

## **Commentaires sur avis des PPA en tenant compte de la réponse du Sytral**

### **Considérations générales :**

- 77 PPA consultées : l'État (Préfet du Rhône), La région Auvergne-Rhône-Alpes, le département du Rhône, la Métropole, les 59 communes de la Métropole de Lyon dont les 9 communes d'arrondissements de Lyon, les 8 communes de la CCEL et 6 communes de la CCOL adhérentes au SYTRAL.
- Il est difficile de se prononcer, sauf exception, entre avis favorables assortis de réserves plus ou moins nombreuses et avis défavorables.
- Un certain nombre de collectivités qui n'avaient pas délibéré dans les délais ont déposé une contribution dans les registres. D'autres, par exemple Neuville S/S ont confirmé leur avis (en l'occurrence défavorable) par oral et par courrier. Ces contributions sont analysées en même temps que toutes les autres contributions enregistrées pendant l'enquête.
- Le SYTRAL a présenté sa réponse en répondant à chacune des remarques et réserves contenues dans les avis des PPA, ce qui a été apprécié par la Commission.

### **Précision concernant la prise en compte dans les réponses du SYTRAL aux avis de certains PPA, « non admissibles réglementairement » :**

La date limite de réception était le 4 avril.

- Avis de la commune de Décines-Charpieu par délibération reçue hors délai le 6 avril 2017.
- Avis de la commune de Francheville formulé par courrier du 30 mars 2017 reçu le 5 avril 2017.
- Avis de la commune de Sathonay-Camp par délibération en date du 12 mars inscrite dans le registre dématérialisé sous les n° R933 et R930.
- Avis de la commune de Tassin-la-Demi-lune formulé par courrier, envoyé par mail le 3 avril, reprenant l'intervention de M. le Maire au conseil municipale du 29 mars 2017 (Ce courrier n'a pu être pris en compte dans le registre dématérialisé, l'enquête ayant débuté le 15 mai)

La commission a pris le parti de commenter les avis exprimés par ces 4 communes avec les autres avis des PPA, dans la mesure où le SYTRAL les avait incorporés dans le tableau d'expression de ses réponses.

### **Présentation des commentaires :**

Ceux-ci sont détaillés dans la colonne de droite du tableau. Ils s'appuient sur les réponses du SYTRAL faisant référence au document du PDU. La commission a exprimé en **bleu** ses propres appréciations.

Certains thèmes récurrents **signalés sur fond bleu** relèvent des thématiques générales traitées avec les observations du public (Voir le § 6.1 du rapport)

N°	Émetteur	Résumé de l'avis exprimé	Commentaire en tenant compte de la réponse du SYTRAL
1	<p>État Préfet du Rhône</p> <p>Lettre du 29 mars 2017 (DDT Rhône)</p>	<p><i>Bonne appréciation de la qualité du document « issu d'une démarche de travail partenarial »</i></p> <p><i>. Approbation des objectifs ambitieux de parts modales et de réduction de la circulation malgré l'augmentation de la population à venir.</i></p> <p><b>Remarques destinées à améliorer l'efficacité de mise en œuvre du document en prenant en compte les grands enjeux portés par l'État, et ceux pour lesquels l'État est directement impliqué sur le territoire :</b></p> <p><u><i>Hiérarchisation du plan d'action :</i></u></p> <p><i>Cette hiérarchisation permettrait de donner une direction à suivre pour les investissements des futurs plans de mandats et d'interroger l'ensemble des politiques urbaines vis-à-vis des choix effectués dans le PDU.</i></p> <p><u><i>Prise en compte de l'environnement</i></u></p> <p><i>. L'impact des actions du PDU d'ici 2030 mériterait d'être davantage explicité, dans le domaine des émissions dans l'atmosphère. Toutefois, l'urgence de la situation est prise en compte par le <b>projet de Zone à Faibles Émissions</b>, tout comme les objectifs ambitieux en termes de parts modales et de réduction de 5% du nombre de km parcourus en voiture sur le périmètre d'application.</i></p> <p><i>. Rappel que les mesures de gestion des pics de pollution sont bien mises en œuvre par l'État, mais que les collectivités peuvent également accompagner les dispositifs mis en place.</i></p> <p><u><i>Cohésion sociale et politique de la ville</i></u></p> <p><i>. Bonne prise en compte des quartiers « politique de la ville » (Vaulx-en-Velin Quartier du Taureau / Saint-Fons Arsenal-Carnot-Parmentier / Villeurbanne Saint-Jean)</i></p> <p><i>. Rappel que « les études de desserte de ces sites doivent se traduire par des décisions dans le 10 ans à venir,</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">Appréciation partagée par la commission</a></li>   <li>• La commission prend acte de la réponse du SYTRAL indiquant que la hiérarchisation peut difficilement être précisée au-delà de 2022.</li>   <li>• Dans son avis sur l'Évaluation Stratégique Environnementale – Pièce 6 du dossier – l'Autorité Environnementale considère que "la prise en compte de l'environnement par le projet s'avère d'un bon niveau" et conclut par ailleurs que "les enjeux liés à la santé font partie des préoccupations qui ont sous-tendu la définition d'une grande partie des actions du projet de PDU"</li>   <li>• Le SYTRAL indique que les actions concernant les QPV font l'objet de l'action 6.1 qui ne mentionne pas cependant les nouveaux quartiers qui pourraient être inscrits en QPV. <a href="#">Pour tenir compte de la remarque de l'État, il conviendrait de retenir la proposition du SYTRAL, à savoir : « les diagnostics seront</a></li> </ul>

	<p>déterminantes pour l'attractivité de ces sites »  <i>. Le programme de réalisation de diagnostics spécifiques « déplacements » devra être précisé dans un horizon cohérent avec l'aménagement de ces quartiers.</i></p> <p><u>Partage de l'espace public</u>  <i>Pour tenir l'objectif ambitieux d'augmentation de la part des déplacements à vélo d'ici 2030, les efforts à réaliser sur la période 2022-2030 gagneraient à être précisés dans leurs grandes lignes le plus rapidement possible.</i>  <i>La création d'expérimentations d'aménagements et leur évaluation constante, notamment en terme de sécurité routière, constitue une priorité dans l'atteinte de l'objectif de développement important de l'usage du vélo.</i></p> <p><u>Organisation avec les territoires voisins</u>  <i>Nécessité de définir plus précisément la gouvernance de dialogue et de suivi des projets afin d'appuyer leur cohérence à toutes les échelles territoriales, et dans l'horizon proposé (2018) en s'appuyant au besoin sur des structures existantes.</i></p> <p><u>Lien avec le Plan Local d'Urbanisme intercommunal et d'Habitat</u>  <i>Demande d'harmonisation du vocabulaire concernant les « constructions destinées à l'habitation » au lieu de « logement en accession »</i>  <i>Les lieux bien desservis par les TC et compte tenu de la baisse prévue de l'usage de voiture, devrait permettre d'identifier dans le PDU des zones plus économes en place de stationnement. Il en est de même dans les secteurs traversés par le tramway T6 en cours de réalisation</i>  <i>Le PDU devrait mieux expliciter la problématique du stationnement aux abords des grands équipements (Aéroport) dans la carte de la page 121 du PDU</i></p> <p><u>Projets et études inscrits sous maîtrise d'ouvrage État dans PDU</u>  <i>Hormis l'étude de la liaison A89-A466 validée par le Ministère, les autres projets et études identifiées dans le PDU</i></p>	<p>bien réalisés dans un horizon cohérent avec l'aménagement des quartiers en fonction de leur connaissance à préciser en terme opérationnel »</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les actions 2.1 et 2.3 traitant de cette thématique laissent à penser que les orientations proposées peuvent permettre d'atteindre les objectifs.  La commission estime cependant que la remarque de l'Etat doit être retenue dans le PDU, pour que des expérimentations d'aménagement d'espaces soient réalisées dans les meilleurs délais, de façon à être sûrs de réussir le pari de développer fortement la part vélo, grâce à des investissements bien adaptés à cet effet.</li> <li>• L'action 8.1 prévoit ces instances de dialogue et précise, page 173, que le dialogue avec les territoires voisins est prévu en permanence.  La commission admet que cette fiche est suffisamment explicite</li> </ul> <p>• Sans commentaire.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'action 4.3 est consacrée au stationnement.  Le SYTRAL reconnaît, dans sa réponse, que la rédaction concernant le stationnement est à voir plus globalement. Il admet qu'il faut prendre en compte les projets ayant fait l'objet d'une DUP et propose de revoir le traitement dans le PDU des grands équipements destinés aux événementiels (Stade OL et Eurexpo)</li> </ul> <p>• Sans commentaire.</p>
--	---	---

		<i>(liaison Sud entre A45 et A46 Sud, nouvel accès Eurexpo sur A43, nouveau diffuseur sur A43 au droit de St-Exupéry, grand contournement de l'agglomération) doivent indiquer qu'elles nécessitent une validation de l'État pour leur avancement</i> <i>Demande de préciser que la liaison A89/A466 est sous maîtrise d'ouvrage APRR et non sous maîtrise d'ouvrage de l'État.</i>	
2	Département du Rhône  Délibération du CD 17 mars 2017	<b>Avis favorable</b> , avec 3 observations : <i>. l'organisation de la mobilité à l'échelle de l'aire urbaine doit s'appuyer sur un partenariat avec les territoires voisins du périmètre du PDU.</i>  <i>. les projets de grandes infrastructures et les modifications capacitaires des voiries existantes nécessaires à la mise en œuvre du PDU doivent être analysés dans un cadre partenarial.</i>  <i>. l'impact du PDU sur la mobilité des Rhodaniens doit être suivi et évalué dans le cadre du suivi réglementaire du PDU</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réponse identique à celle donnée en réponse à la remarque de l'État. Réf : Fiche 8.1.</li> <li>• Le SYTRAL répond que "les projets de grandes infrastructures et modifications capacitaires (notamment autour du déclassement A6-A7 et des itinéraires de contournement) seront bien conduits de manière partenariale "</li> <li>• La fiche 8.4 précise qu'un suivi partenarial de la mise en œuvre du PDU est prévu annuellement ainsi qu'une évaluation à 5 ans.</li> </ul>
3	Région Auvergne Rhône Alpes	<b>Réputé Favorable</b>	L'absence de réponse, équivalent à une approbation du projet de PDU est rassurante pour les responsables de la mise en œuvre du PDU pour toutes les opérations et actions engageant la Région.
4	Métropole de Lyon  Délibération 6 mars 2017	<b>Avis favorable</b>	
5	Albigny sur Saône  Délibération municipale 27 février 2017	<b>Avis favorable</b> , en insistant sur la nécessité : <i>. d'un cadencement plus soutenu des TC assurant la desserte des communes du Val de Saône.</i> <i>. d'une réflexion sur les parkings relais et en particulier celui d'Albigny, aujourd'hui tous saturés.</i> <i>. de l'engagement et de la programmation sans tarder d'une liaison en site propre sur la rive gauche entre Lyon et Trévoux.</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thématique : Stratégie multimodale pour le Val de Saône.</li> <li>• Voir Thématique : ligne Sathonay –Trévoux.</li> </ul>

6	Bron DM 27 mars 2017	<b>Avis favorable</b>	
7	Cailloux sur Fontaines  Délibération municipale 20 février 2017	<b>Avis défavorable</b> <i>-Pas d'actions concrètes pour favoriser les déplacements multimodaux sur le val de Saône et la commune</i> <i>-les négociations concernant les TCL n'ont abouti à aucune proposition</i> <i>-les enjeux majeurs énoncés dans le PDU ne seront pas suivis d'effet</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voir Thématique : Stratégie multimodale pour le Val de Saône.</li> </ul>
8	Caluire et Cuire  Délibération municipale 3 avril 2017	<b>Avis défavorable</b> <u>Observations :</u> <i>. L'élaboration du PDU avant celle du PLU-H va conduire à fixer la politique de déplacements avant celles du développement urbain.</i> <i>.La densification de certains secteurs du Val de Saône et de Sathonay Camp a accru les flux de transit sur Caluire et Cuire, sans que des mesures d'anticipation n'aient été prises.</i> <i>. Pour réduire l'impact de la circulation automobile, il conviendrait de prévoir des itinéraires routiers alternatifs en amont (entre les Marronniers et le périphérique Nord, via le tunnel des Peupliers)</i> <i>. Il conviendrait de renforcer l'offre de TC, qui s'est améliorée avec les lignes C1 et C2, par le projet de liaison Trévoux/Sathonay et l'amélioration des accès au pôle multimodal de Sathonay/Rilleux la Pape.</i> <i>. Alors que les liaisons avec le centre se sont améliorées les déplacements de périphérie à périphérie sont les parents pauvres des déplacements de l'agglomération.</i> <i>. Demande d'une meilleure insertion du nœud ferroviaire et de la ligne métro afin de limiter les nuisances pour les riverains.</i> <i>. La réouverture de la gare Caluire/Saint-Clair doit permettre aux habitants de bénéficier d'une amélioration des déplacements pour les habitants du quartier.</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La commission s'est inquiétée de cette problématique de liaison entre PDU et PLUH dès les premiers contacts avec le SYTRAL. Le SYTRAL participe aux réunions du PLUH . La Dex/OPEA pour le SYTRAL et l'urbaniste territorial du Plateau Nord examinent régulièrement les précautions à prendre dans le PLU par rapport aux corridors de bus identifiés. Les échanges sont permanents entre les techniciens en charge de ces documents de programmation. Cette organisation est de nature à admettre que la cohérence entre les 2 documents est assurée.</li> <li>• L'emplacement de cet itinéraire est conservé dans le PLU. La SYTRAL pose la question de savoir s'il est pertinent de le maintenir notamment au regard de l'existence des lignes C1 et C2.</li> <li>• Voir Thématique : ligne Sathonay -Trévoux.</li> <li>• Voir Thématique : liaison de périphérie à périphérie.</li> <li>• SYTRAL : Le PDU inscrit le principe de l'intégration urbaine des nouvelles lignes de TC dans le cadre de la désaturation du NFL.</li> <li>• Question de la compétence de la SNCF.</li> </ul>

		<p>. La commune est favorable au prolongement de la ligne métro sur le plateau à condition de ne pas la réaliser au détriment du cadre de vie.</p> <p>. Meilleure prise en compte de l'intégration urbaine des lignes de TC notamment à Saint-Clair et sur la voie des Dombes.</p> <p>. Demande la création d'une halte et d'une navette fluviale sur la Saône ainsi qu'une étude pour une halte fluviale coté Rhône .</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SYTRAL : un emplacement réservé au profit du SYTRAL sera maintenu dans le projet de PLUH r sur la voie des Dombes, notamment en cas d'ouverture à l'urbanisation du secteur des Maraîchers - pour l'instant perspective non ouverte par le SCoT actuel et donc hors échéance PDU.</li> <li>• Voir Thématique : Navette fluviale.</li> </ul>
9	<p>Champagne au Mont d'Or</p> <p>Délibération municipale 13 février 2017</p>	<p><b>Avis défavorable,</b></p> <p>- Le Secteur Nord Est de la métropole parent pauvre en matière de TC.</p> <p>Les caractéristiques du bassin de vie et des déplacements transversaux Est Ouest non pris en compte.</p> <p>- Urgence rénovation liaison ferroviaire Saint Paul Lozanne + rabattement.</p> <p>- Déclassement A6-A7 abordé que de façon imprécise et laconique.</p> <p>- Pas de définition d'une politique publique globale transversale en faveur des territoire.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SYTRAL : L'enjeu majeur pour l'Ouest est le problème d'accès au centre et les liens avec les territoires voisins.</li> </ul> <p>Création de navette transversale à l'ADOF du printemps 2017 : Techlid, Monts d'Or ;</p> <p>Anneau des Sciences pour mobilité automobile ;</p> <p>Poursuite du maillage du réseau de lignes fortes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voir thématique : Déclassement A6 – A7.</li> <li>• La commission prend acte de la réponse laconique du SYTRAL indiquant que 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.</li> </ul>
10	<p>Chaponost</p> <p>Délibération municipale 15 mars 2017</p>	<p><b>Avis favorable,</b> assorti d'une recommandation disant que des accompagnements spécifiques devront être pris sur le territoire de la commune avec le développement du tram-train d'une part, et la réalisation de l'Anneau des Sciences d'autre part, afin d'adapter les infrastructures existantes et à venir aux flux générés.</p> <p>. Redimensionnement et requalification des axes routiers périphériques.</p> <p>. Sécurisation du franchissement de la voie ferrée •pour l'ensemble des utilisateurs.</p> <p>. Amélioration des conditions de rabattement ferroviaires.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SYTRAL : Mesures d'accompagnement qui devront être précisées et débattues lors des études en cours et à venir sur l'opération Anneau des Sciences.</li> </ul> <p>Pas de commentaire complémentaire de la commission.</p>

11	Charbonnière les Bains	<b>Réputé favorable</b>	
12	Charly	<b>Réputé favorable</b>	
	Chassieu  Délibération municipale 23 mars 2017	<p><b>Avis défavorable</b>, avec une demande portant sur :</p> <p><i>. le prolongement de la ligne T5, comme base de desserte de la zone industrielle Mi-Plaine, ainsi que sa liaison avec la ligne T3.</i></p> <p><i>. les études de faisabilité de la ligne Centre-Est allant jusqu'à la Plaine St-Exupéry, comprenant 'étude de différents scénarios, tant en terme de localisation (route de Genas/RD29) que le mode (bus, tram)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rappel par le SYTRAL de l'action 3.2 – maillage : 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, <u>étude de la liaison T3/T5</u> (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)</li> <li>• Action 3.2 : 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</li> </ul> <p><u>La Commission propose de retenir la proposition du SYTRAL de conforter la perspective court terme d'une étude globale sur l'organisation de la desserte structurante TC du secteur Est à mettre en œuvre.</u></p>
13	Collonges au Mont d'Or  Délibération municipale 13 mars 2017	<p><b>Avis favorable</b>, avec réserves :</p> <p><i>. Attention particulière à porter sur la fréquence de la ligne 23 le matin et le soir.</i></p> <p><i>. Extension du parc relais de Fontaine-Collonges non évoqué dans le PDU.</i></p> <p><i>. L'augmentation du nombre de place de stationnement du parc relais de Vaise est-elle envisagée ?</i></p> <p><i>. La ligne 71, seule ligne à pénétrer sur le territoire de la commune de Collonges a des horaires plus qu'aléatoires du fait de la saturation du quartier de Vaise, problème non traité dans les corridors prioritaires de la page 221 du PDU.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Compétence Dex du SYTRAL.</li> </ul> <p><b>Voir Thématique : Stratégie multimodale pour le Val de Saône.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas d'augmentation envisagée. Améliorations prévues sont celles concernant les accès en modes alternatifs à la voiture.</li> </ul> <p><u>La commission prend acte de cette réponse du SYTRAL, en considérant les difficultés d'extension des parkings eu égard aux capacités d'accès et à la difficulté à laquelle doit répondre le parking, à savoir ne pas être utilisé par les habitants situés dans un rayon de 1km qui pourraient accéder à la station de Vaise grâce à un mode alternatif de déplacement.</u></p>

14	Colombier Saugnieu  Délibération municipale 15 mars 2017	<p><b>Avis favorable</b>, en demandant au SYTRAL de regarder avec attention les besoins spécifiques du secteur Est lyonnais, sur la partie dite de 2<sup>ème</sup> couronne, insuffisamment desservi par des lignes fortes de transport. Les besoins exprimés concernent les communes de la CCEL, déjà exposé, en partie, dans la délibération de Toussieu (N)26) malgré des nuances sur certaines propositions.</p> <p><u>Secteur Nord (Jons, Pusignan, Genas, Colombier Saugnieu)</u>  <i>. Prolongation du T5 depuis Eurexpo jusqu'à Genas.</i>  <i>. Affectation de l'ancienne voie ferrée de l'Est lyonnais à un site propre de TC pour éviter les flux automobiles importants de la population Pontoise en direction de la ZI de Meyzieu.</i></p> <p><u>Secteur Sud (St-Bonnet de Mure, St-Laurent de mure, St-Pierre de Chandieu, Toussieu)</u>  <i>. Réouverture de la gare de St-pierre de Chandieu avec parc relais, évitant de densifier le trafic du périphérique, le secteur de Mermoz ou gare de Vénissieux.</i></p> <p><i>. Gratuité de l'A43 depuis Lyon jusqu'à l'aéroport, rendant plus performante la ligne 1 EX.</i></p> <p><i>. Étude d'un couloir de bus dédié depuis la rocade Est jusqu'à Mermoz.</i></p> <p><u>Accès à l'aéroport</u>  <i>. Il est quasiment impossible de se rendre à la plateforme aéroportuaire ou sur les ZA Nord-Isère en TC dans des temps corrects.</i>  <i>. Garantir à court terme la desserte bus de la plateforme aéroportuaire, sachant que cela ne constitue en rien une concurrence à Rhônexpress</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Action 3.2 : 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• Rien de prévu au PDU autour d'une telle stratégie. Cette demande pourrait être examinée lors du renouvellement de la concession en 2035.</li> <li>• L'A43 a été identifiée dans le PDU (P 96) comme une des infrastructures les plus opportunes sur laquelle intégrer une voie réservée aux modes alternatifs à la voiture individuelle. La décision dépend de l'Etat, SDAGT (Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion de Trafic)</li> <li>• Action 3.4 : 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.</li> </ul> <p>• Voir Thématique : Rhône-Express.</p> <p>La commission prend acte des différentes réponses, qu'elle estime adaptées aux observations formulées</p>
----	---	--	---

15	Corbas Délibération municipale 23 mars 2017	<b>Avis favorable</b> , sous réserve d'une véritable prise en compte de la nécessaire amélioration de la desserte des zones résidentielles et d'emploi de la commune.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Compétence ADOF /Dex SYTRAL.</li> </ul>
16	Couzon au Mont d'Or	<b>Réputé favorable</b>	
17	Craponne Délibération municipale 21 mars 2017	<p><b>Avis favorable</b>, avec 7 réserves :</p> <p>. <i>L'Ouest lyonnais est insuffisamment traité et desservi en TC.</i></p> <p>. <i>L'Anneau des Sciences et le prolongement du métro jusqu'au secteur de l'Alaï sont indispensables.</i></p> <p>. <i>Le déclassement et le réaménagement de l'A6/A7 devront être concomitants avec la réalisation de l'Anneau des Sciences sous peine de saturer l'Ouest lyonnais et l'axe Écully/Francheville/Oullins.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Action 3.2 : Dans l'Ouest, les lignes fortes A4 (Ecully, 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)</li> <li>• Action 3.2 : Etude d'une liaison métro de Lyon vers le secteur d'Alaï. Dans l'objectif de desservir le 5<sup>ème</sup> 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) <i>Les éléments ou scénarios de cette réflexion sont en cours d'identification.</i></li> <li>• Action 3 de la fiche 4.1 concernant l'Anneau des Sciences : 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)</li> <li>• <i>Voir Thématique : Déclassement A6 / A7.</i></li> <li>• <i>Le SYTRAL répond en précisant que le P+R de Grézieu est programmé à 70 places et n'évoque pas Brindas.</i></li> </ul>

		<p><i>. Le parking relais de Grézieu est nettement sous-dimensionné, un autre est à prévoir à Brindas.</i></p> <p><i>. La fréquence des bus C24 et C24E est insuffisante.</i></p> <p><i>. Les pistes cyclables doivent être développées de manière sécurisée et assurer des liaisons entre communes.</i></p> <p><i>. il manque une offre de transport en commun transversale.</i></p>	<p>La commission estime que cette réponse est un peu trop laconique, mais qu'elle est conforme à ce qui est prévu par l'action 2 de la fiche 1.3 – Stratégie multimodale de rabattement- : "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'échange".</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De la compétence de l'ADOF du SYTRAL.</li> <li>• Voir Thématique : vélo.</li> <li>• Voir Thématique : liaison de périphérie à périphérie.</li> </ul>
18	Curis au Mont d'Or	<b>Réputé favorable</b>	
19	Dardilly Délibération municipale 14 mars 2017	<p><b>Avis favorable</b>, avec réserves :</p> <p><i>. Donner un caractère prioritaire à la rénovation de la ligne ferroviaire St6pal-lozanne (connexion ligne D Gorge du Loup)</i></p> <p><i>. Permettre l'aménagement d'un parc relais au lieu-dit Maison-Carrée à proximité de l'ancienne gare de Limonest sur le territoire de Dardilly.</i></p> <p><i>. En liaison avec le déclassement de l'A6/A7, création de lignes fortes de TC pour une connexion avec le métro et les parcs relais, afin de garantir une desserte efficace entre le centre de l'agglomération et les communes périphériques.</i></p> <p><i>. Requalification de l'ancienne RD306, suite à la mise en service de la liaison A89-A6.</i></p> <p><i>. Accroître l'irrigation des parcs d'affaires du secteur Techlib en fréquences, lignes fortes, navettes autonomes.</i></p> <p><i>. Faire état dans le PDU du développement des infrastructures précitées du secteur Ouest-Nord de la métropole.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Le projet de pôle d'échange à Porte de Lyon dans le cadre de la ligne express sur l'A6 pourra intégrer cette réflexion.</li> <li>• Voir thématique : Déclassement A6 – A7. Il est bien prévu une ligne express sur l'A6/A7 déclassée donnant accès au métro à Vaise et améliorant la desserte de Techlib dans le cadre de projet de territoire (étude en cours)</li> <li>• L'axe devra faire l'objet d'aménagements suite à l'ouverture de la liaison A89-A6.</li> <li>• Le projet de ligne express sur A6 améliorera également la desserte de Techlib (en cours d'étude et de mise au point avec les communes)</li> <li>• Pas de réponse du SYTRAL sur ce point, mais la commission observe que les infrastructures sont présentées en détail dans le</li> </ul>

			<p>observe que les infrastructures sont présentées en détail dans le Focus Ouest ainsi que sur les différentes cartes.</p> <p>La commission prend acte des différentes autres réponses, qu'elle estime adaptées aux observations formulées.</p>
20	Décines Charpieu  Délibération reçue le 6 avril 2017 hors délai	<p><b>Avis réputé normalement favorable</b></p> <p><i>. 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.</i></p> <p><i>. Renforcer les capacités de la ligne T3 en heures de pointe et augmenter les fréquences en heures creuses.</i></p> <p><i>. 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.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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)</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> </ul>
21	Écully  Délibération municipale 29 mars 2017 31 mars 2017	<p><b>Avis défavorable</b></p> <p><i>-Ne prend pas en compte la demande de la commune (CM du 30/03/2016) que le PDU planifie à court terme A4 et le tram-train Lozanne-Saint Paul avec les rabattements associés vers gares des Flachères, des Mouilles et d'Écully la demi Lune.</i></p> <p><i>-Déclassement A6 et création d'une ligne forte traitée de façon incohérente les axes : aucun PEM le long de la future ligne forte ni Écully, ni Pérollier, ni Seb/Techlib.</i></p> <p><i>-Aucune action précise pour la réalisation d'une ligne en site propre sur A6.</i></p> <p><i>-Aucune solution pour empêcher les reports de circulation du futur boulevard urbain vers le réseau des communes, COL indispensable pas planifié alors que l'ensemble des contournements devraient être mis en œuvre avant le verrou de confluence.</i></p> <p><i>-Aucun aménagement modes actifs sur A6, ni bande cyclable ni franchissement.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le PDU rappelle que le traitement par la Région de la 3<sup>ème</sup> 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)</li> <li>• Voir thématique : Déclassement A6 – A7.</li> <li>• La carte (p.71) "réseau cyclable à développer et franchissement modes actif" prévoit notamment des itinéraires cyclable ainsi que des franchissements.</li> </ul>

22	Feyzin	<b>Réputé favorable</b>	
23	Fleurieu sur Saône  Délibération municipale 30 mars 2017 Pas de date de réception	<b>Avis défavorable</b> <i>Réponse imprécise et insuffisante aux problématiques du secteur :</i> <i>. Fort développement démographique (+9% entre 1999 et 2011), accompagné d'un développement économique et d'une augmentation du nombre d'emploi.</i> <i>. Intentions concernant l'utilisation de l'ancienne voie ferrée Trévoux/Sathonay, insuffisamment précises et incitatives.</i> <i>. Engorgement des ponts, dont celui de Neuville, insuffisamment traité, ainsi que l'axe de déplacement Nord-Sud, dont la saturation est prévisible avec les aménagements prévus de la ZI Lyon-Nord.</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voir Thématique : ligne Sathonay –Trévoux.</li> <li>• Thématique : Stratégie multimodale pour le Val de Saône.</li> </ul> <p>Action 4.1 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.</p> <p>Etudier les modalités d'amélioration des franchissements modes doux dans le Val de Saône (cartographie p.71 et texte p.83)</p> <p>Études programmées d'ici 2022 pour les diffuseurs dans le Plaine des Chères, mais aucune précision sur les études de franchissement de la Saône.</p>
24	Fontaine Saint Martin  Délibération municipale 23 février 2017 22 mars 2017	<b>Avis défavorable</b> <i>L'amélioration de la ligne 77 a été demandée à maintes reprises suite à l'augmentation de la population et des besoins exprimés par les habitants.</i> <i>Aucune action concrète n'a été mise en place ou proposées par le SYTRAL pour favoriser les déplacements multimodaux pour le Val de Saône et pour la commune en particulier.</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Compétence Dex du SYTRAL sans lien direct avec PDU.</li> <li>• Thématique : Stratégie multimodale pour le Val de Saône.</li> </ul>
25	Fontaine sur Saône	<b>Réputé favorable</b>	
26	Francheville Courrier du 30	<b>Réputé normalement favorable</b> <i>. LE PDU n'intègre pas les conséquences du déclassement de</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voir thématique : Déclassement A6 – A7.</li> </ul>

	<p>mars 2017 reçu le 5 avril 2017</p>	<p><i>l'A6-A7. Quelle prise en compte de l'impact de ce déclassement sur l'avenue du Chater, zone fortement urbanisée ?</i></p> <p><i>. Dans l'objectif PDU intitulé "enjeux d'équité et de cohésion sociale", il n'est pas fait état des territoires périphériques voire ruraux.</i></p> <p><i>. 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.</i></p> <p><i>. 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.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les territoires périphériques sont justement abordés à propos de cet objectif (voir p.48) <i>Les réponses de la page 48 sont plus ciblées sur les secteurs urbains que ruraux. Une formulation complémentaire serait à inscrire dans le PDU à ce sujet.</i></li> <li>• Action 3.2 Maillage : 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.</li> <li>• 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 œuvre 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</li> </ul>
--	---	--	--

		<p><i>. 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 ?</i></p> <p><i>. Quelles mesures concrètes d'ici 2030 pour faciliter l'accès et le stationnement au métro gare d'Oullins.</i></p> <p><i>. Demande réitérée d'étude de développement du transport par câble, avec une ligne Francheville - Perrache ou Confluence.</i></p> <p><i>. 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, avec une ligne Francheville - Perrache ou Confluence.</i></p> <p><i>. 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.</i></p>	<p>de l'agglomération." (p.43)</p> <p>Pour autant, le PDU affiche clairement les objectifs de susciter et d'accompagner les changements de comportements en faveur d'une mobilité durable (p.49), et d'organiser la multimodalité en lien avec les spécificités des territoires (p.51)</p> <p><i>Sur ce point il serait bon de signaler que la diminution de la part de la voiture est une obligation réglementaire.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le PDU rappelle que cette ligne A2 (Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon, Perrache ou Bellecour) correspondant à 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)</li> <li>• 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.</li> <li>• <i>Voir Thématique : Solutions innovantes.</i></li> </ul> <p>• A l'image d'autres réalisations, ces questions devront faire l'objet d'un examen précis pour définir les solutions les plus adaptées</p> <p>• 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.</p> <p>• 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.</p>
--	--	---	--

		<p>. Quelles actions concrètes du PDU sur la cohabitation voiture / vélo y compris dans les rues étroites ?</p> <p>. Quelles actions éducatives le Sytral est-il prêt à financer sur l'usage et la civilité à vélo ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> </ul>
27	Genas Délibération municipale 20 mars 2017 27 mars 2017	<p><b>Avis favorable</b>, en demandant la prise en compte dans le PDU des remarques concernant plus spécifiquement les déplacements sur la CCEL et Genas :</p> <p>. Concernant la ligne forte Centre-Est à créer, la commune de Genas fait remarquer qu'il semblerait plus pertinent de marquer cette intention par un fuseau reliant Eurexpo à la Mi-Plaine, au Nord de Saint-Bonnet de Mure et Saint-laurent de Mure, au Sud de l'aéroport, puis filant sur la plaine de Saint-Exupéry, et la CAP. Cette future ligne permettrait de régler partiellement l'important trafic en provenance du Nord Isère, inondant le territoire de l'Est lyonnais.</p> <p>. Souhait de réfléchir à la pertinence du maintien en l'état de la concession Rhônexpress entraînant l'impossibilité de sortir su modèle »tout voiture »</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Action 3.3 – Amélioration des performances pour le corridor Centre-Est (page 93)</li> </ul> <p>La plupart des 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.</p> <p>• Voir Thématique : Rhône-Express.</p>
28	Genay	<b>Réputé favorable</b>	
29	Givors	<b>Réputé favorable</b>	
30	Grézieu la Varenne	<b>Réputé favorable</b>	
31	Grigny	<b>Réputé favorable</b>	
32	Irigny	<b>Réputé favorable</b>	
33	Jonage Délibération municipale 22 mars 2017	<p><b>Avis favorable</b>, avec réserves</p> <p><i>La desserte de Jonage et celle d'une partie de Meyzieu serait considérablement améliorée avec un arrêt supplémentaire du tram au centre aquatique de Meyzieu.</i></p> <p><i>Les lignes de bus sur Meyzieu (notamment la 95 en conservant la desserte du centre-ville) pourraient être réorganisées afin d'améliorer les ruptures de charge avec le tram. On pourrait augmenter les fréquences sans augmenter de beaucoup le nombre de bus.</i></p>	<p>Ces questions font partie des discussions permanentes dans le cadre des relations soutenues par la DEX du SYTRAL et les communes du secteur sous le couvert de la commission ADOF.</p> <p>Considérées hors compétence PDU.</p>

34	<p>Jons</p> <p>Délibération municipale 30 mars 2017</p>	<p><b>Avis « réservé »</b></p> <p><i>-prolongation de T5 jusqu'à Genas.</i></p> <p><i>-Affectation de l'ancienne voie ferrée de l'Est Lyonnais à un site propre de TC pour éviter les flux automobiles importants en direction de Meyzieu.</i></p> <p><i>-Développement d'un transport à la demande performant plus adapté au besoin des territoires ruraux avec un rabattement vers les lignes transversales de la CCEL.</i></p> <p><i>-Renforcement de la capacité des parcs relais notamment au niveau du tramway T3, Meyzieu ZI en mutualisant les parkings dédiés au grand Stade.</i></p> <p><i>-Réouverture de la gare de Saint Pierre de Chandieu avec création d'un parking relais.</i></p> <p><i>-Gratuité de l'A43 depuis Lyon jusqu'à l'aéroport.</i></p> <p><i>-Étude d'un couloir de bus dédié depuis la rocade Est jusqu'à Mermoz.</i></p> <p><i>-Refus de la prolongation de l'A432 en conformité avec les -- préconisations du SCoT indiquant le déclassement A6-A7. - ---</i></p> <p>-</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• Question d'adaptation de l'offre dans laquelle sera pris en compte le souci de liaisons transversales, y compris avec Saint Exupéry si possible.</li> <li>• Action 1.3 - 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 cependant à la plus grande prudence.</li> <li>• 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.</li> <li>• Rien de prévu au PDU autour d'une telle stratégie. Cette demande pourrait être examinée lors du renouvellement de la concession en 2035.</li> <li>• L'A43 a été identifiée dans le PDU (P 96) comme une des infrastructures les plus opportunes sur laquelle intégrer une voie réservée aux modes alternatifs à la voiture individuelle. La décision dépend de l'Etat, SDAGT (Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion de Trafic)</li> <li>• Voir Thématique : trafic de transit.</li> </ul>
----	---	---	--

		<p>- Partage des nuisances avec la finalisation de l'anneau des sciences et la réalisation du COL.</p> <p>- Impossibilité d'accès en TC dans des temps corrects à la zone aéroportuaire et aux zones d'activité Nord Isère.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Action 3.4 Liens : 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, notamment avec la plateforme aéroportuaire.</li> </ul>
35	La Mulatière	<b>Réputé favorable</b>	
36	La Tour de Salvagny  Délibération municipale 22 mars 2017 Pas de date de réception	<p><b>Avis favorable</b>, avec réserves :</p> <p>. Le focus sur le secteur Ouest reste imprécis sur le développement du ferroviaire, en particulier la ligne St-Paul/Lozanne..</p> <p>. Pas d'évocation de l'agrandissement de la gare de La tour De Salvagny.</p> <p>. Flou sur les liaisons transversales et la desserte des parcs d'activité, y compris celui de La Poterie, non pris en compte.</p> <p>. Pas d'intégration des améliorations des TC sur la RD307 par la création d'une voie de bus réservé par la déconstruction de la bande centrale bétonnée.</p> <p>. Périmètre d'étude trop étroit ne prenant pas suffisamment en compte les impacts sur la commune des territoires limitrophes au champ d'étude.</p> <p>. Pas d'engagement formulé sur une tarification unique TCL-SNCF.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le PDU rappelle que le traitement par la Région de la 3<sup>ème</sup> 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)</li> <li>Le calendrier prévoit des études complémentaires relatives à la modernisation du réseau de l'Ouest Lyonnais. L'absence de positionnement de la Région sur cette question récurrente pour de nombreuses communes du secteur est regrettable.</li> <li>• SYTRAL : Un schéma d'amélioration des performances des lignes de bus sera défini et mise en œuvre.</li> <li>• Action 8.1 Dialogue : Le partenariat est à maintenir avec les territoires voisins au sein de la grande région de l'aire métropolitaine.</li> <li>• Voir Thématique : Tarification .</li> </ul>
37	Limonest  Délibération municipale 16 février 2017 17 février 2017	<p><b>Avis favorable</b>, Accord sur l'ensemble de l'arrêt du projet de PDU, avec réserves :</p> <p>. Demande que le plan d'action fasse état d'éléments financiers laissant apparaître un développement des infrastructures dans le secteur Nord Ouest.</p> <p>. Demande qu'un focus particulier soit inséré dans le projet, afin d'éviter qu'une carence existe à ce niveau.</p> <p>. Le secteur est le parent pauvre en matière de TC, en ne répondant pas à la demande résultant de la prévision</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les éléments financiers sont globalisés dans le PDU.</li> <li>• 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.</li> <li>• Le PDU se base sur un diagnostic et des projections ressortant du projet de développement de l'agglomération porté notamment par</li> </ul>

		<p><i>d'augmentation de la population de 150000 habitants, et de développement économique du Techlib.</i></p> <p><i>.Urgence de rénover la liaison St-Paul-Lozanne, accompagné de parking relais et parcs de stationnement.</i></p> <p><i>.Déclassement de l'A6/A7 insuffisamment précis. Il convient d'élaborer dès maintenant un plan d'action et un calendrier en matière de lignes fortes de TC avec parkings relais.</i></p>	<p>le SCoT et faisant l'objet d'un suivi régulier.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voir réponses déjà apportée sur ce sujet essentiellement de la compétence Région.</li> </ul> <p>• Voir thématique : Déclassement A6 – A7.</p>
38	<p>Lissieu</p> <p>Délibération municipale 20 mars 2017 24 mars 2017</p>	<p><b>Avis favorable</b>, assorti de réserves :</p> <p><i>. Secteur Nord-Ouest (Communes de Techlib avec un bassin versant sur Vaise et Lyon 9<sup>ème</sup>) insuffisamment pris en compte dans le PDU.</i></p> <p><i>. Nécessité d'inscrire un 9<sup>ème</sup> corridor avec l'axe La Garde-Lyon.</i></p> <p><i>. Parmi les enjeux des TC des communes de 2<sup>ème</sup> couronne, il devrait y avoir la création de parkings de dissuasion ainsi que la remise en service de la ligne ferroviaire St-Paul- Lozanne.</i></p>	<p>Position communale proche de ses voisins du Nord-Ouest examinée ci-avant sur la prise en compte insuffisante du secteur dans le PDU, la remise en service de la ligne St-Paul-Lozanne.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans sa première réponse concernant la création d'un 9<sup>ème</sup> corridor le SYTRAL précisait que « 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 Techlib dans le cadre d'un projet de territoire »</li> </ul> <p>Dans sa réponse au PV de Synthèse concernant la desserte des campus, le SYTRAL indique « qu'un 9<sup>ème</sup> corridor bus entre le campus Ecully, la Gare de Vaise et la Part-Dieu devrait être proposé pour l'approbation du PDU »</p> <p>La commission prend acte de ces réponses</p>
39	<p>Lyon</p> <p>Délibération municipale 27 mars 2017 31 mars 2017</p>	<p><b>Avis favorable</b></p>	<p>De nombreuses contributions ont été déposées pendant l'enquête par des élus d'arrondissement à l'appui de délibérations pour certains (N° R394 :Lyon 2°)</p> <p>Les thèmes développés sont présentés dans le chapitre traitant des avis de la commission d'enquête sur les contributions enregistrées pendant l'enquête.</p>
40	<p>Marcy l'Etoile</p> <p>Délibération du 9 mars 2017 Pas de date de réception</p>	<p><b>Avis favorable</b>, en insistant sur la nécessité de valorisation et du développement des lignes ferroviaires et des aménagements permettant de relier les gares au centre-ville des communes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le PDU prévoit à l'horizon 2030, des études complémentaires relatives à la modernisation du réseau de l'Ouest lyonnais (Compétence Région Auvergne-Rhône-Alpes)</li> </ul>
41	<p>Messimy</p>	<p><b>Réputé favorable</b></p>	

42	<p>Meyzieu</p> <p>Délibération municipale 17 mars 2017 31 mars 2017</p>	<p><b>Avis favorable</b>, tout en apportant un certain nombre de précisions :</p> <p><i>. la question du financement d'éventuelles actions correctives n'est pas abordée.</i></p> <p><i>. Les orientations liées à la voiture individuelle n'intègrent pas un avenir constitué d'un parc de véhicules non polluants (Voitures électriques, gaz naturel...)</i></p> <p><i>Seuls la marche à pied 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'occulter</i></p> <p><i>L'un des objectifs est de limiter le trafic automobile, mais non l'automobile. Ce n'est pas parce que l'on utilise les TC que l'on, doit forcément ne pas avoir de véhicules. Le PDU ne doit donc pas diminuer le nombre de places par m<sup>2</sup></i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pages 226 et 229 du PDU : Evocation de recherche permanente d'optimisation et de financements complémentaires</li> <li>• Page 126 : 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 (Hypothèses retenues avec 15% du parc automobile électrique en 2030 en cohérence avec les hypothèses du SRCAE) 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.</li> <li>• Page 76 : 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, gyropodes, overboard...), qui se développent dans la pratique quotidienne et peuvent poser des problèmes de cohabitation avec les piétons sur l'espace public.</li> <li>• Action 4.3 - 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)</li> </ul> <p><a href="#">Voir Thématique Stationnement.</a></p> <p><a href="#">Réponses adaptées aux interrogations de la commune.</a></p>
----	---	--	--

43	<p>Mions</p> <p>Délibération municipale 16 mars 2017 <i>Pas de date de réception</i></p>	<p><b>Avis défavorable</b>, motivé dans la délibération par plusieurs observations :</p> <p><i>. Avis des communes auraient dû être demandés avant Métropole.</i></p> <p><i>. Refus du Sytral d'intervenir dans les communes pour présenter aux élus et citoyens le projet avant son adoption définitive.</i></p> <p><i>. Le dossier du déclassement de l'A6/A7 a été ajouté en dernière minute sans analyse et sans perspectives approfondies.</i></p> <p><i>. Concernant le stationnement, il y aurait lieu de mettre en cohérence sa gestion en fonction de l'endroit avec des déclinaisons territoriales et chronologiques.</i></p> <p><i>. Envisager des déclinaisons territoriales et chronologiques.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 est consultée au titre de substitution au département et non au titre d'un ancien EPCI (loi MAPTAM)</li> <li>• 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.</li> <li>• Voir thématique : Déclassement A6 – A7.</li> </ul> <p>• Voir Thématique : Stationnement.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Action 3 de la fiche 8,4 : plans locaux de mobilités.</li> </ul> <p>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.</p> <p>Réponses adaptées aux interrogations de la commune.</p>
44	<p>Montanay</p> <p>Délibération municipale 9 février 2017 dépôt en Préfecture le 16 février 2017</p>	<p><b>Avis favorable</b></p>	

45	<p>Neuville sur Saône</p> <p>Délibération municipale 23 mars 2017 Pas de date de réception</p>	<p><b>Rejet du projet de PDU</b>, considérant que :</p> <p>. le contenu du PDU n'apporte pas de réponse aux enjeux du secteur du Val de Saône.</p> <p>. l'axe stratégique de déplacement du couloir Nord-Sud, comprenant l'axe Sathonay-Trévoux, est abordé de façon scindée et inefficace, sans engagement précis d'amélioration.</p> <p>. La question de l'accès à la gare d'Albigny-Villecert et la politique de stationnement des usagers du train nécessitent la construction d'une stratégie globale portée par la Métropole, insuffisamment explicité dans le PDU.</p> <p>. Les aménagements envisagés pour les modes doux sont largement insuffisants.</p> <p>. Le report à 2030 de la décision de création d'un diffuseur au niveau de Quincieux ne prend pas en compte l'état de saturation actuel du réseau routier.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thématique : Stratégie multimodale pour le Val de Saône.</li> <li>• Voir Thématique : ligne Sathonay –Trévoux.</li> <li>• SYTRAL : 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)</li> <li>• Les fiche -action 2.2 action 3, fiche-action 2.3 actions 1 et 2 présentent les projets destinés à permettre le développement de l'usage du vélo. Le SYTRAL répond qu' « une Réflexion est à conduire sur le franchissement de la Saône pour les modes actifs » alors que la carte du focus Nord indique dans les projets ou études d'ici 2030 le « Franchissement pour les modes actifs de la Saône à conforter ou à créer. »</li> <li>• Page 113 du PDU : L'étude d'opportunité sera réalisée d'ici à 2022. L'aménagement du diffuseur est identifié au plan d'investissement autoroutier signé par l'Etat avec les concessionnaires en janvier 2017. Bien que toutes les réponses ne puissent satisfaire totalement les interrogations de la commune, elles sont adaptées à celles-ci et conformes au projet de PDU.</li> </ul>
46	Oullins	<b>Réputé favorable</b>	
47	<p>Pierre Bénite</p> <p>Délibération municipale 21 mars 2017</p>	<p><b>Avis défavorable</b>, assorti d'observations et demandes :</p> <p><u>Demandes à long terme :</u></p> <p>. Réétudier la pertinence du tracé court de l'anneau des sciences.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renvoi au débat public déjà tenu et dont les enseignements et conclusions ont été tirés par la Métropole dans le cadre d'une délibération.</li> </ul>

		<p><i>. Accompagner le prolongement du métro B à l'hôpital Lyon-Sud par une offre de stationnement suffisante, la mise en place de cheminements piétons et modes doux et d'un rabattement en bus efficace depuis le « bas de la commune. Le nom de la ville devrait figurer dans la dénomination de la future station pour la lisibilité vis-à-vis des usagers.</i></p> <p><i>. Acter le prolongement du métro B jusqu'aux Basses-Barolles en vue d'absorber une partie des usagers de la future A45, en cohérence avec un tracé long de l'anneau des Sciences et éviter les embouteillages au niveau du croisement A450-A7.</i></p> <p><u><i>Demandes à court terme</i></u></p> <p><i>. Renforcer la ligne 15 qui permet de rejoindre directement le métro B depuis le centre-ville. Les bus sont régulièrement saturés aux heures de pointe et la régularité est défaillante.</i></p> <p><i>. Créer une ou plusieurs station Vélo'V sur Pierre-Bénite en vue de permettre de rejoindre le métro B.</i></p> <p><i>. Doubler le tracé de Via Rhôna par la rive Ouest du Rhône, suite aux aménagements cyclables sur La Mulatière, et l'avenue Jean Jaurès, avec son prolongement à plus long terme de l'A7 déclassée.</i></p> <p><i>. Faire de la ligne de train Perrache-Givors une véritable ligne de « RER »</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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)</li> <li>Les mesures d'accompagnement seront précisées et débattues lors des études en cours de lancement sur ce volet de l'opération (Métropole, SYTRAL, communes)</li> <li>• L'opportunité du prolongement du métro B vers l'A450 sera étudiée d'ici à 2022. Les possibilités techniques ont été préservées.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Question d'adaptation de l'offre examinée en permanence par la Dex.</li> </ul> <p>• Voir Thématique : vélo.</p> <p>• Cf. carte du réseau cyclable à développer p.71. Axe structurant identifié au PAMA.</p> <p>Lien éventuel avec les Plans Locaux de Mobilité ;</p> <p><a href="#">Cette éventualité pourrait être inscrite au PDU.</a></p> <p>• Voir Thématique : Tarification.</p> <p><a href="#">La commission prend acte des différentes réponses, qu'elle estime adaptée aux observations formulées.</a></p>
48	<p>Poleymieux au Mont d'Or</p> <p>Délibération municipale 21 février 2017 Pas de date de réception</p>	<p><b>Accord sur l'ensemble de l'arrêt du projet de PDU,</b> avec les réserves suivantes :</p> <p><i>. Rappeler que le secteur NO de l'agglomération et le Val de Saône doivent être davantage développés en matières de TC (Réelles difficultés d'accès aux zones centrales et aux bassins d'emploi : Techlib.../ Rénovation nécessaire de la liaison St-Paul-Lozanne/ Garantir à terme l'exploitation de l'emprise Sathonnay-Trévoux)</i></p>	<p><a href="#">Réserves exprimées proches de celles de Limonest.</a></p> <p><a href="#">Se référer aux réponses du SYTRAL et des commentaires de la commission de la case 37 du présent tableau.</a></p>

		<p><i>. Le plan d'action doit faire état d'éléments financiers et d'un focus particulier sur le Nord-Ouest, afin d'éviter qu'une carence existe à ce niveau.</i></p>	
49	<p>Pusignan</p> <p>Délibération municipale 20 mars 2017 Pas de date de réception</p>	<p><b>Avis favorable</b>, avec réserves :</p> <p><i>. Pas de perspectives réelles d'amélioration pour les communes de l'Est Lyonnais.</i></p> <p><i>. Scandaleuse exclusivité de Rhônexpress, bloquant tout développement de la plupart des lignes de TC indispensables pour le territoire, en particulier les lignes transversales</i></p> <p><i>Pas de solution pérenne proposée pour pallier la saturation constatée du tram T3.</i></p> <p><i>. L'indispensable liaison Aéroport à Eurexpo est mentionnée dans le PDU sans réelle volonté de réalisation.</i></p> <p><i>. Les dispositions du PDU pour l'Est lyonnais ne sont pas à la hauteur des enjeux.</i></p> <p><i>. Quid de la réouverture de la gare de St-Pierre de Chandieu.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 montages 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 (Mezieu – Laurent Bonnevey)</li> <li>• Voir aussi Thématique : Rhône-Express.</li> <li>• La plupart des objectifs fixés par le PDU – voir action 3.2 Maillage du Centre-Est 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.</li> <li>• 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.</li> </ul> <p><i>La commission prend acte des différentes réponses, qu'elle estime adaptée aux observations formulées.</i></p>

50	Quincieux Délibération municipale 20 janvier 2017	<b>Avis favorable</b>	
51	Rillieux la Pape Délibération municipale 30 mars 2017	<p><b>Avis défavorable</b></p> <p>- <i>PDU voté après le plan de mandat du Sytral adopté en 2015 avant le PDU, alors qu'une démarche logique aurait supposé l'inverse.</i></p> <p>- <i>Ville de Rillieux non associée dans les ateliers de travail.</i></p> <p>- <i>Absence d'approches et moyens de mobilités innovants :</i></p> <p>- <i>transport par câble du plateau de Rillieux Sermenaz – parc de Miribel Jonage-Décines Grand Large</i></p> <p>- <i>mise en place d'Hubs périurbains sur le secteur du haut Sermenaz. Rillieux la Pape est la porte d'entrée du secteur Nord et limitrophe avec le plateau de l'Ain au niveau de la sortie A46. le territoire est sur le point d'être saturé par VL et PL.</i></p> <p>- <i>Création d'un parking, le départ de TC efficaces (bus à niveau de service-BHNS-sur la bande d'arrêt d'urgence ou la voie de droite de la rocade mais aussi téléphérique) et la connexion des modes doux doivent impérativement être étudiés et inscrits en perspectives d'aménagement. L'interconnexion avec le pôle multimodal de Sathonay Rillieux est nécessaire</i></p> <p>- <i>solutions concrètes à apporter en priorité à la problématique des parc relais autour du complexe sportif du loup pendu ou de la gare de Sathonay Rillieux.</i></p> <p>- <i>création d'un pôle multimodal autour de la gare de Sathonay-Rillieux en vu de l'ouverture de la ligne Sathonay-Trévoux (jonction à prévoir avec les modes doux, avec les TC vers la station de métro Cuire avec parking relais de grande capacité, station Velo'v, zone de recharge pour véhicules électriques et station d'auto-partage.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Association des communes dans les réunions de déclinaison territoriale des actions du PDU.</li> </ul> <p>• Voir Thématique : Solutions innovantes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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)</li> <li>• 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)</li> </ul> <p>Un P+R autour d'un complexe sportif ne rentre pas dans le cadre de la stratégie PEM proposée dans le PDU.</p> <p>• Voir aussi Thématique : ligne Sathonay –Trévoux.</p>

	<p><i><u>-Renforcement des TC</u></i>  <i>L'attractivité de Rillieux en couronne d'agglomération avec un positionnement géographique stratégique et des disponibilités foncières justifie un renforcement de l'offre TC</i></p> <p><i>-refonte du parcours de la ligne 33. Son itinéraire et ses conditions actuelles (arrêts sans abris-mêlés à la circulation) sont un frein à son développement. Un projet en site propre reliant les trois communes du plateau Nord doit être mis à l'étude.</i></p> <p><i>-refonte du parcours de la ligne 58 (les horaires ne correspondent pas aux entrées/sorties des établissements scolaires- la desserte de la gare de Crépieux et le secteur des Brosses)</i></p> <p><i>-rétablissement d'une liaison entre les secteurs de Vancia et de Rillieux village pour améliorer les dessertes vers les établissements scolaires ou de rejoindre la gare de Sathonay Rillieux (la suppression de deux lignes de junior Direct a eu des conséquences en terme d'augmentation des VL et temps de parcours TC)</i></p> <p><i>-Création d'un itinéraire via la route de Strasbourg au regard de l'enquête OD et du développement. Osterode. L'élargissement de cet axe en cours d'étude (PLU-H) devra comprendre un linéaire de stationnement et une voie dédiée aux modes doux ou un site propre au TC.</i></p> <p><i>-Desserte de la zone d'activités Osterode par une ligne forte type C2. Les propositions concernant la Zi4 et des modes doux ne sont pas à la hauteur de l'ambition de ce secteur.</i></p> <p><i>-Le changement du terminus de la ligne C2 qui n'est plus en connexion avec la place Bellecour et les principales lignes de TC de la ville de Lyon (la ville a été obligée de mettre en place une navette gratuite pour rompre l'isolement des personnes âgées ou fragiles)</i></p> <p><i>-Affichage à chaque arrêt et dans les bus des temps de</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour la plupart des interventions ci-contre, il s'agit de questions d'adaptations de l'offre suivie en permanence par la Direction de l'exploitation (Dex) du SYTRAL.</li>   <li>• 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.</li>   <li>• Compétence Dex.</li>   <li>• Non retenu dans le PDU.</li> </ul>
--	--	--

		<p><i>parcours afin que les usagers puissent disposer d'informations pour améliorer leurs déplacements.</i></p> <p><i>-Déclinaison opérationnelle du PDU floue et ambiguë</i></p> <p><i>-Passage à l'opérationnel du mode doux peu travaillé (modalités financière de soutien à la pratique du vélo? installation de stations spécialisées)</i></p> <p><i>-Échéancier du développement des 1200kms supplémentaires de réseau cyclable entre 2015 et 2022 ?(Caluire via Pierre Fallion, Vancia-Sathonay-Anneau Bleu)</i></p> <p><i>-Sécurisation des zones de stationnement ou plateforme par de la vidéo protection ?</i></p>	<p>• Voir Thématique : vélo.</p> <p>Toutes les demandes exprimées par la commune n'obtiennent pas une suite favorable. La commission estime cependant que les réponses apportées par le SYTRAL sont justifiées.</p>
52	Rochetaillée S/S	<b>Réputé favorable</b>	
53	<p>Saint Bonnet de Mure</p> <p>Délibération municipale 23 mars 2017</p>	<p><b>Avis favorable</b>, avec observations suivantes :</p> <p><i>-Prolongation du T5 à Genas.</i></p> <p><i>- 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.</i></p> <p><i>-Réouverture gare St Pierre de Chandieu et parking rabattement.</i></p> <p><i>-Gratuité a 43 Lyon-aéroport.</i></p> <p><i>- Gratuité de l'A43 jusqu'à Saint Exupéry pour rendre plus efficace la ligne 1.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• Ne peut être étudié qu'à l'occasion du renouvellement de la concession APRR en 2035.</li> <li>• L'A43 a été identifiée comme une des infrastructures les plus opportunes sur laquelle intégrer une voie réservée aux modes</li> </ul>

		<p><i>-Étude couloir bus dédié rocade Est –Mermoz.</i></p> <p><i>-Refus prolongation A 432 en conformité avec le SCOT indiquant déclassement A6-A7 en lien avec AdS et COL.</i></p> <p><i>-Impossible de se rendre en TC à l'aéroport ou aux ZI Nord Isère.</i></p>	<p>alternatifs à la voiture individuelle (p.96) de la compétence du SDAGT (Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion de Trafic)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voir Thématique : trafic de transit et contournement de l'agglomération.</li> </ul> <p>• En lien avec la Thématique : Rhône-Express. La commission prend acte des différentes réponses, qu'elle estime adaptées aux observations formulées.</p>
54	<p>Saint Cyr au Mont d'Or</p> <p>Délibération municipale 7 mars 2017 10 mars 2017</p>	<p><b>Avis défavorable</b>, inadéquation des mesures proposées dans le PDU avec le contexte spécifique des Monts d'Or et de St-Cyr au Mont d'Or en particulier, concernée également par les dispositions retenues dans le secteur Nord (flux de déplacement en direction du centre, transitant par la commune pour éviter l'axe du Val de Saône, gare de Collonges au Mont d'Or)</p> <p><i>. Aucun projet significatif identifié pour les Monts d'or, hormis une piste cyclable de St-Cyr à St-Romain ... hautement irréaliste), compte tenu de la présence d'équipements structurants : Lycée Jean Perrin, liaison directe sur le BNPL, rendant impossible la diminution de l'utilisation de la voiture automobile pour rejoindre le centre de Lyon</i></p> <p><i>. Pas de prise en compte des améliorations étudiées pour améliorer les TC : Couloir de bus rue de St-Cyr, par exemple)</i></p> <p><i>. Comment mettre en œuvre la promotion du tout actif (marche et vélo) dans les Monts d'Or compte tenu du relief ?</i></p> <p><i>. Le PDU ne prend pas en compte les deux roues (moto, scooter) ni l'usage de vélo à assistance électrique (VAE), modes de déplacements adaptés dans les zones à relief tourmenté</i></p> <p><i>. Le quartier de l'Indiennerie, avec 100 logements sociaux, n'a toujours aucun accès aux TC.</i></p>	<p>• 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) Création de navette transversale à l'ADOF du printemps 2017 : Techlid, Monts d'Or.</p> <p>• Voir Thématique : liaison de périphérie à périphérie.</p> <p>• Voir actions 2.2 et 2.3 : Le 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 Mont d'Or.</p> <p>• Voir aussi Thématique 2MR et Thématique vélo.</p> <p>• Sujet en cours d'évocation avec la commune et réponse en cours par DEX dans le cadre de l'ADOF.</p> <p>• 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</p>

		<p>. Le principe de « l'étoile de la toile » affirmé dans le SYTRAL ne se retrouve pas dans le PDU. Manque d'axes transversaux qui permettraient un report modal important vers les TC, notamment pour les populations les plus fragiles.</p>	<p>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)</p> <p>Améliorations de la performance du réseau bus : ligne 14 de rocade entre Gorge de Loup et Oullins et création de navette transversale à l'ADOF du printemps 2017 : Techlid, Monts d'Or.</p> <p>La commission prend acte des différentes réponses, qu'elle estime adaptée aux observations formulées.</p>
55	<p>Saint Didier au Mont d'Or</p> <p>Délibération municipale 23 mars 2017 Pas de date de réception</p>	<p><b>Avis défavorable</b></p> <p>. L'élaboration du PDU a été effectuée en regroupant des communes aux problématiques très différentes. Un découpage de type Conférences territoriales des maires de la Métropole aurait été plus judicieux.</p> <p>. Aucun projet structurant n'est proposé sur le secteur des Monts d'Or alors que le transit routier aux heures de pointe est saturé, ce qui amène les automobilistes à emprunter les itinéraires traversant la commune.</p> <p>. Étonnement de ne pas voir abordé un projet de réseau structurant, à partir du secteur Porte de Lyon, avec la création d'une ligne forte de tram-train du Val de Saône depuis Neuville.</p> <p>. Pas d'évocation de la ligne transversale de bus Collonges – Écully, les communes concernées ayant effectué un investissement important sur ce projet, qui permettrait de se déplacer dans les Monts d'Or sans avoir à repasser par Lyon-Vaise.</p> <p>. Projet de bus en site propre entre Lycée Jean Perrin et gare de Vaise non abordé.</p>	<p>• Action 8.4 : 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.</p> <p>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.</p> <p>Les déclinaisons ultérieures par territoire sont évoquées dans le PDU sous forme de "Plans Locaux de Mobilité".</p> <p>• Voir Thématique : Stratégie multimodale pour le Val de Saône.</p> <p>• Voir Thématique : ligne Sathonay –Trévoux.</p> <p>• Création de navette transversale à l'ADOF du printemps 2017 : Techlid, Monts d'Or.</p>

		<p><i>.Redimensionnement du parking relais de Vaise non abordé</i>  <i>. Fluidification de la circulation du bus rue Saint-Cyr utile pour démontrer au public l'intérêt du TC.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul> <p><i>. La sécurité dans les TC doit être au cœur des préoccupations pour favoriser l'utilisation des TC.</i></p> <p><i>. Insuffisance de prise en compte de la situation des piétons, notamment avec l'apparition des skate-board, trottinettes, gyropodes.</i></p> <p><i>. Donner la possibilité de mettre les vélos dans les bus du réseau des Monts d'Or, où la topographie est un frein à leur utilisation.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Couloir bus étudié par DEX : COPIL avec maires concernés ; décision à venir sur faisabilité ou non.</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> </ul> <p>• Difficultés liées aux questions de sécurité et de forte fréquentation des bus.</p> <p><i>La commission prend acte des différentes réponses, qu'elle estime adaptées aux observations formulées.</i></p>
56	Saint Fons  Délibération municipale 9 mars 2017	<p><b>Avis favorable,</b> assorti de la demande de prise en compte des observations et précisions formulées dans la délibération, « l'amélioration de la mobilité constituant l'un des axes majeurs de la politique de lutte contre la précarité »</p> <p><i>. St-Fons ne bénéficie d'aucun TC en site propre, d'où la nécessité de mise en place d'un corridor Saint-Fons – Ville Centre, permettant de se raccrocher de manière efficace à Gerland.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul>

		<p><i>Nécessité de doter à terme (2030) l'Est lyonnais d'une liaison transversale forte tel que l'envisage la ligne A8.</i></p> <p><i>. Revoir à court terme les modalités du désenclavement du quartier de l'Arsenal (1000 logements) non desservi en interne.</i></p> <p><i>. Demande de mise en place d'une tarification adaptée , notamment pour les déplacements liés au travail et à la recherche d'emploi, ainsi qu'une facilité d'accès à la distribution de tickets, par l'implantation d'automates sur le territoire communal.</i></p> <p><i>. Nécessité d'améliorer la marchabilité en ville et développer des cheminements piétons de qualité.</i></p> <p><i>. Apaisement du centre-ville à rechercher avec la liaison par la Métropole de la nouvelle voirie « tour de ville », dont le dernier tronçon sera livré en 2018.</i></p> <p><i>. Développement d'un réseau cyclable lisible, sécurisé et raccordé à l'agglomération.</i></p> <p><i>Demande d'installation de stations Velo'v .</i></p>	<p>NPNRU en cours qui prend en compte ces orientations et en précise les modalités.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 NPNRU en cours qui prend en compte ces orientations et en précise les modalités.</li> <li>• Voir Thématique : Tarification.</li> </ul> <p>• Mise en place du PAMA. Etude mobilité du NPNRU en cours qui prend en compte ces orientations en lien avec la commune.</p> <p>• Etude mobilité du NPNRU en cours qui prend en compte ces orientations Tour de ville en cours d'achèvement.</p> <p>• Voir Thématique : vélo.</p> <p>La commission prend acte des différentes réponses, qu'elle estime adaptées aux observations formulées.</p>
57	Saint Genis Laval  Délibération municipale 14 mars 2017	<b>Approuve le projet de révision du PDU</b>	
58	Saint Genis les Ollières  Délibération municipale 3 mars 2017 4 avril 2017	<p><b>Avis favorable</b></p> <p><i>-L'absence de continuité des modes doux (vélo) sur l'Ouest de la métropole contrevient à leur essor.</i></p> <p><i>-Le cadencement des lignes TC à renforcer pour meilleure fréquentation.</i></p> <p><i>-Le maillage du territoire doit être plus uniforme sur la qualité du matériel TC.</i></p> <p><i>-Nécessité de créer des voies transversales sur pour l'ensemble des modes de transport, l'organisation des déplacements demeurant en étoile autour de la ville centre</i></p>	<p>• Voir Thématique : vélo.</p> <p>• Action 3.3 Performances et à suivre dans le cadre de l'ADOF.</p> <p>• Á suivre dans le cadre de l'adaptation de l'offre.</p> <p>• 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</p>

		<p>déplacements demeurent en étoile autour de la ville centre. .Créer un corridor Ouest pour fluidifier les flux.</p> <p>-Projets grands contournement flous dans leur définition (financement et impact sur trafic local et de transit) Pour les élus ayant voté contre. -Absence de développement du transport par câble et financement Anneau des sciences au détriment du mode doux - Financement de l'ADS qui interviendra au détriment des modes doux.</p>	<p>bus 14 qui relie Gorge de Loup, Tassin, Francheville, St Foy les Lyon et Oullins.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voir Thématique : trafic de transit et contournement de l'agglomération.</li> <li>• Voir Thématique : Solutions innovantes.</li> <li>• Financement de l'ADS qui interviendra au détriment des modes doux. La commission prend acte des différentes réponses, qu'elle estime adaptées aux observations formulées.</li> </ul>
59	<p>Saint Germain au Mont d'Or</p> <p>Délibération municipale 22 mars 2017 30 mars 2017</p>	<p><b>Avis favorable</b>, avec réserves :</p> <p>. Garantir aux communes aux confins de la Métropole une desserte par le bus sur le long terme ainsi que la réalisation puis présentation d'une enquête de satisfaction auprès des usagers. . Organiser un stationnement en nombre et sécurisé pour les vélos sur toutes les gares du Val de Saône. . 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 également de relier cette ligne au réseau du bus Colibri de l'Ain par la commune de Jassans. . 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. . 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 2030.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Suivi organisé par des procédures spécifiques prévues au PDU.</li> <li>• Thématique : Stratégie multimodale pour le Val de Saône.</li> <li>• Voir Thématique : ligne Sathonay –Trévoux.</li> <li>• Voir Thématique : vélo.</li> <li>• 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/A466/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.</li> </ul>

		<p><i>. Faciliter l'interopérabilité des différents réseaux de transports des territoires voisins, avec l'installation d'équipements communs : arrêt de bus, signalétique, correspondance...</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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)</li> </ul> <p><i>La commission prend acte des différentes réponses, qu'elle estime adaptées aux observations formulées.</i></p>
60	<p>Saint Laurent de Mure</p> <p>Délibération municipale 22 mars 2017 29 mars 2017</p>	<p><b>Avis favorable</b> avec réserves liées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>au projet de grand contournement de l'agglo :</u> <i>. l'élargissement de l'A46 Sud à deux fois trois voies ne peut être considéré comme faisant partie de l'itinéraire attractif de grand contournement par l'Est, étant déjà saturé.</i> <i>. le bouclage A432 sur A46, suggéré p.109, entraînerait une augmentation de trafic sur l'A432, entraînant la dégradation du cadre de vie pour les communes riveraines de la CCEL, déjà impactés par de nombreuses infrastructures, sources de nuisances importantes (Aéroport, ligne TGV, projet CFAL et Lyon-Turin)</i> <i>. regret que le COL ne fasse pas partie d'une programmation, alors qu'il est prévu au SCoT et dans la DTA.</i> <i>. le tracé du futur grand contournement doit intégrer une vision prospective sur l'évolution du territoire en terme démographique et bassin d'emploi.</i></li> <li>- <u>au nouvel accès depuis l'A43 au droit de la Plaine St-Ex</u> <i>. ce nouveau diffuseur est d'ores et déjà nécessaire. Il doit être anticipé sans attendre l'aménagement de la ZA « Portes du Dauphiné », prévue à long terme dans la DTA.</i> <i>. pour assurer l'utilité de ce diffuseur, nécessité de rendre gratuit de l'A43, depuis celui-ci en direction et en provenance de Lyon.</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voir Thématique : trafic de transit et contournement de l'agglomération.</li> </ul> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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)</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>au développement de l'utilisation du train</u>  <i>. favorable au projet de développement du transport ferroviaire à l'Est avec les propositions suivantes.</i>  <i>. la gare de St-Priest ne répond pas à ce besoin, car située en 1<sup>ère</sup> couronne.</i>  <i>. la réouverture de la gare de St-Pierre-de-Chandieu permettrait de répondre à ce besoin, d'autant plus qu'elle est pré »vue au SCoT.</i>  <i>Le réouverture de cette gare devra s'accompagner d'un maillage en TU (bus) depuis les communes voisines.</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>à la structuration du réseau maillé de TC d'agglo</u>  <i>. favorable au projet de développement des TC à l'Est, en vue de désengorger la RN306 et le réseau routier local, mais...</i>  <i>. pour être efficace, la liaison en transport collectif St-Priest / Colombier-Saugnieu devrait arriver à une station de métro.</i>  <i>. augmentation du cadencement aux heures de pointe, dans les deux sens, pour assurer une montée en puissance.</i>  <i>. la création d'un site propre sur l'A43 entre l'A6 et l'A46Sud et Mermoz permettrait d'améliorer le temps de trajet de cette ligne.</i></li> </ul> </li>   <li>- <u>à la desserte en TC de l'aéroport Lyon St-Ex</u>  <i>. nécessité d'anticiper la fin de la concession Rhônexpress(2030) en lançant dès à présent, l'étude pour une véritable desserte en TC de l'aéroport pour les voyageurs, mais également pour ceux qui y travaillent, habitant les communes voisines.</i>  <i>. cette nécessité est liée au développement prévisible important du bassin d'emploi à proximité immédiate de l'aéroport, au risque de saturer le réseau routier local.</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li>   <li>• Cette ligne est identifiée comme liaison et non comme ligne forte (p.91)  La connexion de cette ligne au métro fera l'objet d'études et pourra être préservée le moment venu.</li>   <li>• 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</li> <li>• Voir Thématique : Rhône-Express.</li> </ul> <p>La commission prend acte des différentes réponses, qu'elle estime adaptées aux observations formulées.</p>
61	Saint Pierre de Chandieu	<b>Réputé favorable</b>	

62	<p>Saint Priest</p> <p>Délibération municipale 30 mars 2017 3 avril 2017</p>	<p><b>Avis défavorable</b> s'appuyant sur le manque d'association des territoires et notamment des communes dans la définition du projet, et le manque d'opérationnalité sur les territoires et d'une déclinaison financière réaliste.</p> <p>Quatre remarques principales:</p> <p><u>Effets du déclassement de l'A6/A7</u> .Aucune garantie sur la réalisation des mesures d'accompagnement. Par exemple, le déclassement est conditionné, dans le SCoT, à la réalisation de l'Anneau des Sciences et du COL. . Oubli et incohérence dans les cartes présentées (page 109, et pages 182 et 192)</p> <p><u>Gare de Saint-Priest</u> Regret que les atouts de la gare de Saint-Priest ne soient pas davantage pris en compte en reléguant la réalisation d'études au-delà de 2022 sans financement prévu à la PPI de la Métropole.</p> <p><u>Projet de ligne A8</u> . La réalisation de cette ligne n'est programmée qu'au-delà de 2022 et oublie la desserte de Saint-Priest. .En particulier cette écarte la possibilité de desservir plus de 100 ha de ZAE existant et à venir et 650 logements nouvellement développés sur le secteur Ouest, sans compter la réserve foncière des Brigoudes (15 ha à vocation résidentielle)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réunions territoriales pour le quadrant Est à l'automne 2015 et printemps 2016 : Saint-Priest présent.</li> <li>• 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.</li> <li>• Voir Thématique : trafic de transit et contournement de l'agglomération.</li> <li>• 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) Cette seconde option serait contraire aux dispositions du SCoT, ce qui rend à priori inapplicable le remplacement du prolongement de l'A432 par un shunt court au niveau de Manissieux.</li> <li>• 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 soit réaménagée, pour renforcer son attractivité (p.191) A prendre en compte dans l'étude du secteur Grand Est à lancer en 2017-2018.</li> <li>• 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-Verin) (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-Verin) (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.</li> </ul>
----	--	---	--

		<i>Développement du service de vélos en libre-service : La topographie est favorable à l'utilisation du vélo. Or cette possibilité n'est pas actée par des préconisations claires</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voir Thématique : vélo.</li> </ul> <p>Tenir compte de la réserve exprimée concernant le shunt de Manissieux.</p>
63	Saint Romain au Mont d'Or  Délibération municipale 7 février 2017	<b>Avis favorable.</b>	
64	Sainte Consorce	<b>Réputé favorable</b>	
65	Sainte Foy les Lyon  Délibération municipale 30 mars 2017 03/04/2017	<p><b>Avis défavorable :</b> <u>Interrogations:</u> . Pas de caractère contraignant du document, ni de priorisation précise des actions.</p> <p>. Les objectifs s'appuient uniformément sur tout le territoire sans tenir compte des spécificités locales. . Les nouveaux engins de mobilité n'ont pas été pris en compte : transport fluvial, transport par câble. . Concernant le déclassement de l'A6/A7, manque d'études d'impact et d'éléments précis.</p> <p><u>Faiblesses :</u> . Sainte Foy est positionné dans la boucle formée par les périphériques après réalisation de l'anneau des sciences. Le positionnement et le futur tracé mériteront d'être précisés, afin d'éviter l'augmentation de la circulation sur des voies communales non destinées à accueillir un trafic de transit. . Le PDU ne prévoit pas de nouvelles lignes de transport fortes autres que celles existantes (ligne A2, rue Commandant Charcot et ligne 14 le long du corridor de l'Yzeron)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Des focus territoriaux ont été réalisés et ils peuvent être déclinés au travers de Plans Locaux de Mobilité.</li> <li>• Voir Thématique : Solutions innovantes.</li> <li>• Voir thématique : Déclassement A6 – A7.</li> <li>• Les mesures d'accompagnement devront être précisées et débattues lors des études en cours et à venir sur l'opération.</li> <li>• Action 3.3 : 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.</li> </ul> <p>La commission prend acte des différentes réponses, qu'elle estime</p>

		<i>l'alternative à la voiture porte donc sur le changement de comportement des utilisateurs.</i>	adaptées aux observations formulées.
66	Sathonay Camp  Délibération du 12 avril 2017 (R933 et R930 du registre dématérialisé)	<b>Avis réputé favorable (mais défavorable dans les faits)</b> <i>. 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. . 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. . 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.</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voir Thématique : Stationnement.</li> <li>• 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.</li> <li>• Etude prospective déplacements sur le Franc Lyonnais (Métropole) en lien avec le Val de Saône notamment.</li> <li>• Voir également Thématique : Stratégie multimodale pour le Val de Saône et Thématique : Ligne Sathonay-Trévoux.</li> </ul> <p>Toutes les demandes exprimées par la commune n'obtiennent pas une suite favorable. La commission estime cependant que les réponses apportées par le SYTRAL sont justifiées.</p>
67	Sathonay Village  Délibération municipale 03 avril 2017 04 avril 2017	<b>Avis défavorable</b> <i>-Ne prend pas assez en compte les préoccupations des habitants du territoire et ne répond pas aux enjeux de la commune et ne proposent pas d'actions concrètes pour favoriser les déplacements multimodaux dans le Val de Saône.  -Les tentatives de négociations concernant les TCL n'ont pas abouti.</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Etude prospective déplacements sur le Franc Lyonnais (Métropole) en lien avec le Val de Saône notamment.</li> <li>• Voir également Thématique : Stratégie multimodale pour le Val de Saône et Thématique : Ligne Sathonay-Trévoux.</li> <li>• L'offre actuelle TCL dispose d'une bonne réserve de capacité ce qui explique qu'il ne soit pas nécessaire de renforcer l'offre.</li> </ul> <p>Toutes les demandes exprimées par la commune n'obtiennent pas une suite favorable. La commission estime cependant que les réponses apportées par le SYTRAL sont justifiées.</p>

68	Solaize	<b>Réputé favorable</b>	
69	Tassin la demi Lune (intervention de M. le Maire au conseil municipal du 29 mars 2017)	<p><i>. Les enjeux évoluent peu entre le premier PDU de 1997 et celui de 2017.</i></p> <p><i>. Le projet de métro prolongé vers Alaï, 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.</i></p> <p><i>. L'augmentation de la fréquence du tram-train n'aura que peu d'impact pour les Tassilunois tant que la tarification unique n'aura pas été résolue.</i></p> <p><i>. Demande de création d'aménagements cyclables sur la commune (av. Ch. De Gaulle, Foch, République, route de Paris)</i></p> <p><i>. 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.</i></p> <p><i>. Un corridor bus est prévu entre Oullins et Lyon via Tassin, dont acte. Mais rien d'est prévu quant à une liaison sur l'axe Nord-Sud du territoire de Tassin, instamment demandée par la commune.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• L'étude d'une liaison métro vers le secteur d'Alaï est prévue à d'ici 2022. "Dans l'objectif de desservir le 5<sup>ème</sup> 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'inscrira dans ce cadre. L'étude en cours a justement pour ambition de statuer sur cette liaison afin d'en définir les objectifs et le tracé.</li> <li>• Voir Thématique : Tarification.</li> <li>• Voir Thématique : vélo.</li> <li>• Voir thématique : Déclassement A6 – A7.</li> <li>• 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</li> </ul>

		<p>. Certaines lignes de bus sont surchargées à l'h. p. (ex. : ligne 98)</p>	<p>déplacement (p.94)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réponse DEX du SYTRAL.</li> </ul> <p><a href="#">La commission prend acte des différentes réponses, qu'elle estime adaptée aux observations formulées.</a></p>
70	Thurins Délibération municipale 10 février 2017	<p><b>Avis favorable</b>, en ce qu'il tente de trouver un équilibre social, économique et environnementale en matière de TU.          . <i>Souhait : adaptation de l'offre de transport plus proche de la réalité du terrain, notamment sur la rotation des lignes 2ex, et sa concordance avec d'autres lignes régulières de transport.</i></p> <p>. <i>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.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 œuvre. 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)</li> <li>• Question d'adaptation de l'offre faisant l'objet, en principe, d'une concertation permanente.</li> </ul> <p><a href="#">La commission prend acte des différentes réponses, qu'elle estime adaptées aux observations formulées.</a></p>
71	Toussieu Délibération municipale 23 mars 2017	<p><b>Avis favorable</b> avec de nombreuses réserves développées pour les secteurs Est (Jons, Pusignan, Colombier Saugnieu), Sud (Toussieu, St-Pierre de Chandieu) et centre (St-Laurent-de-Mure/St-Bonnet-de-Mure) de la CCEL.</p> <p><u>Secteur Est :</u>          . <i>Affectation de l'ancienne voie ferrée de l'Est lyonnais à un site propre de TC, pour éviter le flux automobile important en direction de la ZI de Meyzieu.</i></p> <p><u>Secteur Centre :</u>          . <i>Prolongation du T5 jusqu'à Genas.</i></p> <p>. <i>Déplacer le péage A43/A432 après l'aéroport, afin de détourner les véhicules en provenance de St-Bonnet par la</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• <a href="#">Pas de réponse de Sytral sur ce point.</a></li> </ul> <p><a href="#">Cette question rejoint l'axe 4 indiquant la programmation d'études</a></p>

	<p><i>RD306, rendant plus performante la ligne IEX, et diminuant l'exposition aux nuisances des populations locales.</i></p> <p><i>. Étudier un couloir de bus dédié depuis la rocade Est jusqu'à Mermoz.</i></p> <p><u><i>Secteur Sud (Concernant plus particulièrement Toussieu)</i></u>  <i>. Réouverture de la gare de Toussieu-Chandieu en lien avec le développement du parc d'activités Portes du Dauphiné inscrit au SCOT, évitant de densifier le trafic du périphérique, secteur Mermoz ou gare de Génissieux.</i>  <i>. Refus de la prolongation de l'A432 tel qu'annoncé, en conformité avec les préconisations du SCOT indiquant le déclassement de l'A6/A7. Partage des nuisances avec finalisation de l'Anneau des Sciences et réalisation du COL.</i>  <i>. Il est quasiment impossible de se rendre sur la plateforme aéroportuaire, ainsi qu'au niveau des zones d'activités du Nord-Isère, en TC. De nombreux habitants travaillant sur ces zones sont contraints de prendre la voiture.</i>  <i>. 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.</i>  <i>. 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.</i>  <i>. Refus de la prolongation de l'A432 tel qu'annoncé par la MDL et raccordement au Sud de Vienne.</i>  <i>Partage des nuisances avec la réalisation de l'Anneau des Sciences et le grand contournement Ouest Lyonnais.</i></p>	<p>d'ici 2030 pour la réalisation d'un nouveau diffuseur sur l'A43 au droit de la Plaine de St-Exupéry. Le déplacement du péage n'est pas évoqué.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> </ul> <p>• Voir Thématique : Rhône-Express.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eventualité liée à la réouverture de la gare non programmée d'ici 2030.</li> <li>• Rien de prévu au PDU autour d'une telle stratégie en lien avec la fin de la concession APRR en 2035.</li> <li>• 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.</li> </ul> <p>La commission prend acte des différentes réponses, qu'elle estime adaptées aux observations formulées.</p>
--	--	---

72	<p>Vaulx en Velin</p> <p>Délibération municipale 30 mars 2017 31mars 2017</p>	<p><b>Prend acte de la concertation menée sur le PDU et conditionne un <b>avis favorable</b> à la prise en compte de l'ensemble des demandes de la commune :</b></p> <p><i>notamment un engagement ferme de réalisation d'une ligne de tramway pour la desserte de la Grande Île.</i></p> <p><u>Autres demandes :</u></p> <p><i>. Renforcement des liaisons Nord-Sud par un axe de transport de rocade pour connecter les zones de peuplement et d'emploi de la 1<sup>ère</sup> couronne de l'agglomération.</i></p> <p><i>. La ligne A8 doit être complétée par le franchissement du canal de Jonage, accompagné d'un franchissement par les modes doux (qui existait dans le précédent PDU)</i></p> <p><u>Autres souhaits :</u></p> <p><i>. Amélioration de la ligne C3, par une mise en site propre avec l'objectif de passage au tramway.</i></p> <p><i>. Création d'un pôle d'échange multimodale au centre-ville (tramway, A8, C3...)</i></p> <p><i>. Amélioration de la desserte de la partie Est du Carré de Soie.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>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.</li> <li>• 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.</li> <li>• 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. Deux franchissements à étudier identifiés au PAMA Lien éventuel avec les Plans Locaux de Mobilité.</li> <li>• Aménagement C3 en cours et réflexion sur la mise en place d'un matériel roulant bi-articulé.</li> <li>• Renvoi aux études NPNRU et Grand Est.</li> <li>• Mise en place de la ligne A8 + étude prolongement métro A.</li> </ul> <p>La commission prend acte des différentes réponses, qu'elle estime adaptées aux observations formulées.</p>
----	---	--	--

73	<p>Vénissieux</p> <p>Décision du Conseil municipal 20 mars 2017 31 mars 2017</p>	<p><b>Avis favorable</b>, assorti d'une demande d'ajouter différents points au PDU :</p> <p><u>Concernant les grands axes structurants de la commune</u> . <i>Construction de l'A45 et son débouché sur l'ADS non abordés.</i></p> <p>. <i>Demande d'identifier le Boulevard Laurent Bonnevey, comme un axe à circulation apaisée intégrant une voie réservée aux TC et au covoiturage. D'où la nécessité de réaliser les voies de contournement au plutôt (dont le BUE)</i></p> <p><i>Demande d'inscrire en prioritaire d'ici 2022 d'un franchissement modes doux du périphérique au niveau du secteur Puisoz/Parilly.</i></p> <p><u>Concernant le rail</u> <i>Étonnement du peu d'éléments fournis sur le renforcement de la liaison ferrée Vénissieux-Lyon, sur le transport ferroviaire de marchandises et sur la mise en accessibilité de la gare, sachant que la gare de Vénissieux est répertoriée comme l'une des 4 gares de délestage. Demande de clarification du travail partenarial avec la SNCF.</i></p> <p><u>Concernant le développement des axes de TC</u> <i>La gare de Vénissieux est confortée dans le PDU, comme porte d'entrée de l'agglomération. Compte tenu des problèmes</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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)</li> <li>• 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 œuvre opérationnelle des agrafes urbaines...) - (p.82)</li> </ul> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans les actions destinées à améliorer les franchissements pour les piétons et les vélos d'ici 2022, le secteur Puisoz/Parilly est identifié comme une des grandes coupures à prendre en compte (p.189)</li> </ul> <p>Franchissement identifié au PAMA. Lien éventuel avec les Plans Locaux de Mobilité.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 nœud 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)</li> <li>• Conformément à la stratégie décrite dans la fiche action 1.3, les pôles d'échanges d'entrée d'agglomération pour le territoire Est</li> </ul>
----	--	---	---

	<p><i>de saturation en matière de stationnement et des projets d'urbanisation du secteur de la gare, la commune demande un nouveau Point d'entrée multimodale Sud au niveau du Boulevard Urbain Sud, relié à la gare de Vénissieux par une liaison TC forte.</i></p> <p><u>Concernant les parcs relais</u>  <i>La création d'un nouveau point d'entrée Sud devra être accompagné de la création d'un parc relais conséquent Confirmation de l'attachement de la commune au principe de gratuité des parcs relais pour les usagers des TC.</i></p> <p><u>Concernant les zones d'activités</u>  <i>. La desserte TC des zones industrielles est à conforter et à développer en cohérence avec les besoins des entreprises . Demande de développer le transport fluvial de voyageur, au-delà de la navette de St-Paul à la Confluence, pour desservir la vallée de la chimie.</i></p> <p><u>Concernant le financement</u>  <i>La question du financement est insuffisamment abordée dans le PDU</i></p>	<p>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)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le PDU ne dit rien au sujet de la gratuité des parcs relais.</li> </ul> <p>• 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)</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 œuvre des programmations du PDU d'ici 2022. A plus long terme, la mise en œuvre des actions est basée sur les niveaux d'investissements et capacités financières récurrentes. De plus, le PDU prévoit</li> </ul>
--	--	---

		<p><u>Concernant le tarification</u></p> <p>. Les tarifs restent à un niveau élevé peu incitatif pour les familles à revenus modestes.</p> <p>. Demande de mise en place d'une tarification adaptée aux usagers de courte distance</p>	<p>d'optimiser les ressources financières et d'étudier l'opportunité de nouveaux systèmes de financement (p.177)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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)</li> <li>• Voir aussi Thématique : Tarification.</li> </ul>
74	Vernaison	<b>Réputé favorable</b>	
75	Villeurbanne	<b>Réputé favorable</b>	