

RÉUNION D'APPROFONDISSEMENT : LE PROJET ET SON CONTEXTE

DÉBAT PUBLIC

**Anneau des Sciences
Tronçon Ouest du Périphérique
Lyon, le 4 décembre 2012**

**« LA SUCRIERE »
49-52 quai Rambaud 69002 Lyon
de 19h30 à 22h30**

Nombre de Participants : 104 participants

Membres de la CPDP présents en tribune :

- ✓ Chantal SAYARET,
- ✓ Cécile VALVERDE,
- ✓ Jean Paul PUYFAUCHER,
- ✓ Jean Stéphane DEVISSE.

Cécile VALVERDE

Mesdames et Messieurs, bonsoir.

Je vais renouveler ce qu'a dit mon collègue, Jean-Paul, tout à l'heure, c'est-à-dire que nous sommes en l'absence de Philippe MARZOLF, qui vous demande de l'excuser de n'avoir pas pu assister à cette réunion. Il vous reste cependant quatre membres de la commission, ce qui n'est pas rien.

Donc, Jean-Paul, Chantal, Jean-Stéphane et moi-même, Cécile.

Nous allons animer cette soirée avec, nous espérons, le plus de bonheur possible.

Souvenez-vous que la première réunion a parlé du projet et de son contexte. Nous sommes toujours dans ce sujet, c'est-à-dire le contexte du projet. Il nous a semblé important qu'avant d'aborder les points de détail du projet, nous puissions justement bien comprendre dans quel contexte il s'inscrit. Donc, la semaine dernière, c'était le contexte du transit. Et cette semaine, nous allons évoquer avec vous, d'abord, premièrement, nous allons rentrer plus en détail dans le projet, que nous l'avons fait la semaine dernière. Et vous aurez loisir de poser des questions. On va voir le déroulé de la réunion rapidement. Et nous pourrons aborder également ensuite, vous verrez, le contexte du SCoT, du schéma de cohérence territoriale, du projet du plan de déplacement urbain et d'autres plans qui sont en vigueur sur la région ou la métropole.

Notre réunion va se comporter de la manière suivante.

Donc, rapidement, et je vois que je n'ai que cinq minutes pour vous parler, donc nous allons avoir ensuite la présentation du projet par le Grand Lyon bien sûr, avec une introduction peut-être auparavant.

Des questions du public. Donc, là, nous vous réservons 60 minutes.

Vous voyez que vous aurez le temps de poser toutes vos questions. Et dans une deuxième partie, nous verrons donc le projet dans les différents schémas, comme je vous l'ai annoncé rapidement. Nous les verrons les uns après les autres, avec un échange avec vous de 20 minutes. De 10 minutes d'abord, et de 20 minutes ensuite. Donc, nous devrions avoir assez de temps pour évoquer toutes les questions qui sont en présence ce soir. Un petit rappel tout de même. On ne va pas faire la genèse évidemment du débat, mais un rappel tout de suite. Le débat public porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet. Il permet de s'informer sur le projet, d'obtenir des réponses à ses questions et de donner son avis. Un dossier du débat est toujours écrit sous la responsabilité du maître d'ouvrage – ici, c'est le Grand Lyon. Un compte-rendu et un bilan sont publiés par la Commission du débat et la Commission nationale du débat à deux mois, après la clôture du débat public pour faire son bilan. Le maître d'ouvrage publie ensuite sa décision, trois mois plus tard. Autrement dit, à partir du moment où nous faisons le compte-rendu du débat, il se passe cinq mois : deux mois pour la Commission nationale et trois mois pour le maître d'ouvrage pour prendre sa décision. Les principes du débat sont toujours à rappeler. Nous avons donc des principes très importants.

La Commission nationale. Le principe de transparence. La clarté et l'accessibilité de toutes les informations. Tout ce qui se dit ou s'écrit dans le débat est rendu public et c'est enregistré par l'équipe technique impressionnante qui est à ma droite. Un principe d'équivalence : toute personne concernée peut contribuer au débat, à quelque grade qu'elle est. Et des principes d'argumentation : les avis doivent être argumentés. Parce qu'il est vrai qu'avoir des avis pour ou contre simplement, cela ne fait pas forcément avancer la réflexion. Alors, un rappel sur les réunions publiques.

Nous avons vécu la première le 29 novembre. Nous sommes déjà à la deuxième. Il n'en reste plus que 12. Le 5 décembre... Alors, vous voyez, c'est en deux parties encore.

Nous allons entreprendre des réunions et ateliers thématiques, c'est-à-dire que nous allons pouvoir entrer dans le détail d'un certain nombre de thèmes qui, reconnaissons-le, peuvent être complexes, si on ne les aborde pas dans le détail.

Alors, une première réunion le 5 décembre, c'est-à-dire demain. Elle est importante. C'est les solutions alternatives ou complémentaires. Et vous voyez qu'il y a première partie, parce que nous avons vu l'obligation de faire cela en deux parties, la deuxième ayant lieu le 18 décembre. Le 11 décembre, l'aménagement de la ville et la mobilité à l'horizon 2030. Le 13 décembre, la même semaine, les impacts des transports sur la santé et l'environnement. Et le 17 décembre, les aspects financiers, qui ne sont pas non plus une moindre affaire.

Au mois de janvier, nous ferons ce que nous appelons des réunions territoriales, autrement dit, nous irons au plus près de la population plus concernée, géographiquement s'entend, sur l'Ouest.

C'est-à-dire, le 10 janvier, nous aurons une réunion à Tassin-la-Demi-Lune, qui concernera l'entrée Nord-Ouest de Lyon. Le 17 janvier, nous aurons une réunion aux Hôpitaux Sud sur l'entrée Sud-Ouest. Le 24 janvier, Lyon Confluence, la requalification de l'autoroute A6/A7. Et le 31 janvier, l'entrée Sud de Lyon et la réunion aura lieu à Irigny.

La clôture du débat est prévue le 21 février, à laquelle nous pourrons d'ores et déjà vous donner les enseignements que nous aurons entendus, que nous tirerons de tout ce que nous aurons entendu auparavant.

Là, ce n'est pas signalé, mais je tiens à vous le dire, c'est que nous avons parallèlement une action qui est menée par des étudiants de Lyon, par des jeunes intéressés par le projet, notamment l'École nationale des travaux publics et l'IEP, l'Institut d'études politiques. Et au cours du débat, vous allez les rencontrer certainement. Il est prévu qu'un débat spécialement dédié aux jeunes ait lieu la première semaine de février ou la dernière de janvier. Alors, le débat par écrit. Donc, on peut communiquer avec la Commission par courrier postal ou électronique, ou sur internet, avec l'adresse qui est affichée. On peut poser des questions. Vous pouvez poser des questions. Le maître d'ouvrage et la CPDP garantissent une réponse. Nous nous en faisons une obligation. Et vos questions et nos réponses (les réponses du maître d'ouvrage et de la Commission) sont publiées et ouvertes aux commentaires. Vous le voyez déjà sur le site. Si vous y êtes allés, il y a déjà eu des questions posées et il y a déjà, je crois, deux ou trois réponses qui ont été données. Vous pouvez donner votre avis qui sera publié dans nos forums de discussion. Le forum est très actif. Nous en étions à 70 avis ou quelque chose comme cela, qui sont très intéressants à

regarder, y compris les enregistrements vidéos qui se sont déroulés la semaine dernière et que vous pouvez continuer ce soir. Et ensuite, possibilité de proposer une contribution argumentée qui peut prendre la forme d'un cahier d'acteur. Vous verrez sur le site également, toutes les indications sont données sur les critères, pour que ce soit l'un ou l'autre. Ce sont des écrits beaucoup plus argumentés évidemment que dans une simple question, dans un simple avis d'une dizaine de lignes. Les documents reçus par courrier postal ou électronique sont publiés sur le site. Vous avez tout sur le site. Il retrace vraiment la vie du débat, y compris les réunions comme celle de ce soir qui sont enregistrées et diffusées en direct.

Voilà. J'en ai terminé.

Je ne sais pas si j'ai tenu 5 minutes.

Merci de votre attention.

Et je vais passer la parole à Jean-Paul.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Avant de démarrer la réunion, on va passer la parole à Jean-Stéphane DEVISSE, qui est aussi membre de la Commission nationale du débat public, qui nous fait un petit point sur les courriers de demande d'expertises complémentaires que nous avons reçus.

Jean-Stéphane DEVISSE

Merci.

Effectivement, nous avons reçu une poignée de demandes d'expertises complémentaires. Et il s'avère que c'est même très tôt dans le dispositif.

En général, dans les débats publics, cela arrive un peu plus tard, dans le cours du débat.

Alors, sans rentrer du tout dans le fond, bien entendu, dans ce qui motive ces demandes, je vais juste vous dire deux mots sur la façon dont nous allons traiter ces demandes, puisque bien entendu nous les recevons avec la manière la plus sérieuse possible.

Dans un premier temps, nous allons stocker en quelque sorte l'ensemble de ces demandes dans un espace dédié de telle manière à les analyser un peu mieux, comprendre un peu, si certaines se recoupent ou se rassemblent, voir comment les organiser un petit peu mieux.

Dans un second temps, également, ces demandes nous allons veiller à voir si, par hasard, une partie des réponses ne sont pas déjà contenues dans un certain nombre d'études qui auraient déjà été mises à disposition, ou bien que le maître d'ouvrage aurait en sa possession.

Et puis, pour ce qui est des demandes qui resteraient évidemment fortement légitimes et légitimées par une absence de réponse, comme je viens de le faire, nous attendrons – enfin, attendrons est un mot imparfait –, nous passerons les réunions du 5 décembre et du 18 décembre, qui sont des réunions d'approfondissement qui nous permettront de demander précisément à leurs auteurs ou bien leurs représentants de préciser leur demande d'expertises complémentaires, histoire d'avoir un maximum de détails qui nous

permettra non pas de les reformuler, mais de communiquer à la Commission nationale du débat public, qui se réunira cette fois-ci le 9 janvier, une demande la plus précise possible pour que cette Commission puisse décider en son âme et conscience.

Voilà un petit peu comment nous allons nous y prendre pour traiter ces questions-là. En général, dans les débats publics, les demandes d'expertises complémentaires sont acceptées du moment qu'elles ne prolongent pas fortement le débat. Puisque la loi nous impose des délais très précis. Nous ne pouvons prolonger le débat que de deux mois. À partir de là, une demande d'expertises complémentaires doit être relativement simple à traiter de manière à ne pas entraver cette question d'une prolongation de débat qui irait au-delà de deux mois. En tout état de cause, les prochaines étapes : demain matin, il y a une réunion de la Commission nationale, à laquelle je participerai.

J'évoquerai cette question des demandes qui ont été faites.

Puis, les prochains rendez-vous, c'est donc le 5 décembre, le 18 décembre, où nous approfondirons tout cela.

Et enfin, le 9 janvier, où la CNDP se réunira et décidera de l'opportunité à donner à ces demandes.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci beaucoup.

Donc, on va passer au deuxième point, après cette petite précision, qui est la présentation du projet.

Je demande donc à M. DESSEIGNE, à M. CLAISSE et à M. DA PASSANO de venir ici à la tribune et de s'installer, ainsi qu'à Gérard LABRIT et Olivier LAURENT, qui vont nous faire dans un premier temps une présentation peut-être un tout petit peu plus longue de leur projet, bien que l'on soit toujours très vigilant sur le temps.

Et ensuite, nous aurons une longue séance de questions auxquelles vous pourrez donner voix et participer.

Allez-y.

Jean-Claude DESSEIGNE

Mesdames, Messieurs, bonsoir.

Présentation donc de ce projet de l'Anneau des Sciences.

Quelques rappels.

Nous vivons aujourd'hui dans une métropole qui se veut européenne et dont le bassin de vie représente 3 millions d'habitants. Il faudra en compter 150 000 de plus environ en 2030. Un certain nombre de réponses doivent être apportées à des questions urgentes, sur des problèmes que nous rencontrons au quotidien, nous, citoyens, mais que vivent également les entreprises. Nous ne devons pas perdre pour objectif que le territoire du Grand Lyon continue à se développer de manière harmonieuse, qu'il garantisse la compétitivité des

entreprises et comme dénominateur commun qu'il y ait une qualité de vie qui puisse être assurée à l'ensemble de ses habitants.

Le constat que l'on peut faire, c'est qu'aujourd'hui il y a une conséquence du passé un peu effroyable, c'est cette autoroute A6 et cette autoroute A7 qui passent en plein cœur de ville. Ce sont 115 000 véhicules/jour et 15 % représentent uniquement du transit. D'un autre point de vue, près de 50 000 personnes sont impactées par la pollution, qu'elle soit visuelle, qu'elle soit sonore, qu'elle soit de l'air.

Un deuxième élément du constat, plus récent, c'est la rocade est, qui la bien nommée à l'époque où elle a été conçue se voulait être la rocade des villages, et 30 % de la circulation est une circulation de transit. Le Conseil général et le Grand Lyon, le Grand Lyon étant maître de l'ouvrage, ont décidé de réaliser l'Anneau des Sciences, mais de lier cette infrastructure qui se veut un élément d'agglomération à une question qui a été posée à l'État et renouvelée et qui concerne notamment le grand contournement de Lyon. Peu importe le point cardinal où il se situe, qu'il soit à l'Est ou qu'il soit à l'Ouest.

Le Grand Lyon et le Conseil général proposent donc différents scénarii dans le débat public, sur l'Anneau des Sciences, qui va relier depuis le carrefour de l'Europe à Tassin-la-Demi-Lune, au niveau du boulevard du Valvert, le boulevard Laurent Bonnevey.

Nous pouvons discuter des solutions à mettre en œuvre, mais nous devons nécessairement avoir conscience qu'il y a un certain nombre de difficultés au quotidien qui sont vécues par tout un chacun et qui appellent des réponses. L'Ouest est très difficile d'accès, car il y a un manque d'infrastructures évident, des voiries qui sont inadaptées, saturées, des points d'accès limités et des transports en commun qui pâtissent de tout cela et qui ne trouvent pas la place suffisante pour pouvoir développer le service que l'on est en droit d'attendre. Cela, malgré des efforts importants qui ont été accomplis à la fois par le SYTRAL, mais également par les services de Réseau Ferré de France et de la SNCF. Il ne faut pas oublier qu'en termes budgétaires, ce sont des sommes colossales qui ont été investies : 1 milliard d'euros pour le SYTRAL sur les deux derniers mandats, 300 millions d'euros pour le Grand Lyon dans le cadre du développement ferroviaire, et avec la Région.

Le projet Anneau des Sciences peut revêtir différents aspects.

Il y a un tracé court. Il y a une autre solution qui est envisagée, c'est le scénario rocade. Et il y a aussi, qui a été envisagée, la possibilité d'avoir, en termes d'aménagement, une infrastructure qui soit "tout transport en commun". Ce projet, qui n'oppose pas les différents modes de transport, vise à mieux les articuler en essayant tout d'abord de créer un certain nombre de parkings qui soient des parkings relais, en favorisant les aménagements de territoires qui seront de véritables opportunités pour les différents pôles urbains, mais aussi en reliant à la fois sur le plan intellectuel les différents sites d'enseignement majeur, avec la Doua, avec le site de l'École centrale et de l'EM Lyon, l'école vétérinaire un peu plus au Nord-Ouest, mais également les sites universitaires de Lyon Sud. Relier également les territoires économiques qui sont des enjeux forts de l'agglomération lyonnaise avec tout ce qui se situe au Sud-Ouest et également avec cette liaison avec les territoires de l'Est.

L'Anneau des Sciences est quelque chose qui se veut donc historiquement totalement différent de ce qu'était le tronçon Ouest du périphérique dans son imagination d'origine et dans sa conception. Je le disais, d'autres solutions existent. Le scénario rocade qui a été demandé et étudié dans le cadre du débat public, qui présente un inconvénient que l'on peut considérer comme majeur.

Ce scénario n'est pas privilégié par le Grand Lyon, car la crainte est de voir cette rocade se transformer en un mini-contournement de Lyon, qui pourrait être la solution de facilité, mais qui n'apporterait pas en tout état de cause de réponses aux grandes questions qui se posent aujourd'hui et que j'ai évoquées tout à l'heure. Le scénario, je le disais il y a quelques instants, tout transport en commun a été aussi analysé, mais il n'apporte que des réponses partielles et en tout cas non satisfaisantes. Et il ne résout pas les dysfonctionnements que l'on peut constater sur les réseaux actuels.

Le fait d'apporter beaucoup d'argent ne remédierait pas au constat qui est fait. Il n'apporterait pas de solutions durables dans le temps. Voilà donc les quelques éléments de présentation de ce projet de l'Anneau des Sciences. Il est bien certain que le maître d'ouvrage qui est le Grand Lyon décidera des suites à donner en fonction des réponses qui seront apportées à ces questions. Je souhaite que ce soir nous puissions nous exprimer de manière positive dans une démarche de respect mutuel et que nous soyons l'expression de la démocratie qui préside à la réalisation envisagée de cette infrastructure, qui n'est pas seulement une infrastructure et qui ne se veut pas être seulement une infrastructure routière, mais un véritable équipement d'agglomération au sein du Grand Lyon. Je vous remercie et je vais laisser la parole ensuite à M. DA PASSANO et à Gérard CLAISSE.

Jean-Luc DA PASSANO

Mesdames, Messieurs, bonsoir.

Je vais essayer de dire quelques mots au nom du Conseil général – j'excuse le président MERCIER – sans trop de redites avec ce que vient de dire mon collègue et ami Jean-Claude DESSEIGNE, puisque nous sommes à peu près d'accord sur tout sur ce dossier et qu'il m'est difficile de vous dire les mêmes choses de manière différente.

Alors, je vais essayer peut-être de compléter un petit peu ce que vient de dire Jean-Claude DESSEIGNE.

Ce que je voudrais dire, c'est que Lyon, notre agglomération, le Grand Lyon, est une grande métropole de taille européenne. Et dans toutes ces grandes métropoles, il y a deux constantes, en ce qui concerne le trafic.

Premièrement, séparer soigneusement le trafic de transit du trafic local. Et on voit bien, quand on ne le fait pas, comme c'est le cas à Lyon en ce moment et depuis longtemps avec l'A6/A7, avec la rocade dite des villages, à l'époque, c'était une dénomination un petit peu démagogique, il faut bien le reconnaître... donc, premièrement, séparer le trafic de transit du trafic local.

Deuxièmement, permettre d'aller d'une extrémité à l'autre de l'agglomération et notamment dans tous les quartiers périphériques de l'agglomération, sans pour cela en

traverser l'hypercentre. Et c'est cela la vocation d'un boulevard périphérique, qui n'est pas un contournement. C'est pour cela qu'il faut à la fois contournement, éloigner le trafic de transit et également un boulevard périphérique permettant d'aller d'une banlieue à l'autre sans traverser le centre. Le cas de Lyon est un petit peu singulier par rapport à d'autres métropoles, puisqu'ici nous avons des obstacles naturels qui sont des collines et des fleuves, qui font bien sûr le charme de notre agglomération, mais qui, pour la circulation, sont autant d'obstacles qu'il faut franchir d'une manière ou d'une autre. C'est pour cela que dans les années 90 était née l'idée de boucler le périphérique avec TEO, qui a pu être fait. Et ce qu'à l'époque on appelait le tronçon Ouest du périphérique, qui n'a pas pu être fait, notamment pour des raisons financières.

Chacun le sait bien. Alors, c'est probablement une bonne chose. Je vais peut-être vous étonner, mais c'est probablement une bonne chose que nous n'ayons pas pu faire à l'époque le TOP, parce qu'il était conçu uniquement comme une voirie et la situation ayant évolué, la société ayant évolué, les besoins ayant évolué, cela nous a permis de passer de la notion de voirie, du TOP, à une notion beaucoup plus, je crois, intéressante et qui rendra probablement de meilleurs services, c'est-à-dire l'Anneau des Sciences, aujourd'hui vu, étudié, travaillé comme un équipement multimodal permettant d'assurer la connexion entre les déplacements individuels, les transports en commun que, on le voit bien, on retrouve à toutes les portes de cet Anneau des Sciences. Et donc, une véritable structure permettant d'affirmer le caractère multimodal de la circulation dans notre agglomération.

Alors aujourd'hui, nous nous trouvons devant la nécessité de finir cet équipement et nous avons plusieurs tracés devant nous. Je ne veux pas vous faire languir plus longtemps, pour vous dire que le Conseil général est absolument favorable au tracé court. Le Président MERCIER l'a rappelé à de multiples reprises. Bien sûr, tracé court parce que la vocation initiale de cet équipement, c'est bien de boucler le périphérique. Et si l'on va chercher le boulevard urbain Sud, cela devient un contournement et ce n'est plus un périphérique.

La deuxième raison... n'oublions pas le côté desserte des activités économiques.

Il nous semble très intéressant que le port Édouard Herriot puisse être desservi par cette voirie. Et l'on parle aujourd'hui beaucoup de transport fluvial, donc il faut s'en donner les moyens. Puis, la troisième raison, et je pense aller dans le sens de ceux qui sont attachés à l'écologie, n'oubliez pas que si l'on partait sur le tracé long, on traverserait une zone naturelle au Sud de Lyon, gérée aujourd'hui par un syndicat mixte, le SMIRIL qui associe 7 communes riveraines, le Conseil général et la Communauté urbaine, et qui a dépensé énormément d'argent pour réhabiliter les berges du Rhône sur une quinzaine de kilomètres au Sud de Lyon.

Je crois que ceux qui connaissent ce site connaissent sa beauté. Nous avons rétabli un écosystème.

Les oiseaux migrateurs reviennent à nouveau là, puisque c'était tout un écosystème le long du Rhône.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Excusez-moi, il faut que vous concluez.

On a prévu, et on essaie de le respecter, que les temps de parole soient respectés.

Ce que je propose, c'est que là on a déjà eu 13 minutes d'intervention, c'est que vous continuiez assez rapidement à présenter le projet, parce que le public qui est venu, qui a eu le mérite de venir, a aussi beaucoup de questions à poser.

Donc, si vous pouviez accélérer, ce serait très bien.

Je vous en remercie, et le public aussi, j'en suis sûr.

Comment on fait ?

On passe à la présentation ?

Merci M. CLAISSE.

Gérard LABRIT

Bonsoir à tous.

Donc, la présentation de ce soir va comporter trois parties : une présentation de l'agglomération lyonnaise aujourd'hui et à l'horizon 2030. Ensuite, nous vous expliquerons pourquoi il est nécessaire de concevoir un projet global et intégré. Enfin, nous vous présenterons les solutions que nous avons étudiées.

Alors, pour commencer, une présentation de l'agglomération lyonnaise aujourd'hui. Elle est au cœur d'une métropole de 3 millions d'habitants. Au-delà, je dirais, des caractéristiques qui s'affichent à l'écran, je crois qu'il est important de retenir que l'agglomération met en œuvre une politique de mobilité durable depuis de nombreuses années, notamment en matière de maîtrise de la place de la voiture en ville. C'est le premier réseau de transport collectif urbain hors Île-de-France. L'agglomération est pilote dans l'offre de nouveaux services de mobilité. Enfin, des investissements d'envergure ont été réalisés, dont le RER lyonnais.

Si l'on regarde le tableau qui se situe en bas à droite, on voit que la place de la voiture en ville est en constante diminution. Elle était de, on va dire, 52 % en 1995, de 47 % en 2006 et elle devrait être de l'ordre de 40 % à l'horizon 2030, ce qui fait une baisse d'un quart en 35 années, ce qui n'est quand même pas négligeable. Pour l'horizon 2030, l'agglomération a fait trois choix fondateurs : le développement économique, le développement démographique et un urbanisme de qualité, la nature à portée de tous. Pour rendre ces choix possibles et surtout et également accueillir les 150 000 habitants supplémentaires qui sont attendus à l'horizon 2030, il est nécessaire d'amplifier la politique de mobilité durable que je vous ai présentée précédemment.

Pour amplifier cette politique de mobilité durable, il faut d'une part articuler tous les modes de transport entre eux, d'autre part faciliter le passage d'un mode de transport à l'autre. Toutefois, il y a un certain nombre d'obstacles qui existent et c'est ce que mon collègue va vous présenter maintenant.

Olivier LAURENT

Effectivement, les obstacles sont nombreux.

Jean-Claude DESSEIGNE en a évoqué un certain nombre.

À l'échelle de l'agglomération, c'est d'abord un réseau autoroutier mal hiérarchisé, qui mélange les fonctions de transit, d'échanges avec l'agglomération, et desserte locale. C'est particulièrement vrai sur l'axe A6/A7, qui traverse la ville de part en part, ce qui aujourd'hui est devenu inacceptable sur un plan écologique. Enfin, à l'échelle de l'Ouest lyonnais, c'est un réseau routier très congestionné avec quelques points de passage obligé, Valvert, tunnel de Fourvière, montée de Choulans, pont de la Mulatière, vers lesquels tout le monde converge, aussi bien les automobiles que les bus, qui se trouvent englués dans la circulation, qui reste aujourd'hui peu compétitif. C'est un réseau TER qui est en développement. On a cité 300 millions d'euros d'investissement, notamment sur l'est lyonnais, dont les fruits vont être visibles à court terme, notamment sur la branche de Brignais qui est inaugurée la semaine prochaine, mais qui ne pourra pas résoudre tous les problèmes.

Pour résoudre ces problèmes, on propose un projet global, qui répond à quatre grands objectifs : soulager les cœurs de ville, aussi bien le long de l'axe A6/A7 que dans les centres-ville des communes de l'Ouest. Relier les pôles d'innovation et d'excellence du territoire. Rendre accessibles les bassins de vie de l'agglomération. Et développer de grands sites de projets.

Alors, première question que l'on s'est posée : ces objectifs peuvent-ils être atteints uniquement par des transports collectifs ?

On s'est posé cette question, d'une part, parce que l'on a entendu en amont du débat qu'un certain nombre de propositions alternatives se feraient jour, mais aussi, et surtout parce que le Grenelle de l'environnement impose aux maîtres d'ouvrage de faire la démonstration que des solutions alternatives ne permettent pas de répondre aux objectifs à un coût raisonnable.

C'est pour cela que nous avons étudié un certain nombre de choses, que l'on peut synthétiser sous forme de trois hypothèses. La première hypothèse, c'est la mise en œuvre de tous les projets de transport collectif, prévus au schéma de cohérence territoriale. C'est le document qui fixe les grandes orientations de l'agglomération à l'horizon 2030 et qu'André CHASSIN nous détaillera tout à l'heure. Une minute pour vous décrire ces différentes lignes puisqu'on les retrouvera dans le projet tout à l'heure. C'est en matière de transport collectif urbain, le prolongement du métro B jusqu'au site des Hôpitaux. C'est pour l'Ouest, une ligne A4 Nord entre Part-Dieu et le campus d'Écully. L'achèvement de la ligne LEOL entre Gorge-de-Loup, en direction de Brindas en passant par Craponne. C'est une ligne A2 entre Perrache et Francheville. Et enfin, ce sont d'autres lignes qui sont programmées au SCOT dans d'autres secteurs de l'agglomération, notamment les lignes A7 et A8 entre Le Bourg et la Doua et la gare de Saint-Fons et Vaulx. C'est également un renforcement de l'offre ferroviaire en intégrant la mise en place à court terme du tram – train, mais aussi des projets de plus long terme, notamment la réouverture de la ligne entre Brignais et Givors aux voyageurs. Et dans cette hypothèse, pas de suppression de l'autoroute A6/A7, et pas d'Anneau des Sciences.

On a simulé la situation à l'horizon 2030 pour la comparer avec la situation actuelle. On constate que l'offre de transport collectif supplémentaire ne suffit pas à absorber la croissance de mobilité qui est liée d'une part au développement démographique, 150 000 habitants supplémentaires, et aussi à l'attractivité de la métropole.

Donc, on l'a testé sur trois indicateurs. C'est l'objet de la réunion de demain. Donc, je n'entre pas dans un niveau de détail important, mais on a testé ce que cela donnerait sur la congestion par rapport à la situation actuelle, comme vous le voyez à l'écran. La situation se dégraderait avec plus de secteurs congestionnés qu'aujourd'hui. On constaterait une augmentation des trafics, notamment sur les voiries de l'Ouest lyonnais, jusqu'à + 30 % dans certains secteurs. Et une augmentation du temps passé sur les voiries. C'est un indicateur qui montre, notamment sur les voiries secondaires de l'Ouest, que les automobilistes stagneraient plus longtemps sur les voiries locales et générant plus de pollution et plus de nuisances pour les résidents des secteurs traversés.

On considère que cette hypothèse ne permet pas de résoudre les dysfonctionnements.

On a, dans une hypothèse 2, poussé la démarche encore un peu plus loin, en mobilisant encore plus de voiries en faveur des transports collectifs. C'est une hypothèse dans laquelle on intègre une suppression de l'autoroute A6/A7, et sa transformation en boulevard urbain, avec de larges couloirs bus, mais aussi des trottoirs confortables, des pistes cyclables. Et sur l'Ouest lyonnais, on a également émis l'hypothèse d'une requalification des voiries, notamment celles traversant les centres-ville, pour laisser apaiser les trafics et laisser plus de place aux transports collectifs. Il est bien, sur cette hypothèse 2, l'objectif à terme, on n'imagine pas de raisonner à 20 ans, avec encore une autoroute A6/A7, on est bien là dans la vision de l'agglomération. Est-ce que cela marche avec les mesures qui sont prévues là ? On considère que la réponse est non. On a analysé les mêmes indicateurs que précédemment. Évidemment, on a une baisse de trafic sur les axes qui sont requalifiés, notamment l'axe A6/A7.

On imagine bien que si l'on transforme une autoroute en boulevard urbain, le trafic sera plus faible. Mais c'est au prix d'une forte croissance des trafics ailleurs, d'une augmentation de la congestion qui serait encore plus forte que dans notre hypothèse 1 et d'une augmentation du temps passé sur les voiries secondaires, par rapport à la situation actuelle, et même par rapport à l'hypothèse 1.

Donc, on n'arrive pas à résoudre les dysfonctionnements dans cette deuxième hypothèse.

On a souhaité pousser la démarche encore un peu plus loin avec une troisième hypothèse, qui en gros équivaut à chercher s'il était pertinent d'identifier de nouveaux corridors de transport collectif urbain lourd, au-delà de ceux qui sont prévus au SCoT à horizon 2030 et qui sont testés dans les hypothèses 1 et 2, ou de renforcer le réseau structurant actuel, c'est-à-dire notamment le réseau de TER. Donc, le premier problème, M. DA PASSANO l'a rappelé, c'est qu'à l'Ouest, vous avez du relief qui contraint les possibilités de passage et également les caractéristiques des voiries. On a certains corridors dans lesquels il est difficile, sauf à supprimer complètement la circulation automobile, à intégrer l'équivalent d'un tramway ou des couloirs bus sur des linéaires très importants.

Le deuxième frein, c'est la densité de population et d'emploi que l'on simule sur cette carte, ce qu'elle donnerait à l'horizon 2030, et l'on constate que dans l'Est lyonnais, en dehors des corridors de densité identifiés au SCoT et sur lesquels on a une amélioration des transports collectifs prévue, le reste comporte des densités relativement faibles qui ne justifient pas, par leur clientèle, des investissements lourds de type transport collectif, mais qui effectivement justifient un maillage, une réorganisation du réseau autour des corridors lourds qui sont développés.

On le constate d'ailleurs en regardant aussi les clientèles actuelles. Vous avez sur ce graphique les clientèles d'octobre 2011, et l'on constate qu'en dehors des corridors qui vont faire l'objet de renforcement au SCoT, c'est-à-dire les lignes C7 et C10 qui sont sur le corridor du prolongement du métro B, la ligne C21 qui devrait à terme être substituée par A2. On pourrait le faire sur la ligne C24 et la ligne 73 qui sont le corridor de LEOL. En dehors de ces axes-là, on a des densités de clientèle qui sont relativement faibles et bien plus faibles que ce que l'on peut trouver dans d'autres secteurs de l'agglomération avec des dessertes uniquement de type bus.

Donc, un renforcement des transports collectifs urbains dans l'Ouest ne semble pas pertinent au-delà des corridors qui sont identifiés au SCoT. On a fait également un exercice sur le renforcement du réseau de TER, que l'on pourra bien sûr présenter en détail demain, en simulant un renforcement des lignes TER existantes dans l'Ouest, en simulant la clientèle que pourraient capter les trains s'ils passaient tous au quart d'heure en heure de pointe et s'ils étaient tous remplis toute la journée. Le potentiel de clientèle que l'on pourrait retirer de l'axe A6/A7 dans cette hypothèse ne correspondrait qu'à une part très faible des usagers qui empruntent l'axe en voiture à l'horizon 2030, de l'ordre d'une dizaine de pourcents. Donc, ce qui est sans commune mesure avec l'ambition de requalification de l'A6/A7.

Je vous rappelle que l'objectif est de diviser par plus de deux le trafic. Donc, on a schématisé sur ces petits graphiques ce que donneraient les résultats de nos hypothèses en matière de trafic.

Donc, l'épaisseur du trait schématisant l'importance du trafic. Vous avez aujourd'hui, dans la situation actuelle, une congestion importante sur l'axe A6/A7 et trafic significatif sur les voiries du réseau principal à destination du centre. Dans l'hypothèse 1, on ne retouche pas les voiries, donc on aurait une croissance du trafic sur A6/A7 comme sur le réseau principal, et une dégradation sur le réseau local.

Et dans nos hypothèses 2 et 3, on fait par hypothèse une baisse du trafic sur A6/A7 et sur le réseau principal, mais on constate que cela amène une dégradation très forte sur le réseau secondaire.

Donc, la synthèse de ces hypothèses, aucune ne permet de répondre aux objectifs dans l'ampleur qui leur est fixée. Aucune ne permet de résoudre les dysfonctionnements actuels et elles génèrent, notamment pour l'hypothèse 3 des coûts d'investissement et de fonctionnement en transport en commun qui sont très élevés par rapport au potentiel de clientèle à desservir.

Donc, dans ces hypothèses, l'accessibilité des territoires n'est que ponctuellement renforcée. Les sites économiques et universitaires ne sont pas mieux reliés. Les grands sites

de projets ne trouvent pas les conditions optimales de leur développement, notamment cette desserte multimodale qu'offrira le projet. Et la congestion des cœurs de ville est renforcée.

Dès lors, la seule réponse viable passe par ce projet global et intégré qui répond donc aux quatre objectifs : soulager, relier, rendre accessible et développer. Ce projet, c'est l'Anneau des Sciences. C'est un projet qui comprend d'une part une nouvelle infrastructure, mais aussi une stratégie multimodale et également un projet de territoire.

Ce sont ces trois composantes que l'on va vous décrire maintenant. L'infrastructure. Elle permet le bouclage du ring lyonnais. Elle permet de relier efficacement les bassins de vie de l'agglomération. Et donc, elle constituerait une voirie de distribution des trafics locaux et non pas un grand contournement autoroutier de Lyon, décision qui relève de l'État. Le Grand Lyon fait de la décision de l'État un préalable à la réalisation de l'Anneau des Sciences.

Cela a été évoqué à la réunion d'ouverture – je ne rentre pas dans le détail – que l'État se positionne sur le contournement Ouest qui figure dans les documents de planification depuis une dizaine d'années, ou sur une hypothèse à l'est qu'a proposée le Préfet récemment.

Mais que cette décision soit prise afin de clarifier la question du transit. Je profite de cette occasion pour vous confirmer ce qu'a dit Jean-Claude DESSEIGNE en introduction. On a beaucoup entendu dans la réunion de jeudi dernier le trafic de transit représentant 10 % du trafic sur A6/A7. C'est exact à l'heure de pointe, mais il faut bien intégrer que les usagers, s'ils le peuvent – c'est particulièrement pour les poids lourds – évitent l'heure de pointe, et donc il faut raisonner à la journée. On est plutôt sur un ordre de grandeur de 15 à 20 % sur l'axe A6/A7 en transit. Il faut aussi considérer ce qui se passe sur la rocade est et ponctuellement sur Laurent Bonnevey. Et au global on est plutôt sur un ordre de grandeur de 20 000 véhicules/jour en transit sur A6/A7, 25 000 sur la rocade est et près de 5 000 sur Laurent Bonnevey. Donc, c'est bien de 50 000 véhicules/jour, l'équivalent du trafic sous le PPNL, dont on parle en transit sur ces trois coupures que sont A6/A7, Laurent Bonnevey et la rocade.

Donc, avec le contournement, on a un réseau de voirie qui est enfin hiérarchisé, un Anneau des Sciences pour les circulations locales et les circulations d'agglomération et un grand contournement autoroutier pour les circulations de transit. Cette infrastructure fera près de 15 km, à 80 % enterrés. C'est très important, on le verra par la suite.

Elle prévoit 7 portes desservant les pôles existant, notamment au Nord, ou les projets de développement au Sud notamment, les Hôpitaux et La Saulaie. La stratégie multimodale. Elle comprend plusieurs volets.

C'est notamment la possibilité d'injecter des bus express sur tout ou partie de l'Anneau des Sciences. Ce sont des aménagements pour les bus sur l'axe A6/A7. C'est la création d'une bonne connexion, à la fois au réseau de transport collectif urbain lourd et au chapelet de gares du réseau TER qui borde l'infrastructure. C'est la mise en œuvre de nouvelles lignes de transport en commun, notamment celles que je vous ai indiquées, qui sont prévues au SCOT. Cette stratégie multimodale prévoit également des aménagements facilitant la circulation des bus sur l'ensemble de l'Ouest lyonnais, afin de leur faire gagner en vitesse commerciale.

Et c'est enfin un réseau de parcs relais et de parcs de covoiturage aux abords de l'infrastructure, le tout permettant de bénéficier de transports collectifs plus performants, en lien avec l'infrastructure. Si l'on revient à nos schémas synthétiques présentés pour les hypothèses 1, 2, 3, l'Anneau des Sciences qui permet une requalification et un apaisement sur l'axe A6/A7. Un apaisement de la circulation également sur le réseau principal de l'Ouest lyonnais, mais également dans le 7^e arrondissement, à Gerland, côté Saint-Fons. Les flux résiduels étant captés sur le ring bouclé par l'Anneau des Sciences.

Gérard LABRIT

Après vous avoir présenté l'infrastructure et la stratégie multimodale, je vais vous présenter le projet de territoire.

Alors, tout d'abord, l'Anneau des Sciences, c'est un levier de développement économique.

Si on regarde la carte qui est à l'écran, on voit que c'est un projet qui va mettre en réseau les pôles économiques, les sites universitaires et les sites de recherche. Ce sera aussi un outil de stratégie, de renforcement des pôles de compétitivité. Ce sera donc un lien fort entre tous ces sites et c'est la raison pour laquelle on l'appelle l'Anneau des Sciences. C'est aussi un levier d'opération majeure de requalification urbaine. Si l'on regarde ce qui s'est fait à Madrid, on voit que le fait d'enterrer des infrastructures routières – on les voit d'ailleurs sur la photo du haut, le long du fleuve, de part et d'autre – permet deux choses : de modifier complètement un territoire et d'autre part de trouver de nouveaux usages. En ce qui concerne l'agglomération lyonnaise, cela va se traduire par plusieurs choses : la requalification de l'autoroute A6/A7 en boulevard urbain, ce qui va constituer finalement une véritable mutation du cœur de l'agglomération avec des quartiers qui vont être à nouveau ouverts sur le fleuve, notamment entre Confluence et Pierre-Bénite.

Et enfin, des cœurs de ville qui vont être libérés du trafic automobile, avec pour conséquence un cadre de vie amélioré et des transports en commun plus performants. L'Anneau des Sciences, c'est également une opération, un levier d'opération majeure de développement urbain. C'est-à-dire que l'Anneau des Sciences va favoriser les échanges entre Lyon 7^e, Gerland, La Saulaie, Saint-Fons, Pierre-Bénite, le vallon des Hôpitaux. Et ceci, à l'étude du pont urbain, que l'on voit à l'écran d'ailleurs qui clignote. C'est le pont urbain qui vient en plus de l'Anneau des Sciences, qui lui est en pointillés à l'écran, et donc représenté en pointillés parce que c'est un ouvrage qui sera en sous-fluvial par rapport au... L'Anneau des Sciences, c'est aussi un projet qui met en valeur l'environnement. Près de 9 km d'autoroutes vont être supprimés en ville, dont 7 km à ciel ouvert, auxquels se substitueront finalement seulement 3 km de voies à ciel ouvert et 12 km enterrés, comme on peut le voir sur le profil en long. C'est aussi un projet porteur d'améliorations du point de vue des nuisances. Le fait de supprimer du trafic sur l'autoroute A6/A7 et sur les voiries de l'Ouest, combiné au fait que l'on peut espérer que le parc automobile va s'améliorer à l'horizon 2030, cela va conduire à deux choses importantes. La première, c'est qu'il va y avoir une baisse de la pollution importante, de l'ordre de 20 à 40 % sur l'axe A6/A7. Et d'autre part, il va y avoir une baisse du bruit pour toutes les populations de l'Ouest et du

Centre de l'agglomération. On estime que cela va correspondre à peu près à 2 à 3 décibels, ce qui est non négligeable. Et cela devrait concerner à peu près 50 000 personnes.

Ce que je voudrais rajouter aussi sur l'environnement, c'est que le projet, c'est aussi la prise en compte d'un certain nombre d'autres choses qui ne figurent pas à l'écran, comme la maîtrise des incidents sur le milieu naturel, l'intégration paysagère du projet, la maîtrise des risques d'inondation, la prise en compte des périmètres de risques technologiques, enfin le bilan carbone du projet.

On expliquera, lors des réunions thématiques, que finalement le bilan carbone est neutre. Voilà en ce qui concerne l'Anneau des Sciences. Sachez que nous avons étudié une autre solution – cela a été évoqué tout à l'heure – qui s'appelle le scénario rocade et que je vais vous présenter maintenant.

Alors, ce serait une infrastructure d'un peu plus de 16 km de long, enterrée à 69 %. Elle relierait la porte du Valvert au boulevard urbain Sud et la rocade est. Elle aurait aussi cette porte.

Mais il y aurait deux portes différentes par rapport à l'Anneau des Sciences, au Sud de l'agglomération la porte de Montcorin et la porte de Feyzin. Une partie commune avec l'Anneau des Sciences entre Valvert et Bonnant. Des mesures d'accompagnement TC parcs relais proches de celle de l'Anneau des Sciences. Mais c'est un scénario qui correspond à une vision différente du développement de l'agglomération.

En effet, nous considérons qu'il comporte un certain nombre de risques importants comme le risque de substitution au contournement autoroutier de Lyon du fait de son raccordement au boulevard urbain Sud et à la rocade est.

Le risque d'une augmentation de l'étalement urbain vers l'est, comme la carte le montre, en fera une pression accrue sur la trame verte de l'est lyonnais.

Olivier LAURENT

Ce scénario, il répond moins bien à la demande de déplacement à l'horizon 2030 qui est simulé par les ronds orange que vous avez à l'écran. Il se situera à 80 % de part et d'autre de l'Anneau des Sciences, alors que le tracé rocade passera au large de cette demande. C'est également un scénario qui répond moins bien aux besoins économiques. On montre ici un extrait d'une étude qui a été réalisée par la Chambre de commerce et d'industrie de Lyon, qui met en évidence que le nombre d'établissements économiques, commerces et industries, est moins important dans le scénario rocade que dans le scénario Anneau des Sciences, dans un rapport d'à peu près 1 à 4.

Donc, au global, c'est un scénario rocade un peu moins attractif, qui obligerait les usagers à faire des distances plus longues, qui pourrait avoir tendance à se substituer au contournement de l'agglomération lyonnaise.

Bref, un scénario, comme le montre ce graphique, plutôt au service du transit et de la deuxième couronne, quand l'Anneau des Sciences dessert majoritairement le centre et la première couronne.

Gérard LABRIT

Je vais vous donner maintenant quelques éléments de coût et de délais.

En ce qui concerne les estimations, l'infrastructure a été estimée entre 2,1 et 2,5 milliards d'euros selon la solution. La requalification de l'autoroute A6/A7 a été évaluée entre 120 et 150 millions d'euros. La requalification des voiries de l'Ouest de l'ordre de 150 millions d'euros. Enfin, les mesures de TC de 800 millions à 1 milliard d'euros.

On voit d'ailleurs l'importance de ce chiffre. Cela montre un peu l'importance des TC dans le projet. En termes de besoins de financement, cela représente un montant de l'ordre de 60 à 75 millions d'euros par collectivité et par an. Des éléments de délais : donc, une mise en service à l'horizon 2025, ce qui paraît assez lointain, mais on peut dire déjà que ce sont des délais assez tendus. Avec les principales étapes qui figurent à l'écran, donc le débat public entre la fin 2012 et le début 2013. Des études préalables qui se dérouleraient jusqu'en 2016. Une enquête d'utilité publique qui se déroulerait jusqu'en 2018, des études détaillées jusqu'en 2020. Un début des travaux en 2020 de l'infrastructure. Une mise en service de l'infrastructure en 2025. Et des travaux de requalification entre 2025 et 2028. Voilà en ce qui concerne notre présentation.

Nous vous remercions de votre attention.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Bien.

On vous remercie et on va tout de suite passer aux premières questions.

Alors, j'en ai tout de suite deux.

On va essayer de les prendre peut-être deux par deux, ou trois par trois.

On commence par vous, Messieurs.

N'oubliez pas de vous présenter.

Georges CHICH

Merci. Georges CHICH. Je suis président de l'association CADO (Changer pour améliorer les déplacements à Oullins) et j'ai plusieurs observations.

La première, c'est concernant la partie du dossier qui s'intéresse à l'alternative transports en commun. Moi, il m'a semblé... je ne suis pas du tout un technicien. On entend toute une argumentation, que j'ai tendance à sentir un peu comme manipulatoire, puisqu'elle pose d'emblée une contre-argumentation sur les alternatives TC. On a l'impression qu'il n'y a rien à faire. Les TC marchent mal dans l'Ouest. Et comme ils marchent mal, ils marcheront toujours mal. Et c'est la raison pour laquelle il faut faire le TOP. Alors, je suis un peu inquiet, parce qu'on écarte toute considération des transports, des voiries pour aider à la progression des transports. On s'appuie sur des chiffres actuels, le C10, le C7, où

effectivement on sait que ces bus-là sont retardés par la circulation, on le sait très bien. S'ils n'étaient pas retardés par la circulation, on aurait certainement beaucoup plus de monde dans le C10 et dans le C7. Quand même une croissance importante du C10. Moi, je n'ai pas les chiffres, mais j'habite à Oullins et je vois bien qu'il y a beaucoup plus de monde dans le C10 que par rapport à il y a quelques années, alors que rien n'a été fait sur la question de la voirie.

Donc, j'ai tendance à penser que l'on est un peu face à une manipulation et je me disais aussi en même temps que, concernant le deuxième scénario, finalement on dit qu'il n'est pas bon, qu'il n'est pas bien.

Je trouve que ce n'est pas un dossier très honnête que de dénoncer d'entrée toutes les solutions qui ne sont pas celles que présente le maître d'ouvrage.

Le deuxième point, c'est qu'à la réunion de la semaine dernière, j'ai entendu des représentants d'entreprise qui se sont exprimés.

Vous nous dites qu'il faut aider au développement économique. Or, j'ai surtout entendu dans la prise de parole des représentants d'entreprise l'idée qu'il fallait faciliter le déplacement des salariés de leur domicile au travail.

Moi, je trouve que c'est une attitude des entreprises qui n'est pas très citoyenne. Moi, je croyais que les entreprises allaient se battre pour précisément aider leurs salariés à utiliser les transports en commun plutôt que le véhicule automobile, qui est beaucoup plus coûteux, qui est beaucoup plus producteur de pollution.

Donc, je suis un peu étonné que l'on s'appuie sur ce type d'argumentation pour défendre la solution qui est proposée.

Le troisième point, on nous parle de La Saulaie comme d'un site qui va être économiquement à développer.

Moi, je veux bien que l'on développe le site de La Saulaie, mais si on y met un échangeur, il n'y a pratiquement plus de quartier à La Saulaie. Il y a la moitié, ou le quart, ou le tiers, enfin bon une proportion importante qui est mangée par l'échangeur. En plus, développer un quartier avec une quasi-autoroute urbaine, même si on dénie ce caractère au TOP, cela reste quand même une voirie rapide avec un flux très important de véhicules. Puis, je voudrais terminer en faisant une suggestion. Je me dis, dans les trois scénarios, on dit que l'on va requalifier l'A6/A7. Et connaissant la situation actuelle du pont de la Mulatière où tous les bus sont bloqués quasiment tous les jours aux heures de pointe, parce qu'il n'y a pas de couloir de bus, je me dis que si l'on requalifie, on pourrait mettre des couloirs de bus. Et si on met des couloirs de bus, je ne vois pas pourquoi les gens ne passeraient pas de la voiture aux TC. On a l'impression que, dans l'argumentation, on écarte absolument l'idée qu'il pourrait y avoir report modal de la voiture vers le TC.

Alors, voilà. Moi, je considère qu'il y a un petit peu... Enfin, je ne sais pas, presque quelque chose de pas très honnête dans la présentation du projet. Merci.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Bon. Non, pas d'applaudimètre, on n'en tient pas compte. Comme, il y a quatre questions dans votre question, je pense que l'on va demander au Grand Lyon d'y répondre et on prendra la suivante tout de suite après. Merci.

Gérard CLAISSE

Quelques éléments de réponse en attendant des compléments de la part d'Olivier LAURENT de la mission déplacements, service déplacements du Grand Lyon.

Vous dites que le dossier ne prend pas compte d'évolutions de report modal ou d'évolutions de la part des différents modes. Si. Bien évidemment, oui.

D'abord, il prend en compte tout ce qui s'est passé préalablement, c'est-à-dire que lors de la dernière enquête ménage, nous avons gagné des parts en transport public et nous avons gagné des parts sur la voiture particulière. C'est une dynamique qui est installée dans l'agglomération depuis un certain nombre d'années. Et bien évidemment, avec la politique de déplacement que nous menons, nous avons bien l'intention de poursuivre cet équilibre en faveur des transports publics et continuer à réduire la place de la voiture particulière. Alors, pour cela, dans le dossier de débat public, vous avez la situation en 2006. Je la rappelle très rapidement. Part de la voiture particulière : 47 %. Part des transports publics : de l'ordre de 15 %. Je rappelle que l'on était parti de 53 % sur la voiture et 15 % sur les transports publics. Bien sûr, les modes doux à hauteur de 2 % actuellement. Et nous passons à horizon 2030, c'est bien qu'il y a une dynamique qui est prise en compte, à une répartition modale qui évolue quand même significativement, puisque la part de la voiture serait de 40 % et la part des transports publics supérieure à 21 %, la part des modes doux, enfin des déplacements des deux roues passant à 7,5 %.

Comment on parvient à ces évolutions qui sont, sur la durée en question, assez significatives ? On y parvient bien sûr tout en réalisant l'Anneau des Sciences, en poursuivant une politique ambitieuse en matière de développement des transports publics sur l'Ouest lyonnais. Les projets vous ont été présentés, les projets sur l'Ouest lyonnais, donc prolongement du métro, c'est sur les rails, il va ouvrir à Oullins. Prolongement du métro à Saint-Genis-Laval, finalisation de la ligne LEOL, réalisation de la ligne A2 et A4. Ce n'est pas rien. Plus un certain nombre, justement puisque nous aurons dégagé – c'est bien la problématique que vous indiquez – du trafic sur les voiries qui aujourd'hui sont encombrées par la circulation automobile et les voiries qui passent dans les cœurs des villes concernées, Tassin, Oullins, et Saint-Genis et d'autres villes, puisque nous aurons dégagé du trafic, nous pourrions développer une offre de transport public de meilleure qualité, de meilleure régularité, de meilleure vitesse.

Donc, ne dites pas que ce dossier... après, je vous laisse le jugement de « manipulateur », mais il prend bien en compte un développement significatif des transports publics, un investissement sur la durée de l'ordre de 1 milliard d'euros, dont une partie est faite sur l'Ouest, plus les bouclages des roades A7, A8 sur l'est lyonnais. C'est bien un rééquilibrage

global des modes de déplacement sur lequel on assiste dans l'agglomération à horizon 2030. Voilà quelques éléments de réponse.

Sur le scénario rocade, vous dites qu'il est aussi instrumentalisé de manière négative.

Oui, la communauté urbaine porte un projet qu'elle estime aller dans l'intérêt général et dans la conception qu'elle a du développement de notre agglomération. Pour autant, d'autres pensent que le scénario rocade peut être une alternative à un scénario périphérique. Les deux scénarios sont étudiés, on les compare. Chacun a des avantages, des inconvénients, comporte des risques. Ils sont présentés.

Olivier LAURENT

Tout a été dit. On entend cette remarque – ce n'est pas la première fois – parce que le dossier est présenté comme cela, et c'est comme cela qu'on l'expose : une première partie qui traiterait des transports collectifs et une deuxième qui serait tout autre. Attention ! Vous avez dans l'hypothèse 2 exactement la même ambition de transport collectif qu'avec le projet Anneau des Sciences. Il n'y en a pas moins. Il y a un projet qui permet de dégager de la capacité et de réorganiser les circulations, mais il y a les mêmes transports collectifs avec le TOP que dans nos hypothèses 1 et 2. Et au contraire, l'Anneau des Sciences permet d'offrir des services qui ne sont aujourd'hui pas prévus dans le SCoT, notamment les services qui sont injectés dans l'Anneau des Sciences lui-même, les services sur A6/A7 dans les couloirs réaménagés. Cela, c'est du plus par rapport à l'ambition telle qu'elle est fixée par le SCoT à 2030. Donc, attention à cet effet de présentation. Ce n'est pas parce que cela marche mal que l'on abandonne. On est plutôt dans une logique de progressivité. On fait cette démonstration qu'avec les hypothèses qu'on a les transports collectifs ne suffiront pas à requalifier complètement l'A6/A7 et les centres-villes de l'Ouest lyonnais.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Un point complémentaire. Notamment, vous avez posé la question, si j'ai bien entendu aussi, de la surface prise au sol par l'échangeur de La Saulaie.

Est-ce que vous avez des chiffres précis à donner et des dimensionnements à peu près précis ?

Gérard LABRIT

Effectivement, on a été bien conscient de cette difficulté et c'est pour cela qu'en fait on imagine non pas de faire un échangeur complet, mais un demi-échangeur. Ce qui permet de réduire quand même de façon importante la surface au sol puisque l'on va passer de 4, 5 hectares à 1,5 ou 1,6 hectare. Alors, ce demi-échangeur, bien sûr, comme son nom l'indique, n'assure pas tous les échanges. Et en fait, il va assurer tous les échanges quand on vient de Valvert. Quand je dis tous les échanges, c'est-à-dire qu'il va permettre aux gens qui seront sur l'Anneau des Sciences d'aller vers l'A7, côté Nord, côté Sud, aux gens qui sont sur

l'A7 de rentrer sur l'Anneau des Sciences. Par contre, effectivement, il n'assure pas tous les échanges quand on vient de Laurent Bonnevey. Et c'est la raison pour laquelle on a imaginé la construction de ce pont urbain qui va évidemment faciliter un certain nombre de ces échanges et en plus, comme je le disais tout à l'heure, va favoriser entre les quartiers et les échanges économiques. Et c'est aussi quelque chose que l'on recherche, comme on a pu l'expliquer tout à l'heure.

Jean-Paul PUYFAUCHER

On va passer à l'autre question.

Juste un petit point de précision. Nous avons reçu de la part du Grand Lyon une analyse des réponses en transport collectif sans infrastructure majeure, qui est au siège de la Commission.

Nous avons eu une demande sur internet en disant : « Il n'est pas normal qu'il soit uniquement à la Commission, difficile d'accès. » Et ils nous ont demandé de le mettre sur internet. Et dès demain matin, si les informaticiens vont vite, ou demain dans la journée très certainement, nous mettrons ce document qui fait 43 pages, qui permettra à chacun d'aller plus loin dans les analyses et dans cette problématique.

On passe aux deuxième questions.

Ensuite, j'ai M. BUFFET et M. LUCA.

Claude MOUCHIKHINE

Bonjour. Claude MOUCHIKHINE, porte-parole de Stop au TOP.

Alors, je suis un grand naïf et j'ai été très déçu par les deux premières soirées de présentation.

Déçu parce qu'effectivement, mais c'est normal puisque vous voulez promouvoir le tracé court du TOP, que vous requalifiez Anneau des Sciences, histoire de faire passer la pilule. Sans avoir apparemment étudié de façon raisonnable les deux autres solutions. Pour ce qui concerne notamment les transports en commun, j'ai une simple remarque. Le TOP est une voirie entièrement nouvelle créée. La solution transport en commun qui nous est présentée revient à étudier quelques aménagements de transport en commun en disant surtout que ce n'est pas possible.

Moi, j'aimerais savoir un peu plus quels types de transport en commun ont été envisagés dans l'étude transport en commun, qui d'ailleurs, soit dit en passant, ce que réclament les associations, ce n'est pas une étude tous transports en commun. Arrêtez de faire peur aux gens avec cela. C'est une étude où effectivement la voiture est évacuée de la ville, au profit des transports en commun. Cela implique bien évidemment des réaménagements de voirie annexes et toutes sortes de systèmes de desserte. Donc, ce n'est pas un système tous transports en commun. C'est un système où les transports en commun sont privilégiés. Quant aux coûts, entre la solution TOP et la solution transports en commun, vous n'avez pas les mêmes données que les associations, parce que dans les associations, on a fait des

simulations et pour transporter plus de monde que le TOP, on est arrivé à des coûts très largement inférieurs. Donc, vous, vous arrivez à plus cher avec un service non (hors micro). Il y a quelque part quelque chose qui ne va pas dans les chiffres, ou les vôtres, ou les nôtres. Merci.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Juste une petite précision. Est-ce que vous pouvez nous dire ce que vous entendez par privilégier les transports en commun, en quelques mots en plus, pour que l'on comprenne bien. Et ensuite, on verra si...

Claude MOUCHIKHINE

Le tronçon Ouest du périphérique, globalement, c'est dire : « Il y a un problème de voiture, on va le régler en faisant des voiries pour les voitures ». Nous, on dit : « Il y a un problème de circulation dans l'Ouest lyonnais. Ce problème est un problème principalement pendulaire de trajet domicile – travail. C'est le genre de problème de circulation qu'il est très facile de résoudre par les transports en commun. » Sachant que moi, je suis Pierre-Bénitien, donc je sais de quoi je parle, effectivement aux heures de bureau, pour aller à Lyon, de Pierre-Bénite au centre de Lyon, c'est 1 h 30, clairement.

Aux heures creuses, par ce qui est aujourd'hui l'A7 et qu'effectivement nous souhaitons aussi voir déclasser en voirie urbaine, pour aller au centre de l'agglomération, c'est un quart d'heure. Les trajets pendulaires seraient reclassés en transport en commun, et serait laissée à un boulevard urbain la circulation de courant de journée, les problèmes semblent devoir être résolus.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Un élément de réponse à cette position, qui est plus une position qu'une question directe ?

Gérard CLAISSE

Quelques éléments de réponse.

De même que vous dites que le scénario que vous imaginez n'est pas un scénario tout TC, le scénario qui est proposé par le Grand Lyon n'est pas un scénario tout VP. Il faudrait que l'on s'entende au moins là-dessus.

Le scénario qui est proposé par le Grand Lyon – et je le rappelle, pas aujourd'hui avec le TOP, mais depuis maintenant une bonne quinzaine d'années, avec le développement du métro, du tramway, des sites propres, bus, toute la politique de déplacement de l'agglomération – vise à réduire la place de la voiture particulière en ville.

Et les résultats, nous les avons. Nous les avons donc entre les enquêtes ménages de 1995 et de 2006. Et nous les avons aujourd'hui avec les comptages de trafic que nous faisons. Sur le

cœur de l'agglomération, c'est-à-dire l'hyper centre, le trafic automobile de 2001 à 2009 a baissé de 15 %.

Sur l'hyper centre en rive gauche, il a baissé de 13 %.

Sur Lyon Villeurbanne, l'entrée à Lyon Villeurbanne via les trafics extérieurs, le trafic est relativement stable depuis maintenant six ans.

Par contre, au pourtour de l'agglomération, avec le développement de la périurbanisation, le trafic continue à augmenter.

Donc, je vous redis, le scénario que nous menons s'inscrit dans cette politique qui est menée déjà depuis plusieurs dizaines d'années. Et le scénario qui est proposé par le Grand Lyon, quel qu'il soit, qu'il soit rocade ou périphérique, est un scénario multimodal qui s'appuie à la fois sur une infrastructure, enfin d'abord sur une condition : enlever le trafic de transit. Je pense que là-dessus, on sera un peu tous d'accord dans cette salle. Ce n'est pas une mince affaire.

Cela suppose un contournement de l'agglomération. Ensuite, boucler un périphérique avec comme objectif déclasser l'A6/A7. Alors, quand vous dites une réponse non pas tout essai, mais une réponse sur les pendulaires permettrait de répondre à ces enjeux-là... on a auditionné, comme tout le monde, un certain nombre d'experts en matière prospective de mobilité. Et des scénarios ont été faits par différents laboratoires de recherche sur ces prospectives-là. Un certain nombre de chercheurs qui ne sont pas susceptibles d'être des pro-bagnoles indiquent que, notamment sur l'agglomération lyonnaise, en doublant l'offre de transport public par rapport à celle existant aujourd'hui, le maximum de trafic routier que l'on pourrait transférer sur un usage des transports publics, après avoir fait tourner des modèles d'une complexité dans laquelle je ne souhaite pas rentrer, mais vous pourrez les faire contre-expertiser, indiquent qu'il y a à peu près 10 % du trafic automobile qui pourrait être basculé suite à un doublement de l'offre de transport public.

C'est cela la lourdeur du système de déplacement.

Ce n'est pas nous qui allons décréter demain que tous les employés vont se rendre à leur travail en transport public.

D'abord, parce qu'il n'y a pas l'offre qu'il faut.

Ensuite, nous avons la même perspective que vous, c'est de développer l'offre de transport public dans l'Ouest lyonnais. Et pour cela, libérer les voiries existantes qui sont saturées et encombrées par l'utilisation de la voiture particulière.

Voilà. Après, qu'il y ait une discussion sur les éléments qui permettent de conclure à ces différentes prospectives, on veut bien avoir un débat technique, mais je crois que sur un certain nombre d'objectifs en tout cas, on poursuit, me semble-t-il, des objectifs qui peuvent être voisins, même si la manière d'y répondre n'est pas la même.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Une nouvelle question. On passera dans l'autre rangée tout de suite après.

François-Noël BUFFET

En fait, j'ai plusieurs observations. Je ne sais pas combien on a de temps. Mais je ne vais pas être trop, trop long. Simplement quelques observations.

La première, j'ai noté que vous aviez indiqué qu'il fallait requalifier l'A7, donc pas seulement le long du confluent et de la ville de Lyon sur les quais Perrache, mais également jusqu'à Pierre-Bénite. J'ai bien intégré cela. C'est bien ce que vous avez affiché. Donc, on considère bien que l'entrée d'agglomération, c'est bien Pierre-Bénite, dans ces conditions-là. Si on a cet objectif-là, je pense qu'il faut l'acter, parce que c'est un sujet important. Deuxième observation sur les transports en commun qui vient d'être relevée tout à l'heure. Nous n'avons pas effectivement, ou peut-être avez-vous modélisé le fait que le métro prolongé à l'Hôpital Lyon Sud sera attractif et devrait capter plus de passagers que les deux lignes que vous évoquiez tout à l'heure, qui étaient C7 et l'autre, en disant qu'elles étaient déjà probablement au maximum de leur charge. C'est ce que j'ai cru comprendre. Donc, avez-vous sur ce point-là, une étude précise du SYTRAL ou d'un autre organisme qui permette de dire si l'arrivée du métro à l'Hôpital Lyon Sud est de nature à renforcer l'usage de ce transport en commun, ce qui paraît essentiel.

Et puis, deux autres questions très importantes, à mes yeux en tout cas.

Les échangeurs que vous mettez à Saint-Genis-Laval, puisqu'il y en a un à Saint-Genis-Laval, il y en a évidemment un que vous proposez à Oullins et il y en a aux Hôpitaux. Est-ce que vous avez modélisé ? Est-ce que vous savez le nombre de véhicules qui vont vouloir accéder à ces échangeurs ? C'est intéressant d'avoir ce point-là, puisque de ce point-là découle la surcharge des voiries des communes de Pierre-Bénite et du centre-ville de Saint-Genis-Laval. Il me semble que c'est important que les maires en question sachent que s'il y a des échangeurs, il faudra y accéder. Et que pour y accéder, il faut donc faire de la place. À partir de là, on a besoin, me semble-t-il, de savoir cela.

Enfin, je suis très surpris sur ce que vous venez de montrer, concernant l'échangeur de La Saulaie, notamment en évoquant qu'il s'agit d'un demi-échangeur, tout en indiquant qu'il y aura un pont qui viendrait dans le prolongement de Gerland, pour rejoindre l'avenue des Saules. Il faut m'expliquer, parce que je n'ai pas compris. Si on ne peut pas venir de Laurent Bonnevey et sortir à l'échangeur de La Saulaie parce que c'est un demi-échangeur, je ne vois pas réellement comment tient l'argument que le développement du quartier de La Saulaie est essentiel en matière économique dans les échanges Est-Ouest et Ouest-Est. Et je crains qu'avec le pont que vous envisagez, vous ayez un effet pervers qui est celui que les gens prendront le boulevard scientifique, Tony Garnier, pour rejoindre devant le stade de Gerland et prendre le pont que vous proposez.

Et on va avoir l'effet, permettez-moi cette expression, l'effet « kiss-cool » en la matière.

Donc, il faut nous expliquer cela parce que je ne comprends pas le fonctionnement de votre demi-échangeur dans la logique que vous développez, qui est une logique d'agglomération et de développement de ce territoire.

Jean-Paul PUYFAUCHER

M. BUFFET, juste une petite chose, le quartier de La Saulaie, c'est combien d'hectares ?

François-Noël BUFFET

Les terrains aménageables qui restent aujourd'hui de la SNCF, c'est aujourd'hui entre 12 et 13 hectares, dont une partie est déjà occupée par le pôle multimodal, avec les travaux du métro, la gare qui se met en place bien évidemment, l'emprise des voiries. Et dont une partie, celui de la pointe, qui est en situation d'aménagement, puisque je rappelle que nous sommes en périmètre SEVESO.

Gérard LABRIT

C'est un peu ce que le Président COLLOMB a expliqué lors de la réunion de jeudi soir, c'est que la volonté, ce que pense le Grand Lyon, c'est qu'il va y avoir un développement des biotechnologies et qu'il est essentiel d'avoir des liaisons entre Gerland et La Saulaie, puisque cela assurera une continuité entre Gerland, Saulaie et le Vallon des Hôpitaux. C'est cela le but ultime important du pont urbain. Alors, c'est vrai que l'on ne va pas assurer les échanges complets avec un demi-échangeur. C'est ce que je disais tout à l'heure. Mais pour autant, cela va être compensé, largement compensé par la présence de ce pont urbain.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Attendez, il y a quand même des questions très précises qui ont été posées.

M. BUFFET, est-ce que je me trompe en disant que vous avez demandé : est-ce que vous avez les chiffres d'accès aux Hôpitaux Sud ?

Les chiffres d'accès au niveau du futur pont et les chiffres d'accès sur le demi-échangeur ? Est-ce que vous les avez ce soir ? Sinon, il faudra les donner bien sûr et les mettre au débat public.

Olivier LAURENT

On les a et ils figurent dans les études.

D'abord, avant de vous donner les chiffres, je réponds à un premier élément, qui d'ailleurs répond aussi à la question de Monsieur. Évidemment, on a modélisé l'effet du métro B prolongé aux Hôpitaux. Et on l'a fait sur l'ensemble des lignes qui sont prévues au SCoT, c'est-à-dire quel type de TC vous avez pris. Et je vois nos collègues du SYTRAL. On les a même parfois un peu secoués pour avoir à l'horizon 2030 des hypothèses sur des modes, des hypothèses sur des fréquences. C'est ce genre de choses dont on a besoin pour simuler des bascules de report modal.

Et je rappelle, à l'horizon 2030, on est sur une progression en volume et en part modale des transports collectifs, une progression significative de l'ordre de 5 %. Donc, les trafics aux échangeurs.

Alors, le raisonnement, je peux vous le donner soit à la journée, soit à l'heure de pointe, mais globalement on a des coefficients de passage. Aux Hôpitaux, on serait aux alentours de 2 200 véhicules/heure en pointe, avec essentiellement une logique de trafic local, provenant des communes de Saint-Genis-Laval, Oullins, Pierre-Bénite, plutôt un trafic de proximité. Un trafic un peu plus important sur le demi-échangeur de La Saulaie, puisqu'on est en jonction avec l'autoroute A7, aux alentours de 3 000 véhicules/heure aux heures de pointe. Donc, vous multipliez par en gros entre 10 et 12 pour obtenir le trafic à la journée. La logique de demi-échangeur, je complète.

Effectivement, à partir de La Saulaie, l'accès par l'Est nécessitera de franchir le pont urbain. C'est à ce prix-là que l'on a un échangeur relativement discret à La Saulaie, parce que c'est un demi-échangeur. On a, à l'époque notamment préalable au TOP, les anciennes études, on avait des scénarios qui ne cherchaient pas forcément l'optimisation des échangeurs. On saurait insérer un dispositif d'échange complet, mais au prix d'une consommation foncière beaucoup plus importante. Et donc, sur le pont, le franchissement...

Jean-Paul PUYFAUCHER

Et sur le pont ? Sur le franchissement de Gerland à Oullins, est-ce que vous avez des trafics prévus sur le futur pont ?

Olivier LAURENT

Non. À ce stade, je ne vous donne pas les mesures parce qu'il faut... enfin, ce sont des choses qui sont relativement fines. On pourra les produire. Je n'ai pas la réponse à ce stade.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Premièrement, j'ai bien noté que vous donnerez à terme les trafics sur le pont. Deuxièmement, vous avez évoqué des travaux du SYTRAL concernant l'augmentation du nombre de voyageurs à l'horizon 2030 à partir de l'Hôpital de La Saulaie. Là aussi, si vous pouvez les communiquer, cela me semble important.

Deuxième chose, je demande peut-être à M. BUFFET si cela correspond à peu près à son attente ou s'il y a des points qu'il souhaiterait voir, sachant que M. BUFFET reviendra pendant le débat le 18 décembre. Juste un mot M. BUFFET ?

François-Noël BUFFET

L'accès aux échangeurs de l'Hôpital ou de La Saulaie, c'est 2 000 ou 3 000 véhicules à l'heure de pointe. Il faut multiplier pour un trafic journalier par 10, c'est cela ?

Olivier LAURENT

Entre 10 et 12

François-Noël BUFFET

Donc, on peut se dire entre 30 000 et 25 000 selon l'échangeur. 30 000 et 25 000, c'est entrée et sortie comprise ? Je me permets simplement de dire que sur la rue Stéphane Deschamps aujourd'hui à la Villatière, que l'on considère comme saturée, il doit y avoir 17 000 véhicules/jour. Je parle de tête. Cela veut dire que les voiries de Saint-Genis-Laval et de Pierre-Bénite vont devoir subir 30 000 véhicules/jour pour accéder. C'est simplement cela que je veux dire.

Donc, il va falloir savoir comment on accède à l'échangeur de l'hôpital, en venant de Saint-Genis-Laval. Parce que si l'enjeu est de permettre aux Saint-Genois d'accéder, il va falloir leur expliquer qu'il y a 30 000 véhicules qui vont passer toute la journée ici. Alors, cela, c'est le premier point.

Mais j'ai bien compris, cela me suffit.

Olivier LAURENT

On n'accède pas par une seule voirie à l'échangeur.

François-Noël BUFFET

J'ai bien compris. Mais j'ai bien compris que le trafic dans la ville sera généré de ce niveau-là. C'est ce qui m'intéresse.

Deuxième question, je ne comprends pas la cohérence entre le demi-échangeur et le pont que vous voulez créer, parce que si l'idée, c'est de développer économiquement le quartier de La Saulaie, nous on demande un éco quartier, on demande d'être dans le prolongement de Gerland, dans le dispositif biotech, il n'y a pas de souci sur la thématique. Cela sert à quoi de faire un échangeur, si l'on considère que l'accès au quartier sera par le pont ? Et cela sert à quoi d'avoir un demi-échangeur surtout pour compenser le fait que l'on ne puisse pas venir de Laurent Bonnevey directement sur l'échangeur et d'être obligé de créer un pont supplémentaire ? On a besoin de la modélisation. Je pense que c'est très important d'avoir les chiffres de charge de ce pont nouveau que vous voulez créer d'accès sur le quartier.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Bien. Juste brièvement, parce que je crois que ce sont des réponses qui viendront plus tard.

Olivier LAURENT

Sur les accès, on reprendra ces données-là de telle sorte que l'on voit comment elles se distribuent, comment se réalisent ces accès. Mais sur les réunions territoriales, on aura l'occasion d'y revenir. Le demi-échangeur, il impacte moins La Saulaie. Là-dessus, on est d'accord, en termes de surface et d'emprise. Ensuite, en termes de fonctionnement, il n'y a pas que l'Est et l'Ouest, il y a aussi les relations Ouest-Est. Enfin, me semble-t-il. Il y a un certain nombre d'entreprises dans l'Ouest lyonnais, qui accéderont par ce biais, par le demi-échangeur, directement à Oullins. Cela répond à une de ces fonctions. Le pont, il est pour mettre en relation Gerland et La Saulaie. Ce n'est pas par le périph que l'on met en relation Gerland et La Saulaie, de manière urbaine j'entends. Donc, ce pont urbain va mettre en relation Gerland et La Saulaie.

Voilà. Ce n'est pas un pont autoroutier qui permet de mettre en relation deux quartiers. Voilà des éléments de réponse.

Je crois que l'on aura l'occasion d'y revenir de manière beaucoup plus approfondie lors des réunions territoriales qui seront présentées.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Il y en a une aux Hôpitaux Sud, donc là, il faudra absolument donner la réponse. M. DESSEIGNE, vous vouliez rajouter juste un mot, rapidement si possible.

Jean-Claude DESSEIGNE

C'est sur la question des transports en commun.

J'ai entendu tout à l'heure le constat, et il est vrai sur certains territoires que les transports en commun fonctionnent mal. Le succès des transports en commun passe par leur qualité si l'on veut arriver à convaincre ceux qui ne les utilisent pas aujourd'hui de pouvoir les prendre.

N'oublions pas que l'Anneau des Sciences se veut un projet d'agglomérations et qu'il ne s'agit pas simplement de se situer là où peut arriver, et tant mieux, le métro, là où peut arriver une ligne de tram, mais qu'il y a aussi un certain nombre de communications qui sont à assurer entre nos communes, entre nos communes du Sud-Ouest, entre nos communes du Nord-Ouest, entre les communes de l'Ouest et les communes de l'Est. Et si l'on ne réalise pas à certains moments une infrastructure routière, de par l'effet colline, de par l'effet vallon que nous avons, et je sais quelque part un peu de quoi je parle, nous n'arriverons pas à faire passer des transports en commun supplémentaires si nous ne libérons pas des espaces qui sont utilisés aujourd'hui par la voiture.

Et la création de moyens nouveaux de transports en commun ne servira strictement à rien, car tant que l'effet qualité ne sera pas là, les utilisateurs potentiels n'emploieront pas les transports en commun.

Jean-Paul PUYFAUCHER

On prend devant peut-être.
Il y a quatre questions. Allez-y. On se présente toujours.

Edmond LUCA

Edmond LUCA, Sauvegarde des coteaux du Lyonnais.

Je voulais simplement revenir un petit peu sur le tracé de l'Anneau des Sciences. Il est parallèle aux lignes ferroviaires du 19^e siècle, depuis Valvert, disons Tassin ou Écully jusqu'à Bonnant.

Après, bien entendu, si l'on veut suivre toujours l'Anneau des Sciences, il faut le prolonger depuis Bonnant jusqu'aux Hôpitaux Sud et là on sera en correspondance avec le métro B, qui est capable d'une capacité énorme.

Alors, je voudrais dire maintenant pour le tram-train, je l'avais dit la dernière fois, avec une fréquence de 5 minutes, on peut arriver à 9 000 voyageurs par heure et par sens. Donc, cela fait un débit double de l'Anneau des Sciences, puisque l'on prévoit sur une autoroute 2 x 2 voies, 4 500 voyageurs/heure par sens. En fait, on peut se poser la question : est-ce qu'il vaut mieux que les gens viennent en voiture jusqu'aux 7 échangeurs de l'Anneau des Sciences et continuent avec leur voiture jusqu'à leur destination ? Ou est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir des rabattements en voiture, en transport en commun, en vélo, en deux roues, etc., jusque vers les échangeurs qui auraient des parcs relais. Et à ce moment-là, les gens, au lieu de poursuivre leur parcours en voiture avec l'Anneau des Sciences, peuvent prendre le train qui est susceptible d'avoir une capacité double et un temps de parcours semblable, puisqu'ils sont intégralement en site propre. Voilà la question.

Jean-Paul PUYFAUCHER

De mémoire, tout à l'heure, pour que l'on soit bien d'accord, vous avez dit que vos hypothèses reportaient sur un train, une fréquence où l'on passe tous les quarts d'heure. C'est bien cela ?

Olivier LAURENT

Oui.

Jean-Paul PUYFAUCHER

D'accord.

Je réponds.

Ne comparons par une capacité de transport avec un débit sur un ouvrage. Ce qui est intéressant, c'est le nombre de gens qui utilisent les différents éléments. Mais peu importe. Je pense que si vous êtes là demain, je pense que l'on aura ce débat et je pense qu'y compris les techniciens de la région pourront y participer.

Il y a quand même... enfin, on ne peut pas raisonner uniquement sur une logique de capacité de transport. Il faut aussi analyser où est la demande, comment elle peut s'organiser, comment elle peut se rabattre.

Il semble, d'après un certain nombre d'études qui ont été conduites par la région, qui *a priori* sont sérieuses, qu'aller au-delà du quart d'heure paraît financièrement, au regard des enjeux de clientèle, inaccessible. On peut effectivement raisonner sur des fréquences encore plus faibles. Mais on vous montrera demain une espèce de synthèse du potentiel de clientèle captable si l'on mettait toutes les branches de l'Ouest lyonnais, de Lyon Givors, au quart d'heure à 2030, on n'est pas sur des ampleurs de cet ordre-là. On est malheureusement bien en deçà.

Donc, l'idée n'est pas d'opposer les modes.

Il faut effectivement pouvoir développer le ferroviaire. C'est ce que l'on fait depuis un certain nombre d'années, notamment en articulant le plus possible un rabattement auprès de chez soi, en amont, et ensuite vers l'infrastructure, avoir éventuellement quelques parcs relais complémentaires de plus grand volume qui permettent de raccrocher aux modes très performants – c'est notamment le cas du métro B aux Hôpitaux. Donc, certes on peut raisonner en capacité de transport, mais il faut aussi raisonner en clientèle captable et en enjeux financiers derrière ces affaires-là, aussi bien en investissement qu'en exploitation.

Jean-Paul PUYFAUCHER

D'accord. Allez-y et ensuite on passera...

Michel MAREC

Michel MAREC, pour l'Union des comités d'intérêts locaux.

Dans le dossier du maître d'ouvrage, en particulier à la page 74, figurent des éléments déjà assez détaillés de trafic futur.

Nous souhaitons savoir si ce trafic, et en particulier les chiffres de transit, tiennent compte d'une nouvelle infrastructure de contournement réalisée par l'État. Et dans ce cas-là, laquelle ? Et ensuite, s'ils n'en tiennent pas compte, comment s'articule l'exigence que ce projet ne soit réalisé que si l'État réalise un contournement, si les prévisions de trafic qui sont prévues au projet ne tiennent pas compte de ce contournement ?

Jean-Paul PUYFAUCHER

Question relativement simple. Une réponse relativement courte.

Gérard Claisse

La réponse est oui mais pour des informations complémentaires...

Olivier LAURENT

Oui, on travaille avec des outils de simulation sur lesquels on a des capacités, si vous voulez, d'évacuation du trafic de transit. Donc, on n'a pas raisonné sur un ouvrage particulièrement inséré à l'Est ou à l'Ouest. On a raisonné sur un volume de transit traversant notamment l'axe A6/A7, en considérant que ce transit-là, à cet horizon, était porté sur une autre infrastructure.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Donc, je reprends ce que vous venez de dire.

Vous avez raisonné sur une capacité de transit théorique que vous avez mise dans votre modèle. Est-ce que vous pourrez donner le chiffre que vous avez pris comme référence ? Et qu'est-ce que cela représente ? Oui, vous pourrez le donner, je pense.

Je comprends que vous ne l'ayez pas sous la main, mais je pense qu'effectivement pour compléter votre question, quand on dit qu'on en a pris quelque chose, il faut donner le chiffre de ce que l'on prend.

On prend une question. Allez-y.

Thierry BERNARD

BERNARD Thierry, coprésident de DARLY. Je reviens sur la traverse du Rhône. Il faut savoir que si l'on a un demi-échangeur à La Saulaie, puisque l'on va traverser le Rhône immédiatement après, on est à 25 mètres de profondeur. Donc, vous voyez le problème que peut poser un tel échangeur, même s'il est simple.

Deuxièmement, est-ce que l'on a pris la décision définitive d'être en surface ou par un pont ?

Jean-Paul PUYFAUCHER

Est-ce que vous pouvez préciser votre question, Monsieur ?

Thierry BERNARD

La traversée du Rhône est représentée dans vos documents soit par un immense pont qui passe au-dessus des Darses, soit par un tunnel. Est-ce que vous avez déjà opté, fait un

choix ? Les documents laissent penser que vous avez abandonné l'idée du pont, du viaduc. Est-ce que l'on peut tabler là-dessus ?

Gérard CLAISSE

La solution aujourd'hui privilégiée par le Grand Lyon est celle du passage en sous-fluvial. Voilà ce qui est la solution privilégiée pour passer.

Thierry BERNARD

Mais on pourrait revenir au pont ?

Gérard CLAISSE

Écoutez, le débat public est aussi là pour faire en sorte que différentes hypothèses puissent être étudiées, puissent être comparées. On verra à l'issue de cela.

Si on vous dit : « C'est sous-fluvial, point barre » ou « c'est telle solution, point barre », le débat public ne servira pas à grand-chose.

Donc, je vous dis que la solution qui est privilégiée par le Grand Lyon aujourd'hui est celle d'un passage en sous fluvial. Pour autant, nous ne sommes pas au mois de juillet où le Grand Lyon décidera des suites à donner à ce dossier, suite à ce débat d'opportunité.

Thierry BERNARD

Si l'on passe en pont, on est obligé de passer au-dessus des engins de manutention de la Darse, c'est-à-dire à 25 mètres de haut. Votre dossier le précise. Si l'on passe en tunnel, on est à 25 mètres en sous-terrain. Le demi-échangeur de La Saulaie, que ce soit 25 mètres au-dessus ou 25 mètres en dessous, je le vois mal. Cela, c'est ma première question. J'en ai une deuxième : est-ce que le Grand Lyon peut décider d'aménager la partie de l'autoroute A7 le long du Rhône dans la Presqu'île en boulevard urbain ? Ou est-ce qu'il y a besoin de l'autorisation de l'État pour ce faire ?

Jean-Paul PUYFAUCHER

Vous posez indirectement, si j'ai bien compris, dans votre deuxième question, la problématique de la déclassification de l'autoroute A7 qui appartient à l'État. Ce que je propose, c'est que ce soit l'État, qui aujourd'hui est représenté par M. MAISONNIER dans la salle qui vous réponde.

En ce qui concerne vos raccordements et votre problème de demi-échangeur, j'ai bien compris que vous aviez des difficultés à vous représenter techniquement comment on faisait

un raccordement avec -25 mètres sous terre et 0 mètre. Alors, est-ce qu'à un moment donné, le Grand Lyon pourra montrer en temps et en heure – ce n'est peut-être pas forcément ce soir – un schéma où l'on dit : voilà comment on fait concrètement, et comment on remonte ou comment on descend 25 mètres. Je crois qu'un petit schéma permettrait de répondre à votre question. M. MAISONNIER ? Si vous avez quelque chose à dire ?

Gérard LABRIT

Effectivement, je confirme que le demi-échangeur, compte tenu du choix de la solution sous-fluviale qui est envisagée, est un demi-échangeur quasiment enterré. Je n'irais pas jusqu'à dire qu'il fait 25 mètres, cela, on le précisera ultérieurement. C'est un ouvrage qui est techniquement réalisable, qui n'est pas simple à réaliser, mais qui est techniquement réalisable et qui, effectivement, a un certain coût. C'est indéniable.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Mais est-ce que quand même vous pourrez donner un petit schéma de principe, théorique ? Bien entendu, on ne vous demande pas au centimètre près, mais, parce que je comprends, moi-même j'ai du mal à me le représenter. M. MAISONNIER ?

Christian MAISONNIER

Christian MAISONNIER de la DREAL.

Effectivement, la décision de déclasser l'autoroute, c'est un décret qui est pris par l'État. C'est un décret qui a déclaré le projet d'utilité publique comme autoroute, donc il faut un décret pour enlever le statut autoroutier. Mais une fois que l'on a enlevé le statut autoroutier, ensuite il y a des étapes suivantes.

Il y aurait l'étape de rendre au Grand Lyon l'infrastructure, qui ne serait plus une route nationale, mais une voirie communautaire. Et ensuite, le Grand Lyon aurait la liberté de faire les travaux de réaménagement en boulevard urbain. Alors, la perte du statut autoroutier pourrait se faire dans l'absolu, même en restant dans le domaine de l'État. Mais avant de remettre l'infrastructure au Grand Lyon, l'État s'assurera que l'ensemble des fonctions nationales et internationales sont correctement remplies. Le Préfet a dit à la réunion d'ouverture que, lorsqu'il y avait un bouchon au tunnel de Fourvière, il avait un coup de fil de Bruxelles lui disant : « Que faites-vous, Monsieur le Préfet, pour assurer la libre circulation en Europe ? »

Donc, à ce titre-là, l'État demandera au Grand Lyon un certain nombre de dispositions pour que, lors des grandes migrations estivales, effectivement on puisse solliciter, mais de façon relativement exceptionnelle, l'Anneau des Sciences.

Pour ce qui est du trafic des poids lourds qui traversent l'Europe, la politique de l'État serait plutôt de les mettre sur le ferroviaire, essayer de trouver des solutions dans cet ordre-là. Et puis, si le trafic de transit devait augmenter de façon considérable dans les années qui viennent – là, on n'a pas de boule de cristal, c'est difficile de dire dans 30 ans quel sera le niveau du trafic de transit, à ce moment-là effectivement l'État pourrait faire un grand contournement pour dévier le transit.

Donc, vous voyez que cette question du déclassement demande une négociation entre le Grand Lyon et l'État sur tous les aspects de la circulation, aussi bien du transit que de la circulation locale.

Gérard CLAISSE

Est-ce que l'on peut simplement, tout en prenant acte de la réponse qui nous est donnée, dire que l'on ne peut pas l'accepter tel quel ? En tout cas, M. MAISONNIER le sait. Si nous avons posé comme conditions à la réalisation de l'Anneau des Sciences l'engagement et les modalités de l'engagement de l'État sur le grand contournement d'agglomération, c'est justement pour traiter du problème de transit. Et ce n'est pas pour le retrouver dès qu'on est en saturation sur le futur tronçon Ouest du périphérique.

Il faut que les choses soient bien claires.

L'objectif de la collectivité est de séparer les flux. Donc, une des conditions, c'est la réalisation d'un grand contournement. Et ce grand contournement, ce n'est pas la rocade Est qui doit l'assurer.

Là-dessus aussi, nous sommes très clairs. Et nous demandons donc au ministre, dans le cadre des travaux qui sont engagés, une position de l'État sur le futur grand contournement d'agglomération qui permettra, pas forcément de traiter toutes les questions de transit, mais en tout cas d'en traiter une grande partie qui actuellement soit passe par le tunnel de Fourvière, soit par la rocade des villages.

Jean-Paul PUYFAUCHER

On continue. Vous aurez la parole après. Je vous ai vu, Monsieur, mais il y a une question ici. J'ai M. KOHLHAAS et le Monsieur derrière qui souhaiterait aussi prendre.

Alors, je ne sais pas quelle heure il est, mais il faut peut-être que l'on aille un peu plus vite en rythme. 20 minutes, donc on a le temps. Allez-y.

Maurice FISCH

Maurice FISCH, Sauvegarde des coteaux du Lyonnais, association membre du collectif Stop au TOP.

Je suis intervenu à la tribune jeudi 29 novembre, et je vous remercie de m'avoir accordé cette possibilité d'expression. Je crains d'avoir été mal compris lorsqu'à la troisième diapositive de ma présentation, j'ai montré le nouveau tunnel de la Croix Rousse, dédié aux

modes doux et aux transports en commun, comme un contre-exemple d'erreur. Cela veut dire que je suis 100 % pour ce nouveau tunnel dédié aux transports en commun et que je vous invite, Mesdames et Messieurs les élus, porteurs de ce projet, à poursuivre sur cette voie. Et dans ce que j'ai dit, mais un peu rapidement, je m'aperçois que l'on a plus de temps quand on est dans la salle que quand on est là-haut. On est un peu moins surveillé par le chronomètre. Et j'ai même accompagné cette troisième diapositive d'une formule que je me permets de vous répéter, à savoir qu'il faut considérer ce tunnel dédié aux transports en commun et aux modes doux, comme le premier maillon d'un périphérique, enfin respectueux de l'environnement.

Donc, voilà pour éclaircir, ce que je vous ai dit il y a quelques jours.

Je voudrais embrayer, mais très rapidement, sur le projet, qu'il s'appelle tronçon Ouest du périphérique et M. CLAISSE vient de nous employer ce terme, tronçon Ouest du périphérique. Il n'a pas employé le terme autre, que j'ai du mal à employer, le fameux Anneau des Sciences.

Je reviens sur ce qu'a dit le directeur de Sanofi.

Dans tous les plans que vous nous avez montrés, l'Anneau des Sciences ou le TOP ne passent pas du tout par Marcy l'Étoile, et j'ai même entendu que l'école vétérinaire faisait partie de ce chapelet de zones particulièrement importantes, pour la France entière, même pour le monde entier, puisqu'il y a des étudiants qui viennent de très loin. Il n'empêche que le projet routier que vous prévoyez, ne passant pas par Marcy l'Étoile, ne peut pas alimenter correctement les systèmes de déplacement. Et je ne vois pas comment on peut s'en sortir sans mettre la priorité sur les transports en commun.

Et là, je ne vais prendre qu'un exemple et M. RIVALTA pourrait confirmer les chiffres.

Si le tramway lyonnais, nouvelle formule, n'existait pas, ce serait 80 000 personnes par jour qui ne seraient pas dans ce mode de transport, qui seraient dans leur voiture ou dans d'autres modes de transport. C'est parce que l'offre de transport tramway existe aujourd'hui à Lyon qu'il y a 80 000 personnes qui l'emploient tous les jours. Edmond LUCA a participé à la mise en place du métro ligne D, la ligne automatique. Ce sont quelques 280 000 voyageurs par jour qui l'utilisent.

Donc, continuons sur cette voie.

Je ne pense pas que l'on ait les moyens financiers de faire à la fois du routier très solide et du transport en commun très solide.

Il faut choisir et pour nous, associations, au pluriel, il n'y a pas photo, comme on dit un peu vulgairement et rapidement.

C'est d'abord et avant tout les transports en commun qui peuvent, depuis Marcy l'Étoile, je reprends l'exemple de Monsieur le Directeur de Sanofi, pour des coûts bien moins élevés, pour un respect du Grenelle de l'environnement, des accords de Kyoto, diminuer par 4 la pollution. Le facteur 4, vous connaissez cela bien mieux que moi.

Je vous demande de prioriser avant tout la poursuite de l'amélioration des transports en commun. Et je vous en remercie.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Si je vous ai bien entendu, j'ai noté que vous redonniez une précision, mais on avait compris... enfin, moi j'avais compris ce que vous disiez, ne vous faites pas de souci. Il n'y a pas véritablement de question dans votre avis que vous exprimez, qui est intéressant.

Alors, à moins que vous voyiez une question très précise, sinon je vous propose de passer à l'intervenant suivant. Merci beaucoup.

M. KOHLHAAS devant et ensuite le Monsieur derrière. Et ensuite, deux, trois au fond.

Jean-Charles KOHLHAAS

Bonsoir. Jean-Charles KOLHLHAAS, conseiller régional, un petit peu en charge de questions de transport depuis quelques années, et puis accessoirement travaillant dans le quartier de La Saulaie depuis 20 ans, en libéral, donc connaissant bien à la fois ce quartier et tout ce qu'il y a autour en termes de voirie, puisque j'ai un métier qui malheureusement m'oblige à me déplacer en permanence puisque je suis infirmier à domicile.

Je confirme tout ce qu'a dit François-Noël BUFFET sur la saturation des voiries à Saint-Genis-Laval, à Oullins et à Pierre-Bénite pour accéder à ce quartier-là.

Moi, je me pose d'abord une question de base. On nous dit, et je l'ai bien entendu à de nombreuses reprises et dans le dossier, que le tronçon Ouest du périphérique n'est envisagé qu'après au moins la décision d'un contournement, quel qu'il soit, à l'Est, à l'Ouest, au-dessus, en dessous, puisqu'il y en a même qui avaient pensé en dessous de l'agglomération lyonnaise pour les trafics de transit, puisque le tronçon Ouest du périphérique n'est pas une autoroute de trafic de transit. J'ai cru comprendre en même temps que cela n'allait pas décharger beaucoup l'axe A6/A7 si on faisait un contournement, puisque de toute façon il faudrait quand même faire un tronçon Ouest du périphérique pour décharger l'axe A6/A7.

Donc, il n'y a que quelques milliers de véhicules qui transitent aujourd'hui sur l'axe A6/A7 effectivement. Les chiffres que l'on avait tournaient autour de 10 000, on va dire, plus ou moins suivant les jours, 8 000 à 15 000 véhicules/jour.

Gérard CLAISSE

Montons à 30 sur le transit Nord-Sud. Pas uniquement sur Fourvière, mais y compris rocade Est, puisqu'il y a ces problématiques-là globalement. Le transit Nord-Sud dans l'agglomération passe aussi bien sous le tunnel de Fourvière que sur la rocade Est.

Jean-Charles KOHLHAAS

Bien sûr. Mais alors, ôtez-moi d'un doute. Est-ce que le TOP a aussi la vocation de déclasser la rocade Est ? ... D'accord. Donc, pour moi, à ma connaissance, c'était le trafic de l'axe A6/A7 qui était concerné.

Gérard CLAISSE

Par contre, le contournement demandé, oui il peut avoir comme objectif de soulager la rocade Est.

Jean-Charles KOHLHAAS

Alors, j'interpelle à ce moment-là... ce n'est pas M. MAISONNIER qui me donnera la réponse bien évidemment, parce que ce n'est pas lui qui décide *in fine*.

J'interpellerai sérieusement l'État pour savoir, quel que soit l'emplacement où l'on construira ce contournement de l'agglomération lyonnaise, si vraiment cela vaut le coup que l'on mette le prix, puisqu'il coûtera extrêmement cher pour si peu de véhicules somme toute, puisque tout à l'heure M. Noël BUFFET nous disait que la rue Stéphane Deschamps, c'était 17 000 véhicules/jour, c'est une 2 x 1 voie.

C'est une départementale si je ne m'abuse.

Donc ce n'est peut-être pas la peine de construire une autoroute pour 20 000 ou même 30 000 véhicules/jour si on est très optimiste, cela me paraît très cher, surtout avec les tunnels et les viaducs qu'il faudrait construire avec.

Mais c'est une première remarque. Cela dit, le tronçon Ouest du périphérique est censé extraire des véhicules de l'axe A6/A7, puisqu'il est nécessaire au déclassement de l'axe A6/A7 – c'est comme cela en tout cas que le maître d'ouvrage nous le présente – et en même temps, la majorité des véhicules de l'axe A6/A7 vont vers l'intérieur de l'agglomération. Mais c'est une question que l'on approfondira sans doute demain. Tout à l'heure, il a été dit, et je le confirme, que depuis plusieurs décennies dans l'agglomération lyonnaise, la part de la voiture diminue et la part des transports collectifs augmente fortement... enfin, la part, la valeur absolue et la part augmentent assez fortement. Il y a une vraie politique de transports collectifs dans l'agglomération lyonnaise depuis une vingtaine d'années. Et c'est vrai que le rôle du SYTRAL a été majeur pour faire de l'agglomération lyonnaise et du réseau de l'agglomération lyonnaise le premier réseau de France après l'Île-de-France. Cela dit, si la part de la voiture a diminué, c'est parce que l'on a pris de la place et de l'espace à la voiture pour le donner au transport en commun. C'est par exemple effectivement les lignes de tramway dont on a parlé tout à l'heure. Je pense évidemment à l'avenue Berthelot. Quel conflit cela a été à ce moment-là quand on a pensé qu'on allait supprimer deux voies de voiture. C'est dans ce cadre-là que l'on diminue la place de la voiture et les chercheurs qui interviendront y compris demain sur ce sujet-là vous diront bien que plus on laisse de la place à la voiture, plus les gens prennent leur voiture, moins on laisse de la place à la voiture, moins ils la prennent bien évidemment.

Vous disiez tout à l'heure : on a prévu de doubler l'offre de transport en commun de l'agglomération. Je pense que c'est une façon de parler.

C'est comme ça que j'ai entendu. Ce n'est pas du tout effectivement le projet, et on n'en a pas les moyens. Si c'était pour avoir juste 10 % de part modale en plus, ce serait vraiment dommage parce qu'effectivement en général quand on augmente l'offre on augmente encore plus l'usage.

C'est l'enjeu des transports en commun aujourd'hui. Aujourd'hui, de mémoire, il y a environ 1,2 million de voyages/jour sur le réseau transport en commun et il y a 1 000 km de ligne sur le réseau transport en commun de l'agglomération lyonnaise.

Dans les scénarios que vous avez envisagés, moi j'ai un questionnement.

Dans les scénarios alternatifs transport en commun, vous avez mis – je crois que c'est l'hypothèse 1 – toutes les lignes qui sont prévues au SCoT, de mémoire, toutes les lignes fortes de transport collectif prévues au SCoT. Et vous avez démontré que cela ne suffisait pas. Et du coup, au lieu de faire... enfin, je ne sais pas si c'est au lieu, mais sinon il faudrait le rajouter dans le coût... au lieu de faire ces lignes prévues au SCoT, vous faites l'Anneau des Sciences, le TOP, avec des lignes de transport en commun, dans le TOP ou autour du TOP, ou à côté du TOP, etc.

Et alors là, je me pose une question : à quoi sert le SCoT ? Le SCoT est l'élément de planification des dix prochaines années.

Gérard CLAISSE

Ce n'est pas la place, +7 prévu au SCoT

Jean-Paul PUYFAUCHER

Laissez terminer la question, parce que sinon on ne s'en sortira pas, M. CLAISSE. Je comprends votre impatience. Allez vite, M. KOHLHAAS.

Jean-Charles KOHLHAAS

C'est une question, juste effectivement, pourquoi est-ce que l'on n'a pas planifié au moment où on a fait le SCoT toutes ces lignes que l'on n'avait pas prévues sur le TOP ou autour du TOP ? Et qu'effectivement celles que l'on a prévues ne suffisent pas.

Moi, je suis un peu surpris quand même par le dossier. Alors, je pense que je ne suis pas le seul à l'avoir exprimé. Et cela va être le temps fort du débat de demain. Vous faites une analyse des scénarios transports en commun, charges, qui montre que plus on fait de transport en commun, plus les gens vont continuer de prendre leur voiture, sur les axes concernés qui vont être saturés puisque l'on va prendre de la place à la voiture pour mettre les transports en commun. Si. Cela a été expliqué comme cela. En gros, on a 50 % de la voirie qui va être prise pour les transports en commun et il n'y a que 25 % de report modal, donc il y a 75 % des voitures particulières ou des usagers de voitures particulières qui se retrouvent sur 50 % de l'espace. C'est un des éléments forts du scénario qui montre qu'effectivement plus on fait de transport en commun, plus il y a de congestion, parce qu'effectivement on fait passer plus de voitures dans moins de place. C'est assez surprenant, y compris en termes de modélisation puisque tous les chercheurs nous disent le contraire. C'est-à-dire qu'ils nous

disent que les gens abandonnent leur voiture quand la voirie est saturée, quand le temps de parcours s'allonge.

C'est la raison principale du report modal vers les transports en commun. Et là, dans le scénario que l'on analyse, en fait ils continueraient à prendre la voiture alors que le temps de parcours sera fortement augmenté puisque la saturation augmentera.

Et un dernier point.

Alors, c'est vrai que c'est très difficile de prévoir, d'autant plus que l'on est dans un scénario de rupture aujourd'hui.

C'est-à-dire que le fil de l'eau que l'on a connu ces 30 ou 40 dernières années, on peut difficilement le reporter de la même façon puisque l'on sait, on a vu, y compris pour des raisons économiques, mais aussi pour des raisons sociétales, que les choses évoluaient beaucoup, brutalement, sur les modes de déplacement.

Mais quand même, en dehors des prévisions que l'on peut faire, nous, hommes politiques, on a des choix à faire.

Ce n'est pas seulement ce que les gens voudront se déplacer, c'est comment nous, on obéit aux objectifs qu'on s'est fixés, qu'on a signés, qui sont -20 %, -25 % dans 15 ans, -50 % dans 30 ans d'émissions de gaz à effet de serre, donc de déplacements individuels exactement.

Et un dernier mot : la semaine dernière, vous avez présenté un document qui est dans le document principal, qui est le chevelu. À plusieurs reprises, Gérard COLLOMB a fait référence à ce chevelu.

Et j'ai eu l'impression, alors là vraiment je voudrais des explications scientifiques, parce que j'ai vraiment eu l'impression d'entendre le texte contraire de ce que je voyais à l'écran. C'est-à-dire que l'on nous a dit : « dans l'Ouest, les origines sont très diffuses, les destinations sont très diffuses et il y a les troncs qui sont communs ».

Alors, d'abord, non, les destinations ne sont pas très diffuses, puisque selon vos chiffres, 50 % des destinations sont Lyon Centre et Villeurbanne. Nous, on avait les chiffres du CETE qui étaient même un peu supérieurs. Mais admettons 50 % de destinations communes. C'est déjà... on ne peut pas parler de « diffuses » en termes de destination, sachant que Lyon Centre Villeurbanne, c'est le réseau de TC du SYTRAL, et donc c'est le réseau métro tramway.

Donc, c'est pour moi la même destination quand on est connecté. Le tronc, il est commun. Et en amont, c'est diffus. Mais ce n'est pas plus diffus qu'à l'Est, au-delà de la première couronne.

La seule différence, c'est que par contre à l'Ouest, les troncs sont communs. Et donc, la solution transports en commun est bien plus efficace parce qu'à l'Est, on peut passer par n'importe quelle voirie quand on a une voirie encombrée. Il y a 150 solutions. À l'Ouest, on n'a que trois passages.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Conclusion, M. **KOHLHAAS**.

Jean-Charles KOHLHAAS

Je conclus.

Vraiment, le scénario transport en commun tel que vous le présentez me paraît complètement à l'encontre de toutes les données qui sont dans le document.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Alors, on va avoir un petit problème d'horaires, parce qu'il y a encore pas mal de questions à prendre.

Ce que je vous propose, c'est que toutes les questions concernant le SCoT, on les traite dans la deuxième partie, puisque le maître d'ouvrage sera toujours à la tribune. Et on va essayer de décortiquer un tout petit peu ce qu'est l'élément de planification.

Donc, on évacue cela.

Si j'ai bien compris quand même l'ensemble des questions, vous vous étonnez sur le chevelu dont on a entendu parler et qui se trouve effectivement dans le document. Et sur savoir quelle est la majorité des véhicules. Vous vous étonnez aussi, c'est pourquoi on n'opte pas pour prendre la place de la voiture, pour mettre des TC dessus, en disant que pour vous, à votre esprit, c'est la solution qui permet de faire du report modal. Vous êtes surpris par le dossier, par les prévisions et vous vous posez la question si les prévisions prennent en compte des évolutions prévisibles, mais futures des besoins en déplacement de la population.

Est-ce que vous pouvez dire en trois minutes quelques éléments de réponse ? Je suis méchant, là.

Gérard CLAISSE

En une minute, je corrige la question du doublement de l'offre de transport public.

Je citais une étude de chercheurs que vous connaissez par ailleurs, qui ont fait un scénario de doublement de l'offre de transport public sur l'agglomération lyonnaise et qui concluent qu'à l'issue de ce doublement de l'offre, il y aurait 10 % du trafic routier actuel reportable sur les transports publics. C'était simplement... ce n'était pas l'objectif.

Deuxième élément, dans les scénarios de transport public, bien sûr le scénario avec le tronçon Ouest ou l'Anneau des Sciences selon les terminologies comporte l'ensemble des lignes fortes prévues au SCoT. Vous l'avez bien compris comme cela. Nous n'enlevons pas dans le scénario tronçon Ouest du périphérique, Anneau des Sciences, les lignes fortes prévues au SCoT. J'ouvre une parenthèse sur le tunnel de la Croix Rousse puisque vous en avez parlé. Avant l'ouverture du tronçon Nord du périphérique, passaient sous le tunnel de la Croix Rousse de l'ordre de 85 000 véhicules/jour. Consécutivement à l'ouverture du tronçon Nord du périphérique, le trafic sous le tunnel de la Croix Rousse est passé à 45 000 véhicules/jour. Pour autant, on fait un tube de sécurité que l'on dédie aux modes doux, mais vous aurez bien observé que l'on ne fermait pas le tunnel de la Croix Rousse pour

autant, et qu'il y avait bien une complémentarité entre les voitures qui vont prendre demain le tunnel existant dès lors qu'il sera rénové et les modes doux qui utiliseront le tube de sécurité. On est bien dans cette logique de complémentarité des modes, parce qu'il serait illusoire de penser qu'une offre de transport public aussi pertinente soit elle puisse répondre à l'ensemble de la demande de déplacement.

Donc, ce qui s'est passé avec le tronçon Nord du périphérique sur Vaise et l'amélioration de la desserte notamment en transports publics de Vaise peut se passer demain et sous le tunnel de la Croix Rousse, doit se passer demain avec le tronçon Ouest du périphérique qui libérera effectivement sous le tunnel de Fourvière, sous lequel passe aujourd'hui de l'ordre de 115 000 véhicules, qui passerait autour de 50 000 véhicules/jour, qui permettra effectivement de transformer l'axe A6/A7 au droit de Perrache et de Confluence jusqu'à Pierre-Bénite en boulevard urbain, avec des sites propres, des pistes cyclables et une qualité et donc une desserte possible de transports publics.

Donc, ce n'est pas antagoniste.

Libérer de la voirie dans les cœurs de ville permettra de développer du transport public.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Alors, je vous propose... on commence par la dame qui est au fond, qui a levé la main depuis longtemps. Et je n'en prends que trois. Ne vous en faites pas, toutes les autres, vous pouvez les poser... On peut encore ? D'accord. Alors, on en prend trois, on va les prendre les unes derrière les autres, pour accélérer un peu le mouvement.

Madame, on vous écoute. Présentez-vous.

Ariane HUBERT

Ariane HUBERT, je suis habitante d'Oullins.

Donc, je voulais juste dire que je travaille à Bron. Donc, j'emprunte le boulevard Laurent Bonneval tous les jours. Et il est saturé, vraiment saturé. Et je me demandais s'il y avait des études qui avaient été faites sur l'impact que cela aurait d'apporter des voiries supplémentaires. Si c'est bouché à ce niveau-là, cela ne pourra être que bouché tout le long du périphérique.

Et aussi, j'ai entendu qu'il y avait 20 % de moins de pollution dans l'Ouest. Mais dans l'Est, cela va donner quoi avec ces voitures en plus ?

Jean-Paul PUYFAUCHER

D'accord. On prend la deuxième question du Monsieur ici. Allez-y. Rapidement.

M. PETIOT

Bonjour. PETIOT, citoyen et contribuable à tous les étages.

Ce n'est pas de payer des impôts qui me gêne, si j'arrive à les payer, c'est surtout leur emploi.

Donc, ce que je me pose comme question, c'est sur les estimations financières que vous avez présentées.

Donc, j'ai cru comprendre que l'estimation financière relative aux transports en commun comprendrait les A7/A8. Ai-je bien entendu ? Et dans les estimations ouvrages routiers, ces estimations comprennent-elles le petit tracé en bleu qui s'éclipse de temps en temps avec la petite traversée sous-fluviale ?

Et puis, l'aménagement de la liaison.

Et la troisième question, c'était... ce sont des sommes qui sont sans doute évaluées à la date d'aujourd'hui, donc valeur actuelle. Est-ce que l'on doit appliquer des index qui sont courants à Lyon, par exemple, de 5 fois la valeur, comme à Confluence, quand on arrivera au terme de... J'aimerais aussi savoir un peu qu'est-ce qui va se passer.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Donc, tout l'aspect financier. Nouvelle question du Monsieur. Et la dernière, ensuite. Et après, on arrêtera nos questions.

Nicolas SCHLEWITZ

Oui, bonjour. M. SCHLEWITZ. Je suis résident à Saint-Genis-Laval.

Moi, j'avais deux petites questions assez rapides.

La première, c'est que je suis d'origine normande. Et quand je remonte en Normandie, je dois traverser Paris. Donc, à partir de là, j'ai deux choix. Soit je prends le périphérique, soit je prends la Francilienne, donc le grand contournement. Et je n'ai pas vraiment de limitation dans ces choix.

Je voudrais savoir si, quand on viendra à Lyon, comment est-ce que l'on imposera aux gens de prendre un contournement à l'Ouest, s'il y a possibilité de prendre ce tronçon périphérique.

Et puis, la deuxième question, elle est aussi très rapide.

C'est sur la page 109 de votre dossier, qui traite de la pollution de l'air. Apparemment, ce que j'ai bien compris par rapport à tout ce qui a été dit tout à l'heure, le tracé est connu, le tracé est très précis. Et pour autant, sur la page 109, on parle des évacuations d'air et de la pollution qui serait amenée par ces évacuations d'air, mais on n'a pas de chiffres là-dessus puisqu'apparemment on dit que le tracé n'est pas complètement connu. Donc, je voulais savoir s'il y avait des éléments supplémentaires sur ce point. Merci.

Jean-Paul PUYFAUCHER

On prend la dernière question, puis on essaiera de reprendre tout. Notez bien. Allez-y.

Noël BIOYON

BIOYON Noël, habitant de Perrache.

Je n'avais pas prévu de prendre la parole puisque M. BREVILLE ou d'autres avaient pris la parole avant moi et avaient bien expliqué qu'on était pour l'Anneau des Sciences.

Mais après avoir entendu parler le représentant de l'État, je crois, qui nous a dit qu'avant que l'on déclasse l'autoroute, dans son passage sous Fourvière et Perrache, Bruxelles téléphonait pour la circulation de transit. Je l'ai entendu dire d'ailleurs aussi. Mais il est certain que, tout à l'heure on parlait de catastrophe écologique, la traversée d'une autoroute en centre-ville, moi je dirais même que c'est une catastrophe sanitaire.

Puisque si l'on regarde bien les cartes de pollution, tout l'habitat le long de l'autoroute, c'est un habitat dense, qui comprend des écoles, qui va avoir l'université aussi dedans, bientôt, à côté.

Moi, je pense que c'est une catastrophe sanitaire.

Et c'est vrai qu'il a des chances que Bruxelles téléphone lorsqu'il y aura des pics de pollution. C'est vrai. Mais peut-être qu'il faut le prendre en compte aussi maintenant.

Je voudrais aussi juste finir, c'est vite fait, en disant que j'ai entendu les chiffres et je suis un peu largué sur les chiffres, je reconnais, les chiffres de transport en commun, tout cela. Je suis très favorable au transport en commun.

Mais on habite un quartier tout de même où on peut dire que les transports en commun, il ne doit pas y avoir d'autres endroits, je pense, à Lyon – il y en a peut-être quelques-uns – où il y a autant de transports en commun que Perrache. On a à peu près tous les modes. On est très bien desservi en transports en commun. On peut encore faire mieux, bien sûr. Ce qui n'empêche pas qu'on est complètement saturé par la voiture.

Donc, forcément l'un à l'autre, je ne suis pas sûr... ou je n'ai peut-être pas tout compris aussi. Je vous remercie.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Non, mais c'est intéressant. Alors, on récapitule.

L'influence sur Laurent Bonnevey au Sud, donc le raccordement.

Ensuite, les questions du financement.

Ensuite, peut-on imposer le trafic sur une voie ou une autre ?

Les problématiques du traitement des pollutions des fumées. Et enfin, l'aspect sanitaire, alors sachant que nous avons prévu quand même une réunion thématique sur l'aspect sanitaire, et aussi une réunion thématique sur l'aspect du financement. Voilà. Olivier LAURENT sur les répercussions sur le trafic du périphérique Laurent Bonnevey.

Olivier LAURENT

Effectivement, nos simulations montrent qu'au droit du Pontal, entre l'Anneau des Sciences et Laurent Bonnevey, on va avoir une légère augmentation du trafic, de l'ordre d'une dizaine

de pourcents, qui s'atténue très vite. Mais en fait, ce n'est pas un enjeu qui se joue sur les gens qui seront directement sur la section courante.

Vous, Madame, si vous arrivez d'Oullins pour aller à Bron, vous serez déjà sur le tracé. Ce qu'il va falloir réaménager au stade des études plus fines, et il y a un travail à faire y compris dans les années qui viennent, c'est la réorganisation de l'ensemble du dispositif d'échangeur qui aujourd'hui est à angle droit avec la voirie d'accès depuis le Sud. On aura une continuité qui sera assurée par l'Anneau des Sciences et un dispositif d'entrée et de sortie sur l'ouvrage, qu'il faudra effectivement requalifier finement pour avoir le minimum d'impact sur le fonctionnement de l'ouvrage.

Gérard CLAISSE

Sur les montants des travaux qui sont indiqués, d'abord aller chasser une fausse bonne idée, je ne sais pas comment l'appeler, on ne multiplie pas les coûts prévisionnels des travaux que l'on réalise par 5. Tunnel de la Croix Rousse, on est parti à 220 millions d'euros. On va sortir à 240 millions d'euros. Par des grosses infrastructures réalisées pont Schuman, on est parti à 40 millions d'euros. On va le réaliser à 30 millions d'euros. Bon. Cela ne se compense pas complètement, en tout cas cela peut se compenser. Encore une fois, le prix qui est donné là, indicatif, on n'est pas au stade de l'enquête publique aujourd'hui, on est bien d'accord. C'est-à-dire que l'on est dans le cadre d'un projet, d'une estimation prévisionnelle de ce que pourrait être le coût de ce projet, 2,5 milliards en gros pour le coût de l'infrastructure en passage sous-fluvial, les études précises permettant de préciser ce chiffre-là. Sur les transports publics et le coût, et je te passe la parole tout de suite après. Tu voulais peut-être répondre là-dessus. On vous expliquera le hors taxe. Sur les coûts de transport public, il s'agit... A7/A8 ne sont pas dedans. Ils sont inscrits au SCoT bien sûr, mais ce n'est pas des mesures... on ne considère pas A7/A8 comme des mesures d'accompagnement d'un projet multimodal qui est celui de l'Anneau des Sciences. Donc, est inclus dedans l'ensemble des mesures d'accompagnement en transport public de la réalisation de l'Anneau des Sciences.

Jean-Claude DESSEIGNE

Il y a une question très pertinente qui a été posée tout à l'heure sur l'utilisation des infrastructures par Monsieur qui se rendait en Normandie.

C'est un enjeu qui est essentiel de savoir quelle est la circulation qui va pouvoir être utilisée par l'Anneau des Sciences et quel est le sort des autres circulations.

Nous sommes uniquement dans une desserte qui a été rappelée, à la fois lors de la réunion de présentation, et à la fois ce soir dans l'utilisation de l'Anneau des Sciences pour un trafic qui soit local. Toute la circulation qui a vocation à être une circulation de trafic doit être systématiquement écartée. Et c'est d'ailleurs pour cette raison que dans les études qui ont été faites, le scénario rocade est loin d'être privilégié de manière à ne pas capter une circulation que nous ne voulons pas dans le cœur de l'agglomération. Alors il y aura peut-être des moyens qui devront être réfléchis et sur lesquels il faudra, là encore, certainement

des décisions de l'État. La circulation que l'on ne veut pas voir sur l'Anneau des Sciences, il faudra la voir passer ailleurs ou alors pénaliser financièrement lourdement ceux qui voudraient l'utiliser pour d'autres fins que ce à quoi l'Anneau des Sciences est destiné. C'est-à-dire en quelque sorte un péage qui soit différencié. Là où on veut voir passer les gens, avoir pour la circulation de transit un péage qui soit dissuasif si l'on veut que soit utilisé le contournement sur lequel l'État devra se positionner et un péage qui soit moins attractif pour ceux qui voudront utiliser à d'autres fins l'Anneau des Sciences. Là, il y a une véritable réflexion qui est à avoir par rapport à ces flux de circulation et aux aspects financiers qui devront être mis en œuvre.

Gérard CLAISSE

Si vous le permettez, il y a un complément, je pense, sur les coûts de Philippe BOSSUET du SYTRAL, s'il est possible de lui passer la parole. Il pourra répondre de manière plus précise.

Philippe BOSSUET

Je n'avais pas prévu de répondre sur les coûts, mais deux autres questions.

Mais sur les coûts, en ce qui concerne les opérations de transport en commun, je pense que l'on ne connaît pas d'opérations qui aient été réalisées à 5 fois le prix qui ait été annoncé.

Je voulais répondre juste sur deux questions par rapport à une personne qui était d'Oullins, je crois, et qui travaillait à Bron.

Effectivement, à partir de décembre 2013, *a priori*, avec l'ouverture du métro B vers Oullins, donc de son prolongement, le métro jusqu'à Jean Macé, puis une correspondance avec un tramway T2 jusqu'à Bron permettrait *a priori* de régler ce déplacement.

Une autre réponse peut-être aussi par rapport à la question des trams-trains à 9 000 voyageurs par heure et par sens, à 5 minutes, c'est quelque chose que l'on a du mal à faire aujourd'hui avec la ligne de métro A et B, à 2 minutes. C'est-à-dire, je pense que vos chiffres sont quand même assez surestimés par rapport au matériel que vous évoquez et à la fréquence. C'est-à-dire pour envisager par exemple avec un métro à terme par rapport à une montée en capacité de ces métros pour répondre aux demandes aux horizons 2020 et 2030, pour arriver par heure et par sens à traiter 11 000, 12 000 voire 13 000 voyageurs, on sera obligé de descendre à une minute, voire un peu moins, en ayant automatisé ces matériels. Donc, je pense que les 9 000 en 5 minutes, avec une cadence de 5 minutes, ce n'est pas possible.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Et sur le traitement des émergences ?

Gérard LABRIT

Les rejets d'air en tunnel, c'est quelque chose qui commence à être d'actualité. C'est vrai que ce sont des techniques qui, aujourd'hui, sont au stade de l'expérimentation. Alors déjà, il faut différencier le traitement, je dirais, des microparticules des gaz, puisque ce sont des traitements assez différents. Ce qu'il faut retenir, mais je pense que l'on aura l'occasion d'en parler lors d'une réunion thématique, c'est qu'aujourd'hui, il n'y a pas vraiment de techniques qui fonctionnent correctement en tunnel. Cela commence seulement à fonctionner au niveau de l'industrie.

En ce qui concerne les tunnels, il y a un certain nombre d'expérimentations qui sont menées dans le tunnel du Mont Blanc, en Norvège et au Japon, sur quelques tunnels. On ne peut pas dire que ce soit très satisfaisant aujourd'hui, mais moi, je pense franchement que l'on va progresser de façon quand même importante sur la dizaine ou douzaine d'années que l'on a devant nous.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Bon. On va terminer là la première partie. Je demande donc que... alors, c'est M. CHASSIN pour le SEPAL, vienne nous présenter... présentation générale du SCoT et surtout sa déclinaison à l'Ouest de Lyon et la problématique de l'intégration du projet. Et que M. BOSSUET, qui vient de s'exprimer, vienne nous présenter le PDU et bien sûr sa déclinaison à l'Ouest. 10 minutes chacun, pas plus.

En attendant qu'ils s'installent, vous avez dans le dossier du débat, page 76, Madame si vous voulez regarder et prendre le dossier, vous verrez des chiffres sur Laurent Bonnevey, le scénario Anneau des Sciences réalisé. Sur le financement, pour la personne qui parlait des questions du financement, et en attendant bien sûr les réunions thématiques suivantes, vous avez des éléments page 118 et suivantes du dossier.

Mais je crois que Monsieur avait bien regardé le dossier. M. CHASSIN, nous vous écoutons pour 10 minutes.

Et je crois que vous souhaitez avoir vos projections.

André CHASSIN

Mesdames et Messieurs, bonsoir.

On va changer un peu de registre, moi je ne vais pas vous parler essentiellement de l'Anneau des Sciences, je vais vous parler de l'Anneau des Sciences dans le projet d'agglomération à l'horizon 2030.

Alors, avant d'entamer les différentes projections, ce que je voudrais vous indiquer, c'est que la ville, cela ne fonctionne pas sous la forme d'entités qui sont séparées les unes des autres. Cela fonctionne comme un ensemble. C'est du reste ce qui induit dans son fonctionnement une très grande complexité et que c'est sans doute en termes scientifiques, la chose qu'il est la plus difficile de prévoir ou de modéliser. Donc, là, on est quand même sur une science qui est une science qui n'est pas totalement exacte. Ce que je voudrais vous

dire ce soir à travers mon exposé, c'est que l'Anneau des Sciences n'est pas un projet qui est dissociable du projet global d'agglomération. Et ce projet global d'agglomération, il n'est pas récent, puisque l'Anneau des Sciences ou l'appellation TOP était déjà depuis les années 90 dans l'ancien schéma directeur, qu'il est depuis 2010 dans le SCoT qui a été approuvé à cette échéance, que donc ces documents, aussi bien le schéma directeur que le SCoT ont fait l'objet de longues années d'élaboration, de travaux multiples et divers, qu'ils ont fait l'objet de débats politiques intenses et que ces débats ont été tranchés, en tout cas en ce qui concerne le SCoT qui a été approuvé en 2010.

Il a été approuvé à l'unanimité des élus, toutes tendances politiques confondues.

Donc, on peut considérer qu'au-delà de ma parole, ce document possède une certaine légitimité dans les orientations des politiques publiques sur le territoire de cette agglomération. Et l'Anneau des Sciences, c'est un élément de politique publique dans un ensemble général, qui est la vision du développement de l'agglomération à l'horizon 2030. La première chose que je voudrais vous faire toucher du doigt, c'est qu'effectivement... c'est la carte de gauche sur l'écran qui vous montre que le territoire dans lequel vivent les habitants de notre grande agglomération dépasse très largement les frontières du Grand Lyon, du SEPAL, de l'agglomération au sens restrictif du terme.

Donc, cela, c'est une réalité. Pour essayer de maîtriser le fonctionnement de l'ensemble, on a été obligé de travailler à une échelle élargie que l'on a appelée l'aire métropolitaine. Et donc, ce que je voudrais vous faire toucher du doigt, c'est que la vision du projet d'agglomération que je vais vous présenter à la suite s'inscrit bien dans la vision d'une aire métropolitaine élargie et d'une ambition qui dépasse la seule agglomération lyonnaise. Et donc, l'Anneau des Sciences, je dirais qu'il a une double mission puisqu'il est présent dans notre document, est à la fois une mission de desserte interne à l'agglomération, mais il a aussi une mission de permettre l'accessibilité pour les 12 territoires voisins à notre agglomération, puisqu'on l'a vu précédemment, ces territoires, en termes de relations domicile – travail, domicile – services, domicile – loisirs, domicile – éducation, fonctionnent en symbiose avec l'agglomération lyonnaise. C'est peut-être gênant.

En tout cas, c'est comme cela.

Donc, si vous voulez, le SCoT s'inscrit dans une vision élargie et l'Anneau des Sciences qui est un élément de composant du SCoT s'inscrit aussi dans cette vision élargie d'une agglomération qui dépasse les frontières, qui au-delà des 1,5 million d'habitants de la seule agglomération, concerne 3 millions d'habitants, ce qui permet à Lyon, effectivement, de représenter, de constituer en Europe une métropole qui compte.

Donc, le projet d'agglomération, il est fondé principalement en tant que cœur de chauffe du système métropolitain sur le choix d'un développement intense et équilibré, développement à double facette, développement résidentiel et développement économique. Ce choix a été porté par l'ensemble des élus de l'agglomération. On aurait pu en imaginer d'autres, mais à partir du moment donné où on voulait effectivement assurer un logement pour tous et un emploi pour tous, on a considéré que le moyen d'y arriver, c'était effectivement des choix ambitieux en matière de développement.

Et on a considéré aussi que le choix de développer le cœur de la métropole par rapport à une urbanisation périphérique des 12 territoires voisins était en matière de fonctionnement et de développement durable préférable à un développement faible de la partie centrale et à un développement plus important des périphéries. Ce projet peut se développer sous trois termes : une agglomération accueillante avec des chiffres qui ont été indiqués déjà la semaine dernière et rappelés ce soir, de +150 000 habitants.

Et donc, je reviens à l'Anneau des Sciences. 150 000 habitants supplémentaires, au-delà des 1,3 million existants qui vont devoir se déplacer, sans compter les 1,5 million qui vivent hors de l'agglomération et qui vont vouloir accéder à l'agglomération lyonnaise. Donc, on est quand même sur des volumes significatifs. Deuxièmement, une agglomération industrielle et qui entend le rester, qui ne fait effectivement pas le choix de se tourner vers un développement exclusif de l'économie résidentielle et des services, qui réserve sur le territoire central près de 2 500 hectares de réserve pour accueillir de nouvelles entreprises. Et donc, cela va induire aussi, bien évidemment, une nécessité d'accessibilité pour ces entreprises, qu'elles soient à l'Ouest ou qu'elles soient à l'Est, aussi bien pour les fournisseurs que pour les salariés. Une agglomération qui rayonne.

Donc, le choix qui a été fait effectivement du développement impose aujourd'hui dans la compétition d'être une agglomération qui possède une forte attractivité à travers des pôles de compétitivité, des pôles universitaires, des pôles de tertiaire supérieur qui vont devoir être accessibles facilement, aussi bien pour les investisseurs que pour les chercheurs. On arrive au modèle de développement qui est porté dans notre projet d'agglomération. Un modèle en rupture par rapport aux années précédentes où l'on était quand même encore dans l'idée d'une agglomération très autocentrée.

Pour la faire simple, on pourrait dire que le développement sur Lyon – Villeurbanne était vertueux. Dès que l'on sortait de Lyon – Villeurbanne, cela devenait beaucoup moins vertueux. Là, en fonction des cartes que je vous ai présentées en premier, les élus du SEPAL ont reposé la question autrement et ont dit ce qui peut paraître périphérique pour l'agglomération lyonnaise est en fait central à l'échelle métropolitaine. Donc, c'est l'ensemble du territoire de l'agglomération qu'il est vertueux de pouvoir développer. Et du reste, pour appuyer ce développement, on ne partait pas de rien.

Les travaux de l'agence d'urbanisme nous ont montré qu'il y avait une douzaine de bassins de vie qui ne fonctionnaient pas dans une autonomie, mais enfin qui fonctionnaient quand même dans des relations de proximité intéressantes et nous ont permis de détecter une vingtaine de communes qui étaient sous l'ombre portée de la ville centre, mais qui, si elles avaient été ailleurs en France, auraient été des chefs-lieux de département, qui avaient des capacités en termes de service, de desserte de transport en commun, etc., tout à fait significatives. Et on a dit : le développement est multipolaire au sens où, effectivement, il concerne la ville-centre et une vingtaine de polarités périphériques. Tout cela devant nous conduire, nous aider, contribuer à limiter les déplacements.

Mais je ne voudrais pas reprendre le débat précédent, parce que je suis loin d'être un expert. Mais si vous voulez, l'ambition du SCoT ne peut pas être de supprimer les déplacements. Elle ne peut être que de les limiter.

Donc, si vous voulez, on essaie de fabriquer un modèle qui va être économe en déplacements. Pour autant, on n'empêchera pas les gens d'aller de l'autre côté de l'agglomération pour aller travailler, de traverser l'agglomération pour aller voir des amis. Il faut faire avec. Ce modèle multipolaire se structure autour de trois réseaux. Et on va le voir tout à l'heure, ils sont parfaitement pris en compte dans le projet qui vous est présenté. Donc, le réseau vert, des espaces naturels et agricoles, qui constituent à notre sens une infrastructure à part entière et qui doit continuer à représenter à l'horizon 2030 encore 50 % du territoire de l'agglomération, ce qui est en Europe une performance assez remarquable. Deuxièmement, le réseau bleu des fleuves qui joue depuis quelques années un rôle déterminant dans la structuration de l'agglomération. Et là encore, on va voir que c'est un croisement avec l'Anneau des Sciences.

Et enfin, troisièmement, le réseau des transports collectifs, parce que par rapport à l'ancien schéma directeur, le SCoT est porteur d'une suppression significative de nouvelles infrastructures routières, qu'effectivement la seule infrastructure routière nouvelle portée par le SCoT, c'est effectivement l'Anneau des Sciences. Pour autant, beaucoup de pénétrantes routières et autoroutières ont été supprimées par rapport à l'ancien schéma directeur. Et aujourd'hui, selon les premiers indicateurs dont on commence à disposer, on peut s'apercevoir que sur le nombre de logements qui a été construit en 2010, à savoir plus de 9 000, il y en a près de 90 % qui ont été construits dans des lieux bien desservis par les transports en commun, à savoir les 20 polarités qui sont toutes desservies, les corridors urbains et dans un rayon de 500 m autour des gares. Point suivant. Donc, là, je rétrécis la focale et je reviens...

Jean-Paul PUYFAUCHER

Il y a déjà 10 minutes

André CHASSIN

J'en ai pour 2 minutes, mais le SCoT le vaut bien.

Donc, dans la continuité du SDAL, le SCoT inscrit le projet d'Anneau des Sciences non pas comme une composante compatible ou conforme, mais comme une composante indissociable, intrinsèque du projet d'agglomération.

Pour répondre à Monsieur, ce n'est pas parce que l'on a oublié de mettre de nouvelles lignes de transport collectif dans le SCoT, c'est tout simplement parce qu'effectivement dans le SCoT ce qui peut fonctionner et ce qui peut permettre à cette agglomération de fonctionner, c'est à la fois les projets de transports collectifs que porte le SCoT et la réalisation de l'Anneau des Sciences. Si on ne fait pas l'Anneau des Sciences, il faut refaire le SCoT. Parce que si on n'a pas l'Anneau des Sciences, on ne peut pas développer le projet d'agglomération tel qu'il a été voté à l'unanimité il y a 3 ans. Il faut en faire un autre. Peut-être sera-t-il meilleur. Mais en tout cas, ce n'est pas le même.

Pour le fonctionnement de l'agglomération, le schéma directeur précédent l'a dit, le SCoT l'a redit, et je pense que c'est la réalité : il y a besoin de cette infrastructure. Simplement, je vous ai mis en annexe la définition d'une voirie métropolitaine dans le SCoT. Et donc, l'Anneau des Sciences au SCoT, c'est voirie métropolitaine.

Donc, c'est un réseau, qui permet l'évitement des tissus urbains urbanisés pour les déplacements à l'échelle métropolitaine et à l'échelle de l'agglomération. L'objectif recherché est celui d'une fiabilité des temps de parcours et d'un traitement urbain permettant une meilleure intégration de ces infrastructures dans la vie de l'agglomération. Préconisations. Sur le réseau métropolitain, envisager autant que possible la séparation des circulations individuelles et des autres modes de transport.

À cette fin, des voies peuvent être réservées de façon temporaire ou pérenne aux modes alternatifs à la voiture individuelle.

Donc, on ne peut pas franchement dire que cela ressemble à la description d'une fonctionnalité autoroutière au sens où on l'entend d'habitude. Dernière diapositive et j'en aurai fini. Le projet d'Anneau des Sciences s'inscrit bien dans la logique de l'ensemble des projets et des politiques publiques qui doivent permettre de traduire sur le terrain le projet politique qui est porté par ces documents d'aménagement qui étaient le schéma directeur et qui est aujourd'hui le SCoT.

Et je dirais que le projet Anneau des Sciences, pourquoi il s'inscrit là-dedans ? Parce qu'il est cohérent avec le principe de multipolarité. Si on n'a pas la desserte de l'Ouest lyonnais, on a une agglomération hémipolémique avec un développement toujours plus fort de l'Est et un développement déséquilibré par rapport à l'Ouest. Il est cohérent avec le principe d'intermodalité. Cela vous a été longuement dit. Ce n'est pas un projet seulement d'infrastructure, c'est un projet qui est capable de supporter en lui-même du transport collectif et qui s'articule avec toute une politique de transport collectif. 1 milliard d'euros pour un projet autoroutier autour de 2, 2,5, ce n'est quand même pas tout à fait négligeable. C'est cohérent avec le principe de préservation de la trame verte. La représentation graphique qui vous montre sur un dessin un anneau ne doit pas vous leurrer. L'Anneau des Sciences, ce n'est pas Bonneville. On ne va pas le voir dans le paysage parce qu'à 80 %, il va être enterré. Donc, ce n'est pas une coupure dans l'agglomération. C'est quelque chose qui va quand même être discret, pas totalement discret, mais qui va quand même être beaucoup plus discret. En tout cas, pour la trame verte d'agglomération, il n'y a pas d'impact. Cohérent avec le principe de préservation et de mise en valeur de la trame bleue, requalification d'A6/A7, reconquête des berges du Rhône, accessibilité favorisée au port Édouard Herriot. Et cohérent enfin avec le principe, avec les objectifs environnementaux du SCoT, aussi bien en termes de qualité de l'air qu'en matière de nuisance sonore. Je confirme effectivement les plus de 50 000 habitants préservés de nuisances par la réalisation de l'infrastructure, mais mon collègue Sébastien CHAMBE pourra vous en dire plus tout à l'heure. Je vous remercie de votre attention.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci beaucoup. On passe au PDU tout de suite en espérant ce coup-ci que l'on tienne les 10 minutes parce que sinon on va déborder très largement. Merci.

Philippe BOSSUET

Le PDU vaut largement autant que le SCoT.

Je ne sais pas si l'on peut me mettre la présentation. Je vais effectivement vous évoquer le plan des déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise.

Donc, ce plan de déplacement urbain, c'est un document d'orientation et de programmation qui traite à la fois des déplacements de personnes et des déplacements de marchandises. Ce PDU aborde l'ensemble des modes de déplacement, que ce soit voiture, transports en commun, ferroviaires, marche à pied, vélo, deux roues motorisés.

Donc, il est élaboré par l'autorité organisatrice de transport de l'agglomération, en l'occurrence le SYTRAL. Et enfin, il doit être compatible avec le schéma de cohérence territoriale qui vient de nous être proposé. Et il s'impose aux plans locaux d'urbanisme. Donc, en 1997, le premier PDU de l'agglomération lyonnaise a été approuvé, après enquête publique, qui a été le premier de ce genre en France.

Deux éléments de contexte et d'enjeu par rapport à ce premier plan de déplacement urbain. Donc, un contexte de développement non maîtrisé de la circulation automobile qui générait un certain nombre de nuisances de moins en moins tolérables.

Et puis, un contexte de moindre fréquentation des transports collectifs alors même que des investissements importants notamment du métro avaient été réalisés à cette époque, ce qui générait un déséquilibre financier relativement inacceptable à terme. Donc, la réalisation, avant cette époque, peut-être d'un certain nombre de projets pas forcément coordonnés ou peut-être parfois contradictoires.

En 2002, le SYTRAL a décidé la réalisation de ce plan des déplacements urbains pour le mettre en conformité avec la loi SRU.

Donc, des enjeux nouveaux et complémentaires apparaissent en termes de protection de santé et d'environnement, en termes de sécurité de déplacement, de solidarité d'agglomération, en termes de réel choix de mode de déplacement – on en parlera tout à l'heure – en termes de prise en compte par exemple de questions de vie de proximité par rapport à des espaces urbains qui n'ont pas à être envahis par la voiture. Donc, une mise à jour et la confirmation des orientations du PDU de 1997. Les 200 actions que contient ce plan de déplacement urbain sont à réaliser selon 4 grands axes.

Le premier : une agglomération où tous les moyens de déplacement ont leur place. Donc, par exemple, pour ce qui concerne le vélo et la marche à pied, avec un objectif de rechercher un report modal des trajets courts vers ces modes de déplacement. Pour ce qui concerne la voiture, deux objectifs importants, me semble-t-il, qui sont la maîtrise des flux automobiles entrant dans l'agglomération et mieux partager la voirie. Cela renvoie à un certain nombre de débats ou de questions qu'il y a pu avoir auparavant. Et puis, par exemple, c'est le *slide* du milieu, donc la mise en place, l'organisation d'une offre de stationnement qui est un élément important évidemment par rapport à cette politique voiture.

Pour ce qui concerne enfin les transports collectifs, donc la réalisation d'un certain nombre de grands équipements, l'amélioration de la circulation et la régularité des principales lignes

de bus, notamment à l'Ouest avec toutes les limites que l'on a déjà évoquées, l'amélioration par exemple de la complémentarité aussi des différents modes de transports collectifs, ferroviaires, transports en commun urbains, avec la réalisation de pôles d'échanges, de parcs relais. Toujours sur ces transports collectifs, la poursuite de la mise en place des lignes fortes transports en commun, envisagées depuis 1997, qu'André CHASSIN a évoquées puisqu'elles sont également au SCoT.

Le deuxième acte de ce PDU, une agglomération équitable, à la fois en termes géographiques, par exemple avec la réalisation de la mise en place de lignes de bus pour desservir des zones industrielles en périphérie. L'équité également en terme social avec la proposition d'un certain nombre de tarifs sociaux.

Le troisième axe, une agglomération sûre et agréable à vivre avec là, pour ce qui nous concerne aujourd'hui, deux objectifs relativement importants. Le gel des pénétrantes routières, cela a déjà été évoqué. Et puis, une recherche de fluidité de la circulation sans en augmenter le débit et la vitesse.

Et enfin, le dernier axe de ce PDU, faire partager les choix donc, avec là, toutes des questions d'information, de communication et de sensibilisation. Cela se voit au niveau d'établissements scolaires, d'associations, du conseil de développement par exemple du Grand Lyon. Maintenant, peut-être, qui pilote et met en œuvre ce plan de déplacement urbain ? Quel est son état d'avancement en 2012 ? C'est le SYTRAL qui pilote à la fois l'élaboration et le suivi de ce plan de déplacement urbain, la mise en œuvre des actions partenariales réalisées par un certain nombre de collectivités. Chaque collectivité réalisant ses actions dans son domaine de compétence. La voirie par exemple, plutôt le Grand Lyon et le Conseil général. Les grandes voiries, l'État. Les transports collectifs, le SYTRAL. Le ferroviaire, la Région.

Si maintenant on a une approche qualitative par rapport à la réalisation de ces 200 actions, à peu près un tiers sont aujourd'hui livrées et deux tiers sont en cours de réalisation ou en préparation. On peut citer très rapidement un certain nombre d'actions parmi ces 200. L'amélioration du réseau de surface par exemple, donc le système Atoutbus qui a été mis en place assez récemment, la réalisation de haltes ferroviaires, par exemple Jean Macé, des tarifications sociales élargies à un certain nombre de populations. On l'a déjà évoqué. Une politique vélo piétons avec des aménagements relativement importants, Vélo'V, pistes cyclables, stationnement. Un certain nombre d'aménagements visant à l'apaisement du trafic, des zones 30, des zones de rencontre. La réduction des vitesses sur les axes routiers et notamment sur les grandes voiries, autoroutes urbaines. Donc, toutes les actions que je viens de citer, toutes les zones du PDU qui effectivement relèvent bien d'une stratégie globale et coordonnée au travers de ce document de programmation. Si on aborde, pour avoir une approche plus qualitative, donc on présentera par exemple au Conseil de développement du Grand Lyon au courant du premier semestre 2013 un certain nombre d'éléments de suivi évaluatif sur les thèmes qui sont affichés à l'écran et qui donneront lieu à la parution d'un certain nombre de plaquettes.

Quelques mots maintenant peut-être sur les acquis et les perspectives par rapport à ce plan de déplacement urbain. Donc, un plan de déplacement urbain bien engagé, des objectifs

largement atteints, avec notamment – cela a été évoqué par Gérard CLAISSE – un très net recul de l’usage de la voiture particulière, qui est passé de 1995 à 2006, de 52 à 47 %, ce qui est évidemment un point très positif puisqu’en même temps les transports en commun ont augmenté leurs parts de marché. Cependant, c’est principalement dû à une forte baisse de l’usage de la voiture en partie centrale de l’agglomération. Et avec un usage des modes qui diffère énormément selon les territoires et les types de déplacement.

C’est-à-dire que si l’on regarde cette planche, par exemple pour les déplacements internes à Lyon – Villeurbanne, on a une part de marché qui est descendue à 25 %. Si l’on regarde par contre les déplacements internes au reste du Grand Lyon, c’est-à-dire à la périphérie, on a une part de marché voiture de 58 %. Et pour les déplacements qui relient ces deux territoires, Lyon- Villeurbanne, donc des déplacements d’échange, on est à 67 % pour l’automobile. Un certain nombre de problématiques émergentes qui sont évidemment prises en compte, comme le covoiturage, l’autopartage, les deux roues motorisées et les problématiques réaffirmées avec des enjeux forts de santé publique – on l’a un petit peu évoqué avant par rapport à la question d’exposition des populations aux pollutions, aux bruits. Et une problématique par rapport aux politiques d’urbanisme, en lien avec les documents du SCoT et le plan local d’urbanisme visant à favoriser les déplacements modes doux, et cela, au travers d’une articulation urbanisme transport qu’a déjà évoquée André CHASSIN et qui est regardée de façon beaucoup plus fine avec les plans locaux d’urbanisme. En résumé, pour cette première partie de ma présentation, donc un plan de déplacement urbain qui permet de concrétiser une évolution maîtrisée et cohérente des réseaux de transports collectifs et des voiries, qu’elles soient des voiries d’agglomération, des voiries plus métropolitaines, avec deux approches.

Je traiterai plus là de l’approche multimodale, c’est-à-dire que chaque mode de déplacement dispose de son domaine de pertinence que ce soit en termes géographiques, en termes économiques ou selon le motif pour lequel on se déplace. Et cela pose évidemment deux questions qui sont relativement importantes dans le cadre du projet et du débat sur l’Anneau des Sciences. Là, on est vraiment au cœur de ces deux approches, avec une question par exemple du comment, c’est-à-dire comment organiser en fonction des nuisances apportées et de l’acceptabilité des populations cet usage des différents modes et où, c’est-à-dire sur quels territoires et sur quelles voiries ?

Pour finir mon exposé, quelques mots sur le bouclage du périphérique et le PDU de l’agglomération lyonnaise, traité déjà depuis 1997.

Donc, parmi un certain nombre d’orientations que l’on peut trouver, citons la question du contournement de l’agglomération, projet indispensable au reclassement et à la requalification d’A6/A7 et qui est bien évoquée comme devant être traitée de manière coordonnée avec celle du tronçon Ouest du périphérique. Un autre élément par rapport à la desserte routière des hôpitaux Sud où effectivement les hôpitaux Sud bénéficieront sur le tronçon Ouest du périphérique d’un échangeur spécifique. D’autres éléments par rapport à la déclinaison locale des orientations du PDU sur l’Ouest lyonnais, qui est la question que les mêmes effets sont escomptés sur les communes contournées par le futur bouclage du périphérique Ouest, que pour celles du secteur de Vaise qui ont bénéficié de l’ouverture du

tronçon Nord du périphérique. Puis, pour terminer, l'Anneau des Sciences est pris en compte dans le PDU au titre des projets inscrits dans la directive territoriale d'aménagement. Et c'est donc repris au plan des déplacements urbains, tout en proposant des conditions de programmation pour sa réalisation et celle de programmes complémentaires notamment TC. C'est les questions de coordination avec le contournement de l'agglomération et, par exemple, des questions de réalisation d'un certain nombre de lignes de transport en commun, notamment A2 par exemple qui desservira Francheville et qui effectivement au travers du PDU est vue comme étant conditionnée à la réalisation du tronçon Ouest du périphérique, dans la mesure où cela permettra de libérer les espaces pour faire passer un mode en surface approprié aux densités de population à desservir et à la demande de déplacement.

Je vous remercie. J'ai été un peu rapide, mais il fallait tenir le délai.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci. On va prendre quelques questions. Une, deux, trois questions. On y va. La première, Monsieur, vous avez la parole.

Gilles LARACINE

Bonjour. Gilles LARACINE, Sauvegarde des coteaux du Lyonnais. Voilà, j'habite Craponne.

En écoutant ces deux exposés, je suis assez surpris de constater que, finalement, l'Anneau des Sciences est une condition au SCoT que l'on a voté précédemment et éventuellement, dans une moindre mesure je crois, au PDU qui a déjà été voté. Alors, je peux me poser la question de savoir si c'est la peine qu'il y ait un débat public, puisque l'on dit que l'Anneau des Sciences est intimement lié au SCoT, qui a été voté précédemment.

Donc, cela me surprend que l'on puisse dire ces choses-là. Sinon, cela voudrait dire qu'il faudrait revoir le SCoT et le PDU, si on ne prenait pas l'Anneau des Sciences. C'est ce que vous avez dit tout à l'heure. Je ne sais pas comment vous pouvez traiter ce problème.

Jean-Paul PUYFAUCHER

En ce qui concerne le débat public, il est bien entendu que le texte de loi est très précis là-dessus. Il porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques. Opportunités comprises, c'est-à-dire doit-on ou ne doit-on pas faire ? Que le maître d'ouvrage dise que c'est cohérent avec sa politique, je l'entends. Mais je sais que le débat public, vous êtes parfaitement en droit d'interroger sur l'opportunité. Et toute question sur l'opportunité est considérée comme une question recevable par la commission. Pour votre souvenir, quand même, il faut voir que la loi de 1995 avait exclu l'opportunité du débat public et que ce n'est que la loi de 2002 qui l'a introduite dans le débat public. Et avec quelque chose de très amusant. Moi qui ai connu des débats avec la loi de 1995, malgré le fait que le législateur avait refusé de mettre l'opportunité, les débats portaient quand même sur l'opportunité.

C'est-à-dire que si le public veut poser la question de l'opportunité, aujourd'hui, il a le droit, encore plus qu'en 1995, alors qu'il le faisait déjà. Voilà, si cela peut répondre à votre question.

Gilles LARACINE

Oui, un petit peu. C'est simplement que dans l'argumentation, on se sert beaucoup du fait que c'était inclus dans le SCoT et le PDU.

Puis, une autre remarque que je veux faire, c'est que l'on parle beaucoup en pourcentage quand on parle du report des modes de déplacement en véhicule personnel sur les transports en commun, etc. Ce serait bien d'avoir des valeurs absolues, parce que l'on peut très bien avoir une augmentation du pourcentage de transports en commun et une diminution du pourcentage de véhicules personnels, mais avoir une augmentation absolue de l'ensemble.

Ce que je veux dire par là aussi, c'est que ce qui est important aussi, dans le cadre d'aménagement du territoire, c'est un rééquilibrage des territoires. C'est normalement l'objet du SCoT, c'est-à-dire que les gens n'aient plus besoin de se déplacer systématiquement pour aller quelque part.

Donc, ce qui est intéressant aussi, c'est de savoir si l'on résout le problème de la distance moyenne de déplacement des gens sur l'agglomération ou si on l'augmente. Car si, finalement, au bout du compte, on augmente les distances de déplacement, que ce soit en transport en commun ou en véhicule, cela veut dire aussi pour tout le monde un coût supplémentaire pour le budget de chacun, un coût supplémentaire en temps et, au final, pas forcément une amélioration du cadre de vie.

Voilà. J'ai terminé.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci. Réponse courte ?

Philippe BOSSUET

Sur le premier volet, c'est vrai que le PDU et le SCoT ont fait l'objet d'enquêtes publiques, mais ce qui n'enlève en rien tout l'intérêt et la pertinence de la réponse de M. PUYFAUCHER. Sur les histoires de pourcentage effectivement de valeur absolue, par exemple les véhicules kilomètres, c'est-à-dire le nombre de véhicules multiplié par le nombre de kilomètres qu'ils ont réalisés, donc faits par les résidents de l'agglomération lyonnaise, ont diminué de 7 %. C'est un pourcentage, je le sais bien.

Mais à la réunion de demain, on pourra... on a des éléments de valeur absolue. Pour ce qui concerne les transports en commun, comme le rappelait le Président RIVALTA tout à l'heure, on est à peu près à 1,47 million voyages sur nos réseaux. Ce ne sont pas des déplacements, puis il y a des correspondances. Donc, par exemple, la mise en place du réseau Atoutbus, en

quelques mois, on a vu une augmentation de 6 à 8 %. Donc, comptez 6 à 8 % de 1,4 million. Je n'ai pas le temps de faire la multiplication, mais on a ces chiffres-là.

Donc, je dirais en valeur absolue, il y a une vraie augmentation du nombre de déplacements effectués en transport en commun et il y a une diminution du nombre de déplacements effectués par les résidents de l'agglomération en voiture. Après, ce n'est pas égal selon les parties d'agglomération dans lesquels on se trouve et sur lesquels on raisonne. Et plus on s'éloigne du centre, moins c'est effectivement égal, y compris par rapport à des gens qui viennent de l'extérieur de l'agglomération malgré tous les efforts qui ont été faits en matière notamment de TER.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Sur le SCoT ?

André CHASSIN

Sur le SCoT, vous vous étonnez effectivement que j'insiste sur la cohérence entre le SCoT et l'Anneau des Sciences.

Mais à partir du moment donné, comme je l'ai expliqué... Le SCoT a pour objet de permettre à l'ensemble des 1,5 million d'habitants demain de l'agglomération de pouvoir accéder demain à l'ensemble des fonctions, que ce soit les fonctions résidentielles, les fonctions de travail, les fonctions de service, les fonctions de loisirs, etc.

Qu'en aurait-il été si l'on avait attendu un débat d'opportunité sur l'Anneau des Sciences, pour imaginer un développement d'agglomération dans lequel on n'aurait pas prévu le TOP ou l'Anneau des Sciences. Alors là, on aurait été totalement irresponsables.

Quant à l'idée effectivement de rapprocher l'emploi du domicile, c'est une idée tout à fait merveilleuse. On cherche tous effectivement à rechercher cette proximité, mais on est dans une société où les gens changent d'emploi, ou les gens changent plusieurs fois de famille. Et donc, sauf à les assigner à résidence à un endroit, c'est effectivement difficile de gérer la distance de kilomètres qu'ils souhaitent parcourir chaque jour, chaque mois, pour remplir l'ensemble des usages.

Donc, il nous semble que la responsabilité des gens qui s'occupent de planification, c'est effectivement de fabriquer une ville dans laquelle les déplacements, même si on ne les souhaite pas, même si on essaie de fabriquer une ville des courtes distances, restent possibles pour ceux qui ont la nécessité ou le besoin de se déplacer.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Une autre question. Le Monsieur derrière, si c'est possible.

Ensuite, vous, Monsieur. Et ensuite, on va peut-être prendre deux ou trois questions. Allez-y.

Rémi CLATTE

Bonjour. Rémi CLATTE. J'habite à Oullins, juste en dessous de Bonnant.

Je devrais être très content de vos propositions, mais voilà deux séances et deux séances que je ne suis pas du tout convaincu.

Alors, j'ai habité autre part, j'ai habité sur Vaise, un petit peu sur l'Est lyonnais.

Moi, je trouve quand même une chose, vous l'avez signalée cette fois-ci, c'était en 1960 et quelque, on avait proposé une chose : pourquoi ne pas utiliser le chemin de fer pour faire le tour de Lyon ? On part des Brotteaux, on va à Collonges, Saint Rambert l'Île-Barbe, Vaise, Perrache. On revient, oh miracle ! à Jean Macé. Cela a mis du temps avant d'y arriver, et on tourne aux Brotteaux. Vous voyez que l'on a fait la ceinture. Donc, je trouve que c'était excellent. Cela ne mange pas de pain, c'est tout fait. Et ce n'est toujours pas en accord.

Tout à l'heure, j'ai entendu Charbonnières, l'école vétérinaire. À Charbonnières, il n'y a pas de train.

Moi, malheureusement, j'habite à Oullins, mais en dessous de Bonnant. Je mets 10 minutes pour aller à la gare d'Oullins, 4 minutes pour aller à Perrache. Je suis désolé, je suis toujours obligé de prendre ma voiture. Alors, si cela ne marche pas les transports en commun, c'est d'abord parce qu'on n'y a pas mis peut-être les choses. En plus, les parcs relais, quand ils sont chers, personne ne les prend.

Donc, c'est vite fait pour nous de calculer, quand on fait cela et cela, ben on prend notre voiture. Je crois que c'est de notre faute. Je fais mon *mea culpa*.

Mais franchement, on ne peut pas dire quand même que dans Lyon, et cela fait plus de 50 ans que je vis cela, que l'on ait fait des bons choix.

Quand on a enlevé même le tramélot, je suis désolé, il faudrait le remettre. Parce que vous voyez, à Collonges, on pourrait desservir et jusqu'à Neuville.

Moi, j'étais au lycée à Saint Ambert l'Île-Barbe. Et tous les gens qui arrivaient de Villefranche et du Nord, par le train, et cela déversait. Essayer de prendre maintenant un train. Il y en a tous les combien ? Ceux qui venaient de Perrache, ils étaient alimentés. Ceux qui venaient des Brotteaux, ils venaient alimentés. Vous pouvez aller sur Irigny, bon sang ! Combien de temps on met d'Irigny à Perrache ? C'est merveilleux. Donc, pourquoi ne pas utiliser ce que l'on a, qui ne coûte rien. Alors j'aimerais bien... Je ne verrai pas 2030. J'aimerais bien dans un premier temps que tout ce que l'on a ici soit déjà utilisé et que les parcs, comme on dit, que les gens qui viennent à Lyon – moi, je vois les gens de Craponne, etc. – pourquoi ils ne prennent pas le transport en commun ? Ils ne sont pas très collectifs, c'est vrai. Mais n'empêche qu'ils vont où ? Le train de Brignais, Francheville, etc., il pourrait être très bien utilisé. Il n'y a rien. Et il n'y a pas de transversale.

Alors, je crois que l'on a tout ce qu'il faut pour avoir quand même un bon développement. Et on n'a pas quand même choisi, comme à Paris, où j'ai été pendant un an, où il y a le RER et tout, et on peut se promener quand même sans problème. Là, on ne l'a pas. Et je dis quand même une fois, Pradel a fait quelque chose, tout le monde le savait, pour certains intérêts. J'ai vu votre bouquin, j'ai envie de dire que c'est partisan aussi. Enfin bon, peut-être que je me trompe, sûrement. Et j'ai l'impression que l'on a déplacé le tunnel de Fourvière à La

Saulaie. Alors, je vais vous remercier pour une chose, c'est que là on a parlé aussi des bouches d'aération. Est-ce que vous avez calculé en kilomètres Bonnant, La Saulaie, les Hôpitaux ? Merci. On va être arrosé infiniment. Là, pour la protection de la nature, vous avez dû faire fort. Voilà, c'est tout. Je suis désolé. Je ne suis pas convaincu. Et c'est dommage quand même que l'on n'utilise pas tout ce que l'on a, que les gens d'Irigny ne s'arrêtent pas avant Irigny, ou que ceux qui viennent... ils ne s'arrêtent pas, ils prennent des parcs relais gratuits.

Après, si on les paye trop cher, on ne peut pas aller plus loin. Ce n'est pas vrai. Regardez la gare de Tassin. Elle est bourrée. C'est bourré le parking de Tassin. On ne va pas dire que les gens ne font pas d'efforts. C'est dommage. À Saint Rambert, c'est fini, les gens prennent leur voiture. Moi, je ne sais pas, mais c'est dommage.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci beaucoup. On prend la question aussi devant. Ici, Mademoiselle.

Jean-Pierre SCAPPATICCI

Bonsoir. M. Jean-Pierre SCAPPATICCI. Je suis adjoint aux finances de la ville d'Oullins.

Alors, j'ai une question très courte.

Quel type d'échangeur envisagez-vous aux Hôpitaux ? Simple ou double ? Et j'ai une demande aussi très courte. Est-il possible d'avoir un plan d'aménagement autour des Hôpitaux ? Le lieu est très contraint. On envisage de mettre un échangeur, une station de métro, un parking relais, les bâtiments du nouveau plan campus.

Comment organisez-vous tout cela et où avez-vous prévu notamment le tronçon périphérique ?

Jean-Paul PUYFAUCHER

D'accord. Encore une question et l'on passera la parole à M. KOHLHAAS, qui est là.

Jean-Charles KOHLHAAS

Merci. Moi, je voulais remercier M. BOSSUET, parce qu'il m'a appris plein de choses. Et il y a une diapo qui m'a sauté aux yeux. Et je voudrais qu'il me précise les choses.

J'ai eu l'impression qu'il y avait une diapo qui expliquait que là où il y avait un réseau fort et riche en transport en commun, il y avait un pourcentage de part modale, transport en commun, voiture. Là où le réseau était beaucoup plus faible, la part modale était complètement inversée. Est-ce que c'est cela que cela prouve ? Et notamment, est-ce que dans la troisième ligne, si mes souvenirs sont bons, le fait que dans les échanges de l'extérieur de l'agglomération, c'est-à-dire périurbain vers le centre, on a une part modale

très faible du transport en commun, est-ce que ce n'est pas lié justement à une faiblesse des réseaux de transport en commun ?

Et enfin, pour conclure, juste une précision. Il a tout à fait raison en disant que, malgré les efforts que l'on fait sur le TER, on n'a pas mis tout le monde encore dans les trains, loin de là. Cela dit, les efforts sont très faibles par rapport au nombre de déplacements quotidiens. Et là où l'on fait de gros efforts, on a des parts modales très fortes en TER, je pense au Nord Isère, on arrive... parce qu'il y a une belle offre, on arrive à deux fois ou trois fois la part modale que vous chiffrez sur la moyenne de l'agglomération. Donc, effectivement, là où il n'y a pas d'offre, il n'y a pas de part modale positive pour ces types de déplacement.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Réponse peut-être aussi du Grand Lyon. Voyez comment vous vous répartissez les réponses.

Gérard CLAISSE

Deux éléments. Il s'agit d'un échangeur complet au droit des Hôpitaux. Je rappelle que l'on est dans un débat d'opportunité, donc on n'est pas encore dans la possibilité de présenter un plan détaillé du futur échangeur des Hôpitaux, on le comprendra.

On est donc sur un échangeur aux Hôpitaux, dont le positionnement est à caler. Il y a deux secteurs sur lesquels il y a des enjeux d'insertion par rapport à l'environnement particulièrement complexe. Je pense à l'échangeur d'Alaï, pour des raisons plus environnementales, avec le vallon de la Charbonnière.

Et je pense effectivement aux Hôpitaux avec la proximité des Hôpitaux, sur lequel il va falloir être particulièrement attentif. N'attendez pas aujourd'hui de plan détaillé d'un échangeur dans le secteur des hôpitaux, on n'en est pas là. Ensuite, sur la remarque de Monsieur, vous avez effectivement pointé du doigt l'ensemble des liaisons ferroviaires qui pourraient être mobilisées. Vous avez Jean-Charles KOHLHAAS qui est ici, qui est de la région, auquel vous pouvez vous adresser pour dire : mais que fait la région en la matière ? Alors, il ne manquera pas de vous dire que la région a une politique particulièrement ambitieuse, sur laquelle on met beaucoup de financement. Bien évidemment, c'est à la fois en mobilisant les efforts de la région, du Grand Lyon, du SYTRAL et du département que l'on arrivera à répondre à l'ensemble de ces enjeux. Il y avait une question particulière, à laquelle je pense que M. BOSSUET peut répondre plus particulièrement, sur la question du développement du réseau, les grandes orientations. Si vous avez des compléments à apporter à ce Monsieur.

Philippe BOSSUET

Très rapidement. On pourra continuer la discussion après.

Deux éléments. Les parcs relais sont gratuits et l'exploitation de trains, surtout en boucle, cela coûte très, très cher. Cela ne coûte pas rien. C'est le mode, à ma connaissance – je ne suis pas spécialiste en ferroviaire – qui coûte le plus, en termes de coûts d'exploitation. Sur

la question par rapport au PDU et aux lignes fortes, effectivement c'est là où il y a les réseaux de transport collectif les plus denses qu'il y a les meilleures parts de marché. J'aurais tendance à dire : heureusement ! Parce que s'ils étaient vides, c'est que l'on se serait trompé. Donc, on essaie quand même d'éviter. Et par ailleurs, on ne connaît pas de campagnes desservies par les métros. Donc, c'est vrai que tout a une logique certaine. Après, la question....

Non, non, je ne me laisse pas perturber. Pour ce qui concerne les échanges centre – périphérie, effectivement la question, et je crois que c'est tout l'enjeu et l'intérêt du projet qui est présenté, c'est de trouver la meilleure adéquation du mode de desserte transport collectif par rapport au coût, etc., en fonction de la densité.

Je crois que c'est la démonstration qui a été faite. Dans certains endroits, il y a du métro qui sera développé parce que cela se justifie. Et là, effectivement, cela amènera des gains de parts de marché par rapport à ces liaisons centre – périphérie.

Dans d'autres endroits, l'urbanisme, la densité font que cela sera en surface. Et là, effectivement, le fait de trouver la place pour améliorer le fonctionnement de ces réseaux de surface est nécessaire.

Et je dirais, dans le cadre... nous, c'est l'avantage que l'on voit de la réalisation de l'Anneau des Sciences, c'est que cela permettra effectivement de dégager ces possibilités.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Bien. Je crois qu'il est déjà 22 h 30. Donc, on a dépassé le temps, on arrive à des limites.

Par contre, il y a encore deux intervenants. Je vais vous demander, M. CHASSIN et M. BOSSUET de descendre et de laisser la place à M. BOSSUAT et M. CHAMBRE. Sachant que je vais leur demander, parce que l'assistance doit avoir déjà écouté beaucoup de choses et doit commencer à être fatiguée, de respecter leur temps de parole et de même en gagner si c'est possible, pour que l'on puisse prendre encore quelques questions et conclure notre soirée. Merci.

Et là, je tiendrai les délais. Vous n'avez pas de chance, vous passez les derniers. Donc, je serai très strict là-dessus.

Alors, sur les plans de prévention des risques, M. BOSSUAT, nous vous écoutons.

Jean-François BOSSUAT

Bien. Je vais vous présenter un petit peu les PPRT de la vallée de la chimie.

Il y a trois PPRT sur la vallée de la chimie. Et d'où viennent ces PPRT ?

Tout d'abord, les PPRT résultent de l'application d'une loi, une loi du 30 juillet 2003, relative à la prévention des risques technologiques et naturels, dite aussi Loi Bachelot et qui fait suite notamment à l'accident AZF à Toulouse.

Donc, de cette loi résultent les PPRT.

L'objectif premier des PPRT est la protection des personnes.

Alors, plusieurs sensibilités pour les PPRT, plusieurs axes de travail. D'une part, ne pas aggraver le risque existant et préserver l'avenir, notamment avec la maîtrise de l'urbanisation future. Des prescriptions techniques sur le bâti futur. Un principe de réglementation des usages, maîtriser les capacités d'accueil, limiter la concentration de personnes. Le deuxième point, c'est aussi réduire le risque existant. Et donc, cela, c'est un des points forts de la loi du 30 juillet 2003. En mettant des prescriptions techniques sur le bâti existant. Principe de réglementation des usages, mais aussi la possibilité d'avoir recours à des mesures foncières là où l'urbanisation est trop proche des zones à risque. Et notamment la possibilité de mettre en place des procédures d'expropriation, de délaissement et tout cela sous le sceau de conventions tripartites entre l'État, les collectivités et les industriels.

Enfin, un dernier axe de travail qui est bien évidemment sur une action sur l'installation et l'origine du risque, et notamment la mise en place de mesures de réduction du risque, voire de mesures supplémentaires de réduction du risque qui permettent de réduire tout l'impact, notamment de mesures foncières potentielles.

Un petit rappel aussi sur les PPRT. Il faut savoir, que les PPRT sont mis en place autour des établissements SEVESO. Cela veut dire que cela ne concerne qu'une certaine catégorie d'établissements, en l'occurrence ceux qui présentent les risques les plus aigus.

Il faut savoir que les autres établissements qui présentent des risques peuvent faire l'objet de porter à connaissance sur les risques technologiques et ces porter à connaissance, notamment avec des préconisations sur l'urbanisation, doivent être pris en compte par les collectivités dans leur PLU. Donc, voilà. Les PPRT ne s'attachent que, je dirais, aux établissements SEVESO seuil haut. L'objectif des PPRT, je l'ai rappelé, c'était la protection des personnes. Et il va y avoir pour cela un support sur les PPRT, qui va être la carte des aléas.

Donc, les industriels présentent des études des dangers, analyses des phénomènes dangereux. Ces phénomènes dangereux vont être caractérisés en intensité/probabilité. Et tout ceci va être aggloméré pour constituer les cartes d'aléas. Je vais vous les présenter et on va voir une gradation du niveau de risque, depuis la proximité immédiate des entreprises jusque plus on s'éloigne de l'établissement. Et on va être amené à distinguer plusieurs zones autour des établissements à risque, des zones d'aléas qui vont de très fort plus – on a 7 zones qui caractérisent les aléas – à très fort. Elles sont en rouge, vous allez les voir. De fort plus à fort, qui sont des aléas en jaune. Des aléas qui sont moyen, moyen plus, vous les verrez en bleu. Et un aléa faible, qui est vert.

Et donc, je vous présente simplement les répercussions uniquement sur ce qui est les voies, les infrastructures de transport. Bien évidemment, il y a tout un autre volet du PPRT qui s'applique sur l'urbanisation. Les contraintes sur les infrastructures de transport sont calées immédiatement sur les cartes des aléas. Et ce qu'il faut savoir, c'est que l'on distingue deux types d'infrastructures, tout comme deux types d'urbanisation : ce qui existe et le futur, les projets. Dans les cartes d'aléas que je vais vous montrer tout à l'heure, il doit être clair que sur les voies existantes, donc en zone d'aléas très forts plus, allant jusqu'à faible, le PPRT

peut prescrire des mesures d'adaptation de signalisation routière. Il peut prescrire aussi des ouvrages de protection. Enfin, il peut préconiser également de la recherche d'itinéraires alternatifs.

Donc, là, on fait avec l'existant, et donc on adapte avec les mesures particulières.

Pour les projets futurs, il en est tout autre, où là, l'argumentation PPRT est beaucoup plus stricte.

Et notamment dans les zones d'aléas allant de très fort plus à très fort, ce sera un principe d'interdiction stricte de toute construction d'ouvrage d'aménagement.

Dans les zones d'aléas F+ à F, en jaune, que je vais vous montrer après, le principe d'interdiction prévaudra également avec possibilité d'aménagement de constructions indispensables au fonctionnement des activités existantes et également à la desserte de la zone avec la réserve toutefois de ne pas augmenter l'exposition aux risques. Les cartes. Donc, on distingue trois PPRT sur la vallée de la chimie.

Donc, au Nord-est, vous verrez le PPRT de Pierre-Bénite pour Édouard Herriot, avec quatre établissements, la société Arkema Pierre-Bénite qui est spécialisée dans la chimie du fluor et les polymères fluorés. Et les trois dépôts d'hydrocarbures, EPS, TPL et SPR (Société pétrole du Rhône), donc qui sont des dépôts pétroliers d'hydrocarbures qui sont installés sur la presqu'île. Le PPRT de Saint-Fons qui comporte 4 établissements, Rhodia Chimie le plus au Nord sur Saint-Fons, qui est spécialisé notamment dans la chimie du phénol. La société Arkema à Saint-Fons qui fabrique du PVC et du PVC surchloré. La société Bluestar Silicones, spécialisée dans la chimie des chlorosilanes et la fabrication de silicones. Et enfin, toujours sur Saint-Fons la société Rhodia belle étoile qui est spécialisée dans la fabrication du polyamide. Le troisième PPRT plus au Sud, c'est le PPRT de Feyzin, avec donc la raffinerie qui se compose d'une partie raffinage et une partie vapocraqueur, donc chimie du pétrole. Et enfin, un centre remplisseur qui est la société Rhône gaz. C'est un dépôt de gaz de pétrole liquéfié. Les trois PPRT ont été prescrits le 15 janvier 2009.

Je vous fais un petit rappel sur la carte des aléas pour vous montrer que l'aléa que vous voyez sur la ligne inférieure, très fort plus à faible, est la combinaison des intensités, qui sont caractérisées par 4 niveaux, très grave, grave, significatif et indirect et des notions de probabilité de survenance des événements. Et le couple intensité/probabilité donne l'aléa, c'est la probabilité d'être exposé à un risque. Voici le résultat d'une carte d'aléas sur la vallée de la chimie et les trois PPRT.

Donc, vous distinguerez très nettement les zones rouges et jaunes, dont je faisais mention tout à l'heure, et notamment sur lesquelles toute infrastructure nouvelle est interdite. Donc, les possibilités d'infrastructures nouvelles sont possibles dans les zones bleues et dans les zones vertes. Bien évidemment, le but dans les zones bleues, ce ne sera pas d'augmenter la densité des personnes exposées.

Par ailleurs, cela laisse le champ du possible. En termes de règles de construction, bien évidemment, les ouvrages devront être dimensionnés pour tenir compte du risque et pour assurer également une protection des personnes. J'ai prévu pour terminer deux zooms, je dirais, sur les cartes d'aléas. Donc, un zoom qui est l'articulation entre le PPRT de Saint-Fons et le PPRT de Feyzin, où vous voyez, si je puis dire, un des passages, le fameux barreau

d'Irigny, où pourrait passer par exemple le projet de rocade, tel qu'il était présenté par le Grand Lyon. Et un autre zoom au niveau de Pierre-Bénite où, là, la commune Pierre-Bénite et Lyon 7^e, avec le port Édouard Herriot, où là on est vraiment concerné au premier chef par le bouclage du périphérique et l'Anneau des Sciences.

Donc, voilà un petit peu une présentation du décor en matière de risque technologique et des contraintes sous-jacentes.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Juste un mot sur les ZAPA. Vous nous confirmez qu'elles sont maintenues par l'État, contrairement à ce que l'on peut lire un peu partout dans la presse ?

Jean-François BOSSUAT

Alors, oui, je serai extrêmement plus bref sur ce deuxième sujet. Les ZAPA, effectivement, contrairement à ce que l'on a pu lire ou entendre, ne sont pas mortes. Au contraire. C'est une nouvelle dynamique qui va être ré impulsée suite aux négociations entre les communes qui étaient volontaires pour expérimenter la démarche. Alors, ZAPA, peut être décodé : zone d'action prioritaire pour l'air. Et notamment, c'était des mesures au niveau du centre-ville pour maîtriser la pollution émanant des véhicules.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Et vous reviendrez donc sur la thématique sur la santé pour venir nous les présenter. Nous vous en remercions.

M. CHAMBE, c'est à vous. Et si vous voulez bien aller vite, nous vous en remercions.

Sébastien CHAMBE

Je crois que c'est le cas pour tout le monde. Il est effectivement tard. Donc, je serai assez bref sur la présentation du plan climat du Grand Lyon sachant qu'on y revient de façon beaucoup plus approfondie le 13 décembre, lors de la séance sur les enjeux de santé environnement liés au transport. Et on reviendra aussi sur la pollution de l'air au sens de la ZAPA. Donc, voilà. Rendez-vous le 13 décembre pour une présentation plus détaillée et peut-être moins tardive.

Donc, là, on fera du coup en quelques minutes un tour d'horizon de la mise en place d'une politique publique au Grand Lyon qui s'est déroulée sur ce mandat, le plan climat. Le plan climat du Grand Lyon s'inscrit dans l'enjeu plus mondial de réchauffement climatique contre lequel toutes les collectivités à leur niveau sont amenées à s'exprimer et à mettre en place un certain nombre d'actions.

Je vais vous résumer rapidement la façon dont il a été élaboré au Grand Lyon selon un mode particulièrement partenarial et impliquant toutes les dimensions du territoire. L'objectif

dans lequel on se situe, c'est le fait de réussir à tenir un réchauffement climatique à +2 degrés à l'horizon de la fin du siècle. On sait que c'est un défi qui est loin d'être atteint et que l'on parlera certainement prochainement aussi d'adaptation au réchauffement climatique, non seulement de lutte contre le réchauffement, mais d'une adaptation à un réchauffement qui paraît assez inéluctable, mais en tout cas la question étant à ce moment-là plutôt comment le limiter.

Pour y réfléchir, le Grand Lyon a mis en place tout un dispositif depuis 2009, avec un très intensif de travail de diagnostic sur la situation en matière d'émissions carbone sur le territoire de l'agglomération lyonnaise.

Ensuite, une succession d'événements rythmés par des conférences énergie climat, qui de 2010 à 2012, ont permis d'aboutir à un diagnostic partagé, à une vision 2020 à atteindre pour à la fois diminuer les émissions de gaz à effet de serre de 20 %, diminuer les consommations énergétiques de 20 % et atteindre 20 % de parts des énergies renouvelables dans le mix énergétique du territoire. C'est les fameux 3 x 20 que l'Europe souhaite atteindre à l'échelle du continent et que nous déclinons à l'échelle de notre agglomération. Donc, plus de trois ans de travail avec un certain nombre d'acteurs sur lesquels je reviendrai. Et on a abouti à un plan d'action. L'intérêt du plan d'action du Grand Lyon, ce n'est justement pas le « plan d'action du Grand Lyon », mais plutôt le plan d'action des partenaires, des acteurs du territoire de l'agglomération lyonnaise. En cela, il est sinon original, du moins particulièrement ambitieux, parce qu'il a vraiment mobilisé des industriels, des communes, des acteurs de la société civile et la collectivité publique Grand Lyon – et j'en oublie – autour de ce plan d'action qui est aujourd'hui téléchargeable sur internet et qui est un document vivant que tout acteur peut continuer à alimenter.

On va faire en 2013, une prochaine conférence énergie climat où on actualisera ce plan d'action qui continue à réunir les engagements des acteurs en matière de diminution des émissions de gaz à effet de serre, de développement des énergies renouvelables et de diminution des consommations énergétiques.

Pour bien retenir pourquoi le Grand Lyon a fait ce choix d'une démarche aussi partenariale, c'est parce qu'au moment du diagnostic, comme vous le voyez sur ces images-là, il a fait assez vite le constat qu'à lui tout seul, il ne « pouvait pas grand-chose ».

Ces trois chiffres ont largement été diffusés et je les répète à nouveau si vous ne les aviez pas en tête. Mais l'action du Grand Lyon en tant que tel ne compte que pour 5 % des émissions de gaz à effet de serre du territoire, quand on parle de ces bâtiments, de ces politiques directes mises en œuvre à son niveau en tant que collectivité, avec ces services urbains sur les déchets, sur l'eau, et son patrimoine bâti.

Heureusement, via les politiques publiques qu'il met en œuvre directement, ce chiffre monte à +20 %. Donc, on est à un quart de l'influence sur les émissions de gaz à effet de serre. Et là, cela passe beaucoup sur le rôle du Grand Lyon en matière d'aménagement urbain, de transport. On va y revenir bien sûr. Puis, il reste 75 % de l'origine des émissions de gaz à effet de serre sur lesquelles c'est un pouvoir d'influence plus qu'un pouvoir direct. C'est un pouvoir de coordinateur, d'ensembliser qu'a le Grand Lyon et qu'il a décidé de jouer en mettant en œuvre ce plan climat. Mais sans des engagements d'un raffineur comme Total

ou d'industriels de la vallée de la chimie, de promoteurs immobiliers quand ils s'engagent dans la construction de logements privés, etc., tout ce pan-là du plan climat ne tiendrait pas. C'est important de le rappeler parce que c'est vraiment ce qui a présidé à la construction de ce plan climat pendant trois ans. Il a donc abouti à un plan d'action, comme je vous le disais, encore vivant, qui continuera à être amendé et complété, qui a en tout cas été approuvé et délibéré en février 2012 par le conseil de communauté du Grand Lyon. Il avait fait l'objet d'une approbation lors d'une conférence énergie climat en novembre 2011, qui était le moment justement plus partenarial, où sur un grand livre d'or les partenaires s'étaient réunis pour signer leur engagement. Alors, si on entre dans quelques chiffres, mais vous en avez eu beaucoup ce soir, on peut simplement retenir qu'on a quatre grandes catégories qui en tant que thématiques alimentent la question des émissions de gaz à effet de serre : les transports, l'habitat, le tertiaire et l'industrie. On a identifié dans le plan climat des scénarios de référence au fil de l'eau, d'ici 2020.

Que va-t-il se passer dans chacun de ces domaines-là ? Et comment l'action combinée du Grand Lyon et des partenaires peut accentuer l'effort quand il est déjà avéré ou corriger des tendances quand les tendances ne vont pas dans le bon sens ? Donc, en termes d'habitat par exemple, je prends l'exemple de l'habitat, parce que là vous le voyez.

Sur l'habitat, les tendances étaient déjà positives en s'appuyant sur un contexte national qui corrigeait déjà un certain nombre de situations par des réglementations thermiques assez ambitieuses, l'effort portant désormais davantage sur l'éco-rénovation du stock de logements existants qui, eux, posent un vrai souci de précarité énergétique.

Pareil sur l'industrie où, là aussi, vous voyez que les tendances, « d'elles-mêmes » par un arsenal de mesures qui étaient déjà mises en œuvre par ailleurs, étaient déjà dans le bon sens. En termes de transport et en termes de tertiaire par contre, c'est là-dessus que l'effort le plus important est à mener du point de vue du Grand Lyon, mais aussi de ses partenaires. Je ne m'étends pas. Ce n'est pas l'objet de vous présenter *in extenso* le plan d'action du plan climat. On y reviendra bien sûr un peu plus en détail le 13.

Mais quand même, bien sûr, un zoom sur le volet transport.

Vous avez ici un résumé justement du tendanciel donc je vous parlais, en rouge, où les émissions de gaz à effet de serre continuent d'augmenter à l'horizon 2020, notamment lié au développement démographique de ce territoire, que l'on ne va pas déplorer, au contraire, mais qui constitue forcément une obligation supplémentaire pour notre territoire par rapport à des territoires qui seraient décroissants. Partant de cette obligation comme un fait plutôt positif à la base, ce qui est moins positif, c'est que c'est aussi alimenté par des augmentations des distances parcourues tendanciellement.

Donc, cela, c'est quelque chose sur quoi on doit travailler. Face à cela, le plan d'action du plan climat a identifié plusieurs leviers d'intervention. Bien sûr, le développement des transports en commun. C'est le premier que vous avez. On en a déjà largement parlé. Le PDU, le SCoT s'expriment à ce propos. On sait que l'on a des marges de manœuvre en la matière, mais que pour autant, Gérard CLAISSE le rappelait tout à l'heure, il faudrait... les chiffres étaient au niveau national, je crois, mais pour reconquérir 10 % de part modale, il faudrait doubler le budget des transports en commun.

On sait que ce n'est pas l'unique solution pour reconquérir des parts modales, parce que ce n'est pas forcément ce qu'il y a de plus résilient.

Alors, c'est un terme un peu technique, mais qui montre que l'on a aussi des marges de manœuvre sur les deux autres items qui suivent sur le schéma, modes doux et covoiturage. On a des marges de manœuvre, j'y reviendrai dans les questions que vous pourrez avoir, sur le fait que l'on s'appuie dans le plan climat et dans l'Anneau des Sciences sur une part modale, des vélos notamment, qui augmenterait très notablement et qui peut, plus facilement que les transports en commun, prendre en charge un certain nombre de besoins de déplacement. Le covoiturage, c'est la lutte contre un terme barbare, « l'autosolisme » qui est le fait d'être seul dans sa voiture, et qui est véritablement à l'origine d'un gaspillage d'émissions de gaz à effet de serre important. Et bien sûr, un ensemble de mesures qui est résumé dans l'item densification et limitation de l'usage de la voiture et qui, là, porte davantage sur les diminutions de vitesse, les politiques d'urbanisme qu'a décrites André CHASSIN au SCoT, puis ensuite au PLU, qui visent à la ville des courtes distances, à la multipolarité. Je ne m'étends pas. La notion de centrale de mobilité, sur laquelle j'aimerais pouvoir revenir, mais peut-être au cours des questions, et qui nous paraît être un enjeu vraiment intéressant.

C'est la question du management de la mobilité. Et un certain nombre de mesures qui nous donnent un certain nombre de leviers pour atteindre les -20 %.

Jean-Paul PUYFAUCHER

On vous remercie. Je suis vraiment désolé. On s'arrêtera là. Tant pis. Vous reviendrez, je crois, quand on reparlera.

Sébastien CHAMBE

Je finis juste en disant que l'autre levier, c'est les transports de marchandises, évidemment, parce que je n'ai parlé que des voyageurs.

Donc, je vous coupe quand même pour insister sur le fait qu'il y a un autre enjeu, même si tendanciuellement il est plus positif, parce que les motorisations montrent déjà des gains importants en la matière, mais on a des marges de manœuvre sur les transports de marchandises.

Et quant aux effets du plan climat et son lien avec l'Anneau des Sciences, je pense que les questions permettront de traiter ce sujet.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Une question ? On va essayer d'en prendre deux, mais pas plus, vu l'heure tardive. Allez-y.

Edmond LUCA

Oui, je voudrais peut-être rappeler que la part des transports dans les émissions de gaz à effet de serre à Lyon est de l'ordre de 66 %, les deux tiers. C'est bien cela ?

Sébastien CHAMBE

Un tiers, pas deux tiers.

Edmond LUCA

Je croyais que c'était plutôt les particules.

Sébastien CHAMBE

Non. Sur le CO², c'est un tiers.

Edmond LUCA

Bon, cela n'a pas l'air d'être en corrélation avec Air Rhône Alpes, mais enfin ce sera à voir avec plus de précisions à ce moment-là.

Et alors, le deuxième point, c'est que la réduction durant les dix dernières années des émissions de gaz à effet de serre des transports n'a été que de 5 %.

Et le dernier point, une fois de plus c'est en faveur des transports en commun. Si l'on prend un tram à moitié plein au lieu de prendre sa voiture, on a une division des gaz à effet de serre ou plus exactement du CO² dans ce cas particulier de 60 fois.

Donc, question : si évidemment, on fait l'Anneau des Sciences, on ne réduira pas ces émissions de gaz à effet de serre. Au contraire, puisque probablement au point de vue véhicules/kilomètres, compte tenu des détours, compte tenu du favoritisme pour faire du mitage dans la zone périurbaine, on risque plutôt d'augmenter les parcours et donc les gaz à effet de serre.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Une réponse ? Allez-y.

Sébastien CHAMBE

Je confirme que les déplacements comptent bien pour un tiers dans le « stock » de 7,5 millions de tonnes de CO² qui chaque année sont émises par l'agglomération lyonnaise.

J'en suis assez sûr. Sur le lien entre Anneau des Sciences et plan climat, un mot quand même à l'occasion de cette question.

Ce qui est sûr, c'est que l'on ne peut pas dire que l'Anneau des Sciences, par le simple fait qu'il soit construit, soit complètement neutre sur le bilan carbone de notre agglomération. On a évalué à 500 000 tonnes les émissions de CO² liées à la construction de l'infrastructure, qui est une des composantes du projet Anneau des Sciences. Donc, 500 000 tonnes ramenées à 7,5 millions de tonnes émises chaque année, lissées sur le temps à la fois de construction puis d'utilisation de l'infrastructure, le chiffre reste relativement faible, mais on ne peut pas dire qu'il est nul.

Donc, c'est un premier point. Après, sur le lien avec les transports en commun, on a pris comme hypothèse de part modale dans l'Anneau des Sciences, la même hypothèse que l'on a prise dans le plan climat que je viens de vous présenter qui, lui, n'est pas territorialisé. Il n'y a pas des lignes de transport, il n'y a pas des projets d'infrastructure dans le plan climat, mais on a des hypothèses communes et notamment la part modale des transports en commun que vous citez.

Le fait d'atteindre 41 % de part modale voiture, de passer de 47 à 41 %, est un objectif commun au plan climat et aux modélisations de l'Anneau des Sciences.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Dernière question ? Il n'y en a plus.

Donc, je remercie d'abord tous nos intervenants.

Leurs transparents seront sur internet, parce que l'autre fois ils n'étaient pas visibles.

Pour les fidèles, je vous donne rendez-vous demain après-midi, où nous discuterons dans notre premier atelier des solutions alternatives.

Nous vous remercions de votre participation et vous souhaitons bonne soirée.