé) - 110(Ticket unique train TCL) - 112(Tarif élevé) - 114(Coût aéroport) - 115(Ticket unique train TCL cars du Rhône) - 133(Coût aéroport) - 140(Tarif étudiant) - 141(Ticket unique TCL cars du Rhône) - 158(Ticket unique TCL navette fluviale) - 167/168/172/297(Vignettes résidents) - 171(Tarif familial) - 175(Abonnement Chaponost) - 186(Ticket unique train TCL) - 220(Ticket unique train TCL) - 223(Ticket unique train TCL, tarifs retraités) - 227(Suppression péages) - 231 - 236(Billettique adaptée) - 240(Gratuité A43) - 259(Non paiement trajets) - 267(Coût aéroport) - 270(Ticket unique train TCL) - 272(Faibles revenus) - 276(Ticket unique train TCL) - 281 - 314(Gratuité A43) - 316(Gratuité A43) - 329 - 361 - 401 - 439 - 457 - 473 - 480 - 747 - 755 (Dépl.Citoyens) , 806, 824, 830,874, 916(Ticket unique Trains TCL) - 936 (TEO gratuit) - 528 / 532 / 614 / 947 / 949 (Gratuité A 43) /
1-8 Matériels (évolution des matériels...)	336 (Rallonge rames de métro) – 539 (Rmas de 43m)716 - 724 - 820 (EEV) - 833(lignes) - 853
2-Véhicules particuliers et professionnels	
2-1 Véhicules particuliers et professionnels (VP, parti pris de réduire les VP, 2RM, Auto partage, Véh professionnels, Livraison marchandises...),	3 - 5 - 12 - 29 - 40 - 44 - 51 - 52 - 53 - 59 -61 - 76 - 83 - 93 - 95 - 96 - 99 - 101 - 103 - 107 - 114(Est lyonnais hôpital mère enfant) - 117 - 121 - 123 - 146 - 148 - 150 - 152 - 160 - 162 - 164 - 167/168/172/297(Centre Presqu'île) - 215/221/244/257/305/306(Val de Saône) - 178 - 179 - 181 - 185 - 189 - 192 - 197 - 198 - 201 - 202 - 203 - 210 - 214 - 223 - 225 - 228 - 230 - 234 - 235 - 237 - 239 - 248 - 252 - 258 - 265 - 267 - 273 - 274 - 275 - 280 - <u>281</u> - 286 - 288 - 290 - 292 - 293 - 167/168/297 - 299 - 307 - 317 - 318 - 317/319 - 312 - 336 - (356 / 382 433 / 500 2RM - 393 (CCI) – 456 – 462 – 469 – 564 – 571 (Interassociations) – 577 - <u>680 UCIL</u> - 695- 712-715- 720- 769(CMA) ,882-913(Conseil municipal Décines engorgement routier) – 914 (Elus majorité CM Oullins congestion routière) - 915(Elus CM Oullins Demain secteur Ouest) - 916(Ouest-Nord) - 918(AGIR St Genis les Ollières) -921 (CCIL) - 929 - 930 - 936 (Livraison marchandises) - 938 (Covoiturage) -
3-Modes doux	
3-1 Vélo (pistes cyclables, usage vélo par secteurs, stationnement vélos, Velo°V...)	10 - 15 - 16 - 26 - 29 - 33 - 42 - 43 - 44 - 48 - 49 - 61 - 66 - 69 - 72 - 93 - 97 - 105 - 113 - 126 - 131 - 134 - 138/145 - 140 - 146 - 148 - 150 - 152 - 157 - 160 - 215/221/244/257/305/306 - 174 - 179 - 180 - 181 - 183 - 194 - 205 - 214 - 227 - 233 - 237 - 241 - 248 - 249 - 250 - 251 - 258 - 265 - 266 - 268 - 274 - 276 - 278 - 281 - 286 - 288 - 173/295 - 302 - 304 - 318 - 320 - 322 - 329 (Bron) - 332 - 337 - 338 / 341/ 411(M2VR) - 343 (Toussieu) - 344 Vaulx-en-Velin - 345 (Penap Vaulx-en-Velin) - 347 / 445 / 627 (Campus) - 352 - 365 (Givors Viarhona) - 383 - 391 - 392 - 393 (CCI) – 422 – 429 – 430 – 436 – 438 – 449 – 454 – 456 – 460 – 462 – 467 – 471

Thématique	Observations relevant de la thématique (N°)
	– 474 – 476 – 481 – 513 – 576 – 638 – 653 – 69 – 716 – 755 (Dépl.Citoyens), 769(CMA), 779, 800 Sud, 801- 819 - 822 - 872 - 880 - 882 - 878/887 :890(LVVV), 888 -895 - 911 (parking GHE et parkings relais) – 912(modes doux et vélo électrique, sécurité Ouest lyonnais) – – 914 (Elus majorité CM Oullins Vélos et Modes doux ViaRhôna) - 915(Elus CM Oullins Demain modes doux) - 916(Ouest Nord) - 917(Pétition Campus Lyon Ouest Ecully, libre service) - 918(AGIR St Genis les Ollières, modes doux) - 921 (CCIL) - 922 (FRSEA-PENAP) - 925 - 929 - 931 - 932 - 936 - 945 (EELV Bron) - 946 (Bron) - 948 - 952 - 953 -
3-2 Marche (Sécurité, zones de rencontres...)	33 - 40 - 43 - 61 - 97 - 107 - 146 - 157 - 160 - 161 - 167/168/172/297 - 170 - 215/221/244/257/305/306 - 179 - 181 - 185 - 205 - 225(Sécurité) - 226 - 233 - 250 - 251 - 268 - 167/168/297 - 302 - 306 - 323 - 329 - /-332 - 336 - 344 Vaulx-en-Velin - 354 - 368 / 369 (Villeurbanne) – 422 – 456 – 462 – 477 – 490 – 503 – 640 - 664 - 695 - 698, 712, 749,786, 873,874, 888, 911(temps de parcours) – 912(Ouest lyonnais) - 915(Elus CM Oullins Demain) - 921 (CCIL) - 925 - 932 - 936 - 946 - 949 - 952 (Trottoirs St-Priest) - 953 - 957 -
3-3 Autres (gyropodes, trottinettes...)	185(Meyzieu) - 306(Trottinette) - 354 (trottinette) – 513 - 915(Elus CM Oullins Demain) -
4-Infrastructures-Voiries	
4-1 Infrastructures-voiries (A6-A7, trafic de transit, trafic d'échange aggro-hors aggro, aménagements Anneau des sciences- COL, aménagements particulier, réglementation, stationnement (sauf vélos) ...)	4 - 5 - 25 - 27 - 36 - 43 - 44 - 63 - 64 - 69 - 76 - 92 - 93 - 104 - 118 - 146 - 148 - 149 - 150 - 153 - 157 - 160 - 162 - 167/168/172/297 - 215/221/244/257/305/306 - 183 - 200 - 206 - 207 - 209 - 227 - 233 - 234 - 237 - 238 - 250 - 251 - 254 - 258 - 260 - 263 - 265 - 269 - 281 - 286 - 289 - 291 - 173/295 - 167/168/297 - 298 - 300 - 306 - 310 - 312 - 313 - 316 - 317/319 - 318 - 325 (Villeurbanne) - 332 - 336 - 337 - 338 / 341 / 411(M2VR - 340 (Vaulx-en-Velin) - 351 - 367 (Shunt de Manissieux) 385 - 393 (CCI) - 394 (Lyon 2°) – 427id428 6 435 – 436 – 440 / 455 Mont d'Or SEVDOR) – 456 – 459 – 471 – 473 – 476 – 509 (Mairie de Neuville) – 484 – 490 – 193 – 500 (Stationnement bus Part-Dieu) – 503 – 574 – 582 – 638 (Pont de Cusset) – 640 (CIL Caluire Sud) - 664, 680 UCIL, 692(Dept 01), 716, 724, 726,749-755 (Dépl.Citoyens), 767, 800 Sud, 806-820 (EEV) -821(CCEL), 823,827, 874, 879, 880,886 910 (A6 A7 Est lyonnais) – 912(A6 A7) – – 914 (Elus majorité CM Oullins congestion routière A6 A7) -915(Elus CM Oullins Demain A6 A7 ViaRhôna) - 916(Ouest Nord A6 A7) - 917(Pétition Campus Lyon Ouest Ecully, A6 A7, COL) - 918(AGIR St Genis les Ollières, COL TOP) -919 -921 (FBTP – Chantiers) - 923 - 925 - 929 - 932 - 934 - 936 (Stationnement Vaise) - 936 (anneau des Sciences) - 940 (Irigny-St-Genis-Laval) - 945 (EELV Bron) - 946 - 947 (COL) - 948 (Contre mise à 3 voies A46) - 953 (Contre TOP)

Thématique	Observations relevant de la thématique (N°)
5-Financement-économie	
5-1 financement-économie	2(Trévoux Sathonay) - 3(Voiture) - 21 - 24(Taxe automobile) - 73(Bus Genas piscine) - 76(péage urbain) - 146 (Coût des déplacements) - 162(Absence de moyens) - 181(Intérêts privés) – 185 - 220(Économies avec les trolleys) - 288(Navette gare d'Oullins CHLS) - 350 - 365 (Givors) -393 (CCI) – 473 - 918(AGIR St Genis les Ollières, COL et TOP coûteux) -921 (CCIL) - 925 - 936 (Péage urbain) -
6- Cohérence PDU/ documents d'urbanisme	
6-1 Cohérence PDU/ documents d'urbanisme (SCOt, lois et décrets ...)	25(ScoT agglomération lyonnaise) - 63 (ScoT agglomération lyonnaise) - 64(ScoT agglomération lyonnaise) - 93(ScoT) - 185(ScoT agglomération lyonnaise) - 202(Code de la route R 110-2) - 215/221/244/257/305/306ScoT - 252(ScoT Val de Saône) - 365 (Givors) – 462 – 475 (SEPAL) - 874- 876-896-919 - 926 (CTVS) -
7- Évolutions technologiques et sociétales	
7-1 Évolutions technologiques et sociétales (Navettes fluviales, transport par câble voitures électriques, autonomes...vieillessement de la population...)	3(Voitures électriques) - 12(Véhicules ZE) - 27(Stations GNV) - 39(Utilisation du fleuve) - 49(Vélos dans métro et tramway) - 55/58(Câble Sainte Foy Perrache, voies fluviales) - 56(Application réservation smartphone) - 57(Application smartphone) - 67(Application smartphone) - 76(Téléphérique urbain voies fluviales) - 80(Téléphérique bateau) - 93(Câble) - 103(Application Teedji smartphone) - 130(Parking intelligent) - 135(Métro dans les airs) - 146(Télécabines bateaux bus, véhicules électriques véhicules autonomes) - 156(Téléphérique Trévoux Sathonay) - 162(Pas d'innovations pas d'idées nouvelles) - 215/221/244/257/305/306 - 180(Voies fluviales) - 220(Téléphérique) - 223(Voies fluviales)- 258(Télécabine gare d'Oullins Sainte Foy) - 281 - 362 - 394 (Lyon 2°) – 437 (Dossier étude télécabine) – 490 – 640 - 676, 680 UCIL , 681 câble, 716 voit. Électriques, 732/737 vnf-80(Sud) , 819, 872,874, 888, 931 (Navette fluviale – Projet de télécabine) - 936 - 957 (Trottoirs producteurs d'énergie électrique) /

Thématique	Observations relevant de la thématique (N°)
8-enjeux environnementaux	
<p>8-1 Environnement (Nuisances sonores pollution....)</p>	<p>2(Val de Saône) - 3(Capacité du réseau électrique) - 5(Est lyonnais) - 12(Véhicules ZE) - 27(Stations d'avitaillement GNV) - 42(Cyclistes défavorisés) - 44(Séparation des espaces) - 55/58 (Câble Sainte Foy Perrache, voies fluviales voitures électriques) - 61(Non respect des normes de pollution) - 63(Shunt de Manissieux) - 64(Shunt de Manissieux) - 66(Pollution de l'air par les bus) – 76 - 89(Marcy l'Etoile)- 107(Nuisances 2RM) - 146(Télécabines bateaux bus, véhicules électriques véhicules autonomes) - 148(Pollution industrielle) – 157 - 161(Vénissieux) - 167/168/172/297(Navette presque électrique) - 207(Montée de la Boucle) - 208(Aqueducs de Beaunant) - 220(Trolley bus électriques) - 226(The city of children) - 237(Voitures électriques et hybrides) - 251(Vernaison)-278(Plantes) - 280(Véhicules polluants) - 291(Déclassement A6-A7) - 307(Voie Trévoux Sathonay) - 310(Ecully déclassement A6 A7) - 337 - (350, Id 353) – 365/ 394 (Lyon 2°) - 397 – 453 (Arrêt moteurs aux terminus) – 490 – 500 - 695, 712 espaces verts, 724, 820 (EEV), 827,853, 856, 888 - 920 (FBTP- Pic de pollution) - 921 (CCIL) - 923 - 926 (CTVS)- 929 – 951-</p>
9- Divers	
<p>9-1 Divers (Sytral juge et partie, concertation, zones d'habitat et artisanales, procédures, accès service voirie, accès à l'emploi, avis favorable général, demande RDV Sytral, vœux pieux...)</p>	<p>161(Zone artisanale zone d'habitat) - 162(SYTRAL juge et partie)- 167/168/172/297(concertation) - 215/221/244/257/305/306(Concertation, manque d'engagement des différents acteurs)- 203(Défavorable) - 212(Importance du dossier moyens pour s'exprimer limités) - 214(concertation moyens pour s'exprimer limités) - 227(Concertation) - 231(satisfaction) - 232(Avis favorable) - 233(Avis favorable) - 234(Avis positif) - 235(Avis favorable) - 236(Avis favorable) - 237(Avis favorable) - 241(Avis positif) - 243(Concertation) - 262(Concertation) - 286(Critiques) - 298-299-300(Vœu pieu, somme de bonnes intentions) - 301(Absence d'avis de Villeurbanne) - 316(Fédération des efforts des différents élus)-920 (Avis favorable de FBTP)-921 ; 926 (Doute sur la qualité de la concertation et du dialogue avec Sytral)-923 / 929 / 946 / 957 (Double rôle et légitimité du Sytral)-930 (Avis défavorable) -929 (La pièce jointe est le rapport des conclusions du commissaire enquêteur, suite à l'enquête publique du PLU de Colombier-Saugnieu en avril 2017)</p>

Nota : Contributions de soutien à CLOE

516, 518, 519, 521, 522, 523, 524, 527, 529,530, 531, 533,534, 535, 536, 541, 543, 548, 551, 566, 569 , 578,579, 580, 581, 583,584, 585, 586, 587, 588 , 589, 590, 592, 593,594, 595, 596, 597, 598,599, 600, 601, 602, 604, 605, 607 à 612, 615 à 624, 626, 630 à 637, 639, 642,643,644,646,647,648,649,650,651,652,654,656,657,658,659,660,66.,662,663,665,666,66 7,669,670,671,672,673,677,678,679,682,683,684,685,686,687,688,689,690,691,693,694,696,

697,699,700,701,702,705,706,707,708,709,710,711,713,714,717,720,721,722,723,725,727,728,729,730,731,734,735, 736, 739,741, 742, 744,
745,746,747,748,750,751,752,753,757,758,760,761,762,763,764,765,768,770,771,772,773,774,775,776,777,
778,779,780,782,783,784,785,787,788,789,790,791,793,794,795,796,797,798,799,802,803,804,805,808,809,810,811,812,814,815,816,817,818,826,828,829,832,834,835,836,837,838,839,840,841,842,843,844,845,846,847,848,849,850,851,852,858,860,861,863,865,871,883,884,894,

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Sur la participation du public

La commission d'enquête constate la très importante participation du public qui témoigne de l'intérêt que ce dernier a eu pour ce sujet qui conditionne sa vie quotidienne. Mais cette participation est sans doute aussi liée aux conditions matérielles de déroulement de l'enquête : la publicité qui a été faite (très au-delà de la publicité légale) et de la possibilité de déposer des observations par internet.

Sur ce dernier point on peut noter qu'un public jeune, familiarisé avec internet et les réseaux sociaux, a peut être été plus présent qu'il ne l'aurait été avec une enquête traditionnelle sur registre papier. C'est le cas de la réaction en chaîne qu'a provoqué la contribution CLOE sur la desserte des campus.

Concernant la dématérialisation il est à noter que la consultation et le téléchargement du dossier sur internet sont également révélateurs de l'intérêt du public pour ce projet :

- 903 téléchargements de pièces du dossier ;
- 2315 pièces visualisées ;
- 3594 visiteurs ayant effectués 5078 visites.

Sur la nature des contributions

En plus d'être nombreuses les contributions sont particulièrement riches, qu'elles émanent de particuliers comme d'associations et que ce soit pour exprimer une critique, un désaccord ou faire une proposition.

Il est à noter toutefois qu'un certain nombre d'entre elles relèvent d'un niveau de détail qui ne les situent pas au niveau de la stratégie et donc du PDU mais plutôt de la mise en oeuvre. Celles-ci se situent plutôt au niveau de l'exploitation, adaptation, etc. des actions ou services mis en oeuvre par les collectivités et opérateurs de TC.

5. PROCES VERBAL DE SYNTHESE, REPONSES DU SYTRAL

5.1. Le Procès-verbal (voir annexe 1)

La commission d'enquête a regroupé dans le procès verbal de synthèse qu'elle a remis en mains propres au représentant du SYTRAL, afin qu'il y réponde :

- les réserves et observations des Personnes Publiques Associées ;
- l'ensemble des questions et observations orales et écrites reçues du public ;
- ses propres questions.

5.2. La réponse du Maître d'Ouvrage (voir annexe 2)

Le maître d'ouvrage a répondu au procès verbal de synthèse par une note en date du 18 juillet puis par un complément de note en date du 25 juillet.

6.. ANALYSE DE LA COMMISSION SUR LES CONTRIBUTIONS RECUES ET SUR LES REPONSES DU SYTRAL

6.1. Analyse et avis de la commission d'enquête sur les avis des PPA

Le SYTRAL a répondu, dans un tableau joint en annexe, à chacune des remarques, critiques, et observations émises par les PPA dans leurs avis.

La Commission de son côté a repris le même principe du tableau en ajoutant son analyse personnelle. Ce tableau est également joint en annexe.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

- *La Commission note que le SYTRAL a apporté des réponses à l'ensemble des observations émises. Ces réponses sont justifiées pour l'essentiel en renvoyant aux fiches Actions répondant aux 8 axes stratégiques du PDU.*
- *Ces réponses sont claires même pour justifier un refus de prises en compte dans le PDU.*
- *La Commission relève quelques ouvertures par rapport au projet initial : création d'un 9^{ème} corridor, décision d'engager une réflexion sur l'amélioration de la desserte par TC de l'Est lyonnais, réponses aux observations de l'Etat (inscription des nouveaux quartiers en QPV, développement des espaces cyclables, différenciation du stationnement en fonction de la desserte en transport en commun et stationnement près des grands équipements)*
- *Un nombre conséquent d'observations des PPA rejoignent, ce qui paraît normal, les observations du public. Elles sont donc traitées en fonction de leur thématique de rattachement dans le chapitre suivant qui traite des contributions du public.*

6.2. Analyse et réponses de la commission d'enquête aux contributions du public

Compte tenu du nombre de contributions recueillies il n'a pas été possible de répondre dans le présent rapport à chacune d'entre elles. On se limitera d'une réponse par thématique sachant que toutes les contributions ont été ventilées dans une ou plusieurs de ces thématiques.

Deux observations préalables s'imposent:

- Beaucoup de contributions notamment de particuliers rentrent dans des détails précis de l'organisation d'un principe de transport (moyen de transport retenu, précision d'un circuit, positionnement d'un arrêt, horaires...) Ces contributions sont d'autant plus intéressantes qu'elles développent souvent des argumentations très pertinentes. Elles ne relèvent pour autant pas directement du PDU mais de la mise en œuvre qui est faite au

quotidien, sur les différents réseaux, par les différents maîtres d'ouvrages (Collectivités Métropole...) ou opérateurs ;

- Dans sa réponse au PV de synthèse, le SYTRAL renvoi beaucoup d'observations vers les fiches action du projet de plan et les réflexions et les études qui y sont prévues. Ces réponses de la part du SYTRAL sont tout à fait recevables mais il conviendra de ne pas oublier de prendre effectivement en compte ces observations lors de l'engagement de ces études.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Concernant les deux observations précédentes la commission recommandera au SYTRAL :

- *Que les contributions relevant de la première observation soient recensées et répercutées aux différents maîtres d'ouvrages concernés.*
- *Que les contributions relevant de la deuxième observation soient recensées pour être prises en compte dans le cadre des actions évoquées par le SYTRAL et /ou dans le cadre des échanges que ce dernier a et aura avec les collectivités et sa commission d'adaptation de l'offre.*
- *Que le SYTRAL rappelle de façon pédagogique et explicite l'articulation des différents niveaux de prise en compte des problématiques et de leur traitement.*

6.2.1. Thème 1 transports collectifs

6.2.1.1. Pôle d'échanges et parc relais (90 contributions)

Dans sa réponse sur ce point le SYTRAL rappelle la création de nouveaux parcs relais au projet de PDU à Grézieu-la-Varenne, le long de l'A6, à la future halte d'Irigny, aux hôpitaux Sud à Saint Genis-Laval, au niveau de l'A450, au niveau du Boulevard Urbain Est et aux portes de l'Anneau des Sciences, d'autre part de l'extension du parking de la gare de Saint Germain-Au-Mont-D'or et enfin de l'Action 2 de la fiche Action 3.3. en ce qui concerne les études conduites dès 2018 pour le Val de Saône.

Concernant la saturation des parcs relais notamment de Gorge de Loup et de Vaise le SYTRAL fait observer que la solution ne peut consister à augmenter sans fin les capacités de ces parcs, ce que la commission approuve.

Parmi les réponses que formule par ailleurs le SYTRAL sur ce point :

- L'incitation des personnes à relier ces pôles d'échange en transports collectifs (urbains, interurbains ou ferroviaires) ou à vélo pour ceux qui le peuvent afin de réserver les P+R aux personnes ne disposant pas d'alternatives crédibles, est louable et à développer.
- Le fait de traiter le problème de ces parcs relais dans le cadre plus général de l'intermodalité à l'échelle métropolitaine ou régionale est également pertinent.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

On aurait pu s'attendre à plus de réflexions sur les modalités de gestion de ces parcs relais afin d'optimiser leur usage comme cela existe dans d'autres villes en France ou à l'étranger. (L'optimisation ne se limitant pas au seul traitement du stationnement nocturne !)

La première réponse du SYTRAL sur ce point est d'inciter les personnes à rejoindre le parc relais en transport collectif ou en mode doux.

Outre que cela ne paraît sans doute pas complètement suffisant pour résoudre le problème de saturation constatée cela ne peut fonctionner que si les transports collectifs qui desservent ces parcs relais correspondent en termes de fréquence et d'horaires à cet usage. Sujet qu'il conviendra de traiter comme prévu notamment aux fiches actions 1.3. et 3.3. Action 2.

6.2.1.2. Utilisation du réseau ferré (90 contributions)

Après avoir rappelé que l'amélioration de la robustesse de l'infrastructure ferroviaire pour la mobilité quotidienne passe par l'amélioration de l'exploitation du Nœud Ferroviaire Lyonnais dont une première phase est inscrite au contrat de plan État-Région, le SYTRAL reprend dans sa réponse l'ensemble des lignes qui ont fait l'objet de remarques à travers les contributions du public.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Les réponses apportées par le SYTRAL sont claires et justifiées et n'appellent aucune remarques particulières de la part de la commission..

6.2.1.3.. Dessertes territoriales et spécifiques (400 contributions)

C'est le domaine qui a fait l'objet du plus grand nombre d'observations et de remarques ce qui paraît normal car c'est par l'approche «desserte» que s'exprime le plus naturellement l'insatisfaction du public par rapport au service qu'on lui propose.

Le SYTRAL dans sa réponse défend, chiffres à l'appui, la qualité de l'offre de transport qu'il propose y compris en comparaison avec les autres agglomérations françaises et avec l'impératif de concilier le service public et les logiques de maîtrise économique.

Il reprend par ailleurs les cas soulevés dans le cadre de l'enquête :

- **Desserte des campus** : le SYTRAL fait part des aménagements et adaptations déjà réalisés et des objectifs qu'il se fixe pour répondre aux demandes fortes sur ce secteur.

Il propose par ailleurs de créer un 9ème corridor bus entre le campus d'Écully-la gare de Vaise et la Part Dieu qui viendra préfigurer dans ses aménagements viaires la future ligne forte A4 qui sera réalisée en 2030.

Le maillage du réseau de modes lourds actuel et en projet permet de rejoindre les différents campus de l'agglomération. La poursuite du maillage du réseau TCU en lien avec le Schéma de Développement Universitaire auquel a participé le SYTRAL doit permettre une amélioration des relations inter campus.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Les explications données par le SYTRAL dans sa réponse rassurent quant à la préoccupation qui est la sienne de traiter ce problème de la desserte des campus.

La commission retient les propositions faites par le SYTRAL d'annoncer la création d'un nouveau corridor bus et d'afficher des objectifs clairs pour régler le problème de la desserte et des liaisons inter campus.

Ces engagements devront figurer dans le PDU approuvé.

- Dessertes des communes

Les propositions d'adaptation des dessertes de transports en commun concernent 43 communes toutes citées dans la réponse du SYTRAL au PV de synthèse.

Le SYTRAL explique les deux procédures actuellement en vigueur pour prendre en compte des adaptations

- Les mesures sans impact financier peuvent être proposées et mises en œuvre tout au long de l'année sans passer devant la Commission d'Adaptation de l'Offre du SYTRAL
- Les mesures ayant un impact financier doivent faire l'objet d'une présentation devant les élus de la Commission d'Adaptation de l'Offre qui se réunit deux fois par an à l'automne et au printemps

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission considère que les procédures actuellement en vigueur sont claires et adaptées pour répondre aux demandes, mais semblent devoir faire l'objet de rappels quant à leurs existences et fonctionnements à ceux qui pourraient en faire usage.

- Dessertes des grands équipements

Le SYTRAL dans sa réponse à traité les cas des grands équipements suivants :

- l'Aéroport et de Rhônexpress, Le contrat de concession de la liaison Rhônexpress conclu en 2008 par le Département du Rhône prévoit une clause de non concurrence ce qui constitue un frein à la possibilité de mettre en place de lignes de bus sur les territoires riveraines de l'aéroport notamment pour la desserte locale entre ces zones de résidence et le pôle emploi que constitue la plaine de Saint Exupéry.

Le SYTRAL signale que des réflexions sont en cours pour trouver des solutions qui permettent de concilier non concurrence et enjeu de dessertes locales.

Concernant la ligne T3 compte tenu de l'augmentation des trafics enregistrés le SYTRAL annonce que la Commission d'Adaptation de l'Offre du SYTRAL a validé un renforcement de l'offre en mettant en place une rame supplémentaire aux heures de pointe.

- Le Grand Parc Miribel Jonage : La desserte toute l'année demandée dans une

contribution a déjà été expérimentée mais elle a été abandonnée du fait de la très faible fréquentation. La ligne 83 fonctionne donc de début avril à la mi-septembre.

- Hôpitaux Sud : la réponse du SYTRAL pour la desserte de cet établissement est la prolongation de la ligne B du métro qui doit être opérationnelle en 2023.

- Les zones d'activités :

La desserte des zones d'activités est difficile à satisfaire compte tenu des demandes très spécifiques qu'elles représentent (demandes pendulaires avec des horaires différents par entreprises, territoire très vastes avec de faibles densités de population et des aménagements souvent très favorables à la circulation et au stationnement automobile)

Malgré ces difficultés le SYTRAL a néanmoins mis en place des lignes spécifiques ZI (Vallée de la Chimie, ZI Sud Est, ZI Mi-Plaine ZI Meyzieu, ZI Vaulx en Velin et ZI Périca)

Le SYTRAL accompagne également les démarches de Plans de Déplacements d'entreprises et inter-entreprises.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Les explications données par le SYTRAL sont claires et précises, elles font état de ce qui existe, des difficultés rencontrées et des perspectives d'améliorations possibles.

La commission note les engagements pris concernant les campus qui devront être suivis pour la mise en oeuvre du PDU approuvé. (notamment fiche 5.2. Action 3)

- Desserte de périphérie à périphérie

Cette demande émane de plusieurs observations du public et de certaines communes. En réponse le SYTRAL renvoie à l'Action de la fiche 3.2 préconisant le développement du réseau maillé avec plusieurs lignes de rocade, soit lignes fortes, soit bus. Les lignes T6 et A8 participent à la réalisation de ces liaisons.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse qu'elle juge satisfaisante.

- Le Val de Saône

Le SYTRAL renvoie la résolution du problème aux études qui seront engagées en 2018 sur l'amélioration de l'efficacité des déplacements intermodaux dans le Val de Saône en lien avec le centre de l'agglomération.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de la réponse.

6.2.1.4. Horaires (130 contributions)

Les demandes d'adaptation des horaires font régulièrement l'objet lorsqu'elles ont un impact financier d'une saisine de la Commission d'Adaptation des Offres du SYTRAL qui statue selon les cas favorablement ou non.

Le SYTRAL indique qu'une étude est programmée d'ici 2019 pour évaluer l'intérêt et la faisabilité d'une extension des horaires du métro en soirée durant les week end.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE
<i>La commission prend acte de la réponse qu'elle juge satisfaisante.</i>

6.2.1.5. Confort (50 observations)

Ces problèmes étant souvent liés aux problèmes de saturation des transports collectifs, le SYTRAL renvoi sur **l'action 3.1 sur l'augmentation de capacité et le renouvellement du parc métro.**

Sur les problèmes de civisme et de sécurité, le SYTRAL rappelle l'évolution favorable des statistiques sur ce point (-11% entre 2016 et 2015 et -22% depuis 2010). Il fait observer par ailleurs que les indicateurs du réseau TCL sur ce point sont largement inférieurs à la moyenne des réseaux de transports de plus de 250 000 habitants.

Malgré ces résultats cette problématique reste une priorité pour le SYTRAL qui rappelle l'action prévue au PDU : **Action 3.7 Renforcer la sécurité sur le réseau TCL pour permettre à chacune et chacun de voyager en toute tranquillité.**

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE
<i>La commission prend acte de la réponse qu'elle juge satisfaisante.</i>

6.2.1.6. PMR et autres usagers spécifiques (20 contributions)

Le SYTRAL rappelle que ce problème est une priorité des collectivités concernées. Cette politique est décrite au travers des plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE)

La commission note l'absence des PAVE pour les communes de CHAPONOST, SAINT PIERRE DE CHANDIEU, TOUSSIEU et LISSIEU.

Le SYTRAL rappelle les actions qu'il a déjà mises en œuvre et la structure de concertation qui existe avec les associations d'handicapés et à mobilité réduite (groupe de travail « transport public » de la commission Métropolitaine d'Accessibilité pilotée par le SYTRAL)

.Enfin concernant le service OPTIBUS pour lequel nous avons enregistré plusieurs observations auxquelles le SYTRAL a répondu dans sa note complémentaire du 25 juillet au PV de synthèse, où il décrit l'offre OPTIBUS et son renouvellement.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

- *Concernant l'absence de PAVE pour les 5 communes de CHAPONOST, SAINT PIERRE DE CHANDIEU, TOUSSIEU, LISSIEU et QUINCIEUX, la commission note que cela ne relève pas de l'autorité organisatrice maître d'ouvrage du PDU mais qu'il conviendra de rappeler à ces communes leurs obligations afin qu'elles établissent au plus tôt ce PAVE pour le faire figurer au PDU dès qu'il sera disponible en cohérence avec la réponse du SYTRAL et les incitations du PDU "poursuivre la couverture des territoires par les politiques nécessaires en la matière et la réalisation des aménagements qui en découlent"*
- *Concernant le service OPTIBUS, la commission a bien noté les prestations offertes, il conviendra de demander au gestionnaire de ce service d'analyser les observations formulées pour s'assurer de leur bien fondé et d'y répondre.*

6.2.1.7. **Tarifification** (60 contributions)

Les observations portent :

- 1 -sur la simplification de la billetterie avec des tickets uniques quel que soit le mode de transport ;
- 2- sur les tarifs ;
- 3-sur la demande de gratuité.

Sur ces différents points le SYTRAL répond en expliquant les dispositifs actuellement en place et les limites de l'exercice pour conserver son équilibre financier.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de la réponse qu'elle juge satisfaisante.

6.2.1.8. **Matériels** (7 contributions)

Les observations portent sur l'augmentation de capacité et sur les motorisations.

Sur ces deux aspects le SYTRAL répond de manière très détaillée en faisant état des actions engagées et des réflexions en cours (Cf. réponse SYTRAL au PV de synthèse en annexe)

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de la réponse qu'elle juge satisfaisante.

6.2.2.. **Véhicules particuliers et professionnels** (120 contributions)

Le SYTRAL rappelle les raisons qui justifient la volonté de réduire l'usage de la voiture (pollution, consommation d'espace public pour la circulation et le stationnement...) auxquelles on peut souscrire.

Il évoque le problème des deux roues motorisées qui ne sont pas évoquées dans le PDU et propose que des éléments pourraient être rajoutés au projet de PDU sur ce point avant approbation.

Il rappelle les actions inscrites au PDU pour traiter le problème spécifique des livraisons de marchandises. (Actions 7.1 ; 7.2, 7.3, et 7.4.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission considère que l'on ne peut être que d'accord avec la nécessité de réduire les pollutions liées aux véhicules thermiques, pour autant il conviendrait aussi de considérer que les véhicules évoluent et ne seront pas toujours polluants (véhicules électriques)

Il serait nécessaire également de réfléchir aux raisons qui justifient des déplacements en véhicules particuliers avec notamment les établissements qui sont susceptibles d'en générer (tout établissement qui délivre des marchandises lourdes et encombrantes pouvant difficilement être transportées dans les transports en commun ou avec des modes doux de déplacement)

Concernant les deux roues motorisées, la commission prend note de la proposition du SYTRAL de compléter avec des éléments sur ce sujet le projet du PDU. Elle fait observer que ce mode de déplacement ne devrait pas être intégré à la problématique « voiture » car il peut justifier des dispositions particulières autant en matière de circulation (cf. la disposition expérimentale du code de la route, particulière à Lyon qui autorise la circulation des motos entre les files de véhicules) que bien sûr de stationnement. D'autre part il convient peut être de se poser la question de savoir si le transfert de la voiture aux deux roues motorisées ne pourrait pas contribuer à réduire la pollution et l'encombrement de l'espace public.

Concernant enfin les livraisons de marchandises la commission a bien noté les concertations et actions engagées en la matière.

6.2.3. Modes doux

6.2.3.1 Vélo (140 contributions)

L'essentiel des observations porte sur les besoins d'un développement des aménagements existants que ce soit en matière de pistes, de stationnements ou de sécurisation.

Le SYTRAL répond en rappelant les actions engagées et programmées quant' à l'extension également réclamée du périmètre Vélo'v le renouvellement du système fin 2017 devrait permettre d'aborder le problème l'**Action 2.3** ayant justement pour thème de « **Renforcer l'offre de vélos en libre service** »

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de la réponse qu'elle juge satisfaisante.

6.2.3.2. Marche (70 contributions)

Le SYTRAL liste les projets en cours et les actions engagées qui relèvent de ce thème (**Actions 2.1 et 2.2**)

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de la réponse qu'elle juge satisfaisante.

6.2.3.3. *Autres (gyropodes, trottinettes,...) (4 observations)*

Le SYTRAL qui a bien intégré l'émergence de ces nouveaux modes de déplacements se propose de rester en veille afin de permettre l'épanouissement de ces pratiques dans le respect des autres usagers et notamment des piétons.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de la réponse qu'elle juge satisfaisante.

6.2.4. *Infrastructures-Voiries (140 contributions)*

Dans sa réponse le SYTRAL répond à la fois aux contributions du public et à la commission d'enquête qui avait posé une question sur le traitement dans le PDU des différents trafics de transit d'échanges et internes.

Sur la voirie et le stationnement le SYTRAL rappelle sa doctrine à savoir d'utiliser la limitation du stationnement comme un levier pour favoriser un report modal de l'automobile vers des mobilités alternatives. Il assure le faire dans le respect observé des évolutions des comportements (diminution de la motorisation des ménages) et des normes en matière d'urbanisme. Enfin il fait observer que les PLU ont la possibilité d'adapter leurs règlements en fonction des besoins et des pratiques spécifiques.

Sur le problème de la prise en compte et du traitement des différents trafics : de transit d'échanges et internes. Le SYTRAL y répond dans sa réponse au PV de synthèse et apporte un complément dans sa note du 25 juillet.

Il est rappelé que le grand contournement de Lyon par l'Ouest confirmé suite au débat public de 2001-2002 et inscrit dans la DTA et dans les différents SCOT reste bien la perspective à terme du contournement de Lyon, non remise en cause par le PDU.

Que c'est bien dans l'attente de ce contournement qu'il est envisagé de délester Lyon d'une partie de son trafic de transit par l'Est à partir d'A46 Nord, A432, A43 et A46 Sud et c'est dans cette perspective qu'est évoquée la mise à 2x3 voies d'A46 Sud inscrite au plan de relance Autoroutier et le shunt dit de « Manissieux » (qui ne figure pas au SCOT) et qui est contesté par un certain nombre d'habitants du secteur shunt et notamment le collectif « Non au shunt de Manissieux »

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Concernant le trafic de transit la commission considère que le SYTRAL a répondu au mieux de ce qu'il pouvait faire compte tenu de la complexité du problème, du nombre d'intervenants concernées (notamment de l'État), de l'absence d'un calendrier ferme pour la réalisation de certaines infrastructures et d'un calendrier de ces réalisations.

Concernant le shunt de « Manissieux » le fait qu'il soit évoqué dans le PDU ne vaut pas prescription et donc n'a pas lieu d'inquiéter les opposants à ce projet. Ce shunt est évoqué dans le PDU au titre des réflexions et études en cours, en suite des décisions ministérielles, ce qui ne préjuge en rien des décisions qui seront prises ni du résultat des débats et concertations qui seront nécessaires.

La commission reste par contre assez dubitative sur le fait d'affirmer comme le fait le SYTRAL qu'il n'y a aucun rapport de conditionnalité entre la réalisation de l'anneau des sciences et du COL et le déclassement d'A6-A7. Même si effectivement on peut espérer quelques améliorations de ce déclassement, il ne pourra prendre son plein effet que lorsque les infrastructures de délestage seront réalisées.

Concernant le trafic d'échange la commission a bien noté la réponse du SYTRAL qui évoque les actions 3.2 « Poursuivre le maillage du réseau structurant de transport collectif urbain » et 3.4 « Renforcer les liens en transports collectifs avec les territoires voisins »

6.2.5. Financement-Économie (20 contributions)

Les questions posées par le public renvoient aux développements concernant le financement du SYTRAL quant' à la question posée par la commission sur l'approche économique, le SYTRAL répond en justifiant la qualité de sa gestion et ses résultats reconnus. Quant' à la méthode elle concilie à la fois le service au public et la maîtrise économique.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission se contentera de cette réponse tout en considérant que sur un plan pédagogique il aurait été utile de faire comprendre à travers le PDU et l'enquête publique que le coût du service n'est pas le coût du billet et qu'il convient de trouver pour le gestionnaire le juste équilibre entre le service à l'utilisateur et le coût supportable par la collectivité.

6.2.6. Cohérence PDU/Documents d'urbanisme (20 contributions)

Les représentants politiques et techniques des deux SCOT et les représentants de l'État pour le SRCAE, le PPA et la DTA ayant participé aux comités de pilotage et techniques du PDU garantisse la compatibilité du PDU avec ces documents.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Pour ce qui concerne les observations qui mettent en cause la non application des SCoT il s'agit plutôt de remarques par rapport aux délais de mise en œuvre de certaines dispositions mais le SCoT ne fixe pas d'échéancier de réalisation, seulement l'indication d'une situation projetée à horizon 2030..

Par ailleurs il y a la remarque sur le shunt de Manissieux qui ne figure pas au SCoT et qui est évoqué dans le PDU (voir la réponse au chap. 6.2.4 précédent) Il est rappelé par le SYTRAL que le lien entre le PDU et le SCoT sont de l'ordre de la "compatibilité" et non de la "conformité".

6.2.7. *Évolutions technologiques et sociétales (50 contributions)*

Le SYTRAL justifie ses hypothèses concernant la part de véhicules électriques dans le parc automobile d'ici 2030 (15%), mais surtout insiste sur le fait que cette évolution certes favorable au niveau de la diminution de la pollution ne résout pas le problème de la consommation d'espace et qu'il convient donc maintenir les mesures visant à réduire le trafic automobile quel que soit le type de motorisation.

Cette position n'empêche pas le PDU de promouvoir le mix énergétique du parc roulant (électrique, hybride, GNV ou hydrogène) (**Fiche Action 4.4**)

Le SYTRAL évoque également la réflexion sur le véhicule autonome (et l'expérimentation qui en a été faite (**Navly**))

Concernant les navettes fluviales et le transport par câble le SYTRAL répond longuement à la question posée en faisant état de ses réflexions et études et des conclusions qui ont été les siennes sur ces modes de déplacement ; La conclusion est que ces solutions ne sont pas économiquement rentables mais ne sont pas définitivement écartées.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de la réponse qu'elle juge satisfaisante.

6.2.8. *Enjeux environnementaux (50 contributions)*

Les enjeux environnementaux ont fait l'objet d'une analyse spécifique dans le chapitre 3.2 – « Avis sur les pièces environnementales »

Ils ont fait également l'objet d'un questionnement particulier dans le PV de Synthèse et d'une réponse du SYTRAL sur les différents points soulevés.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Il ressort de l'examen des observations, que les objectifs du PDU sont reconnus comme ambitieux car allant pour certains, au-delà des prescriptions du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) et du Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) Le doute s'exprime toutefois sur les moyens de tenir ces objectifs.

A titre d'avis, concernant les enjeux environnementaux, la commission retient la formule suivante de l'Autorité Environnementale : « La prise en compte de l'environnement par le projet de PDU s'avère de bon niveau »

Deux sujets avaient fait l'objet d'un questionnement particulier de la commission d'enquête dans le PV de Synthèse :

- les PENAP ;
- la recommandation de la MRAe sur "les solutions de substitution."

Suite à ces réponses l'analyse de la commission est la suivante :

Sur la prise en compte des PENAP :

La commission demandait d'inscrire dans les plans et programmes de planification les territoires des PENAP qui concernent 31 communes du PDU.

Le Sytral indique qu'un PDU est un document à visée essentiellement stratégique sans relation formelle et directe avec la nécessaire préservation, des espaces agricoles.

Il souligne que ce moyen de protection des espaces agricoles est évoqué page 194 du document d'Évaluation Environnementale.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission prend acte de la réponse du SYTRAL et constate que dans le tableau de synthèse de l'état initial (Pages 276 et 277 de l'ESE), l'espace agricole n'est pas inscrit parmi les enjeux territoriaux. Elle le regrette, sans cependant la remettre en cause, cette position du SYTRAL.

Sur la recommandation de la MRAe concernant "les solutions de substitution "à présenter dans l'Évaluation Stratégique Environnementale (ESE)

Dans sa réponse le SYTRAL assume le choix de n'avoir au final présenté la comparaison que de deux scénarios "Fil de l'eau 2030" et "PDU 2030" en précisant que "la comparaison intermédiaire du scénario "SCoT 203603 tel qu'évoqué dans l'évaluation environnementale, complexifierait l'analyse sans apporter de plus-value notable à la compréhension du projet ou à sa lisibilité".

Pour justifier ce choix, il détaille très précisément la méthodologie complète employée basée sur une démarche itérative au fur et à mesure de la procédure de révision du PDU permettant d'évaluer en continu l'impact des solutions de substitution raisonnables.

Cette démarche est prévue dans le document CERTU-CETE. Il y est indiqué notamment :

"Au-delà de la comparaison des scénarios, il est important de mettre en évidence les différentes options envisagées tout au long de la démarche d'élaboration du PDU, même lorsqu'elles ont été rapidement écartées, ainsi que les ajustements opérés sur la localisation d'un projet : la présence de ces éléments démontre la démarche itérative menée tout au long de l'élaboration du plan. Des acteurs y voient une façon de renforcer la sécurité juridique du PDU en exposant les motifs pour lesquels le projet a été retenu. Ce dernier point nécessite de capitaliser tout au long de l'élaboration du projet les principaux éléments de réflexion ainsi que les choix arrêtés lors de différents comités de pilotage, ceci afin de garder une traçabilité de la démarche et de pouvoir la restituer dans le cadre de l'ESE".

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission considère que cette traçabilité existe, la liste des comités de pilotage étant connue dès le début de l'enquête (6 Comités de pilotage : 28 avril 2015, 17 juin 2015, 29 septembre 2015, 7 décembre 2015, 1^{er} février 2015, 23 septembre 2015)

Après lecture des comptes-rendus des COPIL du 28 avril et 7 décembre 2015, la commission a constaté que les actions du PDU ont progressivement évolué afin d'atteindre les objectifs retenus en matière de diminution des émissions polluants et de gaz à effet de serre et de consommation énergétique.

En conséquence la commission considère la méthode utilisée par le SYTRAL est tout à fait recevable.

6.2.9. Divers (40 contributions)

Les observations classées dans cette thématique expriment des avis ne justifiant pas de réponses dont une majorité d'avis favorables et un avis défavorable.

On trouve également quelques jugements de valeur comme « le SYTRAL est juge et partie » sans justifications et quelques observations sur la concertation amont qui est traitée au chapitre 3.3 et pour lequel il y a eu un échange avec le SYTRAL (voir conclusion page 65)

Le 7 août 2017

Les membres de la commission d'enquête

Serge ALEXIS

Président de la commission d'enquête

Gérard GIRIN

Jean FORIN

