

## Tableau de synthèse aux réponses des personnes publiques et associées

Numéro de la remarque	Sources avis	N° de page avis	Remarques	Réponse apportée	Commentaires
1	MRAE	8	<u>Précédent PDU du pays viennois / bilan du précédent PDU</u> : Verser au dossier d'enquête publique le bilan du précédent PDU du pays viennois et d'en tirer les conclusions pour le présent plan de mobilité.	<p>En réponse, il est intégré dans le PDM et FEES :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le bilan du précédent PDM</li> <li>- La continuité du PDU au PDM</li> <li>- Les différents indicateurs</li> </ul> <p>En annexe est ajouté le document : Urbalyban, Bilan des actions à cinq ans du PDU, décembre 2017.</p> <p>A titre d'information, le bilan du précédent PDU a été transmis à la MRAE après l'envoi du dossier PDM/FEES.</p> <p>Il est intégré une justification de l'historique et des freins sur la mise en oeuvre. Il est précisé que le nouveau PDM tire les leçons du précédent PDU (ambitions, délais de réalisation) afin de poursuivre la dynamique.</p>	Ajout d'un chapitre spécifique dans le corps du PDM. La MRAE espérait sans doute qu'on aille encore plus loin dans l'analyse mais on a répondu à l'essentiel. Aller plus loin risque d'être assez chronophage.
2	MRAE	9	<u>Précédent PDU du pays viennois/projets issus du précédent PDU/demi-échangeur de Vienne Sud</u> : Reprise de l'évaluation des effets du projet de demi-échangeur de Vienne Sud de l'A7 sur l'urbanisation induite et de prévoir les mesures permettant d'en maîtriser les incidences négatives (rétréfaction de la demande du 7 avril 2021)	On est a priori maintenant dans une phase pré opérationnelle avec un démarrage du chantier fin 2023. C'est un engagement pris. Le PLUI intégrera cette nécessité de maîtrise. Cette question de maîtrise de l'urbanisme est déjà traitée dans le Scot.	
3	MRAE	9	<u>Précédent PDU du pays viennois/projets issus du précédent PDU/liaison entre l'est de l'agglomération (D75-D76) et le réseau autoroutier (A21)</u> : Au-delà de son ajournement, l'Autorité environnementale recommande de préciser clairement le statut du projet de liaison routier Est-Nord inscrite dans le PDU antérieur du pays viennois.	En réponse, il est indiqué que le projet a été abandonné.	
4	MRAE	10	<u>Précédent PDU du pays viennois/suivi environnemental</u> : Présenter le suivi environnemental du précédent PDU.	ATMOTERRA a mis à jour et a ajouté des indicateurs EES du précédent PDU dans l'EES.	
5	MRAE	14	<u>Articulation du projet de PDM avec les autres plans</u> : Analyser l'articulation entre le plan de mobilité, le schéma de développement commercial et la stratégie d'accueil des entreprises, tous trois portés par Vienne Condrrieu Agglomération.	ATMOTERRA a ajouté les éléments dans l'EES et le PDM. VCA transmet le schéma de développement commercial et la stratégie d'accueil des entreprises.	
6	MRAE	14	<u>Articulation du projet de PDM avec les autres plans/ PPA Agglo Lyonnaise</u> : Intégrer les objectifs du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise approuvé et d'en analyser l'articulation.	ATMOTERRA a mis à jour et a ajouté des objectifs et actions du PPA ainsi que l'articulation et la contribution du PDM aux objectifs chiffres du PPA.	
7	MRAE	15	<u>Etat initial de l'environnement et perspectives de son évolution</u> : Compléter le dossier avec une analyse de l'état initial de l'environnement comportant des données à jour, et d'en tirer les conclusions pour l'ensemble des autres chapitres de l'évaluation environnementale.	En réponse, il est précisé que l'état initial de l'environnement et que les perspectives de son évolution ont été réalisés au démarrage de la démarche afin de permettre l'identification des enjeux du territoire. L'état initial est daté de 2020 et se base sur de nombreuses données et documents (parfois antérieurs à 2020). Les enjeux identifiés sont toujours d'actualité. Consciente que la démarche d'élaboration a été réalisée sur plusieurs années (en particulier avec la période de COVID), la collectivité propose de se concentrer sur la mise en oeuvre du PDM, tout en collectant les données nécessaires au suivi et à l'évaluation au fil de l'eau à partir de la mise en oeuvre des actions du PDM (dispositif de suivi).	
8	MRAE	15	<u>Etat initial de l'environnement et perspectives de son évolution / Scénario au fil de l'eau</u> : Présenter les perspectives de l'évolution probable de l'environnement si le PDM n'est pas mis en oeuvre, notamment sur la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, et la consommation énergétique liée au transport.	En réponse, il est précisé que les perspectives d'évolution, en l'absence de mise en oeuvre du PDM, sont présentées dans : - Le document <i>ATMOTERRA, 2020, Etat initial de l'environnement de Vienne Condrrieu Agglomération, Ref. 77078-RIND01 - 02 en date du 09/11/2020</i> et en particulier dans la section 1.2.5 Air. - Le document <i>ATMO AURA, Etude d'opportunité ZFE : Communauté d'agglomération de Vienne Condrrieu, Version éditée le 07/06/2022</i> - la description de l'évolution des parts modales, partie stratégie du PMD.	
9	MRAE	16	<u>Etat initial de l'environnement et perspectives de son évolution / climat, gaz à effet de serre et consommation énergétique</u> : Compléter l'évaluation environnementale sur le volet de la maîtrise de la consommation énergétique dans le secteur des transports et de la mobilité.	En réponse, ATMOTERRA a ajouté dans l'EES les éléments principaux en lien avec les consommations énergétiques du secteur du transport routier et le potentiel de réduction des consommations du transport routier, issus du Diagnostic du PCAET.	
10	MRAE	16	<u>Etat initial de l'environnement et perspectives de son évolution/qualité de l'air</u> : Développer une synthèse pertinente des diagnostics existants de qualité de l'air.	En réponse, il est précisé que le document <i>ATMO AURA, Etude d'opportunité ZFE : Communauté d'agglomération de Vienne Condrrieu, Version éditée le 07/06/2022</i> présente le diagnostic détaillé de la qualité de l'air pour l'agglomération, en particulier pour le NO2, les PM10 et PM2.5. Une synthèse est intégrée à l'EES.	
11	MRAE	17	<u>Etat initial de l'environnement et perspectives de son évolution / nuisances</u> : Présenter les plans de prévention du bruit dans l'environnement et leur articulation avec le plan de mobilité.	ATMOTERRA a intégré à FEES les plans de prévention du bruit dans l'environnement et leur articulation avec le plan de mobilité.	
12	MRAE	19	<u>Solutions de substitutions raisonnables et exposés des motifs pour lesquels le projet de PDM a été retenu</u> : Présenter les solutions de substitution avec l'analyse de leurs avantages et inconvénients au regard de l'atteinte de ses objectifs, et des enjeux environnementaux.	En réponse, il est précisé que les solutions de substitution et les choix retenus par la collectivité tout au long de la démarche d'élaboration du PDM sont présentés dans le document de l'EES en particulier dans la section 6 <i>Explicitation et justification des choix retenus au regard des solutions de substitution raisonnables</i> . Le Tableau 18 récapitule les différentes mesures ERC et scénarios alternatifs proposés, ainsi que la justification de la prise (ou non) en compte de ces mesures dans le PDM.	
13	MRAE	20	<u>Mesures apportées par l'évaluation environnementale / recours ou abandon de certains outils du PDM</u> : Justifier du non recours à des outils disponibles, au regard des enjeux environnementaux, comme la ZFE, les schémas de desserte fluviale, ferroviaire et les périmètres dj de stationnement.	INDDIGO a apporté dans la mesure du possible les justifications demandées. Il n'est pas prévu de revenir sur le fond sur les orientations arrêtées dans la première version du projet de PDM.	Justification relative au schéma de desserte fluviale et ferroviaire intégré dans le PDM dans l'article 1.1.2 du préambule.  Volet ZFE traité (cf. remarque n°26) Ajout d'éléments dans la fiche C.5
14	MRAE	20	<u>Mesures apportées par l'évaluation environnementale / Modification des conditions de circulation</u> : Comparer les diverses solutions envisagées et évaluer les effets des modifications prévues de condition de circulation, en condition standard et de dégradation de l'A7.	Il n'est pas prévu dans le PDM de procéder à une analyse comparative poussée des diverses solutions envisagées.	
15	MRAE	21	<u>Mesures apportées par l'évaluation environnementale</u> : Corriger les incohérences entre les impacts et les mesures associées.	<p>En réponse, il est précisé que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pour certaines actions, les mesures ERC proposées ont été intégrées dans la fiche action avec la validation de la collectivité.</li> <li>- Pour l'analyse des impacts, les actions susceptibles d'avoir des incidences négatives sur une thématique environnementale sont généralement identifiées avec le signe (-) <i>Dégradation potentielle ou faible de l'enjeu environnemental du territoire</i>. Lorsque les mesures ERC proposées sont intégrées a priori dans la mise en oeuvre de l'action, alors l'impact est "évité, réduit ou compensé" et l'impact identifiée avec le code (0/-) <i>Dégradation faible potentielle de l'enjeu environnemental mais prise en compte au sein de la fiche action</i>.</li> <li>- Incidence atténuée par la prise en compte et l'anticipation par le territoire des effets potentiellement négatifs de l'action.</li> <li>- Cette codification permet de : <ul style="list-style-type: none"> <li>- souligner l'incidence potentielle de l'action sur la thématique environnementale,</li> <li>- encourager la collectivité à bien appliquer les mesures ERC proposées.</li> </ul> </li> </ul> <p>L'état étant faite en amont de la mise en oeuvre des actions, l'évaluateur ne peut garantir l'absence d'impact résiduel, même lors de l'application des mesures ERC proposées. L'évaluation des impacts est donc cohérente avec le Tableau 18 et les mesures ERC, tout en assurant une traçabilité et une vigilance pour la collectivité lors de la mise en oeuvre des actions conditionnées par les mesures ERC.</p>	

16	MRAE	21	Mesures apportées par l'évaluation environnementale : Clarifier la prise en compte de la mesure d'évitement A3 par Viennne Condiereu Agglomération dans son rapport environnemental, et le cas échéant de justifier son absence au regard des enjeux de protection des publics sensibles face aux nuisances.	Action A3 "Protéger les établissements recevant un public sensible exposés aux nuisances" Mesures d'évitement proposée : (E) Restreindre la circulation automobile aux abords des établissements sensibles sur certaines plages horaires ou de manière permanente Intégration de la mesure avec "Des solutions variées pourront être étudiées : restrictions de voies, de stationnement, de vitesses en fonction des situations rencontrées...."	
17	MRAE	21	Mesures apportées par l'évaluation environnementale : Un certain nombre de mesure a été complété par la mention "dans la mesure du possible", "privilégié", "sinon", "le cas échéant". Il est recommandé de renforcer les mesures prises.	En réponse, VCA devra prendre en compte ces mesures au cas par cas en fonction des projets en suivant les mesures ERC proposées par ATMOTERRA dans l'EEES.	
18	MRAE	23	Dispositif de suivi environnemental proposé : Conserver les précédents critères de suivi du PDU Pays Viennois, en les adaptant à la nouvelle échelle du PDM.	En réponse, il est précisé qu'aucun suivi environnemental n'a été réalisé sur le PDU. ATMOTERRA a produit lorsque cela était possible l'information sur les indicateurs PDU (1,2,4,5). Il a fait le lien avec le diagnostic PDM et le suivi du PDM.	EES - Analyse de l'évolution des indicateurs du précédent PDU
19	MRAE	24	Dispositif de suivi environnemental proposé : Préciser la périodicité du renseignement des indicateurs et de leur communication au public et à l'Autorité environnementale à travers la mise à jour de la déclaration environnementale.	En réponse, VCA précise que la périodicité du renseignement des indicateurs se fera en cohérence avec le PCAET.	Ajout de phrase : "La périodicité de renseignement des indicateurs sera alignée sur la périodicité de renseignement des indicateurs du PCAET.
20	MRAE	24	Dispositif de suivi environnemental proposé : Intégrer aux fiches actions du plan de mobilité les mesures de suivi retenues, et de prolonger la gouvernance de l'élaboration du plan (Cf 3.1 ci-après) pour celle du suivi global des actions.	INDDIGO a intégré un tableau de synthèse des indicateurs par action, un dispositif de suivi qui recapitulait les indicateurs PDM et EES.	Pour INDDIGO, tableau de synthèse réalisé dans le document : 6_Actions et indicateurs.docx
21	MRAE	25	Résumé non technique : Reprendre l'ensemble du résumé non technique afin qu'il reflète le contenu du rapport environnemental et résume ses différents chapitres, et de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.	ATMOTERRA a repris l'ensemble du résumé non technique. Mise à jour avec les grandes modifications (PPA).	
22	MRAE	25	Les ambitions environnementales du PDM : Démontrer la cohérence des actions avec les ambitions du territoire et les objectifs d'évolution de part modale.	En réponse, INDDIGO a détaillé la justification des parts modales. ATMOTERRA a intégré les éléments d'INDDIGO dans l'EEES.	Pour INDDIGO, ajout d'éléments dans la partie stratégie du document 6851-PDM intégralité MODIF W.docx
23	MRAE	25	Les ambitions environnementales du PDM : Justifier en quoi les choix retenus permettent au territoire de Viennne Condiereu Agglomération d'atteindre ses objectifs de réduction des émissions aux horizons 2026 et 2031, puis de s'inscrire dans la perspective 2050 de neutralité carbone.	En réponse, INDDIGO et ATMOTERRA ont détaillé la justification des parts modales. ATMOTERRA a ajouté une évaluation tendancielle des émissions GES aux horizons 2026, 2031 et 2050.	Pour INDDIGO, ajout d'éléments dans la partie stratégie du document 6851-PDM intégralité MODIF W.docx Pour ATMOTERRA, intégration d'une projection 2050
24	MRAE	26	Les ambitions environnementales du PDM : Définir des objectifs chiffrés pour le stationnement des véhicules et des vélos, et de localiser les parcs de rabattement à proximité des gares, prévus par le plan d'action du PDM.	INDDIGO a repris les éléments et a intégré des objectifs chiffrés.	Ajout d'éléments dans les fiches C5 et C6
25	MRAE	27	Compatibilité des PLU(i) avec le PDM : recommander de rendre lisibles les dispositions du plan de mobilité avec lesquelles les PLU doivent être rendus compatibles.	INDDIGO a repris les actions une par une et a mis en avant les éléments avec lesquels le PLU doivent être rendus compatibles.	Ajout d'éléments dans certaines fiches, compléments dans l'encart "lien avec les autres plans"
26	DDT	4	Remarques globales sur la forme du document : mise à jour vis-à-vis des évolutions récentes du contexte local -> Action A1, ZFE	L'opportunité de réaliser un ZFE a été évaluée en 2022 par ATMO AURA (rapport Étude d'opportunité ZFE : Communauté d'agglomération de Viennne Condiereu, Version éditée le 07/06/2022). L'agglomération a fait le choix de ne pas mettre en oeuvre de ZFE.	Pour INDDIGO, texte introduit directement dans le PDM (chapitre 4.1.3 / 6851-PDM intégralité MODIF W.docx) et fiche action supprimée
27	DDT	4	Remarques globales sur la forme du document : mise à jour vis-à-vis des évolutions récentes du contexte local -> PPA en vigueur approuvé le 24 nov 2022	ATMOTERRA et INDDIGO ont ajouté au PDM et à l'EEES des éléments sur le PPA en vigueur approuvé en novembre 2022.	Pour INDDIGO, le corps du PDM (6851-PDM intégralité MODIF W.docx) a été ajusté en conséquence
28	DDT	4	Remarques globales sur la forme du document : mise à jour vis-à-vis des évolutions récentes du contexte local -> nouvelle DSP et actions connexes	En réponse, il est précisé que la nouvelle DSP et les actions connexes ont bien été intégrées dans le plan d'actions du PDM (reprise du cahier des charges de la DSP).	
29	DDT	4	Remarques globales sur la forme du document : ajouter des cartographies de synthèse dans le plan d'actions ( cartes représentant les différentes orientations)	INDDIGO a repris les fiches actions et a étudié la possibilité d'établir une cartographie de synthèse.	Tableau de synthèse réalisé dans le document : 3_Synthèse des actions par secteur concerné.docx
30	DDT	4	Remarques globales sur la forme du document : ajouter un calendrier global de mise en place du plan d'actions ( calendrier des étapes d'élaboration et calendrier de mise en oeuvre action par action)	INDDIGO a intégré un tableau de synthèse des actions avec leur calendrier.	Tableau de synthèse réalisé dans le document : 5_Calendrier global des actions
31	DDT	4	Diagnostic : ajouter le projet Malissol, la nouvelle ligne givros/Chasse (ligne 5), mise à jour du réseau "transière" par "cars Région"	INDDIGO a intégré cette remarque et a mis à jour le document.	Fait pour transférer et pour la ligne 5, directement dans le corps du PDM (6851-PDM intégralité MODIF W.docx) Pour le projet Malissol, les éléments sont déjà présents dans le document
32	DDT	4	Diagnostic : ajouter un bilan et une évaluation du précédent PDU	INDDIGO a intégré cette remarque.	Ajout d'un chapitre spécifique dans le corps du PDM (6851-PDM intégralité MODIF W.docx). La DDT espérait sans doute qu'on aille encore plus loin dans l'analyse mais on a répondu à l'essentiel. Aller plus loin risque d'être assez chronophage.
33	DDT	5	Diagnostic : prise en compte des études et schémas non prescriptifs -> ajouter un paragraphe sur l'étude d'itinéraire RN7 pilotée par la DREAL	INDDIGO a ajouté le paragraphe demandé.	Présentation de l'étude insérée dans le corps du PDM (6851-PDM intégralité MODIF W.docx)
34	DDT	5	Stratégie/ ambition des mesures proposées : expliquer la méthodologie ayant permis de fixer les objectifs du PDM (ex aucun objectif défini pour la logistique et le transport de marchandise...)	INDDIGO précise davantage dans le volet stratégie du PDM la méthodologie ayant permis de fixer les objectifs du PDM. Exemple : pour la logistique, il a été pris comme hypothèse la tendance avec la mise en place de l'écoconduite dans les sociétés de transports mais également le changement de parc de véhicule (mutation des parcs), toutes mesures plus ambitieuses issu de la mise en oeuvre de l'action A.8 améliorerait l'impact enviro du PDM	Pour INDDIGO, ajout d'éléments dans la partie stratégie du document 6851-PDM intégralité MODIF W.docx
35	DDT	5	Stratégie/ conditions de réalisation du PDM : réaliser une étude des modalités de financements du PDM/ IDEM remarque p.7 des modalités de réalisation financière	INDDIGO a intégré un tableau de synthèse des actions en précisant pour chacune leurs modalités financières.	Tableau de synthèse réalisé dans le document : 4_Synthèse des actions partenariales associés et coûts.docx
36	DDT	5	Stratégie/ conditions de réalisation du PDM : réaliser une modélisation des effets du plan d'actions, modélisation des différents scénarios , avoir des éléments quantitatifs d'évaluation	En réponse, il est précisé qu'une modélisation des effets du plan d'actions sur le trafic et la qualité de l'air à l'échelle de Viennne Condiereu Agglomération est une étude complexe, longue et coûteuse. Cette potentielle étude est susceptible de mettre en évidence des résultats déjà attendus, à savoir : la nécessité de réduire la circulation des VL et PL sur le territoire. La collectivité s'est rapprochée d'ATMO AURA concernant l'étude d'opportunité ZFE dont l'objectif fut de modéliser l'incidence de la mise en place d'une ZFE sur le territoire. Des éléments quantitatifs seront obtenus lors du suivi du PPA3 de Lyon avec l'aide d'ATMO AURA.  Une évaluation de la contribution du PDM aux objectifs chiffrés de baisse des émissions du PPA est présentée dans l'EEES. Cette évaluation met en évidence que le PDM est cohérent avec le PPA.  INDDIGO a revu les hypothèses dans la stratégie. ATMOTERRA a fourni certains éléments quantitatifs sur la base des données ATMO AURA disponibles à l'heure actuelle	Pour INDDIGO, ajout d'éléments dans la partie stratégie du PDM. ATMOTERRA - fait dans l'EEES
37	DDT	6	Stratégie/ prise en compte du bruit et de la qualité de l'air : compléter la fiche B1, compléter le volet C par des dispositions spécifiques au bruit	INDDIGO a intégré cette remarque dans la fiche action B1 et fiches C.	Ajout dans la fiche B.1 , compléments dans les fiches C.
38	DDT	6	Stratégie/ volet relatif au lien entre urbanisme et mobilité : préciser si le plan imposera la modification du règlement des documents d'urbanisme sur le volet stationnement, compléter le volet urbanisme avec l'identification des projets d'aménagement majeurs sur le territoire et l'évaluation des flux qu'il en résultent.	INDDIGO a intégré cette remarque et modifie la fiche C4 en conséquence ( lien avec le PLU(i)).	Ajout dans la fiche C5
39	DDT	6	Stratégie/ annexe accessibilité : développer la stratégie adoptée lors de l'élaboration du schéma d'accessibilité et du PAVE	En réponse, VCA a établi une synthèse de ce qui a été fait depuis l'adoption du schéma. Il est précisé qu'il y a bien une prise en compte de la question de l'accessibilité sur les aménagements de voirie mais plutôt au fil de l'eau. Il est également précisé que le document PAVE n'a pas été finalisé sur l'ancien périmètre et n'a pas été mis à jour sur le nouveau périmètre administratif de l'agglomération. Un état des lieux de ce qui a été fait en matière d'accessibilité de la voirie et des transports depuis 2015 peut être présenté. VCA s'engage à travailler sur le PAVE dans le cadre de la mise en oeuvre du PDM.	

40	DDT	7	<u>Stratégie/prise en compte des déplacements quotidiens vers la métropole lyonnaise</u> - justifier l'association de la métropole lyonnaise en phase d'élaboration du PDM + ajouter une fiche action spécifique sur les liens avec la métropole lyonnaise	En réponse, il est précisé que le plan d'action n'a pas été construit avec des actions spécifiques par territoire limitrophe. INDDIGO a intégré un tableau récapitulatif des actions et des différents partenaires associés.	Tableau de synthèse réalisé dans le document : 4_Synthèse des actions partenaires associés et coûts.docx
41	DDT	7	<u>Stratégie/Enjeu de l'accès à la mobilité sur l'entériorité du territoire</u> : accorder une attention particulière à la mobilité des personnes résidant dans les zones les plus éloignées de la vallée du Rhône.	En réponse, INDDIGO a précisé que plusieurs actions du plan d'action du PDM relèvent d'une réponse aux besoins des personnes résidant dans les zones les plus éloignées de vallée du Rhône comme : le dispositif klaxit, réseau de lignes de transport scolaire ouvert au public, les rabattement en gare, le positionnement de P+R,....	
42	DDT	8	<u>Éléments manquants dans le document du plan de mobilité/Calendrier des décisions</u> : Compléter le calendrier pour les actions de renforcement de la cohésion sociale et territoriale	INDDIGO a intégré un tableau de synthèse des actions avec leur calendrier en mettant en avant les actions de renforcement de la cohésion sociale et territoriale. Une cartographie des quartiers prioritaires (transmise par VCA) a été travaillée en lien avec le critère de densité et ajouté aux plans d'actions.	Tableau de synthèse réalisé dans le document : 2_Actions lien avec cohésion sociale.docx
43	DDT	8	<u>Éléments manquants dans le document du plan de mobilité/Evaluation des effets du plan et définition des objectifs</u> : faire une évaluation du plan d'actions notamment grâce à des éléments de modélisations/ évaluer les effets attendus	En réponse, VCA précise qu'une modélisation des effets du plan d'actions à l'échelle de Vienne Condrieu Agglomération est une étude complexe, longue et coûteuse. Cette potentielle étude est susceptible de mettre en évidence des résultats déjà attendus. INDDIGO a intégré au PDM un tableau récapitulatif des actions intégrant pour chacune les curseurs sur les impacts environnementaux.	Première partie de la réponse sera faite en direct Seconde partie, réalisation d'un tableau de synthèse dans le document : 1_Actions et impacts environnementaux.docx
44	DDT	8	<u>Éléments manquants dans le document du plan de mobilité/Evaluation des effets du plan et définition des objectifs</u> : réaliser des cartes permettant de localiser les actions (notamment stationnements des véhicules/ vélos, parc de rabattement)	INDDIGO a repris les fiches actions et a étudié la possibilité de mettre en format cartographique certaines actions.	Idem remarque 29 (DDT)
45	DDT	8	<u>Éléments manquants dans le document du plan de mobilité/Articulation avec les autres actes administratifs</u> : Présenter les objectifs des différents documents SCOT, DTA, STRADDET, SRCAE, analyse des capacités à atteindre l'objectif de compatibilité.	En réponse, il est précisé que la section 9 de l'EES détaille l'articulation et la cohérence du PDM avec les plans et programmes avec lesquels il interagit (incluant SCOT, STRADDET, SRCAE, PPA3, DTA, ...). L'analyse des capacités à atteindre l'objectif de compatibilité est également évaluée pour les plans qui disposent d'objectifs chiffrés.	
46	DDT	8	<u>Éléments manquants dans le document du plan de mobilité/Sécurisation des passages à niveau</u> : travailler sur la thématique (aucune action + itinéraires alternatifs pour le réseau VCA)	VCA n'est pas concerné par la remarque.	//
47	DDT	8	<u>Éléments manquants dans le document du plan de mobilité/Organisation et tarification du stationnement sur voirie et dans les parcs publics</u> : travailler sur la mise en place de mesures d'organisation du stationnement afin de compléter le plan d'actions et ce sur tout le territoire communautaire	INDDIGO a repris la fiche C5 en essayant de poser les grands principes.	Ajustement de la fiche C.5, modification du titre et du contenu de la fiche.
48	DDT	9	<u>Éléments manquants dans le document du plan de mobilité/Réaffectation du réseau de voirie entre modes de transports</u> : juste un commentaire	Aucun ajustement, commentaire formulé comme une remarque.	//
49	DDT	9	<u>Remarques relatives au programme d'actions/ action A2</u> : intégrer les résultats de l'étude en cours à l'échelle du plan de protection de l'atmosphère sur l'harmonisation des vitesses, connus en 2023. Appréhender les impacts de cette action sur les reports de trafic, notamment sur le réseau secondaire local est à saturation éventuelle	INDDIGO a intégré cette remarque dans la fiche action A2.	Ajustement de la fiche A.2
50	DDT	9	<u>Remarques relatives au programme d'actions/ action A2</u> : les reports de trafic induits par cette action n'ont pas été évalués et analysés dans l'évaluation environnementale VCA doit obtenir les avis des CD38 et CD69.	En réponse, il est précisé que l'action A7 "Etudier la faisabilité d'interdire le trafic de transit poids lourd" est une action qui n'est pas totalement actée. L'évaluation de cette proposition a été faite dans l'EES sur la base des résultats attendus via cette étude (impacts positifs sur plusieurs critères environnementaux). Les reports de trafic induits par cette action sont susceptibles d'inclure des effets positifs complémentaires une fois cette action mise en oeuvre.	
51	DDT	9	<u>Remarques relatives au programme d'actions/ action A14</u> : Mettre en valeur les P+R des gares. Manque sur la notion de rabattements efficaces au niveau des PEM	INDDIGO a intégré cette remarque dans la fiche action A14. INDDIGO a renforcé l'écriture de la fiche dans ce sens. Actuellement, les P+R n'ont pas été définis et localisés.	Ajustement de la fiche A.14
52	DDT	9	<u>Remarques relatives au programme d'actions/ action B1</u> : compléter la fiche par le contexte actuel => DIR centre Est conduit une démarche de sécurité des usagers sur la RN7. Diagnostic et plan d'actions	INDDIGO a intégré cette remarque dans la fiche B1.	Remarques intégrées dans la fiche B. 1
53	DDT	10	<u>Remarques relatives au programme d'actions/ action B8</u> : Compléter l'action avec l'optimisation des franchissements pour intégrer les modes actifs	INDDIGO a complété la fiche B8 en évoquant la réalisation en cours du schéma directeur cyclable et la prise en compte dans ce cadre, de l'intégration des modes actifs sur les franchissements.	Remarques intégrées dans la fiche B. 8
54	DDT	10	<u>Remarques relatives au programme d'actions/ action B11</u> : Mettre à jour la fiche sur le service klaxit	INDDIGO a mis à jour la fiche B11 en insistant sur le service Klaxit.	Remarques intégrées dans la fiche action B.11
55	DDT	10	<u>Remarques relatives à l'évaluation environnementale</u> : Reprendre les calculs sur le véritable nombre d'habitants	ATMOTERRA a vérifié les calculs.	Suppression tableau concerne
56	DDT	10	<u>Remarques relatives à l'évaluation environnementale</u> : Reprendre la forme du document en corrigeant les fautes d'orthographe et erreur de collectivité	ATMOTERRA a repris la forme du document.	
57	DDT	10	<u>Remarques relatives à l'évaluation environnementale</u> : pour les actions A1 à A10 qualifiées de neutres, interrogation ?	ATMOTERRA a réétudié les actions de A1 à A10 en réinterrogeant cette question d'impact neutre.	
58	DDT	10	<u>Remarques relatives à l'évaluation environnementale</u> : compléter les estimations de l'Atmo AURA sur l'évaluation et le calcul des émissions de GES et polluants générés par la mobilité du week end, du trafic de transit	En réponse, il est précisé qu'à ce jour, les données spécifiques en lien avec la mobilité du week-end ou le trafic de transit ne sont pas disponibles auprès d'ATMO AURA. Ces données n'ont pas été collectées lors de enquêtes de mobilité réalisées dans le cadre du diagnostic (enquête déplacements SYTRAL et données INSEE).	Ajust Section 6
59	SCoT	3	Il pourrait être intéressant de travailler à la création ou la confortation de l'offre alternative pour les salariés des ZA	En réponse, il est précisé que de nombreuses actions du PDM vont dans ce sens comme : le développement du réseau de transports urbains dans cette logique de desserte des ZA, la mise en place d'un TAD, le développement du covoiturage, la réalisation d'un schéma directeur cyclable,...	
60	SCoT	3	Il est encouragé à rechercher dans le maillage de l'offre en TC les interconnexions avec les territoires voisins (sud). Il est incité à conforter l'offre en complémentarité et en interconnexion avec les territoires voisins	En réponse, il est précisé que l'interconnexion avec le territoire sud voisin passera par le développement du train.	
61	SCoT	4	Il est souhaitable de renforcer l'expression d'une volonté politique sur le réseau viaire au sud du territoire	Sous réserve de l'approfondissement des études techniques pour le noeud de Ternay/Givors/Chasse, les élus de l'agglomération ont soutenu l'hypothèse d'un pont routier solution B5, contre la passerelle de Chasse actuelle qui serait utilisée pour les déplacements modes actifs et couplé avec une solution au Nord pour ne pas reporter tout le trafic au sud. Pour le pont de Condrieu, la solution plus au sud n'a pas été retenue, les études et discussion entre les parties concernées sont en cours, l'agglomération souhaite garder un pont entre les deux rives du Rhône dans son territoire, et en profiter pour privilégier un passage des modes actifs comme sur Chasse sur Rhône.	
62	SCoT	4	Projet de raccordement sur la partie Est du territoire entre le RD75, 75c et l'A46, est repris dans le diagnostic mais n'est pas repris dans le plan d'action, est il bien considéré comme non prioritaire ?	En réponse, il est indiqué que le projet a été abandonné. Le courrier de la préfecture de Rhône est joint à la réponse.	
63	SCoT	4	Peu d'actions reflètent la volonté d'optimiser le fleuve comme un axe support de développement des mobilités	En réponse, il est indiqué que plusieurs études de faisabilité ont été menées à ce sujet mais qu'elles n'ont pas été concluantes. Il y a des éléments sur les transports de marchandises avec la volonté de valoriser et développer le site industriel-portuaire de Loire-sur-Rhône mais également qu'il y a une volonté de conforter le site embranché fer à Saint Romain-en-Gal.	