

COLLECTIVITE
Préfet du Rhône
DEPARTEMENT DU RHONE
REGION AUVERGNE RHONE ALPES
METROPOLE DE LYON
ALBIGNY SUR SAÔNE
BRINDAS
BRON
CAILLOUX SUR FONTAINES
CALUIRE ET CUIRE
CHAMPAGNE AU MONT D'OR
CHAPONOST
CHARBONNIÈRES LES BAINS
CHARLY
CHASSIEU
COLLONGES AU MONT D'OR
COLOMBIER SAUGNIEU
CORBAS
COUZON AU MONT D'OR
CRAPONNE
CURIS AU MONT D'OR
DARDILLY
DECINES CHARPIEU
ECULLY
FEYZIN

COLLECTIVITE
FLEURIEU SUR SAÔNE
FONTAINES SAINT MARTIN
FONTAINES SUR SAÔNE
FRANCHEVILLE
GENAS
GENAY
GIVORS
GREZIEU LA VARENNE
GRIGNY
IRIGNY
JONAGE
JONS
LA MULATIÈRE
LA TOUR DE SALVAGNY
LIMONEST
LISSIEU
LYON
MARCY L'ETOILE
MESSIMY
MEYZIEU
MIONS
MONTANAY
NEUVILLE SUR SAÔNE
OULLINS

COLLECTIVITE
PIERRE BENITE
POLEYMIEUX AU MONT D'OR
PUSIGNAN
QUINCIEUX
RILLIEUX LA PAPE
ROCHETAILLÉE SUR SAÔNE
SAINT BONNET DE MURE
SAINT CYR AU MONT D'OR
SAINT DIDIER AU MONT D'OR
SAINT FONTS
SAINT GENIS LAVAL
SAINT GENIS LES OLLIÈRES
SAINT GERMAIN AU MONT D'OR
SAINT LAURENT DE MURE
SAINT PIERRE DE CHANDIEU
SAINT PRIEST
SAINT ROMAIN AU MONT D'OR
SAINTE CONSORCE
SAINTE FOY LES LYON
SATHONAY CAMP
SATHONAY VILLAGE
SOLAIZE
TASSIN LA DEMI LUNE
THURINS
TOUSSIEU
VAULX EN VELIN
VENISSIEUX
VERNAISON
VILLEURBANNE

Avis favorables	dont avec réserves	et réputés favorables	59
Avis défavorables			16
Avis réservé			2

18/07/2017

14:59:23

**Révision du PDU de l'Agglomération lyonnaise**  
**Tableau de prise en compte par le Sytral des avis émis par les personnes publiques consultées entre le 4 janvier et le 4 avril 2017**

18 juillet 2017

Dans ce tableau sont reprises les différentes remarques émises par les personnes publiques consultées dans l'avis qu'elles ont rendu sur le projet de PDU arrêté par le Sytral le 9 décembre 2016

Personne publique consultée	Nature globale de l'avis émis sur le PDU arrêté	N°	Remarques émises par la personne publique dans son avis (plusieurs remarques par avis)	Axe du PDU (le cas échéant)	Fiche action du PDU (le cas échéant)	Focus géographique (le cas échéant)	Conférence Territoriale des Maires / Bassin de vie (le cas échéant)	Ce que dit le PDU	Elements de réponse proposés à la remarque
Etat	Favorable	1	Une hiérarchisation du plan d'actions permettrait de donner une direction à suivre pour les investissements des futurs plans de mandat					Le plan d'action du PDU se caractérise par un double horizon temporel : un horizon à moyen terme qui correspond à un horizon de programmation fine ; un horizon prospectif à 2030, qui correspond à un horizon de type phasage ou priorisation mais qui fera l'objet de précisions à l'occasion de l'établissement des futures programmations des collectivités concernées.	Il y a un cadre qui confirme les actions jusqu'en 2022. Il n'est pas possible de hiérarchiser au-delà. Par contre il y a la possibilité d'engager des études pour anticiper ces priorisations et l'ordonnement pour les plans de mandat suivants et autres programmations pluriannuelles (Etat) - cf. p. 91
Etat	Favorable	2	L'amélioration en termes d'émissions à l'horizon 2030 est notamment portée par l'amélioration du parc roulant et l'impact des actions du PDU d'ici cet horizon mériterait d'être davantage explicité.					L'évaluation environnementale du PDU explicite les hypothèses retenues pour le parc roulant 2030	Des éléments explicatifs seront mobilisés dans la note que le Sytral produira pour l'approbation du PDU sur la manière dont il a pris en compte l'avis de l'Autorité environnementale (article L. 122-9 du Code de l'environnement)
Etat	Favorable	3	Sur les QPV qui ne font pas encore l'objet d'études, le programme de réalisation de diagnostics spécifiques "déplacements" devra être précisé dans un horizon cohérent avec l'aménagement de ces quartiers.	A6.Accès_mobilité	6.1 desserte quartiers			Pour améliorer les liens entre les quartiers en politique de la ville et le reste de l'agglomération, il convient de rechercher une meilleure connaissance par le biais notamment de diagnostics spécifiques, pouvant être insérés aux études urbaines préalables aux requalifications ou menés dans d'autres cadres. (p.144)	Les diagnostics seront bien réalisés dans un horizon cohérent avec l'aménagement des quartiers en fonction de leur connaissance à préciser en termes opérationnels
Etat	Favorable	4	Pour le vélo, les efforts à réaliser sur la période 2022-2030 et visant à l'atteinte de l'objectif de part modale gagneraient à être précisés dans leurs grandes lignes le plus rapidement possible. La création d'expérimentations d'aménagements et leur évaluation constante, notamment en termes de sécurité routière, constitue une priorité.	A2.Espace_public	2.3 vélo			Le PDU prévoit la réalisation d'aménagements permettant de développer un réseau cyclable maillé et continu à l'échelle de l'agglomération. Cela passe en particulier par le développement des doubles sens cyclables et des zones apaisées, la généralisation du cédez-le-passage cycliste aux feux, le développement des couloirs-bus ouverts aux vélos, la poursuite de création de sas vélo dans la rénovation des carrefours et le développement de goulottes et de rampes dans les escaliers (p.78)	Accord avec la remarque sur l'exigence de sécurité routière qui est prise en compte dans le PDU : mise en œuvre du PAMA (Métropole) avec suivi de l'accidentologie, cf fiche action 2.1 (p.72 et suivantes). Objectif PAMA de 70 km de linéaire par an pour atteindre 1000 km d'aménagements cyclables en 2020. Lien éventuel avec les Plans Locaux de Mobilité
Etat	Favorable	5	Pour l'organisation des conditions de déplacements avec les territoires voisins, la mise en place de la gouvernance de dialogue et de suivi des projets afin d'appuyer leur cohérence à toutes les échelles territoriales devra être définie plus précisément et dans l'horizon proposé (2018)	A8.Financement	8.1 dialogue			2018 : Définition des instances de coordination technique et politique visant à la coordination des politiques publiques (maîtrise d'ouvrage : intercommunalités et Métropole de Lyon, en partenariat avec les communes, AOT, exploitants, promoteurs, bailleurs)	Le dialogue avec les territoires voisins est prévu en continu dans le PDU (cf p.173)
Etat	Favorable	6	Le code de l'urbanisme traite des "constructions destinées à l'habitation" et non de "logement en accession" comme cela est fait dans le PDU (p.122). Une harmonisation du vocabulaire est souhaitable.	A4.Automobile	4.3 stationnement			Dans les zones sous influence des lignes fortes de transports collectifs (zones 1 et 2), les PLU ne devront pas exiger plus de 1 place par logement pour le logement en accession et plus de 0,5 place par logement pour le logement social. (p.122)	Rédaction sur le stationnement à voir plus globalement en lien avec le cadre réglementaire (articles L151-35 et 36 du Code de l'urbanisme)
Etat	Favorable	7	Certains lieux de l'agglomération étant particulièrement bien desservis par les transports publics et compte tenu de la baisse prévue de l'usage de la voiture, des zones avec des normes plus économes en place de stationnement auraient pu être identifiées dans le PDU	A4.Automobile	4.3 stationnement			Choix fait d'un découpage simple en deux zones : compromis fait entre le rythme de décroissance du nombre de place de stationnement, au regard des objectifs de parts modales, et d'adaptation des changements de comportements des habitants.	A priori, pas d'évolution sur le fond. Rédaction sur le stationnement à voir plus globalement
Etat	Favorable	8	Certains projets sont déjà en cours de réalisation (T6...) et auraient pu être pris en compte dans le document en ce qui concerne les normes de stationnement	A4.Automobile	4.3 stationnement			Cartographie p.121	Oui, il faut prendre en compte les projets ayant fait l'objet d'une DUP
Etat	Favorable	9	La problématique du stationnement aux abords des grands équipements - dont l'aéroport - desservis par les lignes fortes TC devrait être davantage explicitée dans le cœur du document en complément de la carte fournie (p.121)	A4.Automobile	4.3 stationnement				Desserte événementielle pour Eurexpo et le Grand Stade. Comment faut-il traiter ces grands équipements (texte et carte) : à revoir
Etat	Favorable	10	Liaison en cours de réalisation entre A89 et A6 sous maîtrise d'ouvrage APRR et non de l'Etat comme indiqué dans le document	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée			Concernant l'A89, une liaison avec l'A6 est en cours de réalisation entre la Tour-de-Salvagny et Limonest, sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat avec une mise en service prévue en 2018 (p.111)	
Etat	Favorable	11	Bien identifier les études ou projets n'ayant pas fait l'objet d'une validation ministérielle (tous les projets routiers sauf liaison A89-A466) : ne pas les mentionner avec les autres dans le paragraphe "calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement"	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée			Projets routiers ou études identifiés comme relevant d'une maîtrise d'ouvrage de l'Etat à horizon 2022 ou 2030 : études d'opportunités de la liaison Sud entre A45 et A46 sud, étude d'une liaison Nord A89-A466, étude pour la réalisation d'un nouvel accès à Eurexpo depuis l'A43, étude pour la réalisation d'un nouveau diffuseur sur l'A43 au droit de la plaine St Exupéry, réalisation d'un itinéraire de grand contournement de l'agglomération	
Département du Rhône	Favorable	12	Souhaite que l'organisation de la mobilité à l'échelle de l'aire urbaine s'appuie sur un partenariat avec les territoires voisins du périmètre du PDU	A8.Financement	8.1 dialogue			Il convient de poursuivre ou d'engager des études et actions en faveur d'une bonne coordination des offres de transports collectifs à une échelle adaptée au rayonnement de l'agglomération lyonnaise, avec l'ensemble des partenaires impliqués	
Département du Rhône	Favorable	13	Souhaite que les projets de grandes infrastructures et modifications capacitaires des voiries nécessaires à la mise en oeuvre du PDU soient analysés dans un cadre partenarial	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée				Les projets de grandes infrastructures et modifications capacitaires (notamment autour du décalage de l'A6-A7 et des itinéraires de contournement) seront bien conduits de manière partenariale
Département du Rhône	Favorable	14	Souhaite que l'impact du PDU sur la mobilité des rhodaniens puisse être suivi et évalué	A8.Financement	8.4 suivi			Dans le cadre de la mise en oeuvre du PDU, il s'agira de s'appuyer sur les partenariats ou dialogues entre partenaires pour éclairer la préparation (...) du suivi annuel de la mise en oeuvre du PDU (et de) l'évaluation à 5 ans du PDU (fiche 8.4 p.178)	Le suivi se fera de manière partenariale
Albigny sur Saône	Favorable	15	Cadencement plus soutenu des TC assurant la desserte des communes du Val de Saône	A3.Tc	3.3 performance	Nord	Val de Saône	Le PDU précise qu'un enjeu essentiel pour le Val de Saône relève de la mise en place d'une stratégie multimodale cohérente visant à la fois : - la réalisation d'aménagements de voirie en rive gauche visant à fiabiliser les temps de parcours en bus ; - en rive droite, une optimisation nécessaire des capacités ferroviaires doit s'accompagner d'une stratégie de rabattement sur les gares, y compris depuis la rive gauche, qui puisse donner une vraie place aux modes alternatifs à la voiture. (p.92 - 93 95 et 205) + voir fiches action 3.3	Des actions dans le PDU pour améliorer l'efficacité des déplacements intermodaux entre le Val de Saône et le centre de l'agglomération et la performance du réseau de bus urbain (corridor Val de Saône - Centre) Etude de définition d'une liaison BHNS Sathonay-Trévoux lancée par la Région + Attention et discussions constantes au travers de l'ADOF (adaptation de l'offre) et de la Direction de l'Exploitation du Sytral
Albigny sur Saône	Favorable	16	Réflexion efficace sur les P+R, en particulier celui d'Albigny (saturation)	A1.Sans_couture	1.3 rabattement	Nord	Val de Saône	Le PDU précise qu'un enjeu essentiel pour le Val de Saône relève de la mise en place d'une stratégie multimodale cohérente visant notamment, en rive droite, une optimisation nécessaire des capacités ferroviaires doit s'accompagner d'une stratégie de rabattement sur les gares, y compris depuis la rive gauche, qui puisse donner une vraie place aux modes alternatifs à la voiture. (p.92 - 93 95 et 205) + voir fiches action 3.3 + porte d'entrée d'agglomération à Saint Germain confirmée dans la cartographie des PEM p59	Etude prospective déplacements sur les rabattements vers les gares de la rive droite et dimensionnement du futur P+R de St Germain en cours (Métropole) Réflexion à conduire sur le franchissement de la Saône pour les modes actifs

Personne publique consultée	Nature globale de l'avis émis sur le PDU arrêté	N°	Remarques émises par la personne publique dans son avis (plusieurs remarques par avis)	Axe du PDU (le cas échéant)	Fiche action du PDU (le cas échéant)	Focus géographique (le cas échéant)	Conférence Territoriale des Maires / Bassin de vie (le cas échéant)	Ce que dit le PDU	Elements de réponse proposés à la remarque
Albigny sur Saône	Favorable	17	Engagement et programmation d'une liaison en site propre sur la rive gauche entre Lyon et Trévoux	A3.Tc	3.3 performance	Nord	Val de Saône	Le PDU précise qu'un enjeu essentiel pour le Val de Saône relève de la mise en place d'une stratégie multimodale cohérente visant à la fois : - la réalisation d'aménagements de voirie en rive gauche visant à fiabiliser les temps de parcours en bus ; - en rive droite, une optimisation nécessaire des capacités ferroviaires doit s'accompagner d'une stratégie de rabattement sur les gares, y compris depuis la rive gauche, qui puisse donner une vraie place aux modes alternatifs à la voiture. (p.92 - 93 95 et 205) + voir fiches action 3.3	Des actions dans le PDU pour améliorer l'efficacité des déplacements intermodaux entre le Val de Saône et le centre de l'agglomération et la performance du réseau de bus urbain (corridor Val de Saône - Centre) Etude de définition d'une liaison BHNS Sathonay-Trévoux lancée par la Région
Cailloux sur Fontaines	Défavorable	18	Pas d'actions concrètes pour favoriser les déplacements sur le Val de Saône et la commune	A3.Tc	3.3 performance	Nord	Val de Saône	Le PDU précise qu'un enjeu essentiel pour le Val de Saône relève de la mise en place d'une stratégie multimodale cohérente visant à la fois : - la réalisation d'aménagements de voirie en rive gauche visant à fiabiliser les temps de parcours en bus ; - en rive droite, une optimisation nécessaire des capacités ferroviaires doit s'accompagner d'une stratégie de rabattement sur les gares, y compris depuis la rive gauche, qui puisse donner une vraie place aux modes alternatifs à la voiture. (p.92 - 93 95 et 205) + voir fiches action 3.3	Etude prospective déplacements sur le Franc Lyonnais (Métropole) Etude rabattement P+R Val de Saône
Cailloux sur Fontaines	Défavorable	19	Pas de proposition concernant le service TCL sur la commune	A3.Tc	3.3 performance	Nord	Val de Saône	Le PDU précise qu'un enjeu essentiel pour le Val de Saône relève de la mise en place d'une stratégie multimodale cohérente visant notamment la réalisation d'aménagements de voirie en rive gauche visant à fiabiliser les temps de parcours en bus	Contacts et discussions entre SYTRAL et plusieurs communes dont Cailloux pour mise en place d'une navette : pas d'accord sur financement et tracé pour l'instant
Cailloux sur Fontaines	Défavorable	20	Les enjeux majeurs du PDU ne seront pas suivis d'effet			Nord	Val de Saône	Le PDU comporte un plan d'action pour répondre aux enjeux identifiés et répondre à des objectifs précisément définis pour être, de plus, suivis et évaluable	
Caluire et Cuire	Défavorable	21	Elaboration distincte politique déplacement PDU et développement urbain PLUH ne garantit pas cohérence d'ensemble			Nord	Plateau Nord	Le PDU intègre les orientations des Scot (p10 et 11). L'exigence de compatibilité réglementaire entre Scot, PDU et PLUH est rappelée également. Le souci de cohérence est intégré dans l'enjeu "Système de mobilité au service d'une agglomération multipolaire et attractive", dans les objectifs et actions correspondantes notamment renforcement des TC pour garantir le développement de l'agglomération -	Travail spécifique entre urbaniste territorial du Plateau Nord et DEX/DPEA pour le SYTRAL sur les précautions à prendre dans le PLU par rapports aux corridors bus identifiés. Plus largement ces liens ont été pris en compte par la Commission PDU et traités en COPIL Participation du SYTRAL, au titre du PDU, à des réunions programmées sur le PLU-H
Caluire et Cuire	Défavorable	22	Itinéraire routier alternatif entre le quartier des Marronniers et le périphérique nord afin de protéger le centre de Caluire du trafic de transit			Nord	Plateau Nord		Emplacement réservé conservé à ce jour dans le PLU de la Métropole. Pertinence du maintien de ce projet à étudier, notamment au regard des alternatives TC existantes (C1 et C2)
Caluire et Cuire	Défavorable	23	Amélioration de l'offre de transport en commun pour les liaisons de périphérie à périphérie	A3.Tc	3.3 performance	Nord	Plateau Nord	Il est rappelé dans la fiche 3.2 le développement du réseau maillé d'agglomération avec plusieurs lignes de rocades, soit lignes fortes, soit bus. Concernant le plateau Nord, le principal enjeu TC identifié pour ce secteur est l'amélioration des liaisons vers le centre, axes C2 et C5 (p208)	Question des liaisons en rocade prise en compte sans pour autant oublier la forte demande de liaisons radiales avec une structuration progressive pour passer "de l'étoile à la toile" (mise en place de T6, puis ligne A8)
Caluire et Cuire	Défavorable	24	Meilleure insertion urbaine des voies ferrées à Saint-Clair	A2.Espace_public	2.4 intégration tc	Nord	Plateau Nord	Le PDU inscrit le principe d'intégration urbaine des TC en particulier dans le cadre de la désaturation du NFL	Amélioration de l'insertion des voies dans le cadre des aménagements du NFL : SNCF Réseau
Caluire et Cuire	Défavorable	25	Favorable au prolongement du métro sur le plateau mais uniquement en souterrain pour préserver les usages sur la voie de la Dombes	A2.Espace_public	2.4 intégration tc	Nord	Plateau Nord	Le PDU inscrit le principe d'intégration urbaine des nouvelles lignes de transports collectifs	Par ailleurs, un emplacement réservé au profit du SYTRAL sera maintenu dans le projet de PLUH révisé sur la voie des Dombes, notamment en cas d'ouverture à l'urbanisation du secteur des Maraichers - pour l'instant perspective non ouverte par le SCoT actuel et donc hors échéance PDU
Caluire et Cuire	Défavorable	26	Réouverture aux voyageurs de la gare de Saint-Clair			Nord	Plateau Nord	Le PDU n'empêche pas une telle option tant qu'elle reste compatible avec la modernisation et renforcement de capacité du NFL	Une telle réouverture devrait être étudiée et validée par la Région et la SNCF
Caluire et Cuire	Défavorable	27	Création d'une halte fluviale coté Saône dans la perspective d'une mise en service d'une navette fluviale	A8.Financement	8.2 nouveaux outils	Nord	Plateau Nord	Le PDU prévoit de pouvoir étudier les opportunités de transport fluvial pour desservir certains quartiers dans le cadre d'une veille active pour tous les moyens au regard de l'adéquation besoin et pertinence de la réponse	Une étude réalisée en 2006 par le Sytral a conclu que la mise en place de navettes fluviales régulières n'apparaissait pas opportune en raison du manque de performances en termes de vitesse, d'accessibilité, de ruptures de charges et en raison de la faible attractivité comparée à celle du réseau de transports collectifs existant
Caluire et Cuire	Défavorable	28	Etude de l'ouverture d'une halte fluviale côté Rhône	A8.Financement	8.2 nouveaux outils	Nord	Plateau Nord	Le PDU prévoit de pouvoir étudier les opportunités de transport fluvial pour desservir certains quartiers dans le cadre d'une veille active pour mobiliser tous les moyens au regard de l'adéquation besoin et pertinence de la réponse	Une étude réalisée en 2006 par le Sytral a conclu que la mise en place de navettes fluviales régulières n'apparaissait pas opportune en raison du manque de performances en termes de vitesse, d'accessibilité, de ruptures de charges et en raison de la faible attractivité comparée à celle du réseau de transports collectifs existant
Champagne au Mont d'Or	Défavorable	29	Les prévisions de croissance démographique du secteur ouest et du développement de la zone Techlid sont insuffisamment prises en compte			Ouest	Ouest Nord	Ces prévisions sont rappelées dans le diagnostic et sont des données d'entrées du programme d'action	
Champagne au Mont d'Or	Défavorable	30	Les déplacements transversaux est/ouest sont insuffisamment pris en compte			Ouest	Ouest Nord	Pour le secteur Ouest, le PDU pointe (sur la base des analyses de l'EDGT 2016) comme enjeu majeur le problème d'accès au centre et les liens avec les territoires voisins (p195)	Création de navette transversale à l'ADOF du printemps 2017 : Techlid, Monts d'Or Anneau des Sciences pour mobilité automobile Poursuite du maillage du réseau de lignes fortes
Champagne au Mont d'Or	Défavorable	31	Le PDU ne tient aucun compte de la demande des élus et des chefs d'entreprises à propos de la rénovation de la liaison ferroviaire Saint-Paul-Lozanne	A3.Tc	3.4 liens	Ouest	Ouest Nord	Le PDU rappelle que le traitement par la Région de la 3e branche du réseau ferroviaire de l'Ouest lyonnais, Lozanne/Saint-Paul ..., fait l'objet d'attentes fortes de la part des territoires (développement urbain et économique, notamment sur le secteur TECHLID) et des populations (P97 et 198)	Sujet évoqué et présenté lors de nombreuses réunions PDU ou autres en présence Région ou SNCF Financement à mobiliser pour maintenir l'infrastructure en service voire développer un projet plus ambitieux - arbitrages en cours
Champagne au Mont d'Or	Défavorable	32	Déclassement A6/A7 abordé de façon imprécise (pas d'intentions TC, P+R, nécessité d'un plan stratégique)	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Ouest	Ouest Nord	Le PDU mentionne que : premièrement l'opportunité de la mise en œuvre d'itinéraires de transports collectifs sur la partie déclassée de A6/A7 sera étudiée à l'horizon 2022 (p198) et deuxièmement que la transformation de l'axe A6/A7 en boulevard urbain multimodal s'accompagnera d'une réduction de la place de la voiture sur les voiries principales de l'ouest convergent vers l'autoroute et le centre de Lyon (p202) + Précisions de P+R à la Garde et Perollier + carto focus ouest (cf carto PEM)	Le déclassement administratif de l'A6-A7 est effectif depuis l'arrêt du PDU et les éléments de programmation ont été précisés depuis par la Métropole.
Champagne au Mont d'Or	Défavorable	33	Pas de définition de politique globale transversale en faveur des territoires			Ouest	Ouest Nord	L'ensemble des focus par secteurs géographiques du périmètre font partie du plan d'action du PDU. Ils pourront constituer une trame de cadrage pour les déclinaisons territoriales	Plusieurs réunions avec les maires et MOA concernés ont été tenues pour construire ces focus et leur contenu
Chaponost	Favorable avec recommandation	34	Des accompagnements spécifiques devront être prévus sur le territoire de la commune en lien avec le développement du tram-train d'une part, et la réalisation de l'ADS d'autre part, afin d'adapter les infrastructures existantes ou à venir aux flux générés : redimensionnement et requalification des axes routiers périphériques, sécurisation du franchissement de la voie ferrée pour l'ensemble des utilisateurs, amélioration des conditions de rabattement à la halte ferroviaire			Ouest	Ouest Lyonnais	Le PDU indique que l'ADS est un projet multimodal qui combine la réalisation d'une infrastructure routière avec notamment l'apaisement du trafic sur les voiries principales de l'Ouest convergent vers l'autoroute et le centre de Lyon (p.111). Sur la carte p.59, la halte ferroviaire de Chaponost est considérée comme un PEM de rabattement, pour lequel l'accessibilité tous modes est à améliorer et l'accès voiture est à réguler.	Mesures d'accompagnement qui devront être précisées et débattues lors des études en cours et à venir sur l'opération Anneau des Sciences
Chassieu	Défavorable	35	Constat de la situation actuelle de Chassieu, avec voirie saturée et insuffisance de la desserte en TC, le PDU ne prévoit pas l'adéquation entre le système de mobilité et le développement urbain programmé à court et moyen terme sur Chassieu et l'Est Lyonnais	A3.Tc	3.2. maillage	Est	Porte des Alpes	L'axe stratégique n°3 a dans sa globalité l'objectif de répondre aux enjeux de développement de l'agglomération par une évolution du système de transport en commun à la fois dans ses capacités, son maillage et ses performances. De nombreux projets et études sont prévus à l'est à horizon 2030 : étude d'augmentation de capacité sur le corridor T3, étude de l'extension du métro A au BUE, étude des liaisons centre-est et RD 306, étude de la liaison T3/T5.	
Chassieu	Défavorable	36	Demande d'intégration dans le PDU de l'extension de la ligne de tramway T5 et de sa liaison avec la ligne de tramway T3	A3.Tc	3.2. maillage	Est	Porte des Alpes	Ce projet est évoqué dans la carte de la page 85 : Etude de lignes : liaison T3/T5 à l'horizon à 2022	Cette desserte a déjà fait l'objet d'études avancées et d'un débat pré-opérationnel ayant abouti à un avis défavorable de la Commission d'enquête mobilisée

Personne publique consultée	Nature globale de l'avis émis sur le PDU arrêté	N°	Remarques émises par la personne publique dans son avis (plusieurs remarques par avis)	Axe du PDU (le cas échéant)	Fiche action du PDU (le cas échéant)	Focus géographique (le cas échéant)	Conférence Territoriale des Maires / Bassin de vie (le cas échéant)	Ce que dit le PDU	Elements de réponse proposés à la remarque
Chassieu	Défavorable	37	Demande d'étude de faisabilité de la ligne Centre Est avec plusieurs scénarios (tracés et modes)	A3.Tc	3.2. maillage	Est	Porte des Alpes	Ce projet est dans le plan d'action à l'horizon 2030 (p. 91 et 190) en rappelant notamment qu'il convient de prévoir le programme d'étude des lignes fortes à réaliser d'ici mi 2030	Conforte la perspective court terme d'une étude globale sur l'organisation de la desserte structurante TC du secteur Est à mettre en œuvre
Collonges au Mont d'Or	Favorable avec réserves	38	Une attention particulière à la fréquence de la ligne 43 le matin et le soir + horaires de la ligne 71 plus qu'aléatoires dus à la saturation du quartier de Vaise			Nord	Val de Saône		Sera suivi par la DEX et le cas échéant à porter devant la commission ADOF
Collonges au Mont d'Or	Favorable avec réserves	39	Le P+R de St Germain au Mont d'Or sera étendu alors que le P+R de la gare de Fontaine-Collonges n'est pas évoqué	A1.Sans_couture	1.3 rabattement	Nord	Val de Saône	Gare de Fontaine-Collonges définie comme un PEM de rabattement : accès voiture à réguler, accessibilité tous modes à améliorer (p.59)	Etude sur les P+R dans le Val de Saône en cours
Collonges au Mont d'Or	Favorable avec réserves	40	L'augmentation du nombre de places du P+R de Vaise est-elle envisagée ?	A1.Sans_couture	1.3 rabattement	Nord	Val de Saône	Gare de Vaise définie à la fois comme un PEM porte d'entrée et PEM de rabattement. Parmi les principes d'actions définis, l'accroissement modéré des capacités des parkings de rabattement automobile dès lors que cet accroissement est justifié et ne nuit pas à la qualité de vie aux abords du pôle d'échanges. (p.66)	Non envisagé. Les seules augmentations prévues sont celles concernant les accès en modes alternatifs à la voiture
Colombier-Saugnieu		41	Prolongation du T5 jusqu'à Genas	A3.Tc	3.2. maillage	Est	CCEL	Le PDU ne prévoit pas une extension du T5 jusqu'à Genas. Par contre il prévoit l'étude d'une liaison T3/T5 d'ici 2022 (carte p.85) et l'aménagement de la ligne Centre Est d'ici 2030	
Colombier-Saugnieu		42	Affectation de l'ancienne voie ferrée de l'Est Lyonnais à un site propre TC pour éviter les flux importants des véhicules en direction de Meyzieu ZI	A3.Tc	3.4 liens	Est	CCEL	L'exploitation de l'ancienne voie ferrée de l'Est Lyonnais est prévue dans le cadre de l'action 2 de la fiche 3.4. Le PDU prévoit que des études complémentaires restent à mener pour préciser le projet et définir les conditions de mise en œuvre de cette desserte régionale. Celles-ci dépassent le cadre de compétence et de maîtrise d'ouvrage des collectivités de l'agglomération lyonnaise et relèvent donc d'une intervention au niveau régional (p.97)	Une étude est envisagée conformément aux réflexions de la récente modification de la DTA
Colombier-Saugnieu		43	Réouverture de la gare de Saint-Pierre de Chandieu avec création d'un parking relais	A3.Tc	3.2. maillage	Est	CCEL		Le PDU n'évoque pas le projet de réouverture de la gare de Saint-Pierre de Chandieu qui est lié au projet de zone d'activités métropolitaine de la Porte du Dauphiné envisagé au-delà de 2035 (fin de concession des carrières) et relève d'un suivi et d'une décision de la Région et de la SNCF
Colombier-Saugnieu		44	Gratuité de l'A43 jusqu'à Saint Exupéry pour rendre plus efficace la ligne 1 Ex sur Rd 306 exposé à 20 000 veh/j	A4.Automobile		Est	CCEL	Rien de prévu au PDU autour d'une telle stratégie	Le contrat de concession APRR court jusqu'en 2035
Colombier-Saugnieu		45	Etude d'un couloir bus depuis la rocade est jusqu'à Mermoz	A3.Tc	3.4 liens	Est	CCEL	L'A43 a été identifiée comme une des infrastructures les plus opportunes sur laquelle intégrer une voie réservée aux modes alternatifs à la voiture individuelle (p.96)	Lien au SDAGT (Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion de Trafic) compétence Etat
Colombier-Saugnieu		46	Impossibilité d'accès en TC dans des temps corrects à la zone aéroportuaire et aux zones d'activité Nord Isère. Déficit de lignes TC performantes sur le secteur	A3.Tc	3.4 liens	Est	CCEL	Au-delà des radiales, le PDU prévoit une intention de liaison vers les zones d'emploi situées au-delà de son périmètre dans le périmètre de la CAPI.	Au-delà du PDU, la question des relations entre les communes de la CCEL et la plateforme aéroportuaire pourra être traitée dans le cadre de réflexions conduites par le Sytral.
Colombier-Saugnieu		47	Garantir à court terme la desserte bus de la plateforme aéroportuaire, sachant que cela ne constitue en rien une concurrence à Rhônexpress			Est	CCEL		Au-delà du PDU, la question des relations entre les communes de la CCEL et la plateforme aéroportuaire pourra être traitée dans le cadre de réflexions conduites par le Sytral.
Corbas	Favorable avec réserves	48	Véritable prise en compte de la nécessaire amélioration de la desserte des zones résidentielles et d'emploi de la commune			Est	Portes du Sud		A suivre dans le cadre de l'adaptation de l'offre bus
Craponne	Favorable avec réserves	49	L'ouest lyonnais n'est pas suffisamment traité et desservi en transport en commun	A3.Tc	3.2. maillage	Ouest	Val d'Yzeron	Dans l'Ouest, les lignes fortes A4 (Écully, La Duchère, Vaise, Part-Dieu) et A2 (Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon, Perrache ou Bellecour) devront permettre d'améliorer la desserte de ce territoire et sa connexion avec le Centre de l'agglomération, en cohérence avec le projet multimodal d'Anneau des Sciences (p.91) - 2 corridors sont pris en compte Val d'Yzeron-Centre et Val d'Yzeron-métro B au vu des déplacements des habitants du secteur (p.94)	
Craponne	Favorable	50	Le prolongement du métro jusqu'au secteur d'Alai est indispensable	A3.Tc	3.2. maillage	Ouest	Val d'Yzeron	L'étude d'une liaison métro de Lyon vers le secteur d'Alai. Dans l'objectif de desservir le 5e arrondissement, cette liaison permettrait de créer un pôle multimodal important en liaison avec le périphérique prolongé, afin de limiter l'entrée des automobilistes dans le centre de l'agglomération depuis l'Ouest (p.90)	Les éléments ou scénarios de cette réflexion sont en cours d'identification
Craponne	Favorable	51	L'anneau des Sciences est indispensable	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Ouest	Val d'Yzeron	L'action 3 de la fiche action 4.1 précise que le projet a fait l'objet d'un débat public en 2012-2013, aboutissant à une délibération du Grand Lyon du 7 juillet 2013 actant de son opportunité. Sur ces bases, des études d'approfondissement sont en cours (p.111)	
Craponne	Favorable avec réserves	52	Le déclassement et le réaménagement de l'A6/A7 devront être concomitant avec la réalisation de l'Anneau des Sciences sous peine de saturer l'ouest lyonnais et l'axe Ecully/Francheville/Oullins	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Ouest	Val d'Yzeron	La requalification de l'A6/A7 en boulevard urbain apaisé comprend deux phases, deuxième phase permettra de finaliser la mutation en boulevard urbain apaisé en cohérence avec le projet multimodal d'Anneau des Sciences (action 3) (p.110)	Le déclassement administratif de l'A6-A7 est effectif depuis l'arrêt du PDU et les éléments de programmation ont été précisés depuis par la Métropole.
Craponne	Favorable avec réserves	53	Le P+R de Grézieu est nettement sous dimensionné, un autre est à prévoir à Brindas			Ouest	Val d'Yzeron	Un parc-relais va être créé au terminus de la ligne express LEO, exploitée sous le nom C24E, à Grézieu-la-Varenne, afin de capter le plus en amont possible les voitures entrant dans le Val d'Yzeron et se rendant dans le Centre, et désaturer ainsi la RD489 (p.200)	L'aménagement du P+R de Grézieu est programmé (70 places)
Craponne	Favorable avec réserves	54	La fréquence des bus C24 et C24E est insuffisante			Ouest	Val d'Yzeron		A suivre le cas échéant dans le cadre de l'ADOF
Craponne	Favorable avec réserves	55	Les pistes cyclables doivent être développées de manière sécurisée et assurer des liaisons entre les communes	A2.Espace_public	2.3 vélo	Ouest	Val d'Yzeron	Le plan pour le développement des mobilités actives de la Métropole de Lyon vise à atteindre un réseau cyclable de 1 200 km à l'horizon 2022 (soit 540 km supplémentaires par rapport à 2015) pour se doter d'un réseau maillé complet, correspondant à l'objectif des autres agglomérations européennes de plus d'un million d'habitants (p.78)	Objectif PAMA de 70 km de linéaire par an pour atteindre 1000 km d'aménagements cyclables en 2020. Lien éventuel avec les Plans Locaux de Mobilité
Craponne	Favorable avec réserves	56	Il manque une offre de TC transversale	A3.Tc	3.2. maillage	Ouest	Val d'Yzeron	Il est prévu un corridor de rocade du Val d'Yzeron (Lyon 5, Tassin la Demi-Lune, Francheville, Oullins) au nord vers Gorge-de-Loup (métro D) au sud vers la gare d'Oullins (métro B), réalisé par la ligne de bus 14. (p.200)	Ligne rocade Val d'Yzeron vers métro B
Dardilly	Favorable avec réserves	57	Donner un caractère prioritaire à la rénovation de la ligne ferroviaire Saint-Paul - Lozanne	A3.Tc	3.4 liens	Ouest	Ouest Nord	Le PDU rappelle que le traitement par la Région de la 3e branche du réseau ferroviaire de l'Ouest lyonnais, Lozanne/Saint-Paul ..., fait l'objet d'attentes fortes de la part des territoires (développement urbain et économique, notamment sur le secteur TECHLID) et des populations (p97 et 198)	Sujet évoqué et présenté lors de nombreuses réunions PDU ou autres en présence Région ou SNCF. Financement à mobiliser pour maintenir l'infrastructure en service voire développer un projet plus ambitieux - arbitrages en cours
Dardilly	Favorable avec réserves	58	Permettre l'aménagement d'un P+R au lieu-dit Maison Carrée, à proximité de l'ancienne gare de Limonest	A1.Sans_couture	1.3 rabattement	Ouest	Ouest Nord		Le projet de pôle d'échange à Porte de Lyon dans le cadre de la ligne express sur l'A6 pourra intégrer cette réflexion
Dardilly	Favorable avec réserves	59	Que le déclassement de l'autoroute A6 s'accompagne de la création de lignes fortes TC pour une connexion avec le métro et de parcs relais de stationnement	A3.Tc	3.2. maillage	Ouest	Ouest Nord	Le déclassement de l'A6/A7 est prévu en cohérence avec l'anneau des Sciences. L'action de poursuivre le réseau métropolitain (fiche 3.2 action 1) prévoit deux initiatives : le prolongement du métro B à Saint-Genis Laval – Hôpitaux sud + l'étude d'une liaison métro de Lyon vers le secteur d'Alai (p.90) + Mise en œuvre d'itinéraires de transports collectifs sur la partie déclassée de A6/A7 étudiée à l'horizon 2022 (p. 198)	Il est bien prévu une ligne express sur l'A6/A7 déclassée donnant accès au métro à Vaise et améliorant la desserte de Techlid dans le cadre de projet de territoire (étude en cours)
Dardilly	Favorable avec réserves	60	Qu'il soit, suite à l'achèvement des travaux de la liaison autoroutière A89-A6, procédé à la requalification de l'ancienne RD 306	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Ouest	Ouest Nord	Voie de distribution dans la carte de la page 109 suite à l'ouverture de la liaison A89-A6	l'axe devra faire l'objet d'aménagements suite à l'ouverture de la liaison A89-A6
Dardilly	Favorable avec réserves	61	Accroître l'irrigation des parcs d'affaires dans le pôle économique Ouest Techlid (fréquence, lignes fortes, navettes autonomes)			Ouest	Ouest Nord		Le projet de ligne express sur A6 améliorera également la desserte de Techlid (en cours d'étude et de mise au point avec les communes)
Décines-Charpieu	Défavorable	62	Prise en compte du projet métropolitain de développement du multipôle à l'entrée ouest de Décines Charpieu en réalisant un arrêt du T3 au droit du projet urbain	A3.Tc	3.1 capacité réseau	Est	Rhône Amont	Pour améliorer la desserte du corridor T3, les impacts de la création éventuelle de nouveaux franchissements ou de nouvelles stations seront examinés (p.86, 87 et 220).	

Personne publique consultée	Nature globale de l'avis émis sur le PDU arrêté	N°	Remarques émises par la personne publique dans son avis (plusieurs remarques par avis)	Axe du PDU (le cas échéant)	Fiche action du PDU (le cas échéant)	Focus géographique (le cas échéant)	Conférence Territoriale des Maires / Bassin de vie (le cas échéant)	Ce que dit le PDU	Elements de réponse proposés à la remarque
Décines-Charpieu	Défavorable	63	Renforcer les capacités de la ligne T3 en heures de pointe et augmenter les fréquences en heures creuses	A3.Tc	3.1 capacité réseau	Est	Rhône Amont	La saturation du T3 à horizon est bien prise en compte dans le PDU. Il est prévu des études complémentaires pour améliorer la desserte du corridor T3, prévoyant notamment la faisabilité de réservation d'emprises, de montage contractuels et juridiques (p86 et 87). Cependant Il ne ressort pas, à court terme, de solutions simples et seulement techniques pour un développement de la capacité de cette ligne en lien avec l'exploitation de Rhônexpress, qui permettrait d'absorber le développement urbain qui va se poursuivre fortement le long de T3 (p93). Il peut donc paraître intéressant d'étudier les améliorations possibles de l'exploitation de lignes de bus qui circulent partiellement le long et autour de T3, et notamment la ligne 67 (Meyzieu – Laurent Bonnevey). En ce qui concerne l'augmentation des fréquences en heures creuses, rien n'est prévu dans le PDU.	L'injection d'une rame supplémentaire de T3 aux heures de pointe a été adoptée en Commission d'Adaptation de l'Offre du printemps 2017 et sera mise en œuvre en septembre 2017
Décines-Charpieu	Défavorable	64	Elargir l'étude d'opportunité de prolongement du métro A aux territoires de Rhône Amont et plus spécifiquement à celui de la ville de Décines vers le parc de l'OL	A3.Tc	3.2. maillage	Est	Rhône Amont	Le PDU inscrit une étude d'opportunité du prolongement de la ligne de métro A vers le boulevard urbain Est (p.90).	Le sujet sera regardé dans une perspective globale de développement de l'Est lyonnais
Ecully	Défavorable	65	Rien n'est prévu à court terme pour la ligne forte A4 et aucun moyen de substitution en attendant n'est étudié, notamment pour les étudiants du campus Lyon-Ouest-Ecully	A3.Tc	3.3 performance	Ouest	Ouest Nord	Ce projet est dans le plan d'action à l'horizon 2030 (p.91 et 203)	Au-delà du projet de ligne A4, l'amélioration de la desserte du campus est étudiée en continu dans le cadre de l'amélioration de l'offre
Ecully	Défavorable	66	Rien n'est prévu à court terme pour la ligne tram/train Saint-Paul/Lozanne	A3.Tc	3.4 liens	Ouest	Ouest Nord	Le PDU rappelle que le traitement par la Région de la 3e branche du réseau ferroviaire de l'Ouest lyonnais, Lozanne/Saint-Paul ..., fait l'objet d'attentes fortes de la part des territoires (développement urbain et économique, notamment sur le secteur TECHLID) et des populations (p97 et 198). Le PDU a pris acte que des études complémentaires relative à la modernisation du réseau de l'Ouest lyonnais seront entreprises d'ici 2030 (p.99)	Sujet évoqué et présenté lors de nombreuses réunions PDU ou autres en présence Région ou SNCF. Financement à mobiliser pour maintenir l'infrastructure en service voire développer un projet plus ambitieux - arbitrages en cours
Ecully	Défavorable	67	Aucune amélioration des performances du réseau de bus n'est prévue pour Ecully	A3.Tc	3.3 performance	Ouest	Ouest Nord	Un schéma d'amélioration des performances des lignes de bus sera défini et mis en œuvre.	Des réflexions sont en cours pour envisager des modifications ou adaptations de l'offre
Ecully	Défavorable	68	Le déclassement de l'axe A6/A7 et la création d'une ligne forte sur son site est traité de façon incohérente selon les axes stratégiques (pas de PEM sur l'axe, pas de bande cyclable le long de l'axe ou de franchissement de l'axe, pas de TC en site propre mentionné, aucun solution pour les reports de trafic et pas de contournement ouest)	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Ouest	Ouest Nord	La carte (p.59) "principes de typologie de pôles d'échange" indique des PEM à étudier sur l'axe A6/A7 dont 2 au nord de l'axe. Il est précisé dans le PDU que "les sites du Pérolier et de la Porte de Lyon pourront potentiellement être ultérieurement considérés eux aussi comme des portes d'entrée pour la partie Nord de ce secteur selon les aménagements qui accompagneront les projets de ligne forte A4 pour le Pérolier, et du traitement de la partie urbaine de l'A6 depuis la Porte de Lyon". La carte (p.71) "réseau cyclable à développer et franchissement modes actifs" prévoit notamment des itinéraires cyclable ainsi que des franchissements. Le PDU mentionne que l'opportunité de la mise en œuvre d'itinéraires de transports collectifs sur la partie déclassée de A6/A7 sera étudiée à l'horizon 2022 (p198). La réalisation de l'ADS est évoqué ainsi que l'itinéraire attractif de grand contournement (COL figure à la DTA et au SCoT ainsi que des indications d'étude d'infrastructure et itinéraires autoroutiers).	Des études sont en cours pour une première étape de mise en service d'une ligne express sur A6 d'ici fin 2019
Fleurieu-sur-Saône	Défavorable	69	Le PDU est une réponse imprécise et insuffisante aux problématiques du secteur du Val de Saône liées notamment aux développements démographique et économique, à l'évolution des pratiques de déplacements (baisse usage voiture, progression TC, marche et vélo) ainsi qu'au transport de marchandises essentiellement routier	A3.Tc	3.3 performance	Nord	Val de Saône	Le PDU précise qu'un enjeu essentiel pour le Val de Saône relève de la mise en place d'une stratégie multimodale cohérente visant à la fois : - la réalisation d'aménagements de voirie en rive gauche visant à fiabiliser les temps de parcours en bus ; - en rive droite, une optimisation nécessaire des capacités ferroviaires doit s'accompagner d'une stratégie de rabattement sur les gares, y compris depuis la rive gauche, qui puisse donner une vraie place aux modes alternatifs à la voiture. (p.92 - 93 95 et 205) + voir fiches action 3.3	Des actions dans le PDU pour améliorer l'efficacité des déplacements intermodaux entre le Val de Saône et le centre de l'agglomération et la performance du réseau de bus urbain (corridor Val de Saône - Centre) ainsi que pour la liaison inter départementale Sathonay Trévoux
Fleurieu-sur-Saône	Défavorable	70	Les intentions de l'utilisation de l'ancienne voie ferrée Sathonay Trévoux ne sont pas suffisamment précises et incitatives	A3.Tc	3.4 liens	Nord	Val de Saône	Le PDU à prévoir à échéance 2030 d'améliorer la desserte du Val de Saône par l'exploitation de l'emprise Sathonay-Neuville-Trévoux, réouverte aux voyageurs. Des études complémentaires restent à mener pour définir les conditions de mise en œuvre de cette desserte régionale, de compétence Région Auvergne-Rhône-Alpes. (p.97 et 212)	Etude de définition d'une liaison BHNS lancée par la Région
Fleurieu-sur-Saône	Défavorable	71	Les questions de l'engagement des ponts, notamment celui de Neuville, ainsi que l'axe de déplacement nord/sud qui devrait se saturer avec les aménagements prévus de la ZI Lyon Nord ne sont pas traitées	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Nord	Val de Saône	Le PDU indique qu'une étude est menée sur l'opportunité de création d'un ou plusieurs diffuseurs dans le secteur de la Plaine des Chères et en Val de Saône (A6/A466/A46) au regard des objectifs suivants : améliorer la desserte et l'attractivité de ce secteur ainsi que son accessibilité au Centre de l'agglomération tout en soulageant le Pont de Neuville. Etudier les modalités d'amélioration des franchissements modes doux dans le Val de Saône (cartographie p.71 et texte p.83)	
Fontaines-Saint-Martin	Défavorable	72	Amélioration du service demandée pour la ligne 77			Nord	Val de Saône		Fait partie de sujet de discussions perennes dans le cadre des relations soutenues par la DEX du SYTRAL et les communes du secteur
Fontaines-Saint-Martin	Défavorable	73	Aucune action concrète proposée par Sytral pour favoriser les déplacements multimodaux dans le Val de Saône et pour la commune	A3.Tc	3.3 performance	Nord	Val de Saône	Le PDU précise qu'un enjeu essentiel pour le Val de Saône relève de la mise en place d'une stratégie multimodale cohérente visant à la fois : - la réalisation d'aménagements de voirie en rive gauche visant à fiabiliser les temps de parcours en bus ; - en rive droite, une optimisation nécessaire des capacités ferroviaires doit s'accompagner d'une stratégie de rabattement sur les gares, y compris depuis la rive gauche, qui puisse donner une vraie place aux modes alternatifs à la voiture. (p.92 - 93 95 et 205) + voir fiches action 3.3	Etude prospective déplacements sur le Franc Lyonnais (Métropole) + Etude navette intercommunale par la DEX (Sytral)
Fontaines-Saint-Martin	Défavorable	74	Les enjeux majeurs énoncés dans le PDU ne seront pas suivis d'effets			Nord	Val de Saône	Le PDU comporte un plan d'action pour répondre aux enjeux identifiés et répondre à des objectifs précisément définis pour être, de plus, suivis et évaluables	
Francheville	hors cadre	75	LE PDU n'intègre pas les conséquences du déclassement de l'A6-A7. Quelle prise en compte de l'impact de ce déclassement sur l'avenue du Chater, zone fortement urbanisée ?	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Ouest	Val d'Yzeron	Concernant la partie déclassée de l'axe A6/A7, le PDU mentionne qu'à l'horizon 2022, la suppression du caractère autoroutier de ce tronçon sera accompagnée d'études d'incitation à l'usage de contournement pour préserver les voiries métropolitaines des reports de trafics (jalonnement, péage de transit...). A l'horizon 2030, une première phase de transformation en boulevard urbain sera réalisée en lien avec la mise en œuvre d'un itinéraire de grand contournement (p.110) +Projet d'Anneau des Sciences	Le déclassement administratif de l'A6-A7 est effectif depuis l'arrêt du PDU et les éléments de programmation ont été précisés depuis par la Métropole.
Francheville	hors cadre	76	Dans l'objectif PDU intitulé "enjeux d'équité et de cohésion sociale", il n'est pas fait état des territoires périphériques voire ruraux			Ouest	Val d'Yzeron	Les territoires périphériques sont justement abordés à propos de cet objectif (voir p.48).	
Francheville	hors cadre	77	Le Sytral concentre son activité sur les TC lourds (trams, métros) avec un développement rive gauche du Rhône. Un rééquilibrage sur la rive droite est urgent	A3.Tc	3.2. maillage	Ouest	Val d'Yzeron	Le PDU prévoit de poursuivre le maillage du réseau structurant de TCU en vue d'améliorer les conditions de desserte des polarités et des principaux sites de projet et pôles d'emploi du territoire. Le prolongement du métro B aux Hôpitaux sud, l'étude d'un prolongement supplémentaire vers l'A450 ou encore l'étude d'une liaison métro vers le secteur d'Alai, montrent que ce principe de maillage du réseau lourd est bien envisagé également à l'ouest du Rhône. En complément, un corridor d'amélioration de la performance du réseau de bus est identifié le long du projet A2, en préfiguration de la mise en œuvre de cette ligne forte	

Personne publique consultée	Nature globale de l'avis émis sur le PDU arrêté	N°	Remarques émises par la personne publique dans son avis (plusieurs remarques par avis)	Axe du PDU (le cas échéant)	Fiche action du PDU (le cas échéant)	Focus géographique (le cas échéant)	Conférence Territoriale des Maires / Bassin de vie (le cas échéant)	Ce que dit le PDU	Elements de réponse proposés à la remarque
Francheville	hors cadre	78	L'objectif de diminution de 9 % en 15 ans de la voiture interroge la liberté de circulation de chacun selon un mode choisi et non imposé. Cf intitulé de l'axe stratégique "une mobilité automobile régulée et raisonnée", qui interroge les conseillers de Francheville			Ouest	Val d'Yzeron	L'éclairage prospectif (pp.42-43) qui fait suite au diagnostic du PDU précise qu'en l'absence d'évolution des comportements de mobilité par rapport à la situation actuelle, les perspectives de développement de l'agglomération lyonnaise à l'horizon 2030 entraîneront une accentuation des phénomènes de saturation connus actuellement. En matière de qualité de l'air ou d'émissions de GES, et afin de respecter les exigences des documents cadres, il est indispensable de mettre en oeuvre une politique visant à réduire le trafic automobile et à accroître l'usage des modes alternatifs. "Les actions du PDU chercheront donc à induire des évolutions substantielles des comportements de mobilité par rapport à la situation actuelle, tout en répondant de façon équitable et solidaire aux besoins de mobilité de la population et en assurant les conditions de fonctionnement indispensables au rayonnement de l'agglomération." (p.43) Pour autant, le PDU affiche clairement les objectifs de susciter et d'accompagner les changements de comportements en faveur d'un mobilité durable (p.49), et d'organiser la multimodalité en lien avec les spécificités des territoires (p.51)	Cette diminution correspond à une poursuite des tendances d'évolution passées depuis 1996 en termes de baisse de l'usage de la voiture, en parallèle de la poursuite du développement des alternatives proposées
Francheville	hors cadre	79	Concernant la ligne A2, ligne forte entre Lyon et le Findez à Francheville : quel mode de transport ? Quel itinéraire précis ? Quelle date de mise en service ? Quel objectif de flux ?	A3.Tc	3.2. maillage	Ouest	Val d'Yzeron	Le PDU rappelle que cette ligne A2 (Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon, Perrache ou Bellecour) correspondant à l'objectif de maillage du réseau structurant en cohérence avec l'Anneau des Sciences. Sa mise en service est prévue sur la période 2022-2030, avec un programme d'études de préféabilité et d'études techniques qui sera établi en cohérence (p.90-91)	
Francheville	hors cadre	80	Quelles mesures concrètes d'ici 2030 pour faciliter l'accès et le stationnement au métro gare d'Oullins ?	A1.Sans_couture	1.3 rabattement	Ouest	Val d'Yzeron	Le PDU (carte p.59) précise que le PEM d'Oullins devra évoluer dès lors que le métro B aura été prolongé aux Hôpitaux sud.	Un report de la fréquentation en voiture des résidents du grand sud-ouest est attendu à cet horizon. En l'attente, une augmentation de la capacité du parc-relais d'Oullins est envisagée.
Francheville	hors cadre	81	Demande réitérée d'étude de développement du transport par câble, avec une ligne Francheville - Perrache ou Confluence	A3.Tc	3.2. maillage	Ouest	Val d'Yzeron	Cette liaison n'est pas retenue par le PDU ni par le Scot. Mais le PDU prévoit "une veille active pour mobiliser toutes les technologies et innovations pertinentes au regard des besoins du territoire, des contraintes de desserte et de la nature des réponses apportées" (p.175)	Les investigations menées sur ce mode (financières, techniques) n'ont pas abouti favorablement jusqu'à présent au regard des besoins ou liaisons étudiés
Francheville	hors cadre	82	Le projet de station de métro à Alai doit être accompagné d'un plan de réflexion sur l'aménagement, l'accès, la circulation et le stationnement	A1.Sans_couture	1.3 rabattement	Ouest	Val d'Yzeron	L'étude d'une liaison métro vers le secteur d'Alai est prévue à d'ici 2022. "Dans l'objectif de desservir le 5e arrondissement, cette liaison permettrait de créer un pôle multimodal important en liaison avec le périphérique prolongé, afin de limiter l'entrée des automobilistes dans le centre de l'agglomération depuis l'Ouest." Le PDU ne mentionne pas d'hypothèse concernant la localisation du terminus. Par ailleurs, l'axe 1 (fiche-action 1.3) prévoit la mise en oeuvre d'une stratégie multimodale de rabattement vers les PEM à horizon 2020. La réflexion sur cette future liaison s'inscrit dans ce cadre.	A l'image d'autres réalisations, ces questions devront faire l'objet d'un examen précis pour définir les solutions les plus adaptées
Francheville	hors cadre	83	Les modes actifs ont leurs limites quant il faut franchir plus de 400 m de dénivelé entre 2 quartiers d'une même ville, alors que leur liaison en TC nécessite 3 bus et 35 minutes			Ouest	Val d'Yzeron	Concernant les limites du vélo par rapport aux reliefs, le soutien au développement du VAE est développé de diverses manières dans la fiche action 2.3 : mise en place d'offres de location longue durée, prime Métropole, évolution possible du contrat de vélos en libre-service, etc.	
Francheville	hors cadre	84	Quelles actions concrètes du PDU sur la cohabitation voiture / vélo y compris dans les rues étroites ?	A2.Espace_public	2.1 sécurité	Ouest	Val d'Yzeron	Le PDU prévoit des opérations d'apaisement des circulations dans les centres bourgs (p.201). La fiche-action 2.2 prévoit des mesures précises en matière d'intégration des modes actifs dans les projets de voirie, de sensibilisation au partage de la rue et d'apaisement des vitesses	Prévu dans le cadre du PAMA de la Métropole
Francheville	hors cadre	85	Quelles actions éducatives le Sytral est-il prêt à financer sur l'usage et la civilité à vélo ?	A2.Espace_public	2.3 vélo	Ouest	Val d'Yzeron	La fiche-action 2.3 prévoit des mesures précises en matière de sensibilisation au partage de la rue. Des actions de communication seront entreprises, en lien avec les associations impliquées, pour diffuser une culture "modes actifs"	Prévu dans le cadre du PAMA de la Métropole
Genas	Favorable	86	Marquer l'intention de la ligne Centre-Est par un fuseau assez large plutôt que par une ligne passant pour le moment par la route de Genas. Ce fuseau relierait Eurexpo à la ZI mi plaine, au nord de Saint Bonnet et Saint Laurent de Mure, au sud de l'aéroport jusqu'à la Plaine St-Exupéry et la CAPI	A3.Tc	3.3 performance	Est	CCEL	La ligne Centre-Est, liaison radiale complémentaire à la ligne T3, reliera le Centre aux polarités de Bron, Chassieu, Genas puis en direction de la plaine Saint-Exupéry, en desservant également les quartiers Sud de Vaulx et de Villeurbanne (Bel Air). La ligne empruntera le corridor de la route de Genas qui accueillera du développement urbain supplémentaire d'ici 2030, notamment entre le périphérique et les Sept Chemins. L'itinéraire de cette ligne dans le Centre n'est pas déterminé ni son terminus : deux hypothèses l'une vers Grange Blanche, l'autre vers Part-Dieu peuvent être imaginées. Cette ligne améliorera la desserte du QPV de Bron Terrailon, ainsi que des secteurs en projet comme la ZAC des Terrasses à Bron. Le secteur des Sept Chemins à l'interface des lignes A8 et Centre-Est, entre secteurs urbanisés à l'Ouest et moins denses à l'Est pourrait constituer une nouvelle porte d'entrée d'agglomération	La plupart de ces objectifs seront pris en compte au travers de l'étude globale sur la desserte TC structurante du Grand Est et possiblement au travers de la ligne forte Centre Est et de celle en rocade A8 ainsi que des liaisons sur la RD306 et la route d'Heyrieux et celle envisagée entre la plaine Saint Exupéry et la CAPI
Genas	Favorable	87	Interrogation sur la pertinence de la concession du Rhôneexpress et notamment de la clause de non concurrence			Est	CCEL		Cela ne relève pas du PDU
Jonage	Favorable	88	La desserte de Jonage et probablement celle d'une partie de Meyzieu serait considérablement améliorée avec un arrêt supplémentaire du tramway au centre aquatique de Meyzieu	A3.Tc	3.1 capacité réseau	Est	Rhône Amont	Pour améliorer la desserte du corridor T3, les impacts de la création éventuelle de nouveaux franchissements ou de nouvelles stations seront examinés (p.86, 87 et 220).	
Jonage	Favorable	89	Les lignes de bus sur Meyzieu (notamment la 95 tout en conservant la desserte entre nos centre-ville) pourraient être réorganisées afin d'améliorer les ruptures de charges avec le tramway. Demande d'augmenter les fréquences notamment.			Est	Rhône Amont		Fait partie de sujet de discussions pérennes dans le cadre des relations soutenues par la DEX du SYTRAL et les communes du secteur sous le couvert de la commission ADOF
Jons	réserve	90	Prolongation du T5 jusqu'à Genas	A3.Tc	3.2. maillage	Est	CCEL	Le PDU ne prévoit pas une extension du T5 jusqu'à Genas. Par contre il prévoit l'étude d'une liaison T3/T5 d'ici 2022 (carte p.85) et l'aménagement de la ligne Centre Est d'ici 2030	
Jons	réserve	91	Affectation de l'ancienne voie ferrée de l'Est Lyonnais à un site propre TC pour éviter les flux importants des véhicules en direction de Meyzieu ZI	A3.Tc	3.4 liens	Est	CCEL	L'exploitation de l'ancienne voie ferrée de l'est Lyonnais est prévue dans le cadre de l'action 2 de la fiche 3.4. Le PDU prévoit que des études complémentaires restent à mener pour préciser le projet et définir les conditions de mise en oeuvre de cette desserte régionale. Celles-ci dépassent le cadre de compétence et de maîtrise d'ouvrage des collectivités de l'agglomération lyonnaise et relèvent donc d'une intervention au niveau régional (p.97)	Une étude est envisagée conformément aux réflexions de la récente modification de la DTA
Jons	réserve	92	Développement d'un transport à la demande plus adapté aux besoins des territoires ruraux avec un rabattement vers les lignes transversales de la CCEL			Est	CCEL		Question d'adaptation de l'offre dans laquelle sera pris en compte le souci de liaisons transversales, y compris avec Saint Exupéry si possible
Jons	réserve	93	Renforcement de la capacité des parcs relais notamment au niveau du tramway T3, Meyzieu ZI en mutualisant les parkings du grand stade	A1.Sans_couture	1.3 rabattement	Est	CCEL	Cette orientation pourra être débattue lors de la définition de la stratégie multimodale de rabattement et de diffusion vers et depuis les TC prévue dans la fiche-action 1.3 d'ici 2020	La saturation de la ligne T3 conduit à la plus grande prudence : un excès de fréquentation au terminus contraindrait toute montée dans les stations intermédiaires jusqu'à la Soie
Jons	réserve	94	Réouverture de la gare de Saint-Pierre de Chandieu avec création d'un parking relais	A3.Tc	3.2. maillage	Est	CCEL		Le PDU n'évoque pas le projet de réouverture de la gare de Saint-Pierre de Chandieu qui est lié au projet de zone d'activités métropolitaine de la Porte du Dauphiné envisagé au-delà de 2035 (fin de concession des carrières) et relève d'une décision de la Région
Jons	réserve	95	Gratuité de l'A43 jusqu'à Saint Exupéry pour rendre plus efficace la ligne 1 Ex sur Rd 306 exposé à 20 000 veh/j	A4.Automobile		Est	CCEL	Rien de prévu au PDU autour d'une telle stratégie	Le contrat de concession APRR court jusqu'en 2035
Jons	réserve	96	Etude d'un couloir bus depuis la rocade est jusqu'à Mermoz	A3.Tc	3.4 liens	Est	CCEL	L'A43 a été identifiée comme une des infrastructures les plus opportunes sur laquelle intégrer une voie réservée aux modes alternatifs à la voiture individuelle (p.96)	Lien au SDAGT (Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion de Trafic) compétence Etat

Personne publique consultée	Nature globale de l'avis émis sur le PDU arrêté	N°	Remarques émises par la personne publique dans son avis (plusieurs remarques par avis)	Axe du PDU (le cas échéant)	Fiche action du PDU (le cas échéant)	Focus géographique (le cas échéant)	Conférence Territoriale des Maires / Bassin de vie (le cas échéant)	Ce que dit le PDU	Elements de réponse proposés à la remarque
Jons	réserve	97	Principe de refus du prolongement de l'A432 en conformité avec les préconisations du Scot	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Est	CCEL	cf. flèche sur la carte p.109	selon les résultats des études en cours, les options d'aménagement d'un grand itinéraire de contournement seront fixées prochainement
Jons	réserve	98	Partage des nuisances avec la réalisation de l'Anneau des Sciences et le grand contournement Ouest Lyonnais	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Est	CCEL	La fiche action 4.1 indique que la réalisation d'un itinéraire attractif et complet de grand contournement de l'agglomération lyonnaise est nécessaire (p.110) et que le Grand Lyon a acté l'opportunité de réalisation du projet d'Anneau des Sciences (p.111)	
Jons	réserve	99	Impossibilité d'accès en TC dans des temps corrects à la zone aéroportuaire et aux zones d'activité Nord Isère	A3.Tc	3.4 liens	Est	CCEL	Au-delà des radiales, le PDU prévoit une intention de liaison vers les zones d'emploi situées au-delà de son périmètre dans le périmètre de la CAPI.	Au-delà du PDU, la question des relations entre les communes de la CCEL et la plateforme aéroportuaire pourra être traitée dans le cadre de réflexions conduites par le Sytral.
La Tour de Salvagny	Favorable avec réserves	100	Le focus ouest porte de nombreuses évolutions à venir mais reste très imprécis sur le développement du ferroviaire (ligne St Paul-Lozanne) en l'absence d'engagement de la Région. Il n'évoque pas la gare de la commune dont l'agrandissement est indispensable au regard de sa situation géographique et son attractivité. Il reste très flou sur les liaisons transversales et la desserte des parcs d'activité dont il faudra intégrer celui de la Poterie.			Ouest	Ouest Nord	Le PDU rappelle que le traitement par la Région de la 3e branche du réseau ferroviaire de l'Ouest lyonnais, Lozanne/Saint-Paul ..., fait l'objet d'attentes fortes de la part des territoires (développement urbain et économique, notamment sur le secteur TECHLID) et des populations (p97 et 198)	Sujet évoqué et présenté lors de nombreuses réunions PDU ou autres en présence Région ou SNCF Financement à mobiliser pour maintenir l'infrastructure en service voire développer un projet plus ambitieux - arbitrages en cours
La Tour de Salvagny	Favorable avec réserves	101	Le focus ouest n'intègre pas l'amélioration des dessertes de TC sur la RD307 par la création d'une voie de bus réservée par la déconstruction de la bande centrale bétonnée			Ouest	Ouest Nord	Un schéma d'amélioration des performances des lignes de bus sera défini et mise en œuvre.	
La Tour de Salvagny	Favorable avec réserves	102	Périmètre d'étude trop étroit ne prenant pas suffisamment en compte les impacts sur la commune des territoires limitrophes au champ d'étude	A8.Financement	8.1 dialogue	Ouest	Ouest Nord	Malgré le fait que l'EDGT constate une baisse des déplacements à destination du secteur Ouest, liée à la diminution des flux internes et des flux en lien avec le Centre de l'agglomération, le PDU porte un objectif de renforcement des partenariats avec les territoires voisins	Partenariat à maintenir avec les territoires voisins au sein de la grande région de l'aire métropolitaine
La Tour de Salvagny	Favorable avec réserves	103	Pas d'engagement formulé sur une tarification unique TCL-SNCF	A1.Sans_couture	1.2 billettique	Ouest	Ouest Nord	L'interopérabilité des systèmes billettiques sera améliorée suite au déploiement des nouveaux dispositifs OuRal (2017) et, après 2022, avec le renouvellement du système billettique TCL + action 3 du 1.2 qui cite une tarification multimodale	
Limonest	Favorable avec réserves	104	Demande que le plan d'action fasse état d'éléments financiers laissant apparaître un développement des infrastructures dans le secteur nord ouest	A8.Financement	8.3 viabilité financière	Ouest	Ouest Nord	De nombreux projets concernent le Nord-Ouest (déclassement A6-A7 et ligne express, liaison A89-A466, réseau ferroviaire de l'ouest lyonnais, ligne A4).	Les éléments financiers sont globalisés dans le PDU
Limonest	Favorable avec réserves	105	Demande qu'un focus particulier soit inséré dans le projet, afin d'éviter qu'une carence existe à ce niveau	A8.Financement	8.4 suivi	Ouest	Ouest Nord	Action 3 de la fiche 8,4 : plans locaux de mobilités La présentation des enjeux et actions programmées à différentes échéances pour chacun des grands secteurs géographiques (pp.180-225) répond à cette préoccupation. Il est notamment indiqué que les focus par secteur du plan d'action pourront constituer une trame de cadrage pour les déclinaisons territoriales ultérieures	
Limonest	Favorable avec réserves	106	Le secteur Nord-Ouest de la Métropole est le parent pauvre en matière de transports en commun. En effet, dans le cadre du Schéma de Cohérence Territoriale, il est prévu une augmentation de la population dans les années à venir de 150000 habitants, sans oublier le développement économique de Techlid, qui est le deuxième pôle économique de l'agglomération après la Part Dieu ; une demande très forte de transports en commun est constatée, mais aujourd'hui le PDU ne répond pas de manière satisfaisante à cet enjeu.			Ouest	Ouest Nord	Le PDU se base sur un diagnostic et des projections ressortant du projet de développement de l'agglomération porté notamment par le Scot et faisant l'objet d'un suivi régulier	
Limonest	Favorable avec réserves	107	L'urgence en matière de transports express régionaux de rénover la liaison ferroviaire Saint Paul Lozanne	A3.Tc	3.2. maillage	Ouest	Ouest Nord	Le PDU rappelle que le traitement par la Région de la 3e branche du réseau ferroviaire de l'Ouest lyonnais, Lozanne/Saint-Paul ..., fait l'objet d'attentes fortes de la part des territoires (développement urbain et économique, notamment sur le secteur TECHLID) et des populations (p97 et 198)	Sujet évoqué et présenté lors de nombreuses réunions PDU ou autres en présence Région ou SNCF Financement à mobiliser pour maintenir l'infrastructure en service voire développer un projet plus ambitieux - arbitrages en cours
Limonest	Favorable avec réserves	108	le déclassement de l'A6-A7 de Limonest Dardilly à Pierre Bénite n'est abordé que de manière imprécise. C'est pourtant dès à présent il convient de prévoir l'aménagement de lignes fortes de transports en commun avec des parkings relais	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Ouest	Ouest Nord	Des éléments et un calendrier affichés dans la fiche-action 4.1	Le déclassement administratif de l'A6-A7 est effectif depuis l'arrêt du PDU et les éléments de programmation ont été précisés depuis par la Métropole.
Lissieu	Favorable avec réserves	109	Alors que le secteur Nord-Ouest est en plein développement, sa prise en compte reste beaucoup trop faible			Ouest	Ouest Nord	Le PDU se base sur un diagnostic et des projections ressortant du projet de développement de l'agglomération porté notamment par le Scot	
Lissieu	Favorable avec réserves	110	Inscrire un 9ème corridor avec l'axe La Garde/Lyon	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Ouest	Ouest Nord	Plutôt que la notion de corridor qui concerne dans le PDU l'amélioration des conditions de circulation des lignes de bus existantes, cette remarque concerne le projet de ligne express sur l'A6 : "A l'horizon 2022 (...) itinéraires transports collectifs sur voies dédiées également ouvertes aux taxis et aux voitures partagées"	Des études sont en cours pour une première étape de mise en service d'une ligne express sur A6 d'ici fin 2019 améliorant également la desserte de Techlid dans le cadre d'un projet de territoire
Lissieu	Favorable avec réserves	111	Accent pas assez mis sur les enjeux TC des communes de 2ème couronne			Ouest	Ouest Nord	Pour le secteur Ouest, le PDU pointe (sur la base des analyses de l'EDGT 2016) comme enjeu majeur le problème d'accès au centre et les liens avec les territoires voisins (p195)	A mettre en lien avec les densités et le niveau de la demande
Lissieu	Favorable avec réserves	112	Le PDU devrait prévoir la création de parkings de dissuasion et la remise en service de la ligne Saint-Paul/Lozanne	A1.Sans_couture	1.3 rabattement	Ouest	Ouest Nord	Le PDU rappelle que le traitement par la Région de la 3e branche du réseau ferroviaire de l'Ouest lyonnais, Lozanne/Saint-Paul ..., fait l'objet d'attentes fortes de la part des territoires (développement urbain et économique, notamment sur le secteur TECHLID) et des populations (p97 et 198)	Projet de pôle d'échange à Porte de Lyon dans le cadre de la ligne express sur A6 Saint-Paul/Lozanne évoqué et présenté lors de nombreuses réunions PDU ou autres en présence Région ou SNCF : position Région ?
Marcy-l'Etoile	Favorable	113	Insiste sur la nécessité de la valorisation et du développement des lignes ferroviaires et des aménagements pour relier les gares au centre-ville des communes			Ouest	Val d'Yzeron	A l'horizon 2030, études complémentaires relatives à la modernisation du réseau de l'Ouest lyonnais (Région Auvergne-Rhône-Alpes)	
Meyzieu	Favorable	114	La question du financement d'éventuelles actions correctives n'est pas abordée			Est	Rhône Amont	Evocation de recherche permanente d'optimisation et de financements complémentaires (p.226 et 229)	Qu'entend-on par action corrective ?
Meyzieu	Favorable	115	Les orientations liées à la voiture individuelle n'intègrent pas un avenir constitué d'un parc de véhicules non polluants	A4.Automobile	4.4 nuisance automobile	Est	Rhône Amont	L'estimation des émissions de polluants générés par les déplacements intègre des hypothèses de renouvellement du parc automobile et de pénétration de véhicules moins polluants d'ici 2030. Si ces hypothèses laissent espérer une diminution très significative des émissions de polluants locaux (NOx et PM10), les enjeux de santé publique liés à la pollution impliquent de rechercher une amélioration la plus rapide possible de la qualité de l'air et d'accélérer les bénéfices attendus par des mesures complémentaires. Par ailleurs, les objectifs de réductions de gaz à effet de serre ou encore les questions d'occupation de l'espace public implique un horizon 2030 où les pratiques de déplacement ne se fonderont plus sur les mêmes logiques que celles observées antérieurement. Par ailleurs, le PDU prévoit d'aider financièrement le renouvellement du parc de véhicules utilitaires légers et de favoriser un mix énergétique du parc roulant adapté au territoire (p.126)	Hypothèses retenues avec 15% du parc automobile électrique en 2030 en cohérence avec les hypothèses du SRCAE
Meyzieu	Favorable	116	Seuls la marche et le vélo sont intégrés dans ce plan alors que les modes actifs regroupent un nombre de pratiques très diversifiées et en forte croissance qu'il n'est pas judicieux d'obérer	A2.Espace_public	2.2 déplacements à pied	Est	Rhône Amont	Le PDU prévoit que la connaissance de la mobilité piétonne devra être complétée, en portant une attention particulière aux « nouveaux engins de déplacements » (trottinettes, solowheel, giroscopes, overboard...), qui se développent dans la pratique quotidienne et peuvent poser des problèmes de cohabitation avec les piétons sur l'espace public. (p.76)	

Personne publique consultée	Nature globale de l'avis émis sur le PDU arrêté	N°	Remarques émises par la personne publique dans son avis (plusieurs remarques par avis)	Axe du PDU (le cas échéant)	Fiche action du PDU (le cas échéant)	Focus géographique (le cas échéant)	Conférence Territoriale des Maires / Bassin de vie (le cas échéant)	Ce que dit le PDU	Elements de réponse proposés à la remarque
Meyzieu	Favorable	117	La limitation via le PDU du nombre de places par mètre carré lié à la proximité d'une station de ligne forte n'est pas soutenable dans les zones périurbaines comme Meyzieu.	A4.Automobile	4.3 stationnement	Est	Rhône Amont	A Meyzieu, la limitation du nombre de places proposée par le PDU ne portera que sur les nouveaux programmes de logements et de bureaux situés à moins de 500 mètres de l'arrêt de T3 Meyzieu-Centre (zone 2) : les limitations qui seront appliquées à ces programmes seront définies par le PLU-H et pourront s'établir entre 1 place pour 50 m <sup>2</sup> et 1 place pour 100 m <sup>2</sup> de surface de plancher (bureaux). Pour les logements, conformément au Code de l'urbanisme, le PLU-H ne pourra pas exiger plus d'une place par logement et 0,5 place pour le logement social	
Mions	Défavorable	118	Avis des communes auraient du être demandés avant Métropole			Est	Porte des Alpes		L'avis de la Métropole n'emporte pas celui des communes membres / Les consultations sont prévues par l'article L1214-15 du Code des transports pour être réalisées de façon indépendante. La Métropole consultée au titre de substitution au département et non au titre d'un ancien EPCI (loi MAPTAM)
Mions	Défavorable	119	Sytral refuse de présenter dans les communes, même pas en CTM			Est	Porte des Alpes		Deux sessions de réunions territoriales ont permis de réunir les maires ou leurs représentants dans le cadre d'une approche par grands secteurs géographiques, incluant les Conférences Territoriales des Maires de la Métropole de Lyon, la CCEL et les six communes de l'Ouest Lyonnais. Ces deux sessions ont été organisées à l'automne 2015 et au printemps 2016
Mions	Défavorable	120	Conséquences déclassement A6 A7 pas assez prises en compte, dont déport à l'est en attendant Ad5 et contournement. Il faut aller vers un engagement sur un certain nombre de mesures qui viendront accompagner ce déclassement	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Est	Porte des Alpes	Concernant la partie déclassée de l'axe A6/A7, le PDU mentionne qu'à l'horizon 2022, la suppression du caractère autoroutier de ce tronçon sera accompagnée d'études d'incitation à l'usage de contournement pour préserver les voiries métropolitaines des reports de trafics (jalonnement, péage de transit...). A l'horizon 2030, une première phase de transformation en boulevard urbain sera réalisée en lien avec la mise en oeuvre d'un itinéraire de grand contournement (p.110) +Projet d'Anneau des Sciences	Le déclassement administratif de l'A6-A7 est effectif depuis l'arrêt du PDU et les éléments de programmation ont été précisés depuis par la Métropole.
Mions	Défavorable	121	Stationnement pas envisagé différemment selon les communes (pb de cohérence avec le pacte métropolitain)	A4.Automobile	4.3 stationnement	Est	Porte des Alpes	Le PDU définit les grands principes de la politique de stationnement, dans le respect des règles déjà fixées par la loi, en proposant pour l'offre de stationnement privé un zonage fondé sur la desserte en transport collectif et les spécificités des territoires, justement les PLU auront à préciser les règlements à l'intérieur de ce cadre. Par exemple, au moins 7 réglementations ou type de zonage sont envisagés pour le PLUH de la Métropole. De même, le PDU incite à développer la réglementation du stationnement sur voirie dans les centralités et autour des axes de TCSP.	
Mions	Défavorable	122	Envisager des déclinaisons territoriales et chronologiques			Est	Porte des Alpes	Action 3 de la fiche 8,4 : plans locaux de mobilités La présentation des enjeux et actions programmées à différentes échéances pour chacun des grands secteurs géographiques (pp.180-225) répond à cette préoccupation. Il est notamment indiqué que les focus par secteur du plan d'action pourront constituer une trame de cadrage pour les déclinaisons territoriales ultérieures	Evoqué et ressorti des réunions par quadrants avec les maires
Neuville-sur-Saône	Défavorable	123	Réponse inadaptée et insuffisante aux enjeux Val de Saône compte tenu des perspectives de développement-	A3.Tc	3.3 performance	Nord	Val de Saône	Le PDU précise qu'un enjeu essentiel pour le Val de Saône relève de la mise en place d'une stratégie multimodale cohérente visant à la fois : - la réalisation d'aménagements de voirie en rive gauche visant à fiabiliser les temps de parcours en bus ; - en rive droite, une optimisation nécessaire des capacités ferroviaires doit s'accompagner d'une stratégie de rabattement sur les gares, y compris depuis la rive gauche, qui puisse donner une vraie place aux modes alternatifs à la voiture. (p.92 - 93 95 et 205) + voir fiches action 3.3  Le PDU prévoit à échéance 2030 d'améliorer la desserte du Val de Saône par l'exploitation de l'emprise Sathonay-Neuville-Trévoux, réouverte aux voyageurs. Des études complémentaires restent à mener pour définir les conditions de mise en oeuvre de cette desserte régionale, de compétence Région Auvergne-Rhône-Alpes. (p.97 et 212) Le PDU indique également qu'une étude est menée sur l'opportunité de création d'un ou plusieurs diffuseurs dans le secteur de la Plaine des Chères et en Val de Saône (A6/A466/A46) au regard des objectifs suivants : améliorer la desserte et l'attractivité de ce secteur ainsi que son accessibilité au Centre de l'agglomération tout en soulageant le Pont de Neuville + indications de franchissements modes doux de la Saône (cartographie p71)	Etude prospective déplacements sur les rabattements vers les gares de la rive droite et dimensionnement du futur P+R de St Germain en cours (Métropole)
Neuville-sur-Saône	Défavorable	124	Axe couloir Nord/Sud (liaison au centre de la Métropole) abordé de façon scindée et inefficace sans engagement précis d'amélioration	A3.Tc	3.3 performance	Nord	Val de Saône	Ce corridor Val de Saône - Centre est bien ciblé p.94. Les études des corridors sont à conduire à partir de 2018, sachant que ce corridor est identifié comme prioritaire dans le PDU (p.95)	Le corridor Val de Saône indiqué comme prioritaire fera l'objet d'un engagement d'études et de propositions croisées développement territoire, TC et circulation dès fin 2017 Etude de définition d'une liaison BHNS Sathonay-Trévoux lancée par la Région
Neuville-sur-Saône	Défavorable	125	L'axe Sathonay -Trévoux est envisagé à une échéance trop lointaine, il doit être abordé de façon multimodale	A3.Tc	3.4 liens	Nord	Val de Saône	Le PDU prévoit à échéance 2030 d'améliorer la desserte du Val de Saône par l'exploitation de l'emprise Sathonay-Neuville-Trévoux, réouverte aux voyageurs. Des études complémentaires restent à mener pour définir les conditions de mise en oeuvre de cette desserte régionale, de compétence Région Auvergne-Rhône-Alpes. (p.97 et 212) Ceci reste vrai quel que soit le mode retenu.	Etude de définition d'une liaison BHNS lancée par la Région
Neuville-sur-Saône	Défavorable	126	Accès gare d'Albigny et politique de stationnement pour les usagers du train nécessitent une stratégie globale portée par la Métropole, insuffisamment explicitée	A3.Tc	3.3 performance	Nord	Val de Saône	Le PDU précise qu'un enjeu essentiel pour le Val de Saône relève de la mise en place d'une stratégie multimodale cohérente visant notamment, en rive droite, une optimisation nécessaire des capacités ferroviaires doit s'accompagner d'une stratégie de rabattement sur les gares, y compris depuis la rive gauche, qui puisse donner une vraie place aux modes alternatifs à la voiture. (p.92 - 93 95 et 205) + voir fiches action 3.3 + porte d'entrée agglomération à Saint Germain confirmée dans la cartographie des PEM p59	Etude prospective déplacements sur les rabattements vers les gares de la rive droite et dimensionnement du futur P+R de St Germain en cours (Métropole) Réflexion à conduire sur le franchissement de la Saône pour les modes actifs
Neuville-sur-Saône	Défavorable	127	Manque d'ambition des aménagements modes doux	A2.Espace_public	2.3 vélo	Nord	Val de Saône	En lien avec le PAMA de la métropole, le PDU prévoit de développer la marche et les aménagements cyclables, avec notamment la mise en oeuvre d'une voie bleue le long de la Saône et l'aménagement d'itinéraires continus et sécurisés. De même, l'intermodalité marche-TC et vélo-TC est un point particulièrement mis en avant dans la stratégie d'action en faveur des modes actifs (et cela plus globalement sur l'ensemble du périmètre PDU) : cf. fiche -action 2.2 action 3, fiche-action 2.3 actions 1 et 2.	Objectif PAMA de 70 km de linéaire par an pour atteindre 1000 km d'aménagements cyclables en 2020. Lien éventuel avec les Plans Locaux de Mobilité
Neuville-sur-Saône	Défavorable	128	Désapprouve le report à 2030 du diffuseur de Quincieux, afin de permettre l'utilisation du pont de l'autoroute pour la circulation de transit	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Nord	Val de Saône	L'étude d'opportunité sera réalisée d'ici à 2022 (p.113)	Aménagement du diffuseur identifié au plan d'investissement autoroutier signé par l'Etat avec les concessionnaires en janvier 2017
Pierre-Bénite	Défavorable	129	Réétudier la pertinence du tracé court de l'Ad5, car incertitude réalisation d'un contournement, impact sanitaire de l'infra, proximité d'équipements sensibles comme Hopitaux Sud, coût élevé du projet			Ouest	Lônes et Coteaux		Renvoi au débat public déjà tenu et dont les enseignements et conclusions ont été tirés par la Métropole dans le cadre d'une délibération



Personne publique consultée	Nature globale de l'avis émis sur le PDU arrêté	N°	Remarques émises par la personne publique dans son avis (plusieurs remarques par avis)	Axe du PDU (le cas échéant)	Fiche action du PDU (le cas échéant)	Focus géographique (le cas échéant)	Conférence Territoriale des Maires / Bassin de vie (le cas échéant)	Ce que dit le PDU	Elements de réponse proposés à la remarque
Pierre-Bénite	Défavorable	130	Accompagner prolongement métro B Hopitaux Sud avec offre de stationnement suffisante pour prévenir stationnement sauvage, cheminements piétons et modes doux, rabattement bus efficace depuis le bas de la commune, faire apparaître le nom de la commune dans la dénomination de la station	A1.Sans_couture	1.3 rabattement	Ouest	Lônes et Coteaux	La future station est conçue comme "pôle d'échanges porte d'entrée" dans la typologie des pôles d'échanges à l'horizon 2030 (p.59). Les remarques formulées (stationnement et parc-relais, accès modes doux, rabattements bus) sont en phase avec les principes affichés dans la stratégie multimodale de rabattement diffusion (fiche-action 1.3, action 2, pp.66-67)	Des mesures d'accompagnement seront précisées et débattues lors des études en cours de lancement sur ce volet de l'opération (Métropole, Sytral, communes)
Pierre-Bénite	Défavorable	131	Acter le prolongement ligne B vers Basses Barolles pour absorber usagers future A45, limiter embouteillages au croisement A450/A7	A3.Tc	3.2. maillage	Ouest	Lônes et Coteaux	L'opportunité du prolongement du métro B vers l'A450 sera étudiée d'ici à 2022	Les possibilités techniques ont été préservées
Pierre-Bénite	Défavorable	132	A court terme : renforcer ligne 15			Ouest	Lônes et Coteaux		Question d'adapation de l'offre
Pierre-Bénite	Défavorable	133	Stations Vélo'V	A2.Espace_public	2.3 vélo	Ouest	Lônes et Coteaux		Consultation en cours pour le renouvellement du marché avec pour objectif un renforcement du maillage des stations et une extension du périmètre au-delà de Lyon-Villeurbanne
Pierre-Bénite	Défavorable	134	Doubler Via Rhôna par la rive ouest (plan mobilité active prévoit aménagements sur La Mulatière et avenue Jaurès à la Saulaie pour se connecter sur bld de l'Europe à Pierre Bénite, à long terme possible sur A7 déclassé)	A2.Espace_public	2.3 vélo	Ouest	Lônes et Coteaux	Cf. carte du réseau cyclable à développer p.71	Axe structurant identifié au PAMA Lien éventuel avec les Plans Locaux de Mobilité
Pierre-Bénite	Défavorable	135	Faire de la ligne de train Perrache/Givros une véritable ligne de "RER" avec ticket unique SNCF/TCL	A1.Sans_couture	1.2 billettique	Ouest	Lônes et Coteaux	L'interopérabilité des systèmes billettiques sera améliorée suite au déploiement des nouveaux dispositifs OûRal (2017) et, après 2022, avec le renouvellement du système billettique TCL + action 3 du 1.2 qui cite une tarification multimodale	
Poleymieux	Favorable avec réserves	136	Développement prévu et forte attente TC pour l'accès aux centre et bassin d'emploi (Part-Dieu, Techlid). Le Nord Ouest et le Val de Saône sont mal desservi le Pdu ne répond pas à cet enjeu : le secteur Nord-Ouest de l'agglomération et le Val de Saône doivent être davantage développés en matière de transport en commun	A3.Tc	3.3 performance	Nord	Val de Saône	Pour le secteur Ouest, le PDU pointe (sur la base des analyses de l'EDGT 2016) comme enjeu majeur le problème d'accès au centre et les liens avec les territoires voisins (p195) - Le secteur Ouest est également concerné par le schéma d'amélioration de la performance des bus (fiche action 3.3 action 1 p.92). Le Val de Saône est concerné par l'action 2 de la fiche action 3.3 (p.95)	Desserte Techlid prévu dans le cadre de la ligne express sur A6
Poleymieux	Favorable avec réserves	137	Rénover la ligne Saint-Paul-Lozanne en lien avec les TC, les parcs relais et le stationnement	A3.Tc	3.4 liens	Nord	Val de Saône	Le PDU rappelle que le traitement par la Région de la 3e branche du réseau ferroviaire de l'Ouest lyonnais, Lozanne/Saint-Paul ..., fait l'objet d'attentes fortes de la part des territoires (développement urbain et économique, notamment sur le secteur TECHLID) et des populations (P97 et 198). Le PDU a pris acte que des études complémentaires relative à la modernisation du réseau de l'Ouest lyonnais seront entreprises d'ici 2030 (p.99)	Sujet évoqué et présenté lors de nombreuses réunions PDU ou autres en présence Région ou SNCF Financement à mobiliser pour maintenir l'infrastructure en service voire développer un projet plus ambitieux - arbitrages en cours
Poleymieux	Favorable avec réserves	138	Nécessité de garantir l'exploitation de la ligne express Sathonay Trévoux	A3.Tc	3.4 liens	Nord	Val de Saône	Le PDU à prévoit à échéance 2030 d'améliorer la desserte du Val de Saône par l'exploitation de l'emprise Sathonay-Neuville-Trévoux, réouverte aux voyageurs. Des études complémentaires restent à mener pour définir les conditions de mise en œuvre de cette desserte régionale, de compétence Région Auvergne-Rhône-Alpes. (p.97 et 212)	Etude de définition d'une liaison BHNS lancée par la Région
Poleymieux	Favorable avec réserves	139	Le plan d'action du PDU doit faire apparaître des éléments financiers pour laisser apparaître le développement des infrastructures dans les secteurs Nord-Ouest et Val de Saône			Nord	Val de Saône	De nombreux projets concernent le Nord-Ouest (déclassement A6-A7 et ligne express, liaison A89-A466, réseau ferroviaire de l'ouest lyonnais, ligne A4).	Les éléments financiers sont globalisés dans le PDU
Poleymieux	Favorable avec réserves	140	Le Pdu doit faire un focus sur les secteurs Nord-Ouest et Val de Saône pour montrer qu'ils sont pris en compte			Nord	Val de Saône	Le PDU a choisi de faire des focus par grands secteurs géographiques et non par bassin de vie correspondant à une échelle trop fine.	
Pusignan	Favorable avec réserves	141	Aucune solution pérenne n'est proposée pour pallier la saturation constatée du tram T3	A3.Tc	3.1 capacité réseau	Est	CCEL	La saturation du T3 à horizon est bien prise en compte dans le PDU. Il est prévu des études complémentaires pour améliorer la desserte du corridor T3, prévoyant notamment la faisabilité de réservation d'emprises, de montage contractuels et juridiques (P86 et 87). Cependant il ne ressort pas, à court terme, de solutions simples et seulement techniques pour un développement de la capacité de cette ligne en lien avec l'exploitation de Rhônexpress, qui permettrait d'absorber le développement urbain qui va se poursuivre fortement le long de T3 (p93). Il peut donc paraître intéressant d'étudier les améliorations possibles de l'exploitation de lignes de bus qui circulent partiellement le long et autour de T3, et notamment la ligne 67 (Meyzieu – Laurent Bonnevey).	L'injection d'une rame supplémentaire de T3 aux heures de pointe a été adoptée en Commission d'Adaptation de l'Offre du printemps 2017 et sera mise en œuvre en septembre 2017
Pusignan	Favorable avec réserves	142	L'indispensable liaison Aéroport Lyon St Exupéry Eurexpo qui dessert Chassieu / Genas / St Bonnet / St Laurent est mentionnée sans réelle volonté de réalisation	A3.Tc	3.2. maillage	Est	CCEL	La ligne Centre-Est, liaison radiale complémentaire à la ligne T3, reliera le Centre aux polarités de Bron, Chassieu, Genas puis en direction de la plaine Saint-Exupéry, en desservant également les quartiers Sud de Vaulx et de Villeurbanne (Bel Air). La ligne empruntera le corridor de la route de Genas qui accueillera du développement urbain supplémentaire d'ici 2030, notamment entre le périphérique et les Sept Chemins. L'itinéraire de cette ligne dans le Centre n'est pas déterminé ni son terminus : deux hypothèses l'une vers Grange Blanche, l'autre vers Part-Dieu peuvent être imaginées. Cette ligne améliorera la desserte du QPV de Bron Terrailon, ainsi que des secteurs en projet comme la ZAC des terrasses à Bron. Le secteur des Sept Chemins à l'interface des lignes A8 et Centre-Est, entre secteurs urbanisés à l'Ouest et moins denses à l'Est pourrait constituer une nouvelle porte d'entrée d'agglomération	La plupart de ces objectifs seront pris en compte au travers de l'étude globale sur la desserte TC structurante du Grand Est et possiblement au travers de la ligne forte A8 et des liaisons sur la RD306 et la route d'Heyrieux ainsi que celle envisagée entre la plaine Saint Exupéry et la CAPI
Pusignan	Favorable avec réserves	143	Quid de la réouverture de la gare de St Pierre de Chandieu ?	A3.Tc	3.2. maillage	Est	CCEL		Le PDU n'évoque pas le projet de réouverture de la gare de Saint-Pierre de Chandieu qui est lié au projet de zone d'activités métropolitaine de la Porte du Dauphiné envisagé au-delà de 2035 (fin de concession des carrières) et relève d'une décision de la Région et de la SNCF
Rillieux-la-Pape	Défavorable	144	Plan de mandat du Sytral adopté en 2015 avant le PDU, alors qu'une démarche logique aurait supposé l'inverse			Nord	Plateau Nord		Le plan de mandat a été adopté en 2015 sur la base des Scot et PDU en cours. La révision du PDU intègre ces éléments
Rillieux-la-Pape	Défavorable	145	Ville de Rillieux non associée dans les ateliers de travail			Nord	Plateau Nord	Association des communes dans les réunions de déclinaison territoriale des actions du PDU	
Rillieux-la-Pape	Défavorable	146	Inscription du principe d'un transport par câble plateau de Rillieux - Parc de Miribel Jonage - Décines Grand Large	A3.Tc	3.2. maillage	Nord	Plateau Nord	Cette liaison n'est pas retenue par le PDU ni par le Scot. Mais le PDU prévoit "une veille active pour mobiliser toutes les technologies et innovations pertinentes au regard des besoins du territoire, des contraintes de desserte et de la nature des réponses apportées" (p.175)	Les investigations menées sur ce mode (financières, techniques) n'ont pas abouti à démontrer l'intérêt d'une telle liaison et du mode proposé jusqu'à présent
Rillieux-la-Pape	Défavorable	147	Création de hubs périurbains sur le secteur du haut de Sermenaz	A1.Sans_couture	1.3 rabattement	Nord	Plateau Nord	Un tel hub n'est pas prévu, contrairement à l'aménagement d'un pôle d'échanges en gare de Sathonay-Rillieux (p.208). A l'horizon 2020, une stratégie multimodale de rabattement et de diffusion doit être définie de manière partenariale et cohérente. (p.69)	
Rillieux-la-Pape	Défavorable	148	Solutions concrètes à la problématique des P+R autour du complexe sportif du Loup Pendu ou de la gare de Sathonay-Rillieux. Création d'un pôle multimodal (indispensable en vue de l'ouverture de la ligne Sathonay-Trévoux) autour de la gare de Sathonay-Rillieux avec un échéancier indicatif	A1.Sans_couture	1.3 rabattement	Nord	Plateau Nord	Pour la gare de Sathonay Camp - Rillieux, le projet de pôle d'échanges multimodal biface viendra répondre à la demande de stationnement voiture et aux enjeux d'accessibilité en transports collectifs et modes doux afin d'assurer un report modal efficient entre la voiture et le TER (p.208). A l'horizon 2020, une stratégie multimodale de rabattement et de diffusion doit être définie de manière partenariale et cohérente. (p.69)	Un P+R autour d'un complexe sportif ne rentre pas dans le cadre de la stratégie PEM proposée dans le PDU
Rillieux-la-Pape	Défavorable	149	Renforcement des TC : refonte de parcours des lignes 33, S8, rétablissement d'une liaison entre Vancia et Rillieux-Village, changement de terminus de la ligne C2			Nord	Plateau Nord	Sur le Plateau Nord, l'axe C2 devra voir son niveau de service et ses aménagements évoluer en accompagnement du développement urbain prévu. Au regard du développement attendu à Rillieux également, le corridor reliant Rillieux-la-Pape à l'hypercentre devra être étudié en ciblant notamment la ligne de bus C5. (p.208)	Question d'adapation de l'offre

Personne publique consultée	Nature globale de l'avis émis sur le PDU arrêté	N°	Remarques émises par la personne publique dans son avis (plusieurs remarques par avis)	Axe du PDU (le cas échéant)	Fiche action du PDU (le cas échéant)	Focus géographique (le cas échéant)	Conférence Territoriale des Maires / Bassin de vie (le cas échéant)	Ce que dit le PDU	Elements de réponse proposés à la remarque
Rillieux-la-Pape	Défavorable	150	Renforcement des TC : création d'un itinéraire via la route de Strasbourg, desserte de la ZA Osterode par une ligne forte de type C2	A3.Tc	3.3 performance	Nord	Plateau Nord	Sur le Plateau Nord, l'axe C2 devra voir son niveau de service et ses aménagements évoluer en accompagnement du développement urbain prévu. Au regard du développement attendu à Rillieux également, le corridor reliant Rillieux-la-Pape à l'hypercentre devra être étudié en ciblant notamment la ligne de bus C5. (p.94 et 208)	L'étude de C2 à Ostérode a déjà été menée et jugée surdimensionnée au regard des besoins futurs de cette zone d'activité. D'autres lignes sont plus appropriées pour la desserte.
Rillieux-la-Pape	Défavorable	151	Les usagers doivent pouvoir connaître précisément les temps de parcours TC par affichage à chaque arrêt et dans les bus			Nord	Plateau Nord		Non retenu dans le PDU
Rillieux-la-Pape	Défavorable	152	Le passage à l'opérationnel sur les modes doux est peu travaillé : incertitudes fortes sur les modalités financières de soutien à la pratique du vélo, échéancier sur les 1200 km supplémentaires de réseau cyclable non détaillé, pas de disposition particulière sur sécurisation des zones de stationnement ou plateformes	A2.Espace_public	2.3 vélo	Nord	Plateau Nord	Pour renforcer le maillage des modes actifs (piétons et vélos), dans la continuité de la voie verte de Caluire reliant le métro C à la gare de Sathonay-Camp, il conviendrait d'aménager une liaison entre la gare de Sathonay et Vancie, via Ostérode, quartier d'activités en développement. Dans le même esprit, il conviendrait de réaliser la liaison voie verte de la Dombes à Rillieux-la-Pape. (p.209)	Objectif PAMA de 70 km de linéaire par an pour atteindre 1000 km d'aménagements cyclables en 2020. Lien éventuel avec les Plans Locaux de Mobilité
Saint-Bonnet de Mure	Favorable avec réserves	153	Prolongation du T5 jusqu'à Genas	A3.Tc	3.2. maillage	Est	CCEL	Le PDU ne prévoit pas une extension du T5 jusqu'à Genas. Par contre il prévoit l'étude d'une liaison T3/T5 d'ici 2022 (carte p.85) et l'aménagement de la ligne Centre Est d'ici 2030	
Saint-Bonnet de Mure	Favorable avec réserves	154	Affectation de l'ancienne voie ferrée de l'Est Lyonnais à un site propre TC pour éviter les flux importants des véhicules en direction de Meyzieu ZI	A3.Tc	3.4 liens	Est	CCEL	L'exploitation de l'ancienne voie ferrée de l'est Lyonnais est prévue dans le cadre de l'action 2 de la fiche 3.4. Le PDU prévoit que des études complémentaires restent à mener pour préciser le projet et définir les conditions de mise en oeuvre de cette desserte régionale. Celles-ci dépassent le cadre de compétence et de maîtrise d'ouvrage des collectivités de l'agglomération lyonnaise et relèvent donc d'une intervention au niveau régional (p.97)	Une étude est envisagée conformément aux réflexions de la récente modification de la DTA
Saint-Bonnet de Mure	Favorable avec réserves	155	Réouverture de la gare de Saint-Pierre de Chandieu avec création d'un parking relais	A3.Tc	3.2. maillage	Est	CCEL		Le PDU n'évoque pas le projet de réouverture de la gare de Saint-Pierre de Chandieu qui est lié au projet de zone d'activités métropolitaine de la Porte du Dauphiné envisagé au-delà de 2035 (fin de concession des carrières) et relève d'une décision de la Région et de la SNCF
Saint-Bonnet de Mure	Favorable avec réserves	156	Gratuité de l'A43 jusqu'à Saint Exupéry pour rendre plus efficace la ligne 1 Ex sur Rd 306 exposé à 20 000 veh/j	A4.Automobile		Est	CCEL	Rien de prévu au PDU autour d'une telle stratégie	Le contrat de concession APRR court jusqu'en 2035
Saint-Bonnet de Mure	Favorable avec réserves	157	Etude d'un couloir bus depuis la Rocade est jusqu'à Mermoz	A3.Tc	3.4 liens	Est	CCEL	L'A43 a été identifiée comme une des infrastructures les plus opportunes sur laquelle intégrer une voie réservée aux modes alternatifs à la voiture individuelle (p.96)	Lien au SDAGT (Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion de Trafic) compétence Etat
Saint-Bonnet de Mure	Favorable avec réserves	158	Principe de refus du prolongement de l'A432 en conformité avec les préconisations du Scot	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Est	CCEL	cf. flèche sur la carte p.109	selon les résultats des études en cours, les options d'aménagement d'un grand itinéraire de contournement seront fixées prochainement
Saint-Bonnet de Mure	Favorable avec réserves	159	Partage des nuisances avec la réalisation de l'Anneau des Sciences et le grand contournement Ouest Lyonnais	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Est	CCEL	La fiche action 4.1 indique que la réalisation d'un itinéraire attractif et complet de grand contournement de l'agglomération lyonnaise est nécessaire (p.110) et que le Grand Lyon a acté l'opportunité de réalisation du projet d'Anneau des Sciences (p.111)	
Saint-Bonnet de Mure	Favorable avec réserves	160	Impossibilité d'accès en TC dans des temps corrects à la zone aéroportuaire et aux zones d'activité Nord Isère	A3.Tc	3.4 liens	Est	CCEL	Au-delà des radiales, le PDU prévoit une intention de liaison vers les zones d'emploi situées au-delà de son périmètre dans le périmètre de la CAPI.	Au-delà du PDU, la question des relations entre les communes de la CCEL et la plateforme aéroportuaire sera étudiée dans le cadre de réflexions conduites par le Sytral.
Saint-Cyr au Mont d'Or	Défavorable	161	Aucun projet significatif pour les Monts d'Or malgré des équipements structurants, idée que rien ne se fera d'ici 2030, pas de vraie alternative à l'automobile pour se rendre dans le centre puisque rien n'est prévu sur le secteur	A3.Tc	3.3 performance	Ouest	Ouest Nord	Des actions dans le PDU pour améliorer l'efficacité des déplacements intermodaux entre le Val de Saône et le centre de l'agglomération et la performance du réseau de bus urbain (corridor Val de Saône - Centre)	création de navette transversale à l'ADOF du printemps 2017 : Techlid, Monts d'Or
Saint-Cyr au Mont d'Or	Défavorable	162	Promotion des modes actifs mais pas d'indication pour les mettre en oeuvre dans les Monts d'Or avec un relief marqué	A2.Espace_public	2.3 vélo	Ouest	Ouest Nord	Voir aussi 2.2. Ce sujet du relief est parfaitement identifié pour le secteur nord : "agir sur les itinéraires cyclables, sur le stationnement, sur le matériel avec le potentiel que représente le VAE", p.209. Ces leviers sont moins explicites pour l'ouest alors qu'il s'appliquent également pour les communes des Monts d'Or	étroites, le PDU prescrit plusieurs mesures Objectif PAMA de 70 km de linéaire par an pour atteindre 1000 km d'aménagements cyclables en 2020. Lien éventuel avec les Plans Locaux de Mobilité
Saint-Cyr au Mont d'Or	Défavorable	163	Pas de prise en compte des 2RM			Ouest	Ouest Nord	Au regard des constats de très faible évolution de l'utilisation des deux-roues motorisés au travers des enquêtes déplacements ou des comptages, aucun discours spécifique dans le PDU. Les objectifs de parts modales des deux-roues motorisés sont intégrés aux objectifs "voiture".	
Saint-Cyr au Mont d'Or	Défavorable	164	VAE pas évoqué	A2.Espace_public	2.3 vélo	Ouest	Ouest Nord	Le soutien au développement du VAE est au contraire développé de diverses manières dans la fiche action 2.3 : mise en place d'offres de location longue durée, prime Métropole, évolution possible du contrat de vélos en libre-service, etc.	
Saint-Cyr au Mont d'Or	Défavorable	165	Des quartiers entiers n'ont pas accès aux TC			Ouest	Ouest Nord		Sujet déjà évoqué avec la commune et réponse en cours par DEX dans le cadre de l'ADOF
Saint-Cyr au Mont d'Or	Défavorable	166	On ne retrouve pas le principe "de l'étoile à la toile" avec des aménagements en mode radial dans l'ouest	A3.Tc	3.2. maillage	Ouest	Ouest Nord	Ce principe du SCOT de l'agglomération lyonnaise sert de fondement à la stratégie d'action visant à la structuration du réseau maillé d'agglomération. Les lignes fortes de rocade identifiées par le PDU (A8 notamment) concernent le secteur est. Pour l'ouest, l'enjeu majeur tient à l'amélioration de la connexion avec le Centre, ce qui renvoie aux liaisons A2 et A4 (en lien avec le projet d'AdS)	Corridor d'amélioration de la performance du réseau bus : ligne 14 de rocade entre Gorge de Loup et Oullins Création de navette transversale à l'ADOF du printemps 2017 : Techlid, Monts d'Or
Saint-Didier au Mont d'Or	Défavorable	167	Pour l'élaboration un découpage par CTM aurait été plus judicieux	A8.Financement	8.4 suivi	Ouest	Ouest Nord	Le PDU n'a pas vocation à adopter un maillage territorial aussi fin, mais plutôt à dégager des orientations et principes d'action communs à l'échelle de grands secteurs géographiques. Cela s'est traduit par 4 focus par secteur géographique + possibilité de décliner des plans locaux de mobilité, ultérieurement à l'approbation du PDU qui donne le cadre	Les déclinaisons ultérieures par territoire sont évoquées dans le PDU sous forme de "Plans Locaux de Mobilité"
Saint-Didier au Mont d'Or	Défavorable	168	aucun projet structurant sur les Monts d'Or réalisation d'un réseau structurant dont le point de départ serait un PEM secteur Porte de Lyon tram train Val de Saône depuis Neuville permettrait de soulager la circulation auto	A3.Tc	3.3 performance	Ouest	Ouest Nord	Pour le Val de Saône, cf. stratégie multimodale à mettre en oeuvre (p.92 - 93 95 et 205) + voir fiches action 3.3	Etude prospective déplacements sur les rabattements vers les gares de la rive droite et dimensionnement du futur P+R de St Germain en cours (Métropole) Pour Sathonay-Trévoux, une étude de définition d'une liaison BHNS a été lancée par la Région
Saint-Didier au Mont d'Or	Défavorable	169	Ligne bus Collonges/Ecully pas évoquée, ni site propre entre lycée Jean Perrin et gare de Vaise, ni redimensionnement P+R Vaise			Ouest	Ouest Nord		Création de navette transversale à l'ADOF du printemps 2017 : Techlid, Monts d'Or
Saint-Didier au Mont d'Or	Défavorable	170	Fluidifier la circulation des bus rue de St Cyr			Ouest	Ouest Nord	Un schéma d'amélioration des performances des lignes de bus sera défini et mise en oeuvre.	Couloir bus étudié par DEX : COPII avec maires concernés ; décision à venir sur faisabilité ou non
Saint-Didier au Mont d'Or	Défavorable	171	Sécurité dans les TC pas abordée	A3.Tc	3.7 sécurité reseau	Ouest	Ouest Nord	Voir fiche-action 3.7 Renforcer la sécurité sur le réseau TCL pour permettre à chacune et chacun de voyager en toute tranquillité Action 1 : Poursuivre les partenariats avec les acteurs de la sécurité publique et de l'éducation Action 2 : Sensibiliser les publics jeunes pour réduire le vandalisme Action 3 : Améliorer la sécurité et la tranquillité des femmes dans le réseau TCL Action 4 : Poursuivre l'équipement du réseau TCL en système de vidéoprotection	
Saint-Didier au Mont d'Or	Défavorable	172	Piétons insuffisamment pris en compte, avec un accent à mettre sur la sécurisation et nouveaux modes de transport ludiques	A2.Espace_public	2.2 déplacements à pied	Ouest	Ouest Nord	Voir fiche-action 2.2 Une information multimodale et accessible à tous Action 1 : Développer les liaisons et les aménagements piétons Action 2 : Améliorer l'information et la signalétique pour les piétons Action 3 : Développer la complémentarité de la marche avec les transports collectifs Action 4 : Connaître, communiquer et dialoguer	
Saint-Didier au Mont d'Or	Défavorable	173	Permettre aux vélos d'être transportés dans les bus			Ouest	Ouest Nord	Le PDU prévoit plutôt de miser sur l'intermodalité vélo / TC en jouant en particulier sur le stationnement aux pôles d'échanges et sur l'espace public (voir fiche-action 1.3 action 2 à propos de la stratégie multimodale de rabattement, et la fiche-action 2.3 action 2 à propos du stationnement vélo)	Difficultés liées aux questions de sécurité et de forte fréquentation des bus

Personne publique consultée	Nature globale de l'avis émis sur le PDU arrêté	N°	Remarques émises par la personne publique dans son avis (plusieurs remarques par avis)	Axe du PDU (le cas échéant)	Fiche action du PDU (le cas échéant)	Focus géographique (le cas échéant)	Conférence Territoriale des Maires / Bassin de vie (le cas échéant)	Ce que dit le PDU	Elements de réponse proposés à la remarque
Saint Fons	Favorable avec demande de prise en compte des remarques	174	Relier de manière efficace St Fons à la ville centre via un corridor urbain, notamment pour se raccrocher à Gerland	A3.Tc	3.3 performance	Est	Portes du Sud	Le traitement du corridor St Fons vers le Centre permettra à la commune de Saint-Fons de disposer d'une desserte en transports collectifs attractive, qui s'articulera à terme avec la ligne de rocade A8 (Saint-Fons –Vaulx-en-Velin via Vénissieux et Bron), Études des améliorations ou aménagements appropriés pour 2 premiers corridors prioritaires : Saint-Fons et Val de Saône (p. 95)	Etude NPNRU en cours qui prend en compte ces orientations et en précise les modalités
Saint Fons	Favorable avec demande de prise en compte des remarques	175	Insuffisance desserte TC, aucun site propre - nouvelle liaison A8 d'ici 2030	A3.Tc	3.2 poursuivre maillage	Est	Portes du Sud		Etude NPNRU en cours qui prend en compte ces orientations en lien avec la commune
Saint Fons	Favorable avec demande de prise en compte des remarques	176	Désenclavement TC quartier Arsenal à court terme	A6.Accès_mobilité	6.1 desserte QPV	Est	Portes du Sud	Études diagnostics mobilité tous modes dans les quartiers de la politique de la ville de l'agglomération, avec priorité à celles de la desserte des quartiers de Villeurbanne et Vaulx-en-Velin « Saint-Jean » et « Mas du taureau » ainsi que celle du quartier Saint-Fons « Arsenal / Carnot-Parmentier »	Etude mobilité du NPNRU en cours qui prend en compte ces orientations en lien avec la commune
Saint Fons	Favorable avec demande de prise en compte des remarques	177	Tarifification adaptée et points de distribution (automates) pour populations vulnérables	A6.Accès_mobilité	6.2 publics fragiles	Est	Portes du Sud	Communiquer et informer davantage sur les tarifs sociaux, en allant à la rencontre des publics et en ciblant également les relais locaux des politiques sociales (cf. action 3) ; y étudier la possibilité d'étendre les principes de tarification sociale à l'ensemble des services de mobilité, quelles qu'en soient les institutions organisatrices	Etude NPNRU en cours qui prend en compte ces orientations en lien avec la commune
Saint Fons	Favorable avec demande de prise en compte des remarques	178	Améliorer la marchabilité	A2.Espace_public	2.2 déplacements à pied	Est	Portes du Sud	Mise en place du PAMA	Etude mobilité du NPNRU en cours qui prend en compte ces orientations en lien avec la commune
Saint Fons	Favorable avec demande de prise en compte des remarques	179	Apaisement centre ville (nouvelle voirie tour de ville à livrer)			Est	Portes du Sud		Etude mobilité du NPNRU en cours qui prend en compte ces orientations Tour de ville en cours d'achèvement
Saint Fons	Favorable avec demande de prise en compte des remarques	180	Développement réseau cyclable lisible, installation Velo'v	A2.Espace_public	2.3 vélo	Est	Portes du Sud	Développer les aménagements et liaisons cyclables Guider et orienter les cyclistes Renforcer l'offre de vélos en libre-service	Etude mobilité du NPNRU en cours VLS : Consultation en cours pour le renouvellement du marché avec pour objectif un renforcement du maillage des stations et une extension du périmètre au-delà de Lyon-Villeurbanne
Saint Fons	Favorable avec demande de prise en compte des remarques	181	Amélioration globale de la mobilité sur le bassin de vie et d'emploi			Est	Portes du Sud		Etude mobilité du NPNRU en cours
Saint Genis les Ollières	Favorable	182	Absence de continuité des modes doux (cyclables) sur l'ouest de la Métropole	A2.Espace_public	2.3 vélo	Ouest	Val d'Yzeron	Pour donner une plus grande lisibilité au réseau cyclable, l'aménagement d'axes structurants apparaît indispensable. Cela constitue un défi pour le secteur Ouest, avec un relief parfois défavorable et des voiries parfois étroites. Plusieurs axes ont été pré-identifiés (liaison de rocade reliant Oullins à Francheville empruntant les RD 342, RD50, RD489, axe radial Val d'Yzeron vers le Centre, voie douce reliant les polarités de Chaponost et Brignais, etc). Améliorer le franchissement des coupures urbaines également	Malgré un relief défavorable et des voiries étroites, le PDU prescrit plusieurs mesures Objectif PAMA de 70 km de linéaire par an pour atteindre 1000 km d'aménagements cyclables en 2020. Lien éventuel avec les Plans Locaux de Mobilité
Saint Genis les Ollières	Favorable	183	Cadencement des TC doit être renforcé pour permettre d'augmenter leur usage	A3.Tc	3.3 performance	Ouest	Val d'Yzeron	Sur le secteur Ouest, 2 corridors identifiés comme prioritaires par le schéma d'amélioration du réseau bus : Val d'Yzeron/Centre et Val d'Yzeron/Méto B. Plus globalement, dans tous les territoires, le niveau d'offre du réseau de bus s'adapte à la densité de population, d'emplois et d'équipements à desservir ainsi qu'à l'évolution de la fréquentation observée. Au regard des enjeux de viabilité financière du système de mobilité, les aménagements ainsi que les outils de régulation et de gestion du trafic permettent au réseau de bus d'optimiser ses coûts de fonctionnement.	A suivre le cas échéant dans le cadre de l'ADOF
Saint Genis les Ollières	Favorable	184	Demande d'un maillage du territoire plus uniforme en matière de qualité du matériel TC			Ouest	Val d'Yzeron		A suivre dans le cadre de l'adaptation de l'offre
Saint Genis les Ollières	Favorable	185	Demande de création de voies transversales sur l'ensemble des modes de transport (actuellement les déplacements sont organisés en étoile autour du centre de l'agglomération)	A3.Tc	3.3 performance	Ouest	Val d'Yzeron	Sur le secteur Ouest, 2 corridors identifiés comme prioritaires par le schéma d'amélioration du réseau bus : Val d'Yzeron/Centre et Val d'Yzeron/Méto B. Ce dernier s'articule autour de la ligne de bus 14 qui relie Gorge de Loup, Tassin, Francheville, St Foy les Lyon et Oullins	
Saint Genis les Ollières	Favorable	186	Demande de création d'un corridor Ouest	A3.Tc	3.3 performance	Ouest	Val d'Yzeron	Sur le secteur Ouest, 2 corridors identifiés comme prioritaires par le schéma d'amélioration du réseau bus : Val d'Yzeron/Centre et Val d'Yzeron/Méto B.	
Saint Genis les Ollières	Favorable	187	Les projets de grands contournements restent flous dans leur définition, leur financement et leur impact dans la volumétrie du trafic local de transit	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Ouest	Val d'Yzeron	Le plan d'action du PDU se caractérise par un double horizon temporel : un horizon à moyen terme qui correspond à un horizon de programmation fine ; un horizon prospectif à 2030, qui correspond à un horizon 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 question des itinéraires de contournement fait l'objet d'une étude en lien avec le déclassement d'A6-A7 : des précisions pourront être apportées pour l'approbation du PDU
Saint Genis les Ollières	Favorable	188	Absence de développement du transport par câble	A8.Financement	8.2 nouveaux outils	Ouest	Val d'Yzeron	Tout en poursuivant l'accompagnement des services ou expérimentations existants, il s'agira de rester en veille active pour mobiliser toutes les technologies et innovations pertinentes au regard des besoins du territoire, des contraintes de desserte et de la nature des réponses apportées par ces modes. (p.175)	Les investigations menées sur ce mode (financières, techniques) n'ont pas abouti favorablement jusqu'à présent au regard des besoins ou liaisons étudiés
Saint Genis les Ollières	Favorable	189	Financement de l'ADS qui interviendra au détriment des modes doux	A8.Financement		Ouest	Val d'Yzeron	Les modes actifs bénéficieront d'ici 2020 de la mise en place du plan d'action mobilités actives. Coût : 160 M	Les modes actifs bénéficieront d'ici 2020 de la mise en place du plan d'action mobilités actives. Coût : 160 ME
Saint Germain au Mont d'or	Favorable avec réserves	190	Garantir aux communes aux confins de la Métropole une desserte par le bus sur long terme ainsi que la réalisation puis présentation d'une enquête de satisfaction auprès des usagers			Nord	Val de Saône		Pourra être suivi dans le cadre de la bonne gestion des lignes de bus
Saint Germain au Mont d'or	Favorable avec réserves	191	Organiser un stationnement en nombre et sécurisé pour les vélos sur toutes les gares du Val de Saône	A1.Sans_couture	1.3 rabattement	Nord	Val de Saône	Cette orientation pourra être débattue lors de la définition de la stratégie multimodale de rabattement et de diffusion vers et depuis les TC prévue dans la fiche-action 1.3 d'ici 2020. Les gares du Val de Saône sont considérées comme des PEM de rabattement et comme un PEM porte d'entrée pour Saint Germain au Mont d'Or, pour lesquels l'accessibilité tous modes doit être améliorée. Sachant que par ailleurs un objectif de développement de stationnements vélos, sécurisés et en nombre adapté, est affiché aux stations de métro et de tramway (p.67).	Lien à l'étude sur les P+R dans le Val de Saône

Personne publique consultée	Nature globale de l'avis émis sur le PDU arrêté	N°	Remarques émises par la personne publique dans son avis (plusieurs remarques par avis)	Axe du PDU (le cas échéant)	Fiche action du PDU (le cas échéant)	Focus géographique (le cas échéant)	Conférence Territoriale des Maires / Bassin de vie (le cas échéant)	Ce que dit le PDU	Elements de réponse proposés à la remarque
Saint Germain au Mont d'or	Favorable avec réserves	192	Soutenir le projet Bus à haute cadence de service Trévoux-Sathonay Camp qui profitera aux communes situées sur le plateau rive gauche du Val de Saône, en proposant de relier cette ligne au réseau de bus Colibri de l'Ain par la commune de Jassans	A3.Tc	3.4 liens	Nord	Val de Saône	Le PDU à prévoir à échéance 2030 d'améliorer la desserte du Val de Saône par l'exploitation de l'emprise Sathonay-Neuville-Trévoux, réouverte aux voyageurs. Des études complémentaires restent à mener pour définir les conditions de mise en œuvre de cette desserte régionale, de compétence Région Auvergne-Rhône-Alpes. (p.97 et 212)	Etude de définition d'une liaison BHNS lancée par la Région
Saint Germain au Mont d'or	Favorable avec réserves	193	Accompagner le projet de création de piste cyclable sécurisée sur la RD51 de Quincieux à Neuville, qui permettrait de raccorder la piste cyclable des bords de Saône rive gauche	A2.Espace_public	2.3 vélo	Nord	Val de Saône	Axe du réseau structurant identifié dans la carte de la page 71	Axe structurant identifié au PAMA Lien éventuel avec les Plans Locaux de Mobilité
Saint Germain au Mont d'or	Favorable avec réserves	194	Soutien et action conjointe des communes concernées auprès du Préfet quant à la réalisation d'un diffuseur sur le barreau A6-A46 à hauteur de Quincieux dans un délai plus court que celui annoncé (2030)	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Nord	Val de Saône	Le PDU fait état d'ici 2022 d'études menées par APRR pour la réalisation d'un ou plusieurs diffuseurs dans le secteur de la Plaine des Chères et en Val de Saône sur A6/A46/A46. (p.113) A ce sujet, il est indiqué la décision de réalisation d'ici 2030 sera fonction des résultats de l'étude et du montage financier. (p.198)	Aménagement du diffuseur identifié au plan d'investissement autoroutier signé par l'Etat avec les concessionnaires en janvier 2017
Saint Germain au Mont d'or	Favorable avec réserves	195	Faciliter l'interopérabilité des différents réseaux de transports des territoires voisins (installation d'équipement commun : arrêt de bus, signalétique, correspondance...)	A1.Sans_couture		Nord	Val de Saône	A travers la promotion d'une mobilité sans couture, le PDU entend faciliter l'interopérabilité entre réseaux TC, en mettant davantage l'accent sur les actions portant sur les systèmes billettiques ou la tarification multimodale (fiche action 1.2). Par ailleurs, le PDU prévoit qu'avec les territoires voisins, il conviendra d'améliorer le rabattement des lignes interurbaines et leur complémentarité avec le réseau urbain et TER (fiche action 3.4).	
Saint-Laurent de Mure	Favorable avec réserves	196	Nécessité de grands contournements qui ne soient pas la mise à 2 x 3 voies de l'A46 (déjà saturée), ni le prolongement de l'A432 vers l'A46 qui augmenteraient les nuisances (bouclage sur A46 au niveau de Ternay/Givors solution non viable). Souhait d'un grand contournement ouest lyonnais (comme indiqué carte p.109) programmé dans le temps en lien avec déclassement A6/A7. Grand contournement doit être étudié en tenant compte de l'évolution des territoires démographique et bassin d'emploi, sachant que l'Est a connu un tel développement et que celui-ci va continuer.	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Est	CCEL	L'action 2 de la fiche action 4.1 indique que la réalisation d'un itinéraire attractif et complet de grand contournement de l'agglomération lyonnaise est nécessaire (p.110). Le PDU indique également qu'il est nécessaire de pouvoir écarter le trafic de transit qui génère des nuisances importantes pour les populations. A cette fin, des études sont menées par l'Etat notamment portant sur la faisabilité technique, juridique et financière d'itinéraires de grand contournement situés hors du cœur de l'agglomération et sur des dispositifs d'incitation à leur usage. (p.188)	Le PDU ne prend pas position sur la réponse à apporter pour permettre le contournement de l'agglomération lyonnaise selon les résultats des études en cours, les options d'aménagement d'un grand itinéraire de contournement seront fixées prochainement
Saint-Laurent de Mure	Favorable avec réserves	197	Le diffuseur prévu dans le PDU n'est pas présent sur les cartes (p. 109 et 185), il doit être programmé au plus vite en lien avec la gratuité de l'A43	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Est	CCEL	L'action 1 de la fiche action 4.1 indique que pour l'accès au secteur de la plaine Saint-Exupéry, les réflexions en vue de la création d'un nouveau diffuseur depuis l'A43, lié à la création de la zone d'activités « Porte du Dauphiné », devront respecter les principes inscrits dans la DTA (p.111). Les études sont prévues d'ici 2030 (p.113) sachant que le projet de ZA est à horizon 2035	Concernant la gratuité, le contrat de concession APRR court jusqu'en 2035 Aucune décision prise à ce jour sur ce projet de diffuseur (cf. avis de l'Etat)
Saint-Laurent de Mure	Favorable avec réserves	198	Réouverture de la gare de Saint-Pierre de Chandieu avec création d'un parking relais	A3.Tc	3.2. maillage	Est	CCEL		Le PDU n'évoque pas le projet de réouverture de la gare de Saint-Pierre de Chandieu qui est lié au projet de zone d'activités métropolitaine de la Porte du Dauphiné envisagé au-delà de 2035 (fin de concession des carrières) et relève d'une décision de la Région
Saint-Laurent de Mure	Favorable avec réserves	199	La ligne forte sur la RD 306 doit, comme la ligne 1 Ex, terminer sur un arrêt de métro, augmenter en cadencement aux heures de pointe et bénéficier d'une voie réservée sur A43 sur l'autoroute entre A46 et Mermoz	A3.Tc	3.4 liens	Est	CCEL	Cette ligne est identifiée comme liaison et non comme ligne forte (p.91). L'A43 a été identifiée comme une des infrastructures les plus opportunes sur laquelle intégrer une voie réservée aux modes alternatifs à la voiture individuelle (p.96)	La connexion de cette ligne au métro fera l'objet d'études et pourra être préservée le moment venu. Lien au SDAGT (Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion de Trafic) compétence Etat
Saint-Laurent de Mure	Favorable avec réserves	200	Lancer sans attendre la fin de la concession du Rhônexpress les études pour la desserte de la plateforme aéro-portuaire pour les voyageurs et les personnes travaillant sur le site de Saint-Exupéry sachant qu'en l'absence de transports collectifs attractifs, le réseau routier local sera très vite totalement saturé			Est	CCEL		Au-delà du PDU, la question des relations entre les communes de la CCEL et la plateforme aéroportuaire pourra être traitée dans le cadre de réflexions conduites par le Sytral et dans la limite des marges données par la concession de Rhônexpress
Saint-Priest	Défavorable	201	Manque d'association des territoires et notamment des communes dans la définition du projet			Est	Porte des Alpes		Réunions territoriales pour le quadrant Est à l'automne 2015 et printemps 2016 : Saint-Priest présent
Saint-Priest	Défavorable	202	Manque d'opérationnalité sur les territoires et d'une déclinaison financière réaliste			Est	Porte des Alpes	La présentation des enjeux et actions programmées à différentes échéances pour chacun des grands secteurs géographiques (pp.180-225) répond à cette préoccupation. Il est notamment indiqué que les focus par secteur du plan d'action pourront constituer une trame de cadrage pour les déclinaisons territoriales ultérieures. Par ailleurs, le PDU compte une partie consacrée à l'évaluation financière du plan d'action.	
Saint-Priest	Défavorable	203	Mesures liées au déclassement d'A6-A7 : dates de réalisation insuffisamment précises, réalisations annoncées non priorisées, aucune garantie sur la réalisation effective de telle ou telle mesure	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Est	Porte des Alpes	Un premier calendrier affiché dans la fiche 4.1	Le déclassement administratif de l'A6-A7 est effectif depuis l'arrêt du PDU et les éléments de programmation ont été précisés depuis par la Métropole.
Saint-Priest	Défavorable	204	Effets du déclassement d'A6-A7 : risques importants de sous-estimation de ses conséquences, aucune lisibilité sur le trafic et le comportements des usagers	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Est	Porte des Alpes		Le déclassement administratif de l'A6-A7 est effectif depuis l'arrêt du PDU et les éléments de programmation ont été précisés depuis par la Métropole.
Saint-Priest	Défavorable	205	Deux projets dans carte p.109 non mentionnés dans le focus sur secteur Est : shunt au niveau de la jonction A43 et rocade Est, étude d'infrastructure/itinéraire autoroutiers dans la prolongation de l'A432	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Est	Porte des Alpes		L'option d'aménagement d'un prolongement de l'A432 pourrait disparaître d'ici la fin de l'année (plutôt option shunt de Manissieux version rapprochée)
Saint-Priest	Défavorable	206	Les atouts de la gare de Saint-Priest rejoignant gare de Jean Macé (et non de Part-Dieu) en 10 mn ne sont pas assez pris en compte : relégation d'études au-delà de 2022 sans financement prévu à la PPI de la Métropole	A3.Tc		Est	Porte des Alpes	Il est prévu de faire de la gare de Saint-Priest un pôle d'échanges multimodal attractif et accessible d'ici 2030. (p.190) Il est également prévu d'ici 2030 que la gare de Saint-Priest devrait être réaménagée, pour renforcer son attractivité (p.191)	A prendre en compte dans l'étude du secteur Grand Est à lancer en 2017-2018
Saint-Priest	Défavorable	207	La réalisation de la ligne A8 n'est programmée qu'au-delà de 2022 et oublie la desserte de Saint-Priest : cette ligne, qui a toujours été prévue sur le tracé du BUE, ne peut pas passer qu'en frange de Saint-Priest	A3.Tc	3.2. maillage	Est	Porte des Alpes	Le plan d'action du PDU prévoit la réalisation de la ligne A8, reliant entre elles des communes de première couronne (Saint-Fons, Vénissieux, Bron, Vaulx-en-Velin) (p.90), tandis que le focus sur le secteur Est mentionne qu'A8 reliera des communes de première couronne (Saint-Fons – Saint-Priest – Vénissieux – Bron – Vaulx-en-Velin) (p.190). Par ailleurs, le plan d'action prévoit que cette liaison devra faire l'objet d'une démarche d'intégration des projets de transport et d'urbanisme.	Etude A8 à conduire pour préciser son tracé dans une vision globale du secteur Est
Saint-Priest	Défavorable	208	Pas de préconisations claires actant le développement des vélos en libre-service sur les communes périphériques	A2.Espace_public	2.3 vélo	Est	Porte des Alpes		Consultation en cours pour le renouvellement du marché avec pour objectif un renforcement du maillage des stations et une extension du périmètre au-delà de Lyon-Villeurbanne
Sainte-Foy-les-Lyon	Défavorable	209	Ce document est un document d'orientations stratégiques qui ne présente pas de caractère contraignant, ni de données précises sur la priorisation des actions			Ouest	Lônes et Coteaux	Sur la base des objectifs qu'il fixe, le PDU définit ainsi un plan d'action précisant le calendrier de mise en œuvre. Le plan d'action du PDU se caractérise par un double horizon temporel : un horizon à moyen terme qui correspond à un horizon de programmation fine ; un horizon prospectif à 2030, qui correspond à un horizon de type phasage ou priorisation.	
Sainte-Foy-les-Lyon	Défavorable	210	Les objectifs énoncés s'appliquent uniformément à un territoire et ne prennent pas en compte les spécificités locales.			Ouest	Lônes et Coteaux	Les évolutions visées par le PDU à l'échelle de l'agglomération s'attachent à poursuivre la dynamique globale observée sur le territoire en faveur de la baisse de l'usage de la voiture. Elles s'inscrivent également dans l'objectif de construction d'une ville des courtes distances visé par le SCOT à l'horizon 2030.	Des focus territoriaux ont été réalisés et ils peuvent être déclinés au travers de Plans Locaux de Mobilité

Personne publique consultée	Nature globale de l'avis émis sur le PDU arrêté	N°	Remarques émises par la personne publique dans son avis (plusieurs remarques par avis)	Axe du PDU (le cas échéant)	Fiche action du PDU (le cas échéant)	Focus géographique (le cas échéant)	Conférence Territoriale des Maires / Bassin de vie (le cas échéant)	Ce que dit le PDU	Elements de réponse proposés à la remarque
Sainte-Foy-les-Lyon	Défavorable	211	Les nouveaux engins de mobilité n'ont pas été pris en compte : transport fluvial, transport par câble	A8.Financement	8.2 nouveaux outils	Ouest	Lônes et Coteaux	Aux côtés des offres classiques de transport collectif et des systèmes de vélos en libre-service, d'autopartage, et de covoiturage déjà éprouvés, des attentes nouvelles émergent autour du transport fluvial, des véhicules autonomes (projet Navly, etc.), des cyclopoisses... Tout en poursuivant l'accompagnement des services ou expérimentations existants, il s'agira de rester en veille active pour mobiliser toutes les technologies et innovations pertinentes au regard des besoins du territoire, des contraintes de desserte et de la nature des réponses apportées par ces modes. (p.175)	Les investigations menées sur ce mode "téléphérique" (financières, techniques) n'ont pas abouti favorablement jusqu'à présent au regard des besoins et liaisons étudiés
Sainte-Foy-les-Lyon	Défavorable	212	Le déclassement de l'A6-A7 manque d'études d'impact et d'éléments précis	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Ouest	Lônes et Coteaux	Le déclassement de l'A6-A7 envisagé par le PDU est une réalité qui s'impose. Des éléments et un calendrier affichés dans la fiche-action 4.1	Le déclassement administratif de l'A6-A7 est effectif depuis l'arrêt du PDU et les éléments de programmation ont été précisés depuis par la Métropole.
Sainte-Foy-les-Lyon	Défavorable	213	Le positionnement exact du futur tracé de l'Anneau des Sciences et son raccordement mériteront précision pour éviter l'augmentation importante de la circulation sur des voies fidésiennes non destinées à accueillir un trafic de transit.			Ouest	Lônes et Coteaux		Mesures et accompagnement qui devront être précisés et débattus lors des études en cours et à venir sur l'opération
Sainte-Foy-les-Lyon	Défavorable	214	Sainte-Foy-les-Lyon est considérée comme appartenant au secteur Ouest. Elle est de ce fait peut impactée par le développement de lignes fortes de TC de proximité (hormis A2 et la ligne 14). Les équipements à développer pour rendre le changement de comportement possible : lignes de rabattement vers les autres lignes fortes et P+R, voies en site propre à circulation alternée (sur A2) et équipements liés aux voitures propres.	A3.Tc	3.3 performance	Ouest	Lônes et Coteaux	La commune de Sainte-Foy-les-Lyon est concernée par deux corridors devant faire l'objet d'une démarche d'amélioration des performances des lignes de bus : le corridor Val d'Yzeron - Centre et le corridor Val d'Yzeron - accès métro B	
Sathonay Camp	Défavorable	215	Demande la réalisation d'une étude prospective du stationnement prenant en compte l'incidence du développement de la gare et l'impact des programmes d'habitat conçus selon les nouvelles règles de dimensionnement du stationnement	A4.Automobile	4.3 stationnement	Nord	Plateau Nord	Dans les zones sous influence des lignes fortes de transports collectifs (zones 1 et 2), conformément au Code de l'urbanisme, les PLU ne devront pas exiger plus de 1 place par logement pour le logement en accession et plus de 0,5 place par logement pour le logement social. (p.122). Le PDU ne peut aller outre cette imposition légale.	
Sathonay Camp	Défavorable	216	Demande que soit complété le programme d'actions par l'organisation d'une navette de rabattement en gare depuis les communes du plateau nord et sa desserte par une antenne de la ligne C2	A3.Tc	3.2. maillage	Nord	Plateau Nord		Les communes du Plateau Nord sont reliées par la ligne 33 qui dessert la gare de Sathonay-Rillieux. Etude de définition d'une liaison BHNS Sathonay-Trévoux (Lyon éventuellement) lancée par la Région, pourrait permettre de faire le lien avec C2
Sathonay Village	Défavorable	217	Les ambitions exprimées dans ce PDU ne tiennent pas assez compte des préoccupations du habitants de la commune, ne répondent pas aux enjeux de la commune et ne proposent pas d'actions concrètes pour favoriser les déplacements multimodaux sur le Val de Saône			Nord	Val de Saône	Des actions dans le PDU pour améliorer l'efficacité des déplacements intermodaux entre le Val de Saône et le centre de l'agglomération et la performance du réseau de bus urbain (corridor Val de Saône - Centre) ainsi que pour la liaison inter départementale Sathonay Trevoux. Le PDU précise qu'un enjeu essentiel pour le Val de Saône relève de la mise en place d'une stratégie multimodale cohérente visant à la fois : - la réalisation d'aménagements de voirie en rive gauche visant à fiabiliser les temps de parcours en bus ; - en rive droite, une optimisation nécessaire des capacités ferroviaires doit s'accompagner d'une stratégie de rabattement sur les gares, y compris depuis la rive gauche, qui puisse donner une vraie place aux modes alternatifs à la voiture. (p.92 - 93 95 et 205) + voir fiches action 3.3	Etude prospective déplacements sur le Franc Lyonnais (Métropole) en lien avec le Val de saône notamment
Sathonay Village	Défavorable	218	De nombreuses tentatives de négociations concernant le service TCL sur la commune n'ont abouti à aucune proposition ni amendement du projet de PDU.			Nord	Val de Saône		- L'offre actuelle TCL dispose d'une bonne réserve de capacité ce qui explique qu'il ne soit pas nécessaire de renforcer l'offre. - Etude prospective déplacements sur le Franc Lyonnais (Métropole)
Tassin La Demi-Lune	hors cadre	219	Les enjeux évoluent peu entre le premier PDU de 1997 et celui de 2017			Ouest	Val d'Yzeron	Le PDU dresse le bilan des précédents PDU et rappelle l'évolution des objectifs fixés par les générations successives de documents (p.6). Il rappelle l'évolution des enjeux (par ex. la cohésion sociale et urbaine depuis 2003) ou encore l'actualisation des documents cadres et du projet de territoire (pp.8-15) Les sujets de santé publique, d'environnement, de meilleure prise en compte des comportements et nouvelles mobilités ou services sont pris en compte	
Tassin La Demi-Lune	hors cadre	220	Le projet de métro prolongé vers Alai, présenté par le PDU pour desservir Lyon 5e, est intéressant pour la commune. Interrogations sur le point d'arrivée de ce métro qui n'est pas précisé (Gorge de Loup est évoqué). Attention au risque d'augmentation du trafic automobile pour le rabattement sur ce PEM	A3.Tc	3.2. maillage	Ouest	Val d'Yzeron	L'étude d'une liaison métro vers le secteur d'Alai est prévue à d'ici 2022. "Dans l'objectif de desservir le 5e arrondissement, cette liaison permettrait de créer un pôle multimodal important en liaison avec le périphérique prolongé, afin de limiter l'entrée des automobilistes dans le centre de l'agglomération depuis l'Ouest." Le PDU ne mentionne pas d'hypothèse concernant le point d'arrivée. Par ailleurs, l'axe 1 (fiche-action 1,3) prévoit la mise en œuvre d'une stratégie multimodale de rabattement vers les PEM à horizon 2020. La réflexion sur cette future liaison s'inscrit dans ce cadre.	L'étude a justement pour ambition de statuer sur cette liaison afin d'en définir les objectifs et le tracé.
Tassin La Demi-Lune	hors cadre	221	L'augmentation de la fréquence du tram-train n'aura que peu d'impact pour les tassinais tant que la tarification unique n'aura pas été résolue	A1.Sans_couture	1.2 billettique	Ouest	Val d'Yzeron	Le PDU prévoit d'aller vers une tarification multimodale claire et cohérente (p.63-64). Ce qui passe par le déploiement d'équipements billettiques permettant l'interopérabilité (2017, 2018, 2022 pour le renouvellement billettique TCL), puis par la mise en place de titres et de tarifications combinées des différents services de mobilité (2022-2025). cf. p.64	
Tassin La Demi-Lune	hors cadre	222	Demande de création d'aménagements cyclables sur la commune (av. Ch. De Gaulle, Foch, République, route de Paris)	A2.Espace_public	2.3 vélo	Ouest	Val d'Yzeron	Des itinéraires cyclables structurants sont prévus à l'horizon 2022 (cf. p.200), dont plusieurs concernent la traversée de Tassin : sur la RD 342 (av. Ch. de Gaulle à Tassin), ou encore la RD307 (route de Paris, av. de la République)	Malgré un relief défavorable et des voiries étroites, le PDU prescrit plusieurs mesures Objectif PAMA de 70 km de linéaire par an pour atteindre 1000 km d'aménagements cyclables en 2020. Lien éventuel avec les Plans Locaux de Mobilité
Tassin La Demi-Lune	hors cadre	223	Le déclassement de l'A6-A7 (souhaitable) peut induire une hausse du trafic, notamment PL, sur Tassin. Un accompagnement est nécessaire sur ce point crucial	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Ouest	Val d'Yzeron	Le PDU mentionne que la transformation de l'axe A6/A7 en boulevard urbain multimodal s'accompagnera d'une réduction de la place de la voiture sur les voiries principales de l'ouest convergeant vers l'autoroute et le centre de Lyon (p202)	Le déclassement administratif de l'A6-A7 est effectif depuis l'arrêt du PDU et les éléments de programmation ont été précisés depuis par la Métropole.
Tassin La Demi-Lune	hors cadre	224	Un corridor bus est prévu entre Oullins et Lyon via Tassin, dont acte. Mais rien n'est prévu quant à une liaison sur l'axe nord-sud du territoire de Tassin, instamment demandée par la commune	A3.Tc	3.3 performance	Ouest	Val d'Yzeron	Le PDU mentionne que le niveau d'offre du réseau de bus s'adapte à la densité de population, d'emplois et d'équipements à desservir ainsi qu'à l'évolution de la fréquentation observée, au regard des enjeux de viabilité financière du système de déplacement (p.94)	
Tassin La Demi-Lune	hors cadre	225	certaines lignes de bus sont surchargées à l'h. p. (ex. : ligne 98)			Ouest	Val d'Yzeron		réponse DEX ?
Thurins	Favorable	226	Demande d'une adaptation de l'offre plus proche de la réalité du terrain et notamment sur la rotation de la ligne 2Ex et de sa concordance avec d'autres lignes TC	A3.Tc	3.2. maillage	Ouest	Ouest Lyonnais	En lien avec l'augmentation des échanges avec les territoires hors agglomération, une recherche de complémentarité, et d'optimisation, avec des lignes interurbaines attractives doit être mise en oeuvre. Les lignes suivantes sont particulièrement pointées : la ligne 2Ex, les lignes de Mornant et de la vallée du Garon, et la ligne 118 vers Villefranche-sur-Saône. (argument présent sur focus ouest mais pas dans les axes)	Question d'adaptation de l'offre
Thurins	Favorable	227	Pour inciter les personnes à prendre les TC il convient de proposer un service qui correspond aux attentes et à un niveau de service de qualité	A3.Tc	3.3 performance	Ouest	Ouest Lyonnais		Question d'adaptation de l'offre

Personne publique consultée	Nature globale de l'avis émis sur le PDU arrêté	N°	Remarques émises par la personne publique dans son avis (plusieurs remarques par avis)	Axe du PDU (le cas échéant)	Fiche action du PDU (le cas échéant)	Focus géographique (le cas échéant)	Conférence Territoriale des Maires / Bassin de vie (le cas échéant)	Ce que dit le PDU	Elements de réponse proposés à la remarque
Toussieu	Favorable avec réserves	228	Affectation de l'ancienne voie ferrée de l'Est Lyonnais à un site propre TC pour éviter les flux importants des véhicules en direction de Meyzieu ZI	A3.Tc	3.4 liens	Est	CCEL	L'exploitation de l'ancienne voie ferrée de l'est Lyonnais est prévue dans le cadre de l'action 2 de la fiche 3.4. Le PDU prévoit que des études complémentaires restent à mener pour préciser le projet et définir les conditions de mise en oeuvre de cette desserte régionale. Celles-ci dépassent le cadre de compétence et de maîtrise d'ouvrage des collectivités de l'agglomération lyonnaise et relèvent donc d'une intervention au niveau régional (p.97)	Une étude est envisagée conformément aux réflexions de la récente modification de la DTA
Toussieu	Favorable avec réserves	229	Prolongation du T5 jusqu'à Genas	A3.Tc	3.2. maillage	Est	CCEL	Le PDU ne prévoit pas une extension du T5 jusqu'à Genas. Par contre il prévoit l'étude d'une liaison T3/T5 d'ici 2022 (carte p.85) et l'aménagement de la ligne Centre Est d'ici 2030	
Toussieu	Favorable avec réserves	230	Etude d'un couloir bus depuis la rocade est jusqu'à Mermoz	A3.Tc	3.4 liens	Est	CCEL	L'A43 a été identifiée comme une des infrastructures les plus opportunes sur laquelle intégrer une voie réservée aux modes alternatifs à la voiture individuelle (p.96)	Lien au SDAGT (Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion de Trafic) compétence Etat
Toussieu	Favorable avec réserves	231	Impossibilité d'accès en TC dans des temps corrects à la zone aéroportuaire et aux zones d'activité Nord Isère. Déficit de lignes TC performantes, satisfaisantes en termes de cadencement et de capacité, garantissant des temps de trajet équivalents à la voiture et répondant aux besoins de tous les usagers du territoire	A3.Tc	3.3 performance	Est	CCEL	Au-delà des radiales, le PDU prévoit une intention de liaison vers les zones d'emploi situées au-delà de son périmètre dans le périmètre de la CAPI.	Au-delà du PDU, la question des relations entre les communes de la CCEL et la plateforme aéroportuaire pourra être traitée dans le cadre de réflexions conduites par le Sytral et dans la limite des marges données par la concession de Rhônexpress
Toussieu	Favorable avec réserves	232	Réouverture de la gare de Toussieu-Chandieu avec création d'un parking relais	A3.Tc	3.2. maillage	Est	CCEL		Le PDU n'évoque pas le projet de réouverture de la gare de Saint-Pierre de Chandieu qui est lié au projet de zone d'activités métropolitaine de la Porte du Dauphiné envisagé au-delà de 2035 (fin de concession des carrières) et relève d'une décision de la Région
Toussieu	Favorable avec réserves	233	Création d'un pôle d'échange d'entrée d'agglomération sur le site des Portes du Dauphiné avec création d'un embranchement sur l'A43, en lien avec la réouverture de la gare de Toussieu/Chandieu et la création d'un P+R	A1.Sans_couture	1.3 rabattement	Est	CCEL		Eventualité liée à la réouverture de la gare non programmée d'ici 2030
Toussieu	Favorable avec réserves	234	Gratuité de l'A43 jusqu'à Saint Exupéry pour améliorer l'accessibilité des populations de l'agglomération lyonnaise à l'aéroport et rendre plus efficace la ligne 1 Ex sur Rd 306 exposé à 20 000 veh/j	A4.Automobile		Est	CCEL	Rien de prévu au PDU autour d'une telle stratégie	Le contrat de concession APRR court jusqu'en 2035
Toussieu	Favorable avec réserves	235	Refus de la prolongation de l'A432 tel qu'annoncé par la MDL et raccordement au sud de Vienne	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Est	CCEL	cf. flèche sur la carte p.109	selon les résultats des études en cours, les options d'aménagement d'un grand itinéraire de contournement seront fixées prochainement
Toussieu	Favorable avec réserves	236	Partage des nuisances avec la réalisation de l'Anneau des Sciences et le grand contournement Ouest Lyonnais	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Est	CCEL	La fiche action 4.1 indique que la réalisation d'un itinéraire attractif et complet de grand contournement de l'agglomération lyonnaise est nécessaire (p.110) et que le Grand Lyon a acté l'opportunité de réalisation du projet d'Anneau des Sciences (p.111) Le PDU indique également qu'il est nécessaire de pouvoir écarter le trafic de transit qui génère des nuisances importantes pour les populations. À cette fin, des études sont menées par l'État notamment portant sur la faisabilité technique, juridique et financière d'itinéraires de grand contournement situés hors du coeur de l'agglomération et sur des dispositifs d'incitation à leur usage. (p.188)	
Vaulx en Velin	Réservé	237	Souhaite la réalisation d'une ligne de tramway pour la desserte de la Grande Île	A3.Tc	6.1 desserte QPV	Est	Rhône Amont	En cohérence avec le contrat de ville métropolitain, l'étude, de niveau stratégique et prospectif, de la desserte tous modes des quartiers de Villeurbanne et Vaulx-en-Velin « Saint-Jean » / « Grande Île » ainsi que celle du quartier Saint-Fons « Arsenal/Carnot-Parmentier » est prioritaire dans le cadre de la programmation du PDU.	Etude NPNRU en cours en lien avec l'Etat, la Métropole et la ville. Le choix du mode interviendra en fonction des résultats des études et des besoins de déplacements identifiés.
Vaulx en Velin	Réservé	238	Renforcement des liaisons Nord/Sud sur la commune par un axe de transport de rocade	A3.Tc	3.2. maillage	Est	Rhône Amont	La ligne A8, reliant entre elles des communes de première couronne (Saint-Fons, Vénissieux, Bron, Vaulx-en-Velin) et proposant plusieurs connexions avec des axes radiaux forts, y compris ferroviaires, devra se faire en lien avec le développement urbain du secteur. Cette liaison devra ainsi faire l'objet d'une démarche d'intégration des projets de transport et d'urbanisme	Examiné également dans le cadre de l'étude sur la desserte structurante TC Grand Est
Vaulx en Velin	Réservé	239	Compléter son franchissement du canal de Jonage par un franchissement modes doux	A2.Espace_public	2.4 intégration tc	Est	Rhône Amont	Outre le franchissement des infrastructures routières ou des voies ferrées, un certain nombre d'obstacles physiques (fleuves, relief) peuvent contraindre les déplacements, notamment de proximité. Il convient alors d'engager ou poursuivre les réflexions pour améliorer ces continuités.	2 franchissements à étudier identifiés au PAMA Lien éventuel avec les Plans Locaux de Mobilité
Vaulx en Velin	Réservé	240	Augmentation capacité et renouvellement matériel roulant C3 insuffisants, à court terme il faut un site propre sur l'ensemble du parcours, passage en tramway à long terme	A3.Tc	3.1 capacité réseau	Est	Rhône Amont	L'amélioration des conditions d'exploitation et de la qualité de service proposée aux voyageurs de la ligne C3, première ligne de bus du réseau en termes de fréquentation, apparaît, indispensable. Afin d'améliorer ses performances en termes de vitesse commerciale et de régularité, un double site propre sera aménagé sur 5,5 km entre le pont Lafayette et le pôle d'échanges de Laurent Bonnevey ; elle viendra améliorer l'attractivité de la ligne C3 pour Vaulx-en-Velin notamment en permettant un gain de temps de parcours de 10 minutes mettant ainsi la Presqu'île de Lyon à 28 minutes du centre de Vaulx-en-Velin, et la Part-Dieu à 22 minutes ;	Aménagement C3 en cours et réflexion sur la mise en place d'un matériel roulant bi-articulé
Vaulx en Velin	Réservé	241	Création PEM à la jonction des principales lignes en centre ville, adapté au contexte urbain	A1.Sans_couture	1.3 rabattement	Est	Rhône Amont		Renvoi aux études NPNRU et Grand Est
Vaulx en Velin	Réservé	242	Amélioration desserte partie Est du Carré de Soie	A3.Tc	3.2. maillage	Est	Rhône Amont	Mise en place de la ligne A8 + étude prolongement métro A	
Vaulx en Velin	Réservé	243	Nouvelle station métro A proximité BUE est une réponse possible même si la commune avait envisagé une station T3	A3.Tc	3.2. maillage	Est	Rhône Amont	L'opportunité d'un prolongement du métro A vers le BUE sera étudiée. Cette étude pourrait permettre d'évaluer l'intérêt et la possibilité à terme de doter le secteur Est de l'agglomération d'une nouvelle porte d'entrée sur le réseau métropolitain, connectée le mieux possible au réseau maillé de transports collectifs.	A prendre en compte dans l'étude du secteur Grand Est à lancer en 2017-2018
Vénissieux	Favorable avec réserves	244	Construction de l'A45 et son débouché sur l'ADS non abordés	A4.Automobile	4.1 voirie optimisée	Est	Portes du Sud	Le traitement des arrivées des autoroutes dans l'agglomération, respectant cet objectif d'éloignement du trafic de transit, est impératif : concernant le projet d'A45, l'arrivée de l'infrastructure aux portes de l'agglomération lyonnaise devra faire l'objet d'un traitement adapté. Dans cette optique, des études d'un barreau sud A45-A7-A46 sud sont à mener par l'État d'ici 2022 (p.111)	
Vénissieux	Favorable avec réserves	245	Identifier le boulevard Laurent Bonnevey comme un axe à circulation apaisée intégrant une voie réservée aux TC et au covoiturage	A2.Espace_public	2.4 intégration tc	Est	Portes du Sud	L'urbanité du périphérique Laurent Bonnevey doit être renforcée, en engageant une étude (d'ici 2030) pour proposer un traitement visuel en lien avec le développement des territoires traversés (traitement paysager, suppression du caractère autoroutier, aménagement éventuel de voies réservées aux transports collectifs, mise en oeuvre opérationnelle des agrafes urbaines...). (p.82)	Concernant une voie réservée aux TC, la pertinence d'une telle réalisation sur le boulevard Laurent Bonnevey n'est pas ressortie de manière aussi évidente que pour l'A43 ou l'axe A6-A7
Vénissieux	Favorable avec réserves	246	Que le franchissement modes doux du périphérique au niveau du secteur Puzoz/Parilly soit inscrit comme prioritaire d'ici 2022	A2.Espace_public	2.3 vélo	Est	Portes du Sud	Dans les actions destinées à améliorer les franchissements pour les piétons et les vélos d'ici 2022, le secteur Puzoz/Parilly est identifié comme une des grandes coupures à prendre en compte (p.189)	Franchissement identifié au PAMA Lien éventuel avec les Plans Locaux de Mobilité
Vénissieux	Favorable avec réserves	247	Clarifier le travail partenarial avec la SNCF sur le renforcement de la liaison ferrée Vénissieux-Lyon, sur le transport ferroviaire de marchandises ou sur la mise en accessibilité de la gare (répertoriée comme 1 des 4 gares de délestage)	A3.Tc	3.2. maillage	Est	Portes du Sud	D'ici 2030, il est prévu de renforcer la robustesse de la ligne Lyon/Grenoble qui dessert Saint-Priest et Vénissieux, en lien avec le traitement du noeu ferroviaire lyonnais (p.190). Le volet ferroviaire de l'agenda d'accessibilité programmée de la SNCF prévoit la mise en accessibilité totale de certaines gares mais avec des mesures de substitution (soit de l'aide humaine, soit du transport adapté) pour la gare de Vénissieux. (p.103)	

Personne publique consultée	Nature globale de l'avis émis sur le PDU arrêté	N°	Remarques émises par la personne publique dans son avis (plusieurs remarques par avis)	Axe du PDU (le cas échéant)	Fiche action du PDU (le cas échéant)	Focus géographique (le cas échéant)	Conférence Territoriale des Maires / Bassin de vie (le cas échéant)	Ce que dit le PDU	Elements de réponse proposés à la remarque
Vénissieux	Favorable avec réserves	248	Identifier plus fortement un nouveau point d'entrée multimodal sud au niveau du BUS et sa liaison avec la gare de Vénissieux par une liaison TC forte + accompagner la création du point d'entrée multimodal sud de la création d'un P+R conséquent	A1.Sans_couture	1.3 rabattement	Est	Portes du Sud	Conformément à la stratégie décrite dans la fiche action 1.3, les pôles d'échanges d'entrée d'agglomération pour le territoire Est seront Gare de Vénissieux et Meyzieu ZI (p.191). La liaison en transports collectifs entre Vénissieux et le Boulevard Urbain Sud (BUS) aura vocation à assurer un rabattement rapide en transport collectif, depuis le BUS vers la gare de Vénissieux, porte d'entrée majeure dans le réseau express métropolitain (métro D, tram T4 et TER). L'enjeu de cette liaison pourra être de créer, quand les conditions seront réunies, une nouvelle porte d'entrée en amont du centre de Vénissieux, à proximité du réseau routier métropolitain (p.190).	
Vénissieux	Favorable avec réserves	249	Attachement à la gratuité des P+R pour les usagers des TC	A1.Sans_couture	1.3 rabattement	Est	Portes du Sud	Le PDU ne dit rien à ce propos.	
Vénissieux	Favorable avec réserves	250	Transport fluvial de personnes à développer afin, entre autres, de desservir les industries de la Vallée de la Chimie	A8.Financement	8.2 nouveaux outils	Est	Portes du Sud	Concernant le transport fluvial de personnes, il est indiqué que l'opportunité d'étendre les offres de transport fluvial pourrait ainsi être étudiée pour la desserte de certains quartiers ou équipements (Cité internationale, Vaise, Musée des Confluences...). Ces services pourraient par exemple offrir une alternative qualitative, ludique et valorisante notamment pour le déplacement des touristes afin d'éviter les voitures et les cars en centre-ville... (p.175)	Une étude réalisée en 2006 par le Sytral a conclu que la mise en place de navettes fluviales régulières n'apparaissait pas opportune en raison du manque de performances en termes de vitesse, d'accessibilité, de ruptures de charges et en raison de la faible attractivité comparée à celle du réseau de transports collectifs existant
Vénissieux	Favorable avec réserves	251	Financement du développement des infrastructures TC peu abordé	A8.Financement	8.3 viabilité financière	Est	Portes du Sud	Le plan de mandat du SYTRAL, la programmation pluriannuelle des investissements de la Métropole de Lyon sur la période 2015-2020 et les budgets des autres collectivités, ont été établis sur des fondements financiers consolidés permettant la mise en oeuvre des programmations du PDU d'ici 2022. A plus long terme, la mise en oeuvre des actions est basée sur les niveaux d'investissements et capacités financières récurrentes. De plus, le PDU prévoit d'optimiser les ressources financières et d'étudier l'opportunité de nouveaux systèmes de financement (p.177)	
Vénissieux	Favorable avec réserves	252	Tarifs TC peu incitatifs pour les familles à revenus modestes + mise en place d'une tarification adaptée aux usages de courte distance	A6.Accès_mobilité	6.2 publics fragiles	Est	Portes du Sud	Le réseau TCL dispose aujourd'hui d'une tarification sociale qui permet de répondre à une grande diversité de situations. Mais trop peu d'ayants droit potentiels y ont effectivement accès. Le PDU prévoit donc de rendre effectif l'accès aux tarifications sociales pour les personnes à faibles ressources (p.148)	