

RÉUNION TERRITORIALE

ENTREE NORD-OUEST DE LYON

DÉBAT PUBLIC

Anneau des Sciences Tronçon Ouest du Périphérique

Tassin-la-Demi-Lune – 10 janvier 2013

**L'Atrium
35 avenue du 8 mai 1945**

de 19 h 30 à 22 h 50 – 3 heures 20

Nombre de Participants : 400 participants

Membres de la CPDP présents en tribune :

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP
Philippe MARZOLF, CPDP
Cécile VALVERDE, CPDP
Jean-Stéphane DEVISSE, CPDP
Chantal SAYARET, CPDP**

Philippe MARZOLF

Si vous voulez bien vous donner la peine de vous asseoir. On va bientôt démarrer la réunion. Mesdames, Messieurs, bonsoir. Donc, Philippe MARZOLF, président de la Commission du débat public sur le projet d'Anneau des Sciences. Et ce soir, je suis entouré de toute la commission : Jean-Paul PUYFAUCHER, Cécile VALVERDE, Chantal SAYARET et Jean-Stéphane DEVISSE. Nous sommes sur la première réunion territoriale, donc qui a lieu à Tas-

sin-la-Demi-Lune. Tout de suite, on va commencer parce que c'est un petit peu la règle dans les débats publics. On a un accueil du maire de la commune qui nous reçoit. Quelques minutes pour vous donner la bienvenue. Et après, je vous présenterai le programme, comment il va se dérouler ce soir.

Monsieur le Maire, M. DESSEIGNE, si vous voulez bien venir.

Jean-Claude DESSEIGNE

Mesdames, Messieurs les élus, chers collègues, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs membres de la commission particulière du débat public, Mesdames et Messieurs, je suis très heureux de vous accueillir à Tassin-la-Demi-Lune pour cette réunion dans le cadre du débat public, concernant l'Anneau des Sciences. Et avec une thématique particulière, qui est l'entrée Nord-Ouest de Lyon.

Je voudrais remercier également le public nombreux, qui témoigne de son intérêt pour cette grande réalisation. Le débat public a commencé il y a très exactement deux mois, le 10 novembre. La date de ce soir n'a pas été choisie spécialement pour fêter un anniversaire, mais ce sont purement et simplement les hasards du calendrier. Différentes rencontres ont déjà eu lieu et elles ont permis de dialoguer et d'apporter un éclairage varié et approfondi sur les enjeux du projet : l'aménagement de la ville, les impacts des transports sur la santé et l'environnement, les solutions alternatives ou complémentaires, et les aspects financiers.

Je voudrais rappeler, en tant que maire, qui tient à ce projet de l'Anneau des Sciences, qu'il s'inscrit dans une politique globale d'aménagement du territoire, d'organisation des déplacements au sein de l'agglomération lyonnaise. Pour Tassin-la-Demi-Lune, c'est aussi une reconquête urbaine et un grand projet d'aménagement du territoire, notamment avec la partie du boulevard du Valvert où il s'agit de restituer à sa destination ce territoire important, commun aux deux villes de Tassin-la-Demi-Lune et d'Écully.

Ce projet, il est en lien avec une vision à l'échelle de l'agglomération, qui comprend la réalisation d'un grand contournement de l'agglomération lyonnaise, une articulation combinée des différents modes de transport pour favoriser l'intermodalité, la restructuration des axes pénétrants que sont les autoroutes A6 et A7, le développement de l'offre de transport collectif, la valorisation des modes doux par la création d'aménagements cyclables, la mise en réseau des grands espaces de nature de l'agglomération, l'organisation du développement urbain et la valorisation des potentiels économiques. Tout le monde sait que nous sommes une métropole de 3 millions d'habitants et qu'à l'horizon de 2030, il y aura 150 000 habitants supplémentaires. Il est donc urgent de prendre un certain nombre de décisions et surtout de prendre les bonnes décisions.

En ce début d'année 2013, le débat sur l'Anneau des Sciences prend donc une nouvelle forme avec l'organisation des réunions territoriales. Plusieurs sont prévues jusqu'au mois de février. Et puis, nous aurons une réunion de clôture, dont vous annoncerez probablement qu'elle se déroulera un peu plus tard que prévu. La réunion qui va s'engager dans quelques instants va d'abord vous permettre d'être informés, et puis de vous exprimer dans un esprit de concertation très ouvert, sur l'opportunité de ce projet. En toute transparence, elle doit vous permettre de vous exprimer et de prendre une part active dans ce débat public. Trois grandes questions auxquelles ce débat doit permettre de répondre : quels sont les enjeux et

les besoins en déplacement et aménagement urbain de l'Ouest lyonnais à l'horizon 2030 ? Le projet répond-il à ces besoins et enjeux, et à quelles conditions ? Y a-t-il des solutions alternatives ou complémentaires à ce projet ?

Vous savez, lorsque l'on évoque une quasi-asphyxie ou une thrombose, puisque c'est un terme qui est très souvent utilisé, Tassin-la-Demi-Lune sait de quoi il vit. Je sais de quoi nous parlons, lorsque l'on connaît la fréquentation, que ce soit au niveau de l'Horloge, au niveau du carrefour de la libération ou au niveau du boulevard du Valvert, en termes de circulation de véhicules automobiles. Et je donnerais simplement une précision, c'est qu'il y a près des deux tiers de cette circulation qui n'est pas une circulation tassilunoise, qui est une circulation de transit.

Monsieur le Président, j'en ai terminé de mon propos introductif, qui était un accueil républicain. Et je me suis bien gardé, à ce titre, d'aborder le fond du dossier comme vous le souhaitez depuis que l'on a l'occasion de se rencontrer et de travailler ensemble.

En cette période de vœux, je souhaite que le débat soit le plus loyal possible et que chacun s'exprime avec toute la vertu et l'esprit nécessaires à un très bon débat. Merci et bonne soirée.

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur le Maire. Donc, vous avez vu, vous avez vu le compteur, il y avait 5 minutes. Monsieur le Maire avait 5 minutes. Il a respecté son temps de parole.

Alors, on va vous présenter maintenant... Je vais vous présenter le déroulé. Non, ce n'est pas moi qu'il faut montrer, c'est le diaporama. Le déroulé de la soirée. D'abord, Monsieur le Maire vous l'a dit, on est à mi-débat. Il y a déjà 2 mois. Le débat dure 4 mois. Donc, on va commencer par vous présenter, nous, les enseignements que la commission particulière a retenus de ces deux premiers mois, sans que bien sûr ce soit notre avis, mais ces enseignements. Voilà. Pendant 20 minutes. Après, il y aura échange sur les enseignements. Ensuite, on a demandé au maître d'ouvrage de présenter le projet d'une façon globale, une dizaine de minutes. Des réactions du public. Et après, un focus local du « territoire et déplacements » dans plutôt cette région. 15 minutes. Et après, vous verrez que vous avez tout le temps de poser des questions, donner votre avis, faire des propositions. Donc, normalement, tous ceux qui veulent parler pourront parler.

Alors, si on revient un petit peu, le débat public. Vous allez dire, ceux qui suivent un peu le débat, comme on les appelle « la caravane », ils savent tout ce qu'on va dire pour l'instant. Mais là, on le redit quand même. Ça porte sur l'opportunité du projet - Faut-il le faire ? -, ses objectifs, ses principales caractéristiques. Ça permet de s'informer. Ça permet d'obtenir des réponses à ses questions et de donner son avis. Le compte-rendu et le bilan, qui, je vous le rappelle, est publié deux mois après la fin du débat, ne donnent pas un avis. Ça tire les enseignements du débat. Et ensuite, le maître d'ouvrage doit décider, publier sa décision dans les 3 mois qui suivent.

Les principes du débat public : la transparence, la clarté, l'accessibilité des informations. Tout ce qui se dit se fait par écrit. Tout est mémorisé. Il y a des *verbatim* des réunions, des enseignements. Donc, tout est transparent. Principe d'équivalence : toute personne concernée peut s'exprimer, que ce soit Mme ou M. MICHU, comme on les appelle, Monsieur le

Maire de Tassin-la-Demi-Lune ou d'autres. Tout le monde peut s'exprimer. Par contre, ce que l'on attend, ce sont des arguments. Des arguments, en fin de compte, c'est-à-dire que les avis doivent être argumentés. Donc, même si vous êtes pour ou vous êtes contre, il faut dire pourquoi. Et si vous êtes contre, dire quelles solutions alternatives vous proposez.

La commission particulière est chargée d'organiser et d'animer ce débat. Nous sommes neutres. C'est-à-dire que nous ne donnons pas d'avis. Ce n'est pas nous qu'il faut convaincre. C'est le maître d'ouvrage qu'il va falloir convaincre de la véracité de vos arguments. Et bien sûr, on est indépendant, puisqu'on est nommé par la commission nationale. On est indépendant du maître d'ouvrage et de tous les acteurs du territoire.

Le débat public, c'est aussi par écrit. Vous avez le site internet que vous devez connaître maintenant. Vous pouvez tout à fait poser des questions, donner votre avis, proposer une contribution. Tous les documents qu'on reçoit par courrier, par mail, etc., sont également publiés sur le site.

Alors, les réunions publiques, vous avez vu. On a eu toute une partie de premières réunions publiques thématiques plutôt, sur les grands enjeux et les grandes problématiques. Et on commence les réunions territoriales. Donc, il nous a semblé important de déjà vous présenter les enseignements à mi-débat que l'on peut tirer de ce débat.

Alors, la CPDP, on rend compte bien sûr de toutes les questions, de toutes les expressions qui ont été faites. Il y a eu 7 réunions publiques, 1 300 participants, pratiquement la moitié sur internet. Des espaces d'expression en ligne sur le site. Près de 18 000 visiteurs. 100 questions, 36 réponses, 154 avis, 80 commentaires. Bien sûr, tout ceci, je vous le redis, c'est ce que les gens ont exprimé, ce n'est pas du tout un avis de la commission particulière, puisque l'on est complètement neutre dans ce domaine.

Ah, suivant. Ça ne marche pas très bien, là. Alors, sur l'opportunité du projet, qu'est-ce qu'on peut dire, ce qui est ressorti pour l'instant ? Mais on n'est qu'à mi-débat bien sûr. Il y a des convergences qui apparaissent sur certaines priorités. Nécessité d'un grand contournement de transit, qui doit être une décision de l'État. L'État expliquait, à travers le Préfet, que ce sera après la commission du SNIT, du Schéma national des infrastructures de transport, qu'il y aura une décision. De toute façon, ce qu'on a déjà dit, quelle que soit la décision de l'État, un contournement à l'Ouest ou à l'Est, il y aura de toute façon saisine de la CNDP. Donc, il y aura débat ou concertation sur ce projet-là. La requalification de l'A6/A7, également, j'y reviendrai, est une convergence de tout le monde. Le développement de l'articulation entre les différents modes de transport, et pas opposer voitures, transports collectifs ou modes doux. Pour certains, notamment les acteurs économiques, le projet favorise le développement : lien entre les entreprises, pôles de recherche, accès aux marchés de proximité. Par contre, il y a aussi des opposants : le projet ne répond pas aux enjeux de l'agglomération, au niveau de la mobilité, de diminuer les déplacements par personne, de la qualité de vie, par rapport, notamment, à la pollution, voire contredit les engagements de la communauté urbaine, notamment avec la diminution des gaz à effet de serre, donc dans le plan climat. Et il y a des interrogations sur le coût du projet par rapport à ses bénéfices.

Requalifier l'A6/A7, donc, c'est un objectif partagé par tout le monde. Tout le monde s'est exprimé. Même plusieurs personnes ont dit que c'était un véritable scandale qu'il y ait encore une autoroute en plein centre-ville. Par contre, certains ont dit : « Requalifier en boulevard urbain, oui, mais attention, pas au prix d'impacts sur les autres territoires », prévien-

ment certains. Il ne faut pas reporter la pollution ailleurs. Pour certains, l'Anneau des Sciences n'est pas indispensable à la requalification, ce que conteste le maître d'ouvrage. Il vous réexpliquera ce soir. Et ils réclament des mesures immédiates. Même certains ont dit : « Tout de suite, commencez à mettre des feux rouges sur l'A6/A7 pour voir comment ça va et comment les gens vont trouver d'autres solutions. »

Il y a une controverse sur le trafic induit d'une nouvelle infrastructure routière. Pour la plupart, toute infrastructure routière nouvelle créée, accroît les distances parcourues, donc crée plus de déplacements, donc aggrave la congestion et l'étalement urbain. Des chercheurs ont appliqué un modèle qui était un modèle universitaire de recherche. Il ne montre aucun trafic induit, selon les hypothèses retenues bien sûr, notamment au niveau péage. Et le maître d'ouvrage insiste que c'est une politique globale, comme vous en a parlé un petit peu Monsieur le Maire, requalification A6/A7 et développement des transports en commun. Donc, il n'y aura pas de trafic supplémentaire parce qu'il n'y a pas d'augmentation de capacités. Bon, là, il y a un petit peu des oppositions à ce niveau-là, en tout cas une controverse sur ce principe.

Suivante. Voilà. Les enjeux de mobilité. Ils sont des enjeux de société. Pour les intervenants, en fin de compte, il y a un lien étroit entre les déplacements et l'organisation même de la société. Notre société est structurée autour de la voiture. Et donc, tous les experts qui sont intervenus ont dit que ça ne devrait pas s'effondrer, l'utilisation de la voiture, dans les années qui viennent, ni dans les 20 ans qui viennent. Peut-être diminuer, mais en tout cas pas s'effondrer. Pourtant, il y a une remise en compte croissante de la voiture, au niveau de son environnement, la pollution, son image dégradée au profit des transports collectifs. Il y a des évolutions possibles, qualitatives notamment avec le covoiturage et l'autopartage qui sont des pistes, et notamment aussi pour les entreprises, le télétravail.

Il y a un accord général sur un aménagement du territoire qui limite l'étalement urbain et les besoins de déplacements. C'est presque maintenant dans la loi d'ailleurs. Et une volonté que l'organisation de la ville se fasse autour des axes structurants de transports collectifs et des pôles d'échanges. Certains... il y a des craintes d'un éloignement croissant des activités économiques et des lieux de résidence. C'est souvent le cas, les gens, les pendulaires qui vont tous les jours travailler ailleurs, aux endroits où il y a des activités économiques. Et il y a une attente vis-à-vis des entreprises concernant le déplacement de leurs salariés. Il faut qu'ils s'investissent dans le domaine. Incitation aux transports collectifs, aux modes doux. Et le télétravail, il y a eu une véritable demande de ce point de vue là pour les entreprises.

L'intermodalité, revendiquée par tous. Ne pas opposer les modes de transport et penser à leur articulation, pouvoir à un moment donné utiliser un transport collectif, un mode doux, peut-être une voiture ou un taxi, peu importe. Mais en tout cas, qu'il y ait une articulation. Pour le maître d'ouvrage, l'Anneau des Sciences s'inscrit dans les objectifs du SCoT, le Schéma de cohérence et d'organisation territoriale, et favorise l'intermodalité. D'autres critiquent une vision dépassée et contre-productive, la place de la voiture particulière en 2030 est surévaluée selon eux, et demandent un développement accru des transports collectifs et des modes doux.

Il y a un thème qui est ressorti dans le débat, c'est l'équité sociale qui a été beaucoup questionnée par rapport justement à ces inégalités socio-économiques entre habitants des centres-villes et des habitants des banlieues éloignées, l'Est, l'Ouest, chez vous notamment,

face à l'habitat (prix de l'immobilier), face à l'emploi et au pouvoir d'achat, et à la précarité, face au déplacement, une mobilité subie contre une mobilité choisie. Et il y a une crainte justement qu'il y ait un renforcement de ces disparités par un recours accru à la voiture et par le coût des péages qui risque justement d'empêcher certaines personnes à accéder à des centres-villes. Pour les experts, par contre, il y a les effets redistributifs des péages qui pourraient atténuer ces inégalités, mais il faut encore trouver les systèmes, qui pour l'instant ne sont pas tout à fait au point.

Deuxième grand thème après la mobilité et l'aménagement de demain, c'était les impacts sur la santé et l'environnement. Qualité de l'air, une problématique très cruciale dans toutes les grandes villes et notamment en France, puisque la France enfreint les normes européennes des particules fines très régulièrement. Et il y a même une procédure actuellement au niveau de la Commission européenne. Il y a des conséquences financières – c'est ça, les amendes, peut-être – et surtout sanitaires. Les experts disent qu'il y a 40 000 morts prématurés par an. Les transports, le véhicule diesel, sont parmi les principaux responsables de cette pollution. Les riverains de l'A6/A7 réclament, eux, une requalification urgente sans attendre forcément l'Anneau des Sciences. Donc, il y a une véritable problématique qui est cruciale au niveau de la santé et de l'air.

Les effets sur le projet sont discutés. Pour le maître d'ouvrage, le projet contribue à améliorer la qualité de l'air, puisqu'il y a un report du trafic de l'A6/A7 sur une infrastructure enterrée. Et il y a une politique globale des transports en commun. Le cas des tunnels est ressorti très fortement aussi. Parce qu'il y a une concentration des polluants aux entrées et sorties des tunnels, mais également au niveau des cheminées d'aération. Une pollution, par contre, qui est rapidement décroissante, nous a dit un intervenant. Effet atténué au-delà de 100 m et après 150 m. Ce qui veut dire également qu'il n'y a pas de technique actuellement de traitement de ces effluents qui soit efficace, ou alors qui consomme énormément d'énergie, qui n'est pas efficace. Donc, ce qu'il faut, c'est des adaptations de l'urbanisme qui sont demandées, notamment aux hôpitaux Sud, qui sont sortis très souvent. « S'il y a une pollution accrue, pourquoi est-ce qu'on fait des échangeurs aux hôpitaux Sud ? », par exemple.

L'effet de serre, deuxième grand impact sur l'environnement. Des divergences sur les effets du projet. Il y a une diminution insuffisante des émissions de gaz à effet de serre en France. À ce rythme, si on continue comme ça, les objectifs de limitation ne seront pas respectés. Je rappelle que c'est facteur 4 en 2050, engagement de la France. Le transport bien sûr routier, surtout routier, est le principal responsable de ces gaz à effet de serre. Pour le maître d'ouvrage, il y a un bilan neutre du projet en matière de gaz à effet de serre. Il est en cohérence avec le plan climat du Grand Lyon. C'est une position contestée. Certaines jugent le projet incompatible avec le plan climat qui prévoit une diminution des GES. Et là, il y a une neutralité des gaz à effet de serre. Maintenir les niveaux des émissions est insuffisant selon eux : il faut viser une révision drastique pour arriver au facteur 4.

Les aspects financiers, autre point important. L'infrastructure financée par le Grand Lyon et le Conseil général, vous savez, à parts égales. Il est ressorti qu'entre 30 et 75 millions d'euros par an chacun, pendant 38 ans, pour faire l'emprunt pour l'infrastructure. Le reste, entre 24 et 38 %, serait apporté par les péages ou le péage, sans que ce soit décidé (péage d'infrastructure, de cordon ou de zone). Pour certains, des coûts ne sont pas exprimés. Dans ces 2,5 milliards du coût de l'infrastructure, notamment la restauration des espaces naturels,

le traitement des pollutions, notamment aux sorties. Ils réclament leur estimation et leur intégration au coût total. Dans le projet global, que va vous présenter tout à l'heure le Grand Lyon, il y a des mesures complémentaires qui sont prévues : la requalification A6/A7, la requalification des centres-villes, donc, qui sera financée par le Grand Lyon également, en plus de l'infrastructure donc, mais là, qui sera financé sur les programmes d'investissement classique du Grand Lyon.

Les péages. Donc, c'est un financement possible pour une infrastructure, même pour les transports collectifs. Mais également, ça permet une régulation urbaine d'entrées et de sorties dans les villes. Les experts souhaitent une organisation des péages plus cohérente, qui incite l'utilisateur à préférer les contournements plus loin. Par exemple, aujourd'hui, l'A432 est payante, qui sera un grand contournement, alors que les voiries du centre, A6/A7, rocade Est, sont gratuites. Donc, le transit risque de passer plus facilement par cette zone. C'est ce que les experts, en tout cas, ont dit. Le péage urbain, il y a différentes formes, plus ou moins difficiles à mettre en œuvre. En plus, il y a une acceptabilité sociale, politique, par rapport aux péages urbains et une réglementation qui est incomplète parce qu'actuellement les décrets d'application ne sont pas publiés.

Dans les aspects financiers également, on a questionné le financement des transports en commun. C'est une équation complexe. Donc, le SYTRAL est venu expliquer tout cela. C'est-à-dire, plus il se développe, plus il devient déficitaire, parce que l'utilisateur finance en moyenne 20 à 30 % du billet. Mais certains rappellent qu'il y a des effets externes positifs qui sont non comptabilisés dans l'ensemble, pour la société en général. Le volet transports collectifs du projet Grand Lyon : 800 millions d'euros. Il doit être financé par le SYTRAL. Par contre, des précisions ont été demandées sur ces projets. Quels sont les projets de transports collectifs qui sont prévus au SCoT, complémentaires, liés à l'Anneau des Sciences ? Un petit peu plus de précisions en tout cas étaient demandées à ce niveau-là. Par contre, pour certains, l'argent public doit être investi dans un développement massif des transports collectifs et non sur une infrastructure routière. Le SYTRAL répond : « Le tout-TC n'est pas finançable », selon le SYTRAL.

Des solutions alternatives ou complémentaires. Donc, c'est des solutions sans infrastructure routière majeure, basées sur les transports en commun. Donc, on a fait deux ateliers thématiques pour qu'elles soient proposées. 4 propositions alternatives ou complémentaires ont été présentées, en détail, en atelier thématique. Le maître d'ouvrage a présenté ses 3 hypothèses, également, sans infrastructure routière. Malgré certaines convergences relevées par le maître d'ouvrage, notamment les lignes prévues au SCoT, il juge ces propositions insuffisantes et impossibles sans l'Anneau des Sciences. Pour certains, des mesures restreignant l'usage de la voiture sont absolument nécessaires pour changer les comportements. Sinon, plus on facilite les déplacements, plus il risque d'y avoir de déplacements.

Un tracé routier, alternatif également, a été proposé, qui inclut les communes du Sud-Ouest, pour inclure les communes d'Oullins, Saint-Genis-Laval, Pierre-Bénite à l'intérieur du péri-phérique, et notamment mieux protéger les cœurs de ville. Pour le maître d'ouvrage, cette solution est plus longue que l'Anneau des Sciences et entraînerait plus d'impacts locaux. Tracés longs (ce tracé alternatif et le tracé rocade) : craintes d'une utilisation comme une infrastructure de contournement de transit, qui serait plus rapide et plus facile que faire un grand contournement qui doit être décidé par l'État.

On a eu, au cours du débat, plusieurs questionnements, sur les données, sur les hypothèses qui avaient été prises en compte par le Grand Lyon dans le calcul, rentrer dans son modèle pour préparer son projet. On a eu 10 demandes d'expertises complémentaires. Vous savez que la loi du 27 février 2002 donne la possibilité à des acteurs de demander à la commission particulière une étude complémentaire qui, elle-même, après, demande à la commission nationale, qui décide oui ou non. On a fait cette demande à la commission nationale qui a décidé hier matin, en séance mensuelle, de commanditer une étude complémentaire sur deux points. Y a-t-il d'autres hypothèses possibles et réalistes que celle retenue par le maître d'ouvrage pour élaborer son projet à l'aide du modèle qu'il a utilisé ? Et auraient-elles une incidence significative sur le projet ? Par exemple, le nombre de déplacements par jour en 2030. Par exemple, le prix du pétrole en 2030. Par exemple, la capacité de l'autoroute A6/A7 requalifiée en 2030. Là, toutes ces questions-là. Et c'est des hypothèses différentes. L'expert devra se poser sur ces hypothèses et voir si ça a un impact significatif sur le projet. Et également, les trois hypothèses en transport collectif sans infrastructure routière majeure étudiées par le maître d'ouvrage nécessitent-elles des études complémentaires ? Et si oui, lesquelles ?

Voilà. Donc, pour l'instant, on a fait un appel à consultation. La CNDP l'a fait hier. Et on aura une réponse début février. Et la CNDP décidera en février quel sera le prolongement du débat : soit un mois, un mois et demi ou deux mois. Vous savez que la loi nous donne la possibilité de prolonger de maximum deux mois le débat. Donc, il faudra le temps que cette étude soit réalisée. Donc, on laissera le temps aux experts, bien sûr, de la réaliser. Et après, on organisera une réunion pour pouvoir échanger sur les résultats de cette étude.

Voilà. Je vous ai à peu près tout dit les enseignements que, pour l'instant, la commission a retenus à mi-débat. Ce que je vous propose, est-ce que vous avez des réactions par rapport à ces enseignements ? Est-ce que... Nous, on a besoin aussi d'échanges. Est-ce que cela correspond à ce que vous, à ceux qui sont venus participer, ont aussi entendu ou ont vu sur internet, ou ont lu dans les avis, dans les cahiers d'acteurs ? Voilà. Donc, on a une quinzaine de minutes si vous voulez, d'échanges, sur les enseignements. On verra après le projet et ses impacts locaux. Mais pour l'instant, sur les enseignements que je viens de vous présenter, est-ce que vous avez des réactions ? Vous avez des questions, de compréhension ? C'est très simple : si vous voulez parler, vous levez la main. Si vous ne voulez pas parler, vous ne levez pas la main. Voilà. Monsieur ? Et tout de suite, quand vous vous levez, vous attendez, on va vous passer un micro. Vous vous levez et vous vous présentez simplement.

M. CHASSAGNEUX

Je trouve que vous présentez les choses sous l'angle du gigantisme toujours, alors que l'avenir, ce n'est certainement pas ça. Je pense que toutes les personnes qui participent à ces opérations gigantesques se trompent. L'avenir, c'est certainement ce que, un peu en Hollande, on faisait il y a 40 ans, c'est-à-dire la réduction des autoroutes à une seule voie, des entrées en ville où il y a des embouteillages, parce qu'il faut libérer l'espace, il faut vivre autrement. Plutôt que d'avoir des Anneaux qui fassent tourner les voitures à toute vitesse, comme autour de l'île de la Réunion par exemple. Ce sont des aberrations, enfin à mon avis.

Philippe MARZOLF

D'accord. Merci Monsieur. C'est plus un avis sur le projet. Mais... donc, ce n'est pas nous qui présentons le gigantisme. C'est vraiment... Vous comprenez bien que c'est les enseignements qu'on tire du débat, ce que le public... comment il s'est exprimé. Mais vous pourrez reposer peut-être la question au maître d'ouvrage justement, sur cette question de gigantisme.

Monsieur ? Donc, sur les enseignements. Après, vous aurez la possibilité bien sûr de poser toutes les questions sur le projet.

Marc LIAUDON

Donc, je suis Marc LIAUDON. J'habite à Craponne. Ce n'est pas tout à fait là-dessus. C'est sur l'introduction de M. DESSEIGNE. Il a dit que nous étions une grande agglomération de 3 millions d'habitants, qui était destinée à croître encore. Et voilà, les 3 millions d'habitants, je voulais savoir où est-ce qu'ils étaient exactement.

Philippe MARZOLF

C'est le Grand Lyon, c'est ça ou c'est... ?

Jean-Claude DESSEIGNE

Plus que d'agglomération, j'ai parlé de métropole et d'aire métropolitaine. Donc, il faut ramener à cette échelle-là.

Ah... Ben, l'aire métropolitaine, aujourd'hui, on voit très bien ce qu'elle regroupe au travers de la métropole elle-même. Vous avez le Grand Lyon. Vous avez la communauté du pays viennois, vous avez la communauté d'agglomération des portes de l'Isère et vous avez Saint-Étienne métropole. Et il ne faut pas oublier, à mettre en parallèle, que demain nous allons rentrer dans une métropole européenne, ou une eurométropole, avec la reprise des compétences pour toute la partie urbaine du Grand Lyon de celles qui étaient traditionnellement de la compétence du Conseil Général. Donc, aujourd'hui, effectivement, on dépasse le territoire et la géographie du Grand Lyon pour aller bien au-delà et voir comment les choses se passent en fonction de ce que nous recevons en termes de population, en termes d'échanges économiques. Et lorsque j'évoque les échanges économiques, ce sont les personnes qui viennent travailler sur l'agglomération lyonnaise, les échanges qui se font à ce niveau-là. Et notamment, en termes de circulation, c'est, j'allais dire, une réflexion importante que l'on doit avoir lorsque l'on voit les flux de circulation et les vecteurs de circulation avec les déplacements des gens.

Philippe MARZOLF

Donc, c'est l'aire métropolitaine. Monsieur ? Là-bas au fond, y'a quelqu'un. Voilà... Donc, sur les enseignements. Après, sur le projet, ce sera plutôt après.

Jean-Charles KOHLHAAS

Bonsoir. Donc, Jean-Charles KOHLHAAS. Moi, j'ai juste une remarque sur les enseignements où vous avez dit, Philippe, à un moment, qu'il y avait un certain nombre de consensus. Et vous avez parlé d'un consensus autour de la nécessité de faire un grand contournement autoroutier de l'agglomération lyonnaise. Je ne suis pas certain qu'il y ait un consensus sur cette question-là. On est un certain nombre à souhaiter un grand contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise pour le transport de marchandises, et à se battre contre les grands contournements autoroutiers aussi.

Philippe MARZOLF

D'accord. Et donc, le transit resterait sur...

Jean-Charles KOHLHAAS

Le transit serait transféré sur la voie ferrée, comme le débat public sur le VRAL l'avait décidé il y a quelques années.

Philippe MARZOLF

Très bien. On prend note. Donc, il y avait un Monsieur au fond là-bas, à droite et à gauche.

Antonio GONZALES

Oui, bonsoir. Par rapport à ce que vous venez de dire, c'est vrai que...

Philippe MARZOLF

Monsieur, vous vous présentez. C'est pour le *verbatim* en fin de compte.

Antonio GONZALES

Oui, excusez-moi. Antonio GONZALES, je suis conseiller municipal à Saint-Genis-les-Oullières. C'est un petit village qui est à côté de Tassin. Oui, vous avez parlé, tout à fait d'une façon pertinente, des impacts que cela peut avoir sur la santé. Et je crois que là, vous n'avez pas parlé du PPA, du plan de protection de l'atmosphère, qui effectivement a été approuvé en 2008, je crois, par le Grand Lyon. Et la conclusion du PPA, ce serait intéressant de la reprendre, parce que, là, ce n'est pas des particuliers qui émettent ces avis, c'est les experts et notamment les experts sanitaires qui disent que les principaux responsables de la qualité de l'air, c'est la circulation automobile. Un des principaux responsables. Et il est dit aussi des experts, et pas nous, hein... Mais les experts ont dit qu'il fallait, au-delà des mesures que prévoit le PPA, c'est-à-dire réduire la vitesse, régler les chaudières, etc., les experts préconi-

sent un changement radical du comportement des utilisateurs. Qu'est-ce qu'on entend par changement radical ? Ce serait intéressant de savoir ce que c'est que ce changement radical et notamment axé sur l'utilisation des transports en commun. Mais ça, effectivement, ça a bien été mis en valeur – vous l'avez très bien dit – qu'une des solutions, ce sera les transports en commun. Voilà. Mais je crois qu'il faut insister sur le fait que ce sont les experts qui disent qu'il faut un changement radical. Voilà. Pour compléter votre diaporama.

Philippe MARZOLF

Très bien, merci. Mais il y a d'autres experts qui nous ont dit aussi, comme on l'a mis, que les changements de comportement, ça prenait beaucoup de temps et qu'ils ne voyaient pas un effondrement de la voiture dans les 20 à 30 ans qui viennent. On va rééquilibrer les choses, vous avez raison.

Alors, j'avais une personne là au milieu, puis après une dame là-bas. Là, Monsieur, avec la... voilà. Qui c'est qui voulait parler, là ? Vous ?

Bernard SERVANIN

Bernard SERVANIN. Je représente une association de communes qui s'appelle ALCALY, qui regroupe 110 communes. Je voulais intervenir juste un peu dans le même sens que ce qu'a fait M. KOHLHAAS il y a quelques minutes, mais pour apporter une petite précision par rapport à ce que vous avez pu lui répondre. Il n'y a pas du tout de consensus sur la réalisation d'un grand contournement. On sait bien que le transit sous Fourvière est essentiellement du transit local. ALCALY, l'association que je représente, donc qui regroupe donc 110 communes de l'Ouest lyonnais, préconise de regarder la situation non pas à l'échelle lyonno-lyonnaise, mais de la regarder à l'échelle nationale et de rechercher des solutions pour ce grand transit qui vient polluer l'agglomération lyonnaise et la vallée du Rhône, et qui n'a pas forcément vocation à passer par là. Quand on veut aller du Nord-Est de l'Europe à l'Espagne, il y a d'autres axes qui existent, qui sont sous-utilisés et qui pourraient très bien être utilisés. Ça répond à la question « Vous le faites passer où le grand transit ? ». Eh bien, on peut le dériver très en amont de Lyon. Ce serait certainement une situation beaucoup plus satisfaisante.

Philippe MARZOLF

Merci pour ces précisions. Il y avait une demande, là. Madame. Et après, Monsieur, devant.

Monique COSSON

Bonsoir. Monique COSSON, conseillère régionale. Il me semble que dans la présentation que vous nous avez faite donc du bilan des débats qui ont eu lieu, il me semble que dans les débats il y avait eu souvent évoqué la question du rapport des impacts, des différents impacts par rapport au nombre de personnes transportées, et qu'il y a eu souvent des exemples donnés, autant sur les questions financières que sur les questions d'aménagement urbain ou

d'étalement urbain, etc. de cette question de comment voir les impacts de faire ou pas ce contournement, ce tronçon Ouest du périphérique, ou plutôt avoir des solutions alternatives, ramenées au nombre de personnes transportées. Voilà. Et je trouve que ce n'est pas présent dans le rapport que vous faites. Voilà.

Philippe MARZOLF

Merci. Hein ?... Oui. Monsieur, devant, là, qui me demande la parole et après, là-bas à gauche.

Jean-Baptiste CUBAUD

Bonsoir. Jean-Baptiste CUBAUD. Moi, c'était surtout une question par rapport au transfert de compétences entre le département et le Grand Lyon, et les aspects financiers. Donc, il est présenté un cofinancement. Demain, s'il y a l'aire métropolitaine de Lyon, comment ça va se passer ? Est-ce que le financement sera toujours cofinancé ou... ? Ou ce sera toujours le Grand Lyon qui récoltera l'ensemble du financement ?

Philippe MARZOLF

Je pense que le Grand Lyon le précisera tout à l'heure. Ce qui a été dit dans l'atelier financement justement, c'est qu'en fin de compte, c'était la même puissance financière, parce qu'en fin de compte, les compétences sont fusionnées, d'après ce qu'on a compris, hein, entre le Grand Lyon et le département sur la même aire. Mais peut-être que le Grand Lyon, vous voulez répondre tout de suite ou vous répondrez tout à l'heure ?... Tout à l'heure, dans votre intervention. Ils vous répondront tout à l'heure.

Sur les enseignements encore, quelques réactions ? Là devant. Elles sont où les hôtesse ?

Jean MURARD

Jean MURARD, association Déplacements citoyens. Il ne s'agit pas, je dirais, ni de tout-routier ni de tout-transports en commun. Je trouve ces expressions un peu stupides. Il n'est pas question... tous les moyens ont leur utilité. Ce qu'il faut simplement, c'est un rééquilibrage. Alors, ce qui, je trouve quand même un petit peu... vraiment très étonnant... le projet du maître d'ouvrage, le tronçon Ouest du périphérique, est à l'horizon 2025. Quand on regarde les plans de financement, ces plans de financement bien sûr sont des emprunts à 30 ans. L'hypothèse, c'est 4,5 % de taux d'intérêt. Et cela nous conduit en 2055. C'est-à-dire qu'on aura fini de payer cet ouvrage en 2055. Et cet ouvrage, je le précise, serait payé au trois quarts par le contribuable. Alors, je ne vais pas rentrer dans des savants calculs, mais quand je vois cette alternative, disons d'avoir un outil autoroutier supplémentaire, qui sera mis en service en 2025, alors qu'il faudrait que... l'objectif, c'est le fameux facteur 4, de diviser les gaz à émission d'effet de serre par 4, je dis qu'on est complètement tombé à côté de la plaque.

Et puis, je voudrais rajouter, je trouve qu'il est inadmissible d'entendre de la part du maître d'ouvrage qu'on subordonne en quelque sorte un gros effort de transport en commun à la construction de ce tronçon Ouest du périphérique. Mais est-ce qu'on n'est pas tombé sur la tête ? Est-ce que l'effort en transport en commun on peut le faire... on a donné, on a été plusieurs à donner des pistes. On peut le faire dans les... rapidement. Je dirais, il y a des choses qui peuvent se faire dans 2 ou 3 ans, d'autres dans 5 ans, d'autres dans 10 ans. Et la priorité, si on veut un certain rééquilibrage en faveur des transports en commun, et on est dans une grande ville, c'est possible – on n'est pas en pleine campagne – eh bien, il faut tout de suite se retrousser les manches et ne pas dire que ce n'est pas possible et qu'on va attendre 2025.

Philippe MARZOLF

Merci. On va prendre encore une intervention ou deux sur les enseignements, parce que vous commencez à parler du fond du projet et vous voulez que le maître d'ouvrage vous réponde. Donc, on demandera au maître d'ouvrage de présenter son projet après. Monsieur ? Et après, le Monsieur qui est là-bas. Et après, ce sera tout.

Jean-Marc GOHIER

Bonsoir. Jean-Marc GOHIER. Je ne représente personne, je suis simplement citoyen. Et je suis là pour m'informer.

Philippe MARZOLF

Vous habitez où ?

Jean-Marc GONIER

J'habite à Tassin. J'ai deux questions à poser. La première, un des problèmes récurrents de Tassin, Monsieur le Maire l'a évoqué, c'est le côté circulation pénétrante qui traverse la commune. Et ma question est la suivante : dans quelle mesure le projet peut sensiblement modifier ce problème-là. Donc, ça, c'est ma première question.

La deuxième question, c'est plus un problème de compréhension. On débat effectivement sur les parts des transports en commun et de la voiture individuelle. Le transport en commun, *a priori*, est plutôt sympathique. Par contre, est-ce que j'ai bien compris, d'un point de vue budgétaire, c'est quand même le nerf de la guerre, surtout en ce moment, c'est que plus on fait du transport en commun, plus budgétairement c'est difficile à tenir ? Est-ce que j'ai bien compris ce que vous avez dit ?

Philippe MARZOLF

Tout à fait. C'est le SYTRAL qui l'a dit.

Jean-Marc GONIER

Je vous remercie pour les précisions.

Philippe MARZOLF

Parce que l'utilisateur paye entre 25 et 30 % seulement du billet. Tout le reste, ce sont des emprunts ou des subventions. Donc, plus on en fait, plus ça coûte cher.

Une dernière réaction par rapport aux enseignements et après on passera au Grand Lyon, parce que vous commencez à poser des questions sur le Grand Lyon. Donc, je préfère leur laisser le temps de répondre. Sur les enseignements, donc.

Jean-Pierre BRUSC

Oui. Je fais partie du CIL CHAMPVERT et conseil de quartier.

Philippe MARZOLF

Vous êtes Monsieur ? Vous avez dit ?

Jean-Pierre BRUSC

CIL CHAMPVERT et conseil de quartier de Lyon. Et donc, lors du deuxième débat, j'ai été étonné, parce qu'en définitive à la Sucrière... j'ai été étonné parce qu'on ne parlait pas de circulation automobile. Ceux qui intervenaient, ils intervenaient au nom des pistes cyclables ou des transports en commun. Là, il s'agit bien de faciliter la circulation automobile de tous ceux qui ont besoin impérativement de circuler dans Lyon, autour de Lyon. Et donc, le contournement de Lyon, il aurait dû se faire ça fait déjà 25 ans. Il doit se faire aussi bien... L'Anneau des Sciences doit se faire. Le contournement Ouest de Lyon doit se faire. Le contournement Est de Lyon doit se faire. Il doit y avoir un projet global comme dans toutes les grandes villes européennes. Et la priorité, c'est quand même faire circuler ceux qui ont le besoin de circuler en voiture, quoi qu'il en coûte. Voilà.

Philippe MARZOLF

Merci de votre contribution. Alors, on...

Jean-Paul PUYFAUCHER

Alors, si j'ai bien compris quand même, ce qu'il faut prendre dans nos observations. Il n'y a pas de consensus sur le grand contournement. On nous dit qu'il faut tenir compte des impacts par rapport au nombre de personnes transportées. Et il y a une question aussi sur le problème financier que j'ai retenue. Et il y aura peut-être une ou deux choses. Et je crois

qu'on est bien sur les enseignements de ce que nous avons entendu. Et il faut passer à la suite.

Philippe MARZOLF

Merci pour cette première phase. De toute façon, vous voyez bien, la réunion dure jusqu'à 22 h 30. Vous aurez tout le temps de poser d'autres questions et surtout de poser des questions au Grand Lyon. On a peut-être le programme de qui est... Maintenant, le Grand Lyon va vous présenter le projet dans son ensemble, pendant une dizaine de minutes. Il y aura de nouveau un échange de questions par rapport au projet dans son ensemble. Et après, le Grand Lyon fera un focus du projet au niveau de ce territoire-là. Messieurs, vous avez 10 minutes.

Gérard LABRIT

Bonsoir à tous. La présentation de ce soir va comporter deux parties. Une présentation rapide de l'agglomération lyonnaise aujourd'hui et à l'horizon 2030. Et enfin, nous vous présenterons le projet de l'Anneau des Sciences.

Alors, vous voyez à l'écran la carte de la métropole. On l'évoquait tout à l'heure. Donc, je ne vais pas y revenir. Je ne vais pas revenir non plus sur les caractéristiques qui s'affichent à l'écran. Je vais simplement insister sur le fait qu'il faut noter que l'agglomération met en œuvre une politique de mobilité durable depuis de nombreuses années, en matière de maîtrise de la place de la voiture en ville. C'est le premier réseau de transports collectifs urbains. L'agglomération est pilote dans l'offre de nouveaux services de mobilité. Enfin, des investissements d'envergure ont été réalisés dans le RER lyonnais. Si on regarde le tableau qui est situé en bas à droite, on voit que la place de la voiture en ville est en constante diminution. Elle était de 52 % en 1995, de 47 % en 2006, et elle sera de l'ordre de 40 % à l'horizon 2030, ce qui constitue une baisse, une diminution d'un quart en près de 35 ans.

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. Donc, pour rendre ces choix possibles et également pour accueillir les 150 000 habitants supplémentaires qui ont été évoqués par Monsieur le Maire tout à l'heure, il est nécessaire d'amplifier la politique de mobilité durable que je vous ai présentée précédemment. Par contre, il existe un certain nombre d'obstacles et c'est ce que mon collègue va vous présenter maintenant.

Olivier LAURENT

Effectivement, aujourd'hui, les obstacles à cette mobilité durable sont nombreux. C'est, à l'échelle de l'agglomération, c'est d'abord un réseau autoroutier, ça a été dit, mal hiérarchisé, qui mélange des fonctions de transit, d'échanges avec l'agglomération et de desserte locale. C'est particulièrement vrai sur l'axe A6/A7 qui est saturé toute la journée et qui passe en cœur de ville, ce qui aujourd'hui sur un plan urbanistique et environnemental est devenu inacceptable.

À l'échelle de l'Ouest lyonnais – on y reviendra en deuxième partie sur le territoire qui nous concerne, mais il y a un certain nombre de dysfonctionnements qu'on présentera sommairement, parce que vous les connaissez bien pour les vivre au quotidien – c'est un réseau routier congestionné avec quelques points de passage obligés. C'est l'Horloge, c'est Valvert, c'est l'étoile d'Alaï, c'est le tunnel de Fourvière, la montée de Choulans, le pont de la Mula-tière, vers lequel tout le monde converge, aussi bien les automobiles que les bus qui se retrouvent englués dans la circulation et qui sont aujourd'hui dans l'Ouest lyonnais particulièrement peu compétitifs par rapport à l'automobile. Et c'est enfin un réseau de TER en développement, notamment avec la modernisation des trois lignes de l'Ouest lyonnais, mais qui ne permettra pas de résoudre tous les problèmes.

Pour résoudre ces dysfonctionnements, il convient de concevoir un projet global qui puisse répondre à 4 grands objectifs. Premier objectif : soulager les cœurs de ville. C'est-à-dire aussi bien le long de l'axe A6/A7 que dans les cœurs de ville de l'Ouest lyonnais. C'est relier les pôles d'excellence et d'innovation du territoire. C'est rendre accessibles les bassins de vie de l'agglomération. C'est développer de grands sites de projets, comme La Saulaie, les hôpitaux, mais aussi la couverture du Valvert par exemple. Ce projet, c'est l'Anneau des Sciences, ce qui comprend bien sûr une nouvelle infrastructure, mais aussi une stratégie multimodale, mais aussi un projet de territoire. Donc, ce sont ces trois composantes qui forment le projet et qu'on va vous décrire sommairement, pour revenir en deuxième partie dans le détail qui concerne plutôt la porte Nord. J'apporte rapidement deux précisions, puisque ça a été fait en introduction, pour rappeler en préalable à ce descriptif que le dossier du maître d'ouvrage présente deux scénarios : un scénario court, Anneau des Sciences, qui a la préférence du Grand Lyon, et un tracé dit rocade, plus long, qui boucle sur Feyzin et le boulevard urbain Sud, qui présente un certain nombre de faiblesses par rapport aux objectifs. Ça a été évoqué tout à l'heure. Sur l'entrée Nord, ces deux tracés ont un itinéraire commun. Donc, on n'insistera pas aujourd'hui sur les différences entre ces deux scénarios, mais je vous renvoie vers les documents accessibles sur le site pour voir, illustrer plus en détail ces différences. Et deuxième précision, ça a été dit, nous avons conduit des études qui montrent que nos 4 objectifs ne peuvent être atteints uniquement par des solutions de renforcement des transports collectifs. On n'a pas le temps matériel de revenir sur ces explications, mais on y a consacré deux séances et on vous renvoie vers la documentation assez riche qui se trouve sur le site, notamment les archives des réunions du 5 et du 18 décembre dernier.

Donc, cette infrastructure, elle permettra le bouclage du ring lyonnais. Elle permettra de relier efficacement les bassins de vie, favorisera le rééquilibrage de l'agglomération et ce sera une voirie de distribution des trafics locaux. Ça a été rappelé également en introduction. Il ne s'agit pas d'un grand contournement autoroutier de Lyon. C'est une décision qui relève de l'État. Le Grand Lyon fait de cette décision un préalable à la réalisation de l'Anneau des Sciences. Il s'agit que l'État prenne position entre un contournement à l'Ouest, celui qui figure depuis près de 10 ans dans les documents de planification, ou un bouclage plus à l'Est, comme ça avait pu être proposé récemment par le Préfet de région. Pour obtenir enfin un réseau de voirie hiérarchisé avec l'Anneau des Sciences pour les circulations locales et d'agglomération et un grand contournement pour les circulations de transit.

Donc, cette infrastructure, elle fera près de 15 km, à 80 % enterrés. J'insiste pour les gens qui, peut-être, découvrent le projet aujourd'hui : sur 15 km, vous allez avoir 12 km qui se-

ront enterrés. Et c'est particulièrement vrai sur notre entrée Nord qu'on traite ce soir. Donc, 15 km d'infrastructure, 7 portes desservant des polarités existantes ou des projets en développement, plutôt côté Sud notamment sur les hôpitaux et sur La Saulaie. Et nous détaillerons ce soir donc les 3 portes côté Nord : Valvert, Trois Renards et Alai.

Le projet, c'est également une stratégie multimodale qui comprend la mise en place de nouvelles lignes de transport en commun. On détaillera évidemment ce qui se passe sur l'entrée Nord tout à l'heure. Ce sont des aménagements pour les bus sur l'axe A6/A7 requalifié en boulevard urbain. Encore une fois, pour les gens qui découvriront le projet ce soir, dans le cadre de ce projet, on supprime l'autoroute A6/A7 en ville et on la transforme en un boulevard urbain, qu'on peut comparer à ce qu'on trouve sur Mermoz, qui était aménagé dans le prolongement de l'A43 coté Est. Ce sont des lignes de bus express qui pourront emprunter tout ou partie de l'Anneau des Sciences. Ce sont des aménagements, notamment par des aménagements sur les voiries qui permettront de faciliter la circulation des bus en surface. Et enfin, ce sera un réseau important de parcs relais, de parcs de covoiturage, bien connectés avec les réseaux de transport en commun, aussi bien urbains qu'avec les gares TER.

Gérard LABRIT

Donc, après vous avoir présenté la stratégie multimodale et l'infrastructure, je vais vous présenter maintenant le projet de territoire. Donc, l'Anneau des Sciences, c'est un levier de développement économique, parce que c'est un projet qui va mettre en réseau les pôles économiques, les sites universitaires et les sites de recherche. Et en plus, ce sera un outil de la stratégie de renforcement des pôles de compétitivité qui sont en cours. Ce sera donc un lien fort entre tous ces sites. Et c'est ça le point important. D'ailleurs, c'est une des raisons pour lesquelles, le projet, nous l'avons appelé l'Anneau des Sciences.

Alors, c'est un projet qui met en valeur l'environnement. Ça a été évoqué rapidement tout à l'heure. Près de 9 km d'autoroutes vont être supprimés en ville, dont 7 km à ciel ouvert, auxquels se substitueront seulement 3 km de voirie à ciel ouvert et 12 km enterrés. On voit à l'écran le profil en long. On voit d'ailleurs la partie importante qui est enterrée. C'est également un projet porteur d'améliorations du point de vue des nuisances. En fait, ce qu'il faut comprendre, c'est que la baisse du trafic sur l'autoroute A6/A7 et sur les voiries de l'Ouest, combiné avec l'amélioration du parc automobile que l'on peut attendre à l'horizon 2030 – ça a été évoqué rapidement tout à l'heure –, ça va conduire à deux choses. La première chose, une baisse importante de la pollution sur l'axe A6/A7 de l'ordre de 20 à 40 %. Et une deuxième chose, c'est une baisse significative du bruit pour les populations de l'Ouest et du Centre. On estime que ça va être de l'ordre de 2 à 3 décibels et que ça va concerner de l'ordre de 50 à 52 000 personnes. Mais la prise en compte de l'environnement dans le projet, c'est aussi d'autres sujets que je vais lister rapidement. Et notamment la maîtrise des incidents sur les milieux naturels, avec une vigilance particulière en ce qui concerne les zones d'émergence. L'intégration paysagère du projet, la maîtrise des risques d'inondation. La prise en compte des périmètres de risques technologiques dans le choix du tracé. Enfin, le bilan carbone.

Quelques éléments de coût et de délais maintenant. En ce qui concerne les coûts, donc des estimations qui ont été faites et qui ont été effectivement présentées de façon détaillée lors

de l'atelier thématique sur les aspects financiers. Donc, une infrastructure qui a été estimée entre 2,1 et 2,5 milliards d'euros, en fonction des solutions. Une requalification de l'autoroute A6/A7 qui a été estimée entre 120 et 150 millions d'euros. Des requalifications de voiries de l'Ouest pour 150 millions d'euros environ. Et enfin, des mesures de transports en commun estimées entre 800 millions d'euros et 1 milliard d'euros. On peut d'ailleurs noter l'importance des mesures de transport collectif qui sont prévues dans le projet. En termes de besoins de financement, ça correspond à un montant de l'ordre de 60 à 75 millions d'euros par an, pour chacune des deux collectivités, le Grand Lyon et le Conseil Général.

En termes de délais, donc une mise en service à l'horizon 2025, avec des délais... alors, c'est vrai que ça paraît lointain. Ça a été évoqué tout à l'heure par M. MURARD, mais quelque part, ce sont déjà des délais tendus. Quand on regarde en fait les principales étapes qui figurent sur le planning prévisionnel qui est à l'écran, on voit que finalement, globalement, tout ça, c'est quand même déjà très organisé, avec le débat public qui est en cours. Donc, des études préalables, qui auraient lieu jusqu'en 2016. Une enquête publique jusqu'en 2018. Des études détaillées jusqu'en 2020. Un début des travaux en 2020. Une mise en service de l'infrastructure en 2025 et des travaux de requalification entre 2025 et 2028.

Voilà. Merci de votre attention.

Philippe MARZOLF

Merci. Alors, là, c'était le projet présenté par le Grand Lyon de façon globale. Tout à l'heure, vous aurez la présentation plus locale, sur les enjeux, les objectifs et les impacts locaux. Est-ce qu'il y a des réactions, des questions par rapport au projet global ? Messieurs, au milieu ? Monsieur, là-bas.

Georges CHICH

Georges CHICH, Association Cado d'Oullins. Alors, je suis un peu étonné, là, depuis ce début de réunion parce que, d'abord M. DESSEIGNE, puis ensuite le Grand Lyon nous replacent l'Anneau des Sciences dans l'aire métropolitaine. Enfin, ce n'est pas très clair. On nous dit 3 millions d'habitants. Donc, on passe de 1,5 million à 3 millions. Comme ça, dans le débat, au début on croyait qu'on avait affaire à un projet d'agglomération. Maintenant, on a affaire à un projet de métropole. Est-ce que c'est parce que le débat sur la métropole vient d'arriver sur le tapis ? Ça doit être pour ça. Du coup, je me dis, quand on nous annonce un accroissement de population de 150 000 habitants, quand on ramène à 3 millions, je n'ai pas fait le calcul en pourcentage, mais ça ne doit pas faire beaucoup. C'est quasiment une population stationnaire qu'on va avoir. Donc, est-ce qu'on a bien intérêt à aller mettre tout cet argent pour faire se déplacer une population qui ne va pas s'accroître finalement ? Et puis, concernant cette argumentation métropolitaine, je me dis, je regarde la salle et je ne vois pas de Roannais, je ne vois pas de Stéphanois qui seraient venus réclamer un TOP. Donc, je trouve que là, il y a un peu un vice dans l'argumentation que de nous ramener à la métropole maintenant sur ce débat sur le Top. Voilà.

Et puis, je voulais juste faire une petite remarque sur l'argumentation du SYTRAL que vous avez reprise dans votre compte-rendu, qui dit que si on fait plus de transports en commun, ça coûte plus cher. C'est un peu une lapalissade, il me semble, mais ça devient un peu difficile d'admettre que ce soit un argument pour ne pas en faire plus. Voilà. Merci.

Philippe MARZOLF

Je vous propose qu'on prenne trois questions et après, il y avait Monsieur là-haut, et après on reviendra au centre. Trois questions et après on laissera la parole au Grand Lyon et d'ailleurs au SYTRAL. Monsieur qui avait demandé la parole là-haut. Voilà. Et après, là. Monsieur ?

Pierre JOLIVET

Pierre JOLIVET, Francheville. Vous avez parlé de requalification des voies, des voiries des centres-villes de l'Ouest lyonnais pour un montant de 150 millions d'euros. Par contre, dans le document que vous nous avez fourni, j'ai compris que l'Ouest lyonnais, la requalification, concernait les voiries à l'intérieur de l'Anneau des Sciences, parce qu'on ne parle jamais de l'extérieur de l'Anneau des Sciences. Donc, la question que je me pose, c'est : est-ce qu'on ne repousse pas vers les communes à l'extérieur de cet Anneau des Sciences les problèmes qui sont posés aujourd'hui sur l'A6, l'A7, Tassin, Oullins, comme c'est présenté sur votre document ? Ça a l'air juste de concerner Oullins, Tassin et pas les communes extérieures à cet Anneau.

Philippe MARZOLF

Très bien. On demandera des précisions. Troisième intervention. Et après, on... Ici, là. Un Monsieur devant. Il faut me regarder, Mademoiselle. Ici.

André LELY

André LELY, le CIL, comité d'intérêt local de Sainte-Foy-lès-Lyon, la Plaine Chantegrillet. Bon, moi, j'ai une première question. Ça concerne, vous avez parlé de bus express sur l'A6/A7. Est-ce que le Grand Lyon envisage un autre mode d'énergie que le diesel ? C'est-à-dire l'électricité par exemple. Ça veut dire trolleybus électriques. Ça veut dire bus électriques, voire hybrides. Puisque précédemment et globalement on veut développer des transports en commun, d'accord. Mais en même temps, on développe, augmente la pollution, on augmente les nuisances sonores. Donc, essayons de changer d'énergie pour les transports en commun.

Philippe MARZOLF

Merci. Alors, le Grand Lyon. Trois questions, question de la métropole, question de la requalification des centres-villes de l'Ouest à l'intérieur du périphérique ou à l'extérieur aussi. Et puis là, plutôt pour le SYTRAL, changer d'énergie pour les transports collectifs.

Gérard CLAISSE

Alors, dire deux mots d'abord sur la métropole, l'agglomération, redire les choses un peu clairement.

Philippe MARZOLF

C'est M. Gérard CLAISSE. Je ne sais pas si vous voyez bien les chevalets de tout le monde, si ?

Gérard CLAISSE

Pardon. Bonsoir à toutes et à tous. Gérard CLAISSE, vice-président au Grand Lyon. Deux mots sur la métropole, le Grand Lyon et les chiffres correspondants. Les 3 millions de personnes correspondent à l'aire urbaine de l'agglomération lyonnaise. Donc, c'est un périmètre beaucoup plus vaste que le strict périmètre de l'agglomération. L'agglomération lyonnaise, 1,4, 1,5 million à l'horizon du projet. Lorsque nous parlons de +150 000 habitants à l'horizon 2030, qui est l'horizon du Schéma de cohérence territoriale, il s'agit de l'agglomération lyonnaise et pas de la métropole. Sur l'aire urbaine lyonnaise, correspondant aux pas tout à fait 3 millions d'habitants, les estimations d'évolution de population sont comprises entre 250 et 300 000 habitants dans le cadre des documents qui ont été faits dans l'inter SCoT. Voilà pour être très précis.

Le projet de l'Anneau des Sciences est bien un projet d'agglomération, avec des fonctions qui visent à séparer les trafics pour réserver l'usage du tronçon Ouest du périphérique, prioritairement au trafic d'agglomération. Donc, nous restons bien, Monsieur, dans le cadre de cette problématique.

Je voulais également répondre à une intervention qui a eu lieu dans la première partie, à M. MURARD. M. MURARD, s'il vous plaît, tenez pas, ne dites pas ce que vous avez dit précédemment, à savoir qu'il va falloir avoir... l'Anneau des Sciences avant d'avoir une politique ambitieuse en matière de transport public, sans rappeler peut-être préalablement qu'au cours des deux précédents mandats, le plan d'investissement du SYTRAL a été sur chacun de ces mandats-là de l'ordre de 1 milliard d'euros. Ça veut dire que depuis maintenant 12 ans, et y compris les équipes précédentes, nous n'avons eu de cesse de développer de manière volontariste et ambitieuse les transports publics dans notre agglomération. Et les résultats sont là et vous en convenez. Des résultats. Nous sommes passés lors de l'enquête ménages de 95 à une répartition modale où la voiture particulière représentait plus de la moitié des déplacements (52 %), nous sommes passés à 47 %. Et l'objectif horizon 2030, et vous le savez, est de passer à 40 %. Parallèlement, les transports publics qui étaient de l'ordre de 12 % sont passés à environ 15 % et l'objectif est de passer à 20,4 %. Donc, cette ambition, nous allons la poursuivre. Et le projet de l'Anneau des Sciences vise à la poursuivre. Et bien évidemment, l'ensemble des projets auxquels vous faites référence ne sont pas là en attente de

la réalisation de l'Anneau des Sciences. Ils sont là en accompagnement et en renforcement de cette politique qui vise à réduire la place de la voiture dans nos cœurs d'agglomération.

Philippe MARZOLF

Attendez, attendez.

Gérard CLAISSE

Excusez-moi, j'essaie de répondre aux questions qui ont été posées... Qui vise à poursuivre la réduction de la circulation automobile dans nos villes, à développer l'usage des transports publics, des modes doux et à évacuer le trafic qui, aujourd'hui, n'a rien à faire au cœur de nos villes. Que ce soit au cœur de l'agglomération lyonnaise, à travers – ça a été dit et répété de nombreuses fois – cette verrue qu'est l'autoroute A6/A7 et les conséquences environnementales urbaines en termes de qualité de vie qu'elle représente, non seulement pour le cœur de la ville de Lyon, mais d'Écully jusqu'à la limite de Pierre-Bénite au moins. Donc, cette requalification-là. Et soulager également le trafic des cœurs de ville. Et nous sommes à Tassin. Nous sommes également...

Philippe MARZOLF

Justement, est-ce que vous pouvez, pendant que vous avez la parole... est-ce que vous pouvez répondre aussi sur la requalification des voiries de l'Ouest ? Est-ce qu'elles s'arrêtent dans l'intérieur du périphérique ou à l'extérieur ? Elles débordent ?

Gérard CLAISSE

Nous allons venir à cette question-là. Je vais passer la parole, je crois, à Olivier LAURENT, qui va nous donner quelques exemples. Et puis, on reviendra effectivement sur la motorisation des bus qui seraient en circulation sous le tunnel de Fourvière requalifié. De même que sous l'Anneau des Sciences dès lors qu'il serait réalisé, où il y aurait des services de bus express également, bien sûr.

Philippe MARZOLF

M. LAURENT ?

Olivier LAURENT

Alors, je complète sur différentes questions, avant de revenir sur cette question de requalification. Peut-être compléter cette affaire d'agglomération ou de métropole. Sur un plan purement technique, attention, vous avez différentes typologies de trafic. Vous avez le trafic interne à l'agglomération. Vous avez le trafic de transit et vous avez le trafic d'échange. Lyon est une agglomération attractive. Et effectivement, les gens de Roanne, de Villefranche,

d'Ambérieu, de Saint-Étienne peuvent avoir des choses à faire à Lyon, y compris en voiture. Effectivement, il y a des développements forts qui ont été faits, en transport collectif notamment, grâce à REAL pour relier l'ensemble de ces polarités. Mais pour ce trafic d'échange, il faut aussi pouvoir l'organiser correctement et le distribuer entre les différents secteurs sans que forcément ces gens-là, par exemple, continuent à passer par l'axe A6/A7 pour se retrouver notamment dans l'Est ou dans l'Ouest de l'agglomération. Donc, effectivement, on a un enjeu à différentes échelles, mais on a bien un Anneau des Sciences qui sert au trafic interne et aussi à organiser le trafic d'échange avec l'agglomération.

Des questions de requalification. Je vais donner un exemple volontairement au Sud, puisqu'on détaille tout à l'heure ce qui se passe dans le Nord. Mais prenez l'exemple de Saint-Genis-Laval, dans l'option défendue par le maître d'ouvrage, se trouve à l'extérieur de l'Anneau des Sciences. On a bien l'ambition de requalifier les voiries du centre-ville de Saint-Genis pour également les apaiser. C'est-à-dire, il y a un certain nombre d'apaisements qui se font à l'intérieur du périphérique en grande partie, mais aussi des aménagements qualitatifs qui se feront sur les communes en périphérie. Enfin, oui, les communes limitrophes côté extérieur.

La question de l'électrification du parc du SYTRAL, je pense que...

Philippe MARZOLF

Quelqu'un répond.

Olivier LAURENT

Non, mais, on est probablement le réseau français utilisant le plus l'électricité. 70 % des kilomètres parcourus par le réseau sont aujourd'hui électriques. Les principales lignes fortes, notamment les lignes de trolleys sont équipées en matériel électrique. Le SYTRAL va conduire des expérimentations sur des bus hybrides. Donc, je pense qu'il y a... effectivement, tout est perfectible sur tous les plans, mais je pense qu'il y a plutôt une exemplarité de l'agglomération sur l'utilisation de la traction électrique dans les transports collectifs.

Je profite de la parole. C'était une question au départ. Je pense que depuis le début on a du mal à être pédagogique sur ces affaires-là. Donc, je vous l'ai déjà dit, on vous promet... on va vous poster une contribution un peu technique, mais qui explique cette affaire de nombre de gens utilisant les infrastructures. On parle systématiquement de débit. C'est-à-dire vous prenez sur une section combien de gens passent. Ça, on ne peut pas comparer ça à combien de gens utilisent dans une journée le métro, par exemple. Si on veut faire ce type de comparaison, alors il faut utiliser l'indicateur qui est le nombre de gens qui utilisent tout ou partie de l'infrastructure dans une journée. Et pour l'Anneau des Sciences, on est *grosso modo*, aux hypothèses près, autour de 240 000 personnes qui utiliseront tout ou partie de l'Anneau des Sciences à son horizon de mise en service. Et le but n'est pas de faire ce type de comparaison, mais on est dans des ordres de grandeur de ce qu'on peut transporter sur Lyon sur la meilleure ligne de métro. Donc, attention, c'est un peu technique, mais ne comparons pas des débits avec des clientèles journalières. Et on a fait cet exercice...

Philippe MARZOLF

Tout le monde attend votre post, alors.

Olivier LAURENT

Y compris sur A6/A7. À l'horizon 2030, vous avez 250 000 voitures. Vous multipliez à peu près par 1,2 pour avoir le nombre de personnes qui utilisent tout ou partie de cet axe à l'horizon 2030.

Philippe MARZOLF

Mais ça, il faudra le poster, parce qu'on n'a pas tout compris. En plus, si c'est 250 000, mais on ne va peut-être pas expliquer, si c'est trop technique. Mais il y aura besoin d'une contribution complémentaire. Attention aux réponses. C'est un peu long au niveau des réponses si on veut que le maximum de personnes s'exprime.

Il y avait une question déjà au milieu, tout à l'heure. Je ne vois plus trop. Monsieur, là. Et après, là-bas. Et derrière.

Edmond LUCA

Oui, Edmond LUCA de la FNAUT. Je voudrais faire quelques remarques au sujet des nuisances. On a dit effectivement que sur la jonction A6/A7, il y aurait moins de nuisances. C'est évident puisqu'il est prévu de diviser par deux le trafic. Par contre, ces nuisances, à partir du moment où globalement on ne réduit pas le nombre de voitures, ces nuisances vont être reportées ailleurs. Alors, bien entendu, il y aura des tunnels. Mais à la sortie, les gaz vont sortir des tunnels. Et je rappelle qu'aux extrémités du tunnel de Fourvière, Air Rhône-Alpes a détecté des concentrations de gaz 7 fois supérieures à la moyenne. Or, il a été dit aussi au cours des différentes réunions que nous avons eues qu'il n'y a pour l'instant pas de solutions pour traiter ces gaz d'échappement de sortie de tunnel. Il n'y a pas de filtres miracles qui vont réduire ces polluants.

Alors, en ce qui concerne non pas les polluants, mais les gaz à effet de serre, il est bien certain que si on conserve le nombre de véhicules comme sur l'A6/A7, il y a certainement un transfert de véhicules. Il va donc y avoir des émissions de gaz à effet de serre qui seront identiques à ce qu'elles seraient avec A6/A7. Or, si on veut respecter le facteur 4, donc la division par 4 des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050, ça veut dire que mathématiquement, en 2035, il faut les diviser par 2. Or, si on garde un trafic constant, voire même en augmentation, on ne pourra pas diviser par 2 les gaz à effet de serre, sauf même avec les progrès technologiques. Je rappelle que dans l'agglomération lyonnaise, malgré les progrès technologiques, depuis 10 ans, les gaz à effet de serre, les émissions de CO² plus exactement des transports n'ont diminué que de 5 %. Donc, on est loin des 50 % d'ici 2035.

En ce qui concerne maintenant les émissions de gaz, enfin les nuisances des bus qui pourraient être utilisés dans l'Anneau des Sciences, je rappelle que l'Anneau des Sciences, sur 70 %, serait parallèle aux lignes ferroviaires actuelles, qui elles viennent d'être électrifiées.

Donc, il n'y aurait... il n'y a pas de raison d'utiliser des bus à l'intérieur du tunnel de l'Anneau des Sciences puisqu'il est parallèle à une ligne ferroviaire qui est capable de transporter 5 400 personnes par heure et par sens. Voilà. Et donc, en électricité pure, donc pas de problèmes de pollution.

Philippe MARZOLF

Il y avait une question là-bas. Il n'y avait pas un Monsieur qui demandait une question, là... non ? Non, personne. Tant pis. Le micro est ici, là. Non, de toute façon, on va essayer de faire parler différentes personnes. On donnera la parole aux personnes qui ont déjà parlé un petit peu plus tard. Monsieur ?

Jean-Pierre SCAPPATICCI

Bonsoir, Jean-Pierre SCAPPATICCI, adjoint aux finances de la ville d'Oullins. J'aimerais évoquer l'aspect sécurité. Quand j'entends parler de 12 km de tunnels, ça me fait penser au Fréjus, ça me fait penser au Mont-Blanc. Alors, la différence, c'est qu'effectivement nous avons des échangeurs intermédiaires, mais est-ce que vous avez un exemple de ville qui aurait autant de kilomètres de tunnels en service ? Comment on gère les cas exceptionnels ? Un bus qui prend feu, des voitures qui prennent feu alors que c'est embouteillé. Je trouve que la longueur de ce tunnel est importante. Et je ne suis pas sûr qu'en termes de confort psychologique, la majorité des conducteurs accepte des bouchons à l'intérieur des tunnels.

Philippe MARZOLF

Merci. Madame ? Je donne la parole un peu aux gens qui n'ont pas encore parlé.

Dominique LEPINE

Merci. Dominique LEPINE. Je suis adjointe au maire de Tassin. Je suis conseillère communautaire. Et je voudrais, en intervenant, être un peu positive. Parce que je pense qu'effectivement il est naturel – c'est un débat – que chacun puisse s'exprimer et émettre des opinions et des critiques, éventuellement des propositions. Or, habitant Tassin, moi je voudrais parler en tant qu'habitante de Tassin. Ça fait 35 ans que je vis sur Tassin, 20 ans que je suis élue, donc, j'ai choisi d'être au service des habitants de la commune, que j'ai vu cette commune évoluer. Aujourd'hui, je demande s'il y a des habitants de Tassin dans cette salle, quand on veut se promener en tant que piéton, donc utiliser des modes doux, sur l'avenue de la République, sur l'avenue Charles de Gaulle, sur d'autres grands axes de Tassin, est-ce qu'on n'a pas ce... est-ce que c'est vivable ? Est-ce que vous n'avez pas ce sentiment, j'entends parler de pollution, de risque de pollution... la pollution, c'est aujourd'hui qu'on l'a sur la commune de Tassin, qu'on a des transports, des camions qui traversent la ville avec des convois exceptionnels. Je sais bien que ce n'est pas l'Anneau des Sciences qui va modifier cela, mais il y a quand même 50 % de la circulation qui... Soyez conscients, il y a 50 % de la circulation de la commune qui est de la circulation de transit. Et je pense que si on veut

améliorer aussi la qualité de la vie, si on veut développer l'économie de la commune, c'est-à-dire les commerces qui sont en train de se créer, d'arriver sur Tassin, et la qualité de vie sur notre commune, eh bien moi, je suis positive et je défends l'Anneau des Sciences au nom des habitants de Tassin.

Philippe MARZOLF

Donc, il y a des gens de Tassin ici ce soir. Alors, trois questions. Des réponses ? Alors, vous avez bien marqué les questions ? Donc, essayer de faire une réponse par question. Et ne reprenez pas les mêmes arguments s'il vous plaît.

Jean-Claude DESSEIGNE

Je vais répondre à l'interrogation qui s'est faite sur les tunnels. Je crois qu'aujourd'hui la France, elle a été pionnière en termes de réglementation par rapport à la sécurisation des infrastructures tunnelières. Nous avons vécu un drame qui était celui du tunnel du Mont-Blanc. Les autorités, l'État en ont tiré un certain nombre de conséquences. Il y a une réglementation qui est très stricte. Cette réglementation aujourd'hui, elle s'applique – vous me corrigerez si j'oublie quelque chose – sur le tunnel de Fourvière, alors il est fermé, sur le tunnel de la Croix-Rousse et sur le tronçon Nord du périphérique. Je ne pense pas qu'il y ait parmi les décideurs de l'agglomération, et vous en faites partie, une inconscience généralisée qui pousse des gens à fréquenter comme ils le font le tronçon Nord du périphérique, en sachant qu'ils sont exposés à chaque instant à un risque majeur. Et puis, sans esprit de polémique, je le disais, je conçois qu'il puisse y avoir des avis divergents. Ce que défend mon ami François-Noël BUFFET, il y en a quand même une grande partie aussi importante, peut-être même plus, qui est enterrée. Donc, je ne vois pas, très sincèrement, où se trouve la difficulté.

Philippe MARZOLF

Moi, j'ai compris une question générale sur quelle est la sécurité qui est prévue dans les tunnels. C'est tout. Comme il y a une nouvelle infrastructure, quelle sécurité est prévue ? Vous avez dit que c'était aux normes réglementaires. Bon, voilà. C'est peut-être une réponse. Mais c'était plutôt en général, sur le tunnel, quelle sécurité sera prévue ? C'est peut-être aux techniciens d'y répondre.

Gérard CLAISSE

Techniquement, on va demander à Gérard LABRIT, qui était responsable...

Philippe MARZOLF

Excusez-moi Messieurs, mais si vous faites une réponse d'un vice-président et après une réponse technique, ça va faire doublon. Et après, on va avoir beaucoup de temps dans les réponses. Si vous pouvez essayer d'avoir une réponse.

Gérard CLAISSE

Cela dit, comme nous sommes interpellés par un élu qui défend une solution enterrée et qui se pose des questions sur la sécurité, on aurait envie de lui dire : « Réfléchissez avant de proposer votre solution à ce problème-là ».

Philippe MARZOLF

Vous rentrez dans la polémique, M. CLAISSE, excusez-moi, ce n'est pas le débat, ça. M. LABRIT ? Quelles sont... Concrètement, au niveau de la sécurité, qu'est-ce qui est prévu dans le tunnel ?

Gérard LABRIT

Donc, quelques réponses techniques. Déjà, la région parisienne, Paris gère 23 km de tunnels. Donc, c'est 2 fois plus que l'Anneau des Sciences, pour répondre à la question. Deuxièmement, effectivement, il y a des procédures très, très strictes. Aujourd'hui, il est obligatoire de construire ce qu'on appelle des bitubes, c'est-à-dire deux tunnels reliés par des intertubes. Et en termes de sécurité, dès qu'il y a un événement important dans un tunnel, il y a fermeture systématiquement des deux tubes de tunnel pour évacuer les gens par le tube saint. Donc, vous voyez, il y a des procédures très, très strictes.

Sachez aussi qu'en ce qui concerne le Grand Lyon, nous avons mis en place une équipe très compétente en termes de gestion de tunnel, qui est aujourd'hui extrêmement respectée par la profession. Et donc, on a quand même un professionnalisme au niveau des tunnels qui nous permet, je dirais, d'aborder la gestion future dans quelques années de 12 km de tunnels supplémentaires sans problème particulier.

Philippe MARZOLF

Est-ce que les camions seront autorisés, par exemple, dans le tunnel ?

Gérard LABRIT

Oui, oui, les poids lourds seront autorisés dans les tunnels. Mais là encore, il y a des procédures très, très strictes en termes de... Ce qu'il faut bien comprendre, c'est que dans un tunnel on gère par définition, on se prépare à l'incendie qui est l'événement important. Et donc, effectivement, toutes les procédures sont tournées autour de la gestion, comment réagir et comment éviter à tout moment un incendie de poids lourds notamment dans un tunnel.

Alors, dernier point, il est absolument impossible de créer un bouchon dans un tunnel. On a effectivement des procédures qui font en sorte qu'on va reporter le bouchon à l'extérieur. Il n'y a jamais de bouchons dans un tunnel. C'est quelque chose qui est impossible.

Philippe MARZOLF

Sur la pollution ?

Gérard LABRIT

Sur la pollution, ce qui a été expliqué par les experts, c'est qu'effectivement il n'y a pas aujourd'hui de systèmes encore très efficaces pour traiter les pollutions, notamment au niveau des particules fines et puis des gaz. Il y a des choses qui vont évoluer. Et c'est bien évident que dans le cadre du projet, on mettra en place toutes les évolutions qui vont se faire entre aujourd'hui et la mise en service du tunnel. Ce qu'ont expliqué aussi les experts, et ça, moi, je vous le confirme, c'est vrai parce qu'un certain nombre d'études qu'on a réalisées notamment autour du tunnel de la Croix-Rousse ont montré que, finalement, il y a un effet de dilution qui est très, très important. Et effectivement, comme ça a été rappelé par la CPDP tout à l'heure, l'expert a dit qu'il fallait essayer, viser l'implantation des échangeurs, des portes à des distances de l'ordre de 100 à 150 m pour effectivement utiliser l'effet de dilution aux têtes.

Philippe MARZOLF

Et par rapport, donc, aux réactions de M. LUCA sur la pollution atmosphérique, sur les gaz à effet de serre, vous avez une réponse ? Par rapport à la ligne ferroviaire qui longe également...

Olivier LAURENT

Voilà. Alors, clarifier quand même un certain nombre de choses. Puisqu'on parle effectivement d'une relative stabilité, voire d'une légère hausse du nombre de déplacements en voiture à l'horizon 2030 par rapport à la situation de référence, qui est l'enquête ménages déplacements de 2006. Mais cela dit, c'est avec 150 000 habitants supplémentaires et une attractivité de l'agglomération qu'on suppose rester forte à cet horizon-là. Donc, derrière ces chiffres-là, vous avez en valeur relative une progression forte des transports en commun. C'est +5 points de part modale sur les transports collectifs. Et c'est -8 points de part modale sur la voiture. Donc, on n'est pas toutes choses égales par ailleurs. On est dans une agglomération qui se développe, qui accueille de la population et qui, malgré tout, avec des aménagements très significatifs sur les transports collectifs, arrive à stabiliser la part de l'automobile.

Sur la question effectivement des populations affectées par la pollution, il faut aussi regarder en relatif. Vous avez une densité qui est extrêmement forte autour de l'axe A6/A7. Si vous divisez le trafic par plus de 2 sur cet axe-là, vous allez avoir des gens qui vont se retrou-

ver soulagés en logique d'exposition. Effectivement, sur l'infrastructure nouvelle et notamment au niveau des émergences, on ne nie pas qu'il va y avoir, notamment aux abords immédiats des portes, des dégradations par rapport à la situation actuelle. C'est des choses qu'il faudra gérer relativement... enfin, très finement au stade d'études qui doivent se dérouler au-delà du débat, notamment l'organisation de l'urbanisme. Et à quelle distance des échangeurs on accepte de construire ? Et l'idée est bien de reculer le plus possible les constructions, ne pas refaire l'équivalent de ce qu'on peut trouver le long de Laurent Bonnevey par exemple, où vous avez des habitations à proximité immédiate de l'infrastructure. Donc, effectivement, un bilan d'exposition aux polluants qui est à regarder au global. Et on a fait la démonstration dans les études que, globalement, on aura après coup, moins de gens exposés que dans la situation sans projet. Et toutefois, il y aura au niveau des portes un soin particulier à apporter sur cette création d'émergences et donc de risque de pollution supplémentaire pour les secteurs concernés.

Philippe MARZOLF

Merci. Il y avait une autre partie de question. La circulation dans Oullins, on la verra tout à l'heure. D'autres réactions, par rapport au projet global, sans rentrer dans la polémique ? M. BUFFET ? Et après, Monsieur. Non, non, mais je préfère prévenir que guérir.

François-Noël BUFFET

Ne vous inquiétez pas, Monsieur le Président. Je n'ai pas question de polémiquer. Moi, je suis le maire d'Oullins, on me connaît à peu près, sénateur du Rhône. Je voudrais simplement répondre à mon collègue CLAISSE, enfin qui est le vice-président de la communauté urbaine, lui dire très gentiment et très respectueusement que la ville d'Oullins n'est pas hostile au principe du périphérique, qu'elle défend simplement un tracé, et je défends, un tracé différent. Un tracé d'ailleurs qui est en grande partie sous forme de tunnels. Et je trouve qu'il n'est pas illégitime de s'intéresser à la sécurité d'un ouvrage de cette nature au sens générique du terme. Et que ça intéresse tout le monde ici de savoir, aujourd'hui, quelles sont les techniques qui sont utilisées dans la gestion de ces ouvrages, qui va gérer notre quotidien dans quelques années. C'est ça, la question. Elle n'avait pas d'autres arrière-pensées, aucune autre arrière-pensée. Voilà simplement ce que je souhaitais dire. Merci.

Philippe MARZOLF

Merci. Au milieu, Monsieur, là. Je prends les gens qui, pour l'instant, n'ont pas encore parlé. Et après, à gauche.

Noël COLLOMB

Merci. Je suis Noël COLLOMB. Je suis le coprésident de l'Association de sauvegarde des co-teaux du Lyonnais. Le Top, que je refuse d'appeler Anneau des Sciences, est censé réduire le trafic de 50 % sur la jonction A6/A7 et de 30 % dans certaines rues de Tassin et de Franche-

ville. J'ai deux questions à ce sujet. La première : quel procédé crédible envisagez-vous pour éviter la resaturation ? Je me permets de rappeler que Michel NOIR avait promis de faire sauter le bouchon lyonnais sous Fourvière, avec la rocade Est, mais sans changer le paradigme du tout-voiture ou du tout-camion. Donc, dans 4 ans... 4 ans plus tard, on a eu la resaturation de la rocade.

Deuxième question : quelles sont les rues et leur croissance de trafic prévue au voisinage des échangeurs pour permettre le transfert des 65 000 véhicules / jour sur le tronçon Ouest périphérique ?

Philippe MARZOLF

Merci... Monsieur ?

Philippe MAZMANIAN

Bonsoir. Philippe MAZMANIAN. Je ne fais pas partie d'une association. Je ne suis pas élu. Je suis juste un travailleur.

Philippe MARZOLF

Vous êtes normal, quoi ?

Philippe MAZMANIAN

Actif. Très, très actif. Et de surcroît sapeur-pompier volontaire sur la commune de Tassin depuis plus de 20 ans. Donc, je voudrais vous répondre à plusieurs titres. Le premier titre, il y a quelque chose à ne pas oublier, c'est que c'est bien de vouloir se balader autour de Lyon en train, mais tout ça, ça ne fait pas... il faut avoir à l'esprit quelque chose de très important, c'est la réalité économique. Et le *business* aujourd'hui, si vous voulez qu'il se fasse, si vous voulez créer de la richesse, eh bien il faut pouvoir se déplacer et il faut avoir le choix. Et je pense que ce qui est proposé là ce soir, c'est qu'on nous laisse le choix. Et que j'entende d'un côté et de l'autre, non à ça, oui à ça, on ne nous laisse pas le choix. Ici, on nous laisse le choix. Donc, je trouve plutôt le projet très intéressant et porteur d'avenir.

L'autre point, c'était sur la sécurité des tunnels. Alors, ça m'a interpellé lorsque vous vous êtes posé la question sur la sécurité des tunnels. C'est que vous ne connaissez pas d'ailleurs comment sont composés les secours et notamment dans votre département, et ceux qui interviennent sur votre commune. Il y a des équipes spécialisées de sapeurs-pompiers qui interviennent et qui sont préparées à intervenir dans les tunnels en cas de pépin. Donc, soyez rassurés de ce côté-là si le pépin arrive. Et en 20 ans, moi, j'ai pu intervenir pas mal de fois dans les tunnels pour des feux de voiture ou des accidents. Et on a vu la sécurité qui s'est... qui a pris en ampleur avec une amélioration de la ventilation, une amélioration de la situation intrinsèque des tubes, la création des intertubes. Donc, on n'y a vu que des améliorations. Donc, je suis plutôt confiant sur l'ingénierie des prochains tubes qui seront créés. Voilà.

Philippe MARZOLF

Merci pour votre contribution, Monsieur. Il y avait un Monsieur là-bas, oui. Et après, un Monsieur au milieu. Et après, on passera la parole au Grand Lyon.

Michel TERROT

Oui, bonsoir. Michel TERROT, je suis le député de cette circonscription. Je voudrais rebondir sur les propos de M. CLAISSE qui m'ont profondément choqué. Vous parlez d'une verrue à Lyon. On en est tous d'accord. Mais cette verrue, vous la transférez sur d'autres territoires, qui apparemment vous intéressent moins. Que vous le vouliez ou non, la liaison se fait entre l'A6 et l'A7, sauf qu'au lieu de se faire à l'endroit où elle se fait actuellement, vous allez notamment la faire à Oullins. Alors, il faut comprendre que d'autres populations réagissent et réagissent fortement et ne peuvent pas accepter que la verrue que vous dénoncez justement soit simplement transférée de quelques... j'allais dire centaines de mètres. On n'est pas loin quand on est à Fourvière et quand on est à Oullins. Et je n'entends jamais dans votre bouche, alors que vous êtes un élu d'agglomération, vous préoccuper de cette situation. Et si nous faisons d'ailleurs un comptage des populations touchées entre le tracé actuel et cette circulation excessive qui touche le centre-ville, qui est excessive, et ce qui est proposé dans le nouveau tracé, je ne suis pas sûr que ce soit à l'avantage du tracé que vous proposez aujourd'hui. C'est la raison pour laquelle, moi, je défends un tracé plus long, comme l'a fait le maire d'Oullins. Je n'y reviens pas. Je ne vois pas ce qu'il y a de visionnaire dans l'idée de ramener encore un peu plus de population sur le boulevard Laurent Bonnevey, dont chacun sait que s'il fallait le refaire aujourd'hui, naturellement nous ne le referions pas à cet endroit. C'est une vision complètement statique de l'agglomération que vous avez. Ce n'est pas une vision qui s'inscrit dans la dimension nouvelle de la métropole. Je crois véritablement que votre copie est à revoir.

Philippe MARZOLF

Attendez, on va juste prendre une autre question pour ne pas finir sur... non, non, ce n'est pas là, Monsieur, c'est au milieu. Le micro, s'il vous plaît. Vous rendez le micro, Monsieur. Il y avait Monsieur... Mais il y avait quelqu'un au milieu là, qui allait prendre la parole.

François PASTRE

François PASTRE, élu local à Craponne. Alors, moi, je ramènerais une petite touche de positif comme l'a dit Mme LEPINE, comme l'a dit Monsieur qui est pompier à Tassin-la-Demi-Lune, parce que le projet dans son ensemble, c'est un projet d'infrastructure majeur et nécessaire à la collectivité. Je pense d'ailleurs que si Tassin n'avait pas créé deux voies, je pense au Valvert et aux Hespérides, il y a une vingtaine d'années, l'Horloge serait peut-être morte asphyxiée sous la pollution. Donc, effectivement, il est encore délicat de traverser Tassin, j'imagine, en tant que piéton. Il le sera forcément aussi dans les communes qui seront à

l'extérieur de ce futur Anneau des Sciences. Des aménagements seront certainement à prévoir. Moi, j'ai deux, trois petites remarques à faire.

Il faut effectivement penser aux transports en commun. Il faut penser au fret. Il faut penser à l'environnement. Mais il faut penser aussi aux enjeux économiques, parce que pour travailler, le transport en commun, c'est bien quand on est intra-muros à une ville, mais dès qu'on sort de la ville de Lyon, il faut bien reconnaître. Pour ma part, je travaille, vous m'excuserez, sur l'Est lyonnais, à Vaulx-en-Velin, depuis 25 ans. Je mets beaucoup moins de temps désormais qu'il y a 25 ans pour faire la même chose. Donc, autrement dit, circuler en voiture, circuler mieux, c'est aussi un petit peu consommer moins. N'oublions pas aussi... alors, on va concentrer, j'ai entendu aussi à la sortie des tunnels, les pollutions. Gageons quand même que nos moteurs, qui sont encore un peu polluants, pollueront encore moins dans les prochaines années, voire même on aura peut-être des moteurs hybrides, voire même électriques. D'accord. On peut y venir. Mais le zéro voiture me semble quand même une utopie dans ce monde. D'accord. Donc, on ne parlera pas de 100 % pour et de 100 % contre. Moi, ce que je demande simplement, c'est qu'on réfléchisse aux aménagements qui seront nécessaires puisqu'il faudra bien atteindre ces entrées de périphériques. Il va bien falloir les atteindre. Donc, sur nos communes, par exemple Craponne, on risque de concentrer des flots de circulation. À côté de ça, on en reste quand même sur un enjeu économique et d'intérêt collectif.

Philippe MARZOLF

Merci. Alors, des réactions justement par rapport aux accès ? Alors, allez-y, aux différentes questions qui ont été posées sur les accès, sur... Après, il y en a qui ont exposé des avis sur... ils sont pour, ils sont contre, ça, c'est... ce sont les avis, ça.

Gérard CLAISSE

Peut-être deux mots, parce que j'ai été interpellé à deux reprises par la ville d'Oullins, que ce soit par son sénateur-maire ou le député de la circonscription. Dont acte sur le fait que la question qui était adressée sur la sécurité des tunnels était une question d'information. Voilà. Je m'étonne simplement que, venant d'élus, cette question ne soit pas d'ores et déjà intégrée dès lors que les élus eux-mêmes prennent des décisions ou ont pris des décisions par le passé sur la réalisation d'infrastructures enterrées dans notre agglomération. Je pense notamment au Top. Ou proposent des scénarios alternatifs dont une grande partie est enterrée. Voilà, c'était juste un étonnement. Si le rôle de l'élus est, à travers ces questions, d'informer la population, je prends acte du sens non polémique de cette question.

À l'adresse de M. TERROT, quelques remarques. Un – et nous le répétons, et nous le répétons sans arrêt – l'infrastructure va être enterrée. Encore une fois, il s'agit de supprimer une autoroute qui est une véritable verrue en cœur d'agglomération. Il n'y a pas 36 000 agglomérations qui supportent encore de nos jours une autoroute en plein cœur d'agglomération, qui défigure complètement le cœur de l'agglomération. Et quand je dis le cœur de l'agglomération, c'est bien en partant d'Écully jusqu'à Oullins, Pierre-Bénite. Ça ne s'arrête pas exclusivement au centre-ville de l'agglomération lyonnaise. De remplacer donc

une infrastructure autoroutière qui est une autoroute qui fait aujourd'hui 9 km de long, dont 2 km enterrés, par une nouvelle infrastructure qui sera à 80 % enterrée, de 14,8 km, dont 12 km enterrés, donc, qui va protéger les populations des nuisances du trafic qui va passer dessous. L'objectif de cette infrastructure, c'est bien de s'effacer. Suppression d'une autoroute, remplacée par le bouclage du périphérique.

Deuxième élément, lorsque vous avez, et lorsque vous étiez à la majorité de la communauté urbaine, pris la décision de réaliser le premier quart du tronçon du périphérique. Vous avez, là aussi, remplacé et déporté un trafic qui passait au cœur de l'agglomération pour le faire contourner la partie Nord de l'agglomération et vous êtes sur un autre scénario. Le scénario que vous indiquez, je peux vous faire le même procès que celui que vous nous faites. À savoir, vous déplacez le problème en dehors d'Oullins, chez les voisins : Irigny, Pierre-Bénite, Saint-Genis-Laval, etc. Et vous connaissez le point de vue de ces communes par rapport à cet autre scénario. Non, le bilan en termes de population, M. TERROT, et vous le savez très bien, quand nous prenons le linéaire A6/A7 par rapport au secteur impacté, Beaunant, Alaï, Valvert, vous voyez que c'est que du plus sur Valvert. Valvert, aujourd'hui, boulevard du Valvert impacte quotidiennement tous les riverains qui sont à proximité. Un quartier qui, sur la partie de Tassin-la-Demi-Lune, est relativement dense. Un peu moins sur la partie d'Écully. Alaï, Beaunant, on ne peut pas dire qu'il y ait des milliers de populations. La Saulaie, là où il arrive, c'est quand même dans un quartier qui aujourd'hui est une très large friche industrielle, et donc peu d'émergences.

Et dernier élément de réponse. Vous nous dites : « Mais vous ramenez sur Laurent Bonneval ». Mais le scénario que vous proposez, du moins ce que nous avons compris, qui n'est pas le scénario rocade, mais le nouveau scénario de la ville d'Oullins, ramène également le trafic sur Laurent Bonneval. Donc, vous voyez, on a des propositions différentes. Si, non, non, c'est pour rejoindre l'Est de l'agglomération, vous ramenez également, par votre scénario, le trafic sur Laurent Bonneval, et non pas sur le boulevard urbain Sud, tel que nous avons pu le comprendre initialement. Voilà quelques éléments de réponse.

Philippe MARZOLF

Ce serait quand même intéressant de faire un calcul et que le Grand Lyon puisse nous dire quelle est la population impactée, A6/A7, et ce que vous venez de dire, avoir des chiffres précis. Ce serait intéressant, ça. Alors, sur les accès, il y avait des questions...

Gérard CLAISSE

On fera cette évaluation et on vous la présentera.

Philippe MARZOLF

Il y a eu des... comment ne pas reproduire les saturations ? Et quelle croissance des trafics dans les accès... aux accès ? Et donc, pour les communes qui sont autour de ces accès.

Olivier LAURENT

Alors, sur les échangeurs, c'est l'objet de la deuxième partie. Mais le principe même de l'infrastructure, c'est bien de réorganiser les trafics pour que, justement, les centres-villes ne soient pas pénalisés par des trafics qui n'ont rien à y faire. Donc, Monsieur, je pense qu'en posant la question, vous aviez aussi la réponse. Le seul moyen de canaliser un trafic, c'est de jouer sur la capacité de la voirie. Si vous laissez l'A6/A7 avec la capacité d'aujourd'hui à 2030, vous aurez pratiquement autant de monde dedans. Donc, pour que ça marche, il faut être capable à différentes échelles... c'est très significatif sur l'A6/A7. Ça peut être des aménagements plus ponctuels sur des voiries de l'Ouest, notamment lorsqu'elles font uniquement... lorsqu'elles sont à 2 fois 1 voie ou à 1 seule voie, évidemment on ne va pas la supprimer cette voie-là. Mais ce sont des aménagements ponctuels qui permettent de limiter la capacité automobile et qui, en gros, est dissuasive, notamment pour les trafics traversants. C'est-à-dire si c'est plus efficace pour aller à l'Est d'emprunter l'Anneau des Sciences, puis Laurent Bonnevey que de traverser, comme c'est le cas aujourd'hui, par exemple Oullins, les gens le feront, malgré le péage. On réduit la capacité de certaines voiries pour qu'il n'y reste que le trafic qui a des choses à y faire. On a fait cette analyse sur les principaux points de blocage. Quand on fait le cumul sur la traversée d'Oullins, la traversée de la Mula-tière, la montée de Choulans et la traversée de Tassin, vous avez au global près de 47 % de ces flux traversants qui disparaissent par rapport à la situation sans projet, pour ce qui concerne ces flux traversants qui, donc, n'ont rien à faire avec la commune ou les communes limitrophes. Donc, l'idée, c'est bien de retirer pour les réorganiser sur une voirie majoritairement enterrée les trafics qui, aujourd'hui, ne sont pas en échange notamment avec les communes traversées. Évidemment que pour le dynamisme du commerce notamment des communes traversées, il ne s'agit pas qu'il n'y ait plus personne. Et on ne garantit pas... vous ne nous entendez jamais parler de fluidité absolue partout. Par contre, on baisse les volumes de trafic et on s'arrange pour que sur les axes concernés, notamment les traversées de centres-villes, on ait du trafic qui soit le plus possible en lien avec les secteurs. Les trafics qui n'ont pas besoin de traverser les communes pour aller ailleurs, le principe d'un ring, de l'Anneau des Sciences périphérique bouclé, c'est de les mettre sur un ouvrage qui fait périphérique plutôt que traverser des secteurs denses.

Philippe MARZOLF

Par rapport au fait de ne pas reproduire la saturation, c'est ça. Il faut essayer de séparer ces trafics-là et rééchanger les différents trafics ? D'accord. Alors, M. BUFFET, vous vouliez réagir. Et après, peut-être qu'on va vous présenter... on va prendre 3 questions encore et après on présentera les impacts locaux. Le Grand Lyon vous présentera les impacts locaux du...

François-Noël BUFFET

Une simple question. J'entends ce qui vient d'être dit par M. CLAISSE, à savoir que le rôle du périphérique est de protéger le cœur de l'agglomération. Nous sommes, sur ce point de vue, d'accord. Je voudrais savoir quelle définition il donne concrètement à ce qu'est le cœur de

l'agglomération, pour lui. C'est ça qui compte. Je voudrais savoir exactement quel périmètre, quel territoire constitue, pour vous, le cœur de l'agglomération.

Philippe MARZOLF

D'accord. Monsieur avec la chemise bleue, là, qui a la barbe, qui demandait la parole depuis quelque temps. Voilà. Et après, on va monter là-haut.

Georges GUERRIER

Georges GUERRIER, la Renaissance du Vieux Lyon. Ce soir, j'ai entendu « multimodal », j'ai entendu « TER », j'ai entendu « transports en commun ». Donc, pour nous, le Vieux Lyon, c'est la gare Saint-Paul. La gare Saint-Paul, c'est le trafic ferroviaire. Nous avons rencontré plusieurs fois des responsables SNCF par rapport au projet et au développement des trois lignes. Et conceptuellement, en théorie, le projet était ambitieux, s'est mis en route dernièrement à l'automne. Et c'est positif. Et il faut dire qu'il y a eu de gros travaux sur des lignes. Néanmoins, au quotidien, en étant un brin réaliste, il reste un maillon faible où il reste des difficultés au quotidien. Le maillon faible, c'est le tunnel des Deux-Amants, véritable goulot d'étranglement et qui dérègle l'ensemble des trois lignes. Et les ruptures de charge, ou Saint-Paul – Lozanne. Donc, et le non-travail ou le non-réaménagement de la ligne de Lozanne. Et donc, on se rend compte qu'on a des utilisateurs au quotidien qui vont à la gare le matin pour aller au travail. Et puis, hop, il y a dérèglement. Parce qu'il faut savoir qu'il y a un tel trafic dans le tunnel des Deux-Amants, qu'un seul train qui coince, s'il n'est pas débloqué dans la minute et demie, ça se reporte, ça se reporte et on arrive à 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 trains supprimés en un rien de temps. Et donc, les personnes arrivent gare Saint-Paul pour prendre leur train. Et on leur dit : « Eh bien, non, il n'y a pas de train. Il y a un incident sur la ligne. » Donc, il faut aller prendre le bus à Gorge-de-Loup. Quand vous êtes gare Saint-Paul, que vous avez calculé votre temps pour arriver à l'heure au travail, eh bien le fait d'aller prendre un bus de remplacement à Gorge-de-Loup fait qu'au quotidien, malgré le projet ambitieux, malgré tout ce qui a été fait de positif, il y a des difficultés de fonctionnement.

Philippe MARZOLF

Pourquoi ce tunnel des Deux-Amants, il n'a pas été... on nous en a parlé depuis le début, ce tunnel des Deux-Amants, qui a un très beau nom d'ailleurs.

Georges GUERRIER

Le tunnel des Deux-Amants est sur une voie... Le choix politique...

Philippe MARZOLF

Pourquoi les travaux n'ont pas été faits depuis... ?

Georges GUERRIER

Le choix politique a été fait de ne pas le passer à deux voies. Respectons. Chacun prend ses responsabilités. N'empêche qu'au quotidien, le choix a pour conséquences des difficultés de fonctionnement.

Philippe MARZOLF

Merci. Une troisième. Monsieur, là-bas, qui demandait la parole. Plutôt sur la gauche. Voilà. Là-bas. Le Monsieur au fond, là-bas. Vous aurez la parole après, Monsieur.

Cyril KRETZSCHMAR

Cyril KRETZSCHMAR. Je suis adjoint au maire de Francheville. Je suis aussi conseiller général. Donc, c'était l'occasion aussi de dire un petit mot sur le train. Si le tunnel des Deux-Amants reste un tunnel unique, c'est parce que ça coûte très, très cher de faire un double tunnel.

Philippe MARZOLF

Combien ?

Cyril KRETZSCHMAR

Je n'ai pas d'idée précise, mais à mon avis, c'est plusieurs dizaines, voire plusieurs centaines de millions. On vous donnera les chiffres précisément dans un post, donc au débat public. Enfin, je ne suis pas un spécialiste des transports ferroviaires, mais je demanderai à mes collègues de vous renseigner. Il n'y a pas de souci. Ça fait écho à la question du libre-choix dont parlait Monsieur tout à l'heure. Donc, le libre choix, c'est la possibilité de choisir : de prendre sa voiture ou de prendre les transports en commun. Quand on aura investi 2 milliards donc sur le Top, que restera-t-il pour les transports en commun ? Le libre choix, c'est aussi des questions comme celle-là. Restera-t-il de l'argent pour financer le double tunnel des Deux-Amants justement ? Je n'en suis vraiment pas sûr. D'autant qu'on n'est pas sûr que ce soit 2 milliards, mais c'est peut-être 3 ou 4. On n'en sait pas grand-chose véritablement.

Je n'ai pas été très convaincu par la réponse quant à la saturation des voiries. Ce qu'on constate dans toutes les agglomérations européennes, voire un petit peu partout dans le monde, c'est lorsqu'on crée des voiries, ça aspire naturellement les voitures. Et au bout d'un certain nombre d'années – c'est ce qu'a dit Noël COLLOMB – et j'y souscris totalement, ces voiries sont effectivement à nouveau saturées. On crée en fait un nouvel usage qui crée des habitudes et des habitats qui sont conformes aux déplacements de voiture. Donc, le choix politique en amont, c'est celui de favoriser effectivement ce qui sera utile pour le bien commun et notamment le respect de l'environnement, la capacité à faire du transport en commun de manière prioritaire par rapport au transport individuel. C'est ce que nous avons construit dans les grandes métropoles européennes et globalement partout dans le monde.

Et puis, une dernière question aussi. Donc, je n'ai pas compris quant à la desserte, donc des péages, puisque ce sera des péages, comment effectivement on va éviter la saturation des voiries d'accès. Je pense par exemple au demi-péage qui sera donc dans la vallée du Charbonnières, donc juste entre Alaï et Craponne. Les voiries sont très contraintes. C'est les S de Craponne d'un côté et la descente d'Alaï de l'autre. Comment peut-on imaginer, compte tenu du trafic qu'on peut estimer sur cette entrée de Top, que ces accès ne seront pas saturés et qu'ils ne pénaliseront pas d'un côté le rond-point d'Alaï et une partie de Tassin, qui se plaint fort justement d'avoir des encombrements de voitures, et l'essentiel du quartier de Bel Air à Francheville. J'aimerais avoir des réponses précises sur cette question-là notamment.

Philippe MARZOLF

Merci pour votre contribution. Alors, il y a la question de ne pas reproduire la saturation. On a l'impression que les réponses n'ont pas convaincu. Ou du moins, il faut peut-être les reprendre un petit peu. Peut-être que Jean-Paul PUYFAUCHER peut apporter une reformulation.

Jean-Paul PUYFAUCHER

J'ai un peu l'impression qu'il y a une question qui se pose sur comment ne pas reproduire la saturation sur le Top et que la réponse que vous avez apportée portait plus sur les voiries. Alors, la question, si j'ai bien compris Monsieur... mais dites-moi si nous comprenons bien. Les deux personnes visaient plus de ne pas reproduire la saturation sur le futur Anneau des Sciences. C'était bien le sens de votre question principalement, hein ? Ensuite, il y a la croissance sur les voies d'accès, sur lequel vous n'avez pas non plus donné de réponse. Mais on a le temps encore dans la soirée pour revenir.

Donc, à mon avis, c'est bien deux questions. Comment on fait ? Alors, surtout que vous avez écrit dans une réponse à une question. Et je cite de mémoire : vous envisagez entre 55 000 et 70 000 voitures sur la voirie et vous avez écrit dans une réponse qu'avec 2 fois 2 voies on pouvait faire passer 100 000 véhicules au maximum. Donc, la question est vraiment... vous la posez vous-mêmes, d'une certaine manière, dans la réponse. Comment je fais pour ne pas avoir les 100 000, mais rester entre 55 000 et 70 000 ? Et je crois que c'est vraiment une question sur laquelle le public commence à attendre une vraie réponse et une réponse précise. Comment on fait ?

Philippe MARZOLF

D'accord. Alors, une réponse précise ?

Gérard CLAISSE

Oui, alors, il y a deux sujets. Le sujet « cette infrastructure est-elle un aspirateur à voitures ? » La réponse très claire qui est faite par le Grand Lyon, c'est : cette nouvelle infrastructure ne devra pas être un aspirateur à voitures.

Alors, comment on répond à cette question-là ? Comment répond-on à cette question-là ? On y répond justement par la réduction des capacités de trafic des autres voiries. C'est de la réduction d'A6/A7. C'est la réduction qui sera opérée, le repartage de voirie qui sera fait sur les voiries de centre-ville. Tout ça ne va pas induire de trafic. Prenons l'exemple du tronçon Nord du périphérique. Le tronçon Nord du périphérique est très loin de saturation. Or, il a été mis en service en 1997. Alors, aujourd'hui, actuellement avec la fermeture du tunnel de la Croix-Rousse, nous sommes au taquet, mais parce que nous avons à reporter 45 000 véhicules qui utilisaient le tunnel de la Croix-Rousse dont une partie se reporte sur le tronçon Nord du périphérique. Mais vous avez bien constaté qu'à l'occasion de la mise en service du périphérique... alors au début, on oublie, il n'y avait pratiquement personne. Mais une fois que l'infrastructure et le niveau de péage ont été correctement fixés, nous sommes à un niveau d'équilibre de l'ordre de 55 000 véhicules / jour, sans qu'il y ait de progression très importante du trafic sur le tronçon Nord du périphérique. Les conséquences de la mise en service du tronçon Nord du périphérique a permis d'alléger le trafic sous le tunnel de la Croix-Rousse. Nous sommes passés de 85 000 véhicules / jour à 45 000 véhicules / jour sous le tunnel de la Croix-Rousse. Il a permis d'alléger le trafic sur la rue Marietton. Nous sommes passés de 40 000 véhicules / jour à 17 000 véhicules / jour, avec une restructuration de la rue Marietton importante, bien sûr. Il a permis d'alléger le trafic sur la rue Duquesne, etc.

Nous sommes par ailleurs, alors sur cette question de la saturation, dans une politique globale de maîtrise de l'usage de la voiture automobile à Lyon. Et j'en ai déjà parlé, au niveau de la ville de Lyon, mais au niveau de l'ensemble de l'agglomération. Qui se traduit par, sur la ville de Lyon, une réduction des trafics automobiles depuis 2004 – 2005. Nous avons -17 % de trafic automobile dans l'hypercentre de la ville de Lyon. Et nous avons -13 % de trafic sur la rive gauche de l'agglomération. Et une relative stabilité du trafic sur... à l'intérieur du périphérique. À l'extérieur, le trafic automobile continue de progresser. Donc, nous sommes sur un *trend* où la part de la voiture particulière a tendance à se stabiliser, voire à diminuer dans un certain nombre de communes. Donc, nous n'avons pas, en tout cas c'est bien l'objectif de la réalisation de cette infrastructure, ni de risque majeur d'une induction de trafic importante parce que nous ne créons pas de capacités de déplacement en voiture supplémentaires, ni de risque de saturation de cette infrastructure qui serait la résultante d'une politique qui continuerait à développer en priorité les transports publics.

Sur la capacité d'investissement du SYTRAL, vous dites : « 2,5 milliards d'investissements sur la voirie, qu'est-ce que ça laisse en matière de capacité d'investissements ? », ben, pour le prochain mandat, ce sera le même niveau, enfin le même ordre de grandeur en matière de capacité d'investissements du SYTRAL c'est-à-dire de l'ordre de 1 milliard d'euros sur les 6 années du prochain mandat, enfin s'il faut dire les choses de manière concrète. Donc, les efforts qui ont été menés au cours des deux précédents mandats seront bien évidemment poursuivis.

Philippe MARZOLF

Votre définition du cœur de l'agglomération pour répondre à M. BUFFET ?

Gérard CLAISSE

Alors, pour répondre à M. BUFFET, l'agglomération... nous sommes dans une agglomération de 58 communes. Chaque commune de cette agglomération est partie à part entière de l'agglomération. Lorsqu'on parle du cœur de l'agglomération... enfin, chaque commune, ça peut aller de soi, bien sûr. Le périphérique actuel, M. BUFFET, il passe par les communes de Bron, par les communes de Villeurbanne, par les communes de Vaulx-en-Velin, et pour autant Décines, qui n'est pas concernée directement par le périphérique, mais par la rocade Est, fait partie bien évidemment de l'agglomération à part entière. Lorsqu'on parle du cœur de l'agglomération, c'est vraiment la partie la plus dense de l'agglomération. Or, la partie plus dense de l'agglomération en termes de population et en termes de maîtrise de l'accroissement de la population dans l'agglomération, ben en gros, elle se trouve quand même essentiellement à l'intérieur de ce qui est le projet porté par le maître d'ouvrage, c'est-à-dire à l'intérieur du périphérique. Par ailleurs, et nous n'avons pas montré ces cartes-là aujourd'hui, parce qu'on ne peut pas refaire le débat au niveau global, mais on aura l'occasion de le représenter lorsqu'on viendra sur la porte Sud pour débattre des différents scénarios rocade, scénario proposé par la ville d'Oullins et scénario Anneau des Sciences, il vous a été montré que la densité des activités économiques, de services et de commerces, qui étaient desservies par l'Anneau des Sciences, était beaucoup plus importante autour du tracé de l'Anneau des Sciences, qu'autour de la rocade où on va toucher des densités de population moins importantes. Voilà en gros ce que l'on appelle le cœur de l'agglomération. Ce n'est pas l'hypercentre, ce n'est pas que Lyon – Villeurbanne. C'est bien évidemment un certain nombre de communes de l'agglomération. Ce que nous souhaitons éviter, c'est un scénario qui induirait ou risquerait d'induire un développement de notre agglomération sur le périurbain, sur la deuxième et troisième couronne. Et de ce point de vue là, le périphérique qui est plus centré au cœur, c'est-à-dire qui se trouve effectivement au cœur des 58 communes, à équidistance un peu des 58 communes, nous semble une solution moins risquée du point de vue des risques de développement du grand Est lyonnais, du point de vue des risques de l'étalement urbain.

Philippe MARZOLF

M. DESSEIGNE, vous voulez rajouter quelque chose, non ? Et puis, après, on fera parler un peu du tunnel des Deux-Amants, si vous avez quelque chose à dire. Mais je ne suis pas sûr.

Jean-Claude DESSEIGNE

Écoutez, ce n'est pas du domaine de la compétence des communes, encore moins du Grand Lyon. Pour le tunnel des Deux-Amants, c'est une compétence financière qui est celle de la région et de la SNCF. Bon.

Moi, il y a une question qui a peut-être été un peu oubliée, c'est celle qui a été posée il y a déjà un peu de temps et qui était : « Est-ce que l'on peut être certain que, du point de vue

de l'absorption de la circulation, l'Anneau des Sciences sera quelque chose d'efficace ? » Il y a des constats qu'il faut faire aujourd'hui. Un premier constat est, hormis la sortie du tronçon Nord du périphérique, au niveau du carrefour de l'Europe, c'est-à-dire les sorties du tunnel de la Duchère, le tronçon Nord du périphérique, c'est quand même une réussite. Si toute la circulation qui est absorbée se trouvait en surface, quelle serait la situation de nos communes ? Et quelle serait la situation de Tassin-la-Demi-Lune ?

Un deuxième constat qui est à faire, c'est quand même celui des liaisons à assurer en fonction des grands secteurs d'activité économique, que l'on a à l'Ouest. On a quand même un pôle économique Ouest qui est important. Au Sud-Ouest. Je crois qu'on ne peut pas négliger qu'Oullins, Feyzin, Pierre-Bénite, Saint-Fons, le quartier de Gerland. Avec le secteur Est de l'agglomération, ce sont des pôles d'échanges en même temps qu'il y a des pôles universitaires d'échanges. Aujourd'hui, je pense très sincèrement qu'il y aura une régulation qui va se faire, dans le cadre des échanges de circulation. Et ce n'est pas pour rien qu'il y a trois portes qui sont prévues sur le territoire de la commune de Tassin-la-Demi-Lune : la porte du Valvert, la porte des Trois Renards et la porte d'Alai. Donc, en fonction des destinations de chacun des automobilistes... et c'est un autre constat que j'y ajouterai, il ne faut pas croire que dans les 10 ans ou les 20 ans qui viennent, ça prendra probablement deux générations, voire trois, pour que le phénomène d'utilisation de la voiture soit vraiment en phase de régression. Aujourd'hui, il y a une addiction à l'automobile. Elle ne va pas disparaître par enchantement. Et je regrette que l'on puisse aujourd'hui considérer qu'il y a des solutions toutes faites qui vont avoir des vertus miraculeuses. Ça, moi, je n'y pense pas.

Et enfin, un dernier point, c'est le péage. Ben, je crois qu'il faut aussi ne pas rester dans des modes traditionnels de péage comme l'on peut connaître aujourd'hui. Il y a un certain nombre d'agglomérations qui sont en pointe sur cette question-là. On peut parler de Londres, on peut parler de Milan, on peut parler de Stockholm. La lecture automatique des plaques minéralogiques permet de réduire de manière sensible les péages et de leur donner une dimension qui ne pénalise pas justement les infrastructures.

Philippe MARZOLF

Merci. Vous aviez commencé la transition qui allait très bien. Justement, on va prendre les questions après. On va passer directement aux impacts locaux sur le territoire du projet, donc avec les différents échangeurs. Qui est-ce qui s'installe ? Et bien sûr après, on aura encore tout le temps d'avoir des questions sur le focus local, mais également au niveau général. Et le tunnel des amants, on a vu que c'était le Conseil régional, donc il faudra que le Conseil régional réponde à un moment donné sur le sujet.

Alors, vous avez 15 minutes pour le focus local territoire et déplacement.

Sébastien CHAMBE

Le compteur est parti ? Non ?

Philippe MARZOLF

Pardon ?

Sébastien CHAMBE

Donc, bonsoir à tous. Juste une courte introduction pour introduire la présentation de Marion KLUIJTMANS et Émilie FODOR, la première en charge du volet territorial et environnement du projet, et l'autre du volet déplacement au sein de la mission Anneau des Sciences. L'objectif, c'est donc de zoomer désormais sur les trois portes qui concernent plus particulièrement ce territoire ce soir, de vous décrire d'une part la stratégie multimodale développée dans le cadre du projet Anneau des Sciences sur ce secteur-là et ensuite passer en revue l'ensemble des objectifs du projet et les décliner sur ce site-là. À vous la parole.

Marion KLUIJTMANS

Bonsoir à tous. Merci donc d'avoir fait l'introduction de la présentation. Donc, effectivement, nous allons procéder à un zoom local sur le territoire Nord-Ouest, qui est votre territoire, et notamment voir ce que l'arrivée de l'Anneau des Sciences peut lui apporter. Donc, tout d'abord, une carte de situation pour replacer votre territoire à l'échelle de l'agglomération lyonnaise. Porte Nord-Ouest, au sein de laquelle on trouve les communes d'Écully, Tassin-la-Demi-Lune, Craponne et Francheville, qui concentrent à elles seules 60 000 habitants et 26 000 emplois environ. Si on ajoute les 5^e et 9^e arrondissements lyonnais, là on atteint les 160 000 habitants et 75 000 emplois, dont le 9^e compte 30 000 emplois.

Alors, l'Anneau des Sciences... Non, j'ai dû sauter deux *slides*. Bon, on a un problème de... on a un problème d'ordre de *slides*, puisque normalement je devais vous présenter. Voilà. Je peux tout de même vous décrire ce que... sans le support malheureusement, mais... donc, l'Anneau des Sciences va améliorer la desserte de votre territoire et ainsi contribuer à son développement par le biais de trois nouvelles portes d'échange : donc, la porte du Valvert qui se connecte le plus au Nord, au niveau du périphérique Nord, la porte des Trois Renards et la porte d'Alaï.

Alors, tout d'abord, avant de vous présenter les opportunités pour votre territoire, un rapide état des lieux, avec un focus sur les portes du Valvert et Trois Renards. C'est un territoire qui est dense – ça a déjà été dit – attractif, à forte dominante résidentielle, où s'est constitué un pôle économique métropolitain majeur, le pôle économique Ouest avec 24 000 emplois. C'est également l'un des principaux sites universitaires de l'agglomération, le campus Lyon Ouest, avec notamment l'école centrale et l'EM Lyon. C'est un secteur où convergent de grandes infrastructures routières comme l'autoroute A6, le périphérique Nord ainsi qu'un bon nombre d'infrastructures ferroviaires. Le relief y est marqué, conférant à ce site son identité, identité soulignée également par des espaces naturels et paysagers, plutôt découpus actuellement et qui sont à valoriser.

Enfin, on peut noter un potentiel mutable relativement faible, essentiellement localisé au niveau de la porte du Valvert. Donc, si on fait le même état des lieux au niveau de la porte d'Alaï, donc Alaï, c'est principalement un carrefour où convergent les voiries structurantes de l'Ouest, la RD489, avenue de la Table de Pierre en direction de Craponne et l'avenue

Charles de Gaulle, en direction de l'Horloge à Tassin. Et puis, également, donc, à la croisée de la RD342, axe Nord – Sud structurant, qui se raccorde à l'autoroute A450. Dans ce secteur sont implantés des sites économiques de la filière d'excellence, sciences de la vie, comme BioMérieux dans la ZA des Tourrais ou Boiron vers le centre commercial de Taffignon. Mais également la présence de parcs d'activité des années 80, un peu vieillissants, comme Leader's Park ou le parc du Chater, le long de l'avenue du Chater, la RD340. C'est un secteur périurbain peu dense avec une dynamique résidentielle très forte du fait d'un paysage naturel qualitatif assez prédominant à proximité des vallons de Charbonnières et de l'Yzeron. Des équipements importants sont également présents sur ce secteur, comme l'hôpital Antoine CHARIAL ou encore des espaces de loisirs comme le pôle Aquavert.

Émilie FODOR

Concernant les déplacements, le territoire Nord-Ouest se caractérise par un usage prédominant de la voiture particulière. La mobilité en voiture particulière des habitants de l'Ouest est plus marquée et plus forte de l'ordre de +25 %. Les traversées de vos communes sont difficiles et congestionnées, affectant à la fois les voitures et les transports collectifs, en raison notamment des flux de transit qui relient le grand Ouest au centre de l'agglomération et qui passent pour la traverser les centres de vos communes. On peut citer par exemple le carrefour de l'Horloge à Tassin, l'avenue de Taffignon à Francheville ou la rue du Commandant Charcot à Lyon 5. Les temps de parcours des véhicules sont sur certains axes proches des temps en transport collectif, comme l'illustre la ligne 14 qui est affichée. En effet, la ligne 14, de l'arrêt Demi-Lune église jusqu'au pont d'Oullins, en transport en commun, on met environ une trentaine de minutes. Et en voiture, pareil, une trentaine de minutes en heure de pointe. D'où une faible compétitivité du réseau de transport en commun de surface par rapport à la voiture.

Voici les trois portes qui sont situées au Nord-Ouest de l'agglomération, que Marion vous a présentées juste avant. La porte du Valvert, la porte des Trois Renards, qui est située dans le vallon des Planches, entre la colline d'Écully et la centralité de Tassin-la-Demi-Lune, et la porte d'Alaï, située à la jonction des communes de Tassin-la-Demi-Lune, de Francheville, à proximité de Lyon 5 et de Craponne.

Le projet Anneau des Sciences est un projet global et intégré qui comprend à la fois un projet de territoire, une infrastructure majoritairement enterrée, qui de la porte de Valvert à la porte d'Alaï a une longueur de moins de 4 km. C'est une stratégie multimodale qui se décline sur votre territoire par : une ligne de bus express sur l'axe A6 depuis la porte du Pérollier, une ligne de transport en commun A4 qui dessert le campus Lyon Ouest d'Écully, pour rejoindre la Part-Dieu en passant par Vaise, la ligne de transport en commun LEOL qui relie Craponne à Gorge-de-Loup ou Perrache, de par la requalification de l'axe A6/A7, et enfin la modernisation des lignes TER et l'accès au bassin de vie de Givors par les réouvertures aux voyageurs de la ligne Brignais – Givors.

La stratégie multimodale s'appuie également sur le développement des parcs relais afin d'inciter les automobilistes à se reporter sur les modes collectifs. Sur votre territoire, cette ambition se traduit par : de nouveaux parcs relais, notamment le long des lignes nouvelles, le renforcement des parcs relais existants. On peut citer à titre d'exemple le renforcement

du parc relais d'Écully et de la Demi-Lune, du méridien. Sur la porte d'Alaï, la stratégie multimodale se décline par la réalisation d'une nouvelle ligne de transport en commun forte A2, qui relie Francheville à Perrache en passant par Lyon 5^e, la ligne de transport en commun LEOL, de Craponne à Gorge-de-Loup ou Perrache. Et enfin, une ligne des services de transport en commun, utilisant l'Anneau des Sciences pour aller aux hôpitaux Sud. Et un réseau cyclable aussi en développement est conforté.

Le projet Anneau des Sciences permet d'apporter une réponse globale et multimodale aux objectifs d'aménagement d'agglomération déclinés sur votre territoire. Concernant l'objectif « renforcer l'accessibilité », le projet Anneau des Sciences offre à votre territoire une accessibilité multimodale améliorée par l'aménagement de trois portes : la porte du Valvert, qui est une porte d'agglomération en connexion avec les voiries structurantes, la porte des Trois Renards et la porte d'Alaï, qui sont des portes à vocation locale et qui permettent de desservir essentiellement les communes situées à proximité : Tassin, Francheville, Lyon 5, Craponne, Saint-Genis-les-Oullières, Charbonnières-les-Bains.

Philippe MARZOLF

Vous pouvez juste nous dire qu'est-ce qu'il y a dans les camemberts. Je n'arrive pas trop à lire.

Émilie FODOR

Alors, oui.

Philippe MARZOLF

Juste le principe.

Émilie FODOR

Alors, le principe, ce que vous avez en rouge permet de distinguer la répartition des trafics qui accèdent aux échangeurs. Donc, en rouge, c'est les trafics qui accèdent depuis les communes qui sont situées à proximité. Par exemple, sur notamment la porte d'Alaï, ce qui est en rouge représente à peu près 70 à 75 % des usagers qui se rendent à la porte d'Alaï, qui sont des usagers locaux, c'est-à-dire qui se situent dans une des communes situées autour de la porte d'Alaï. Et les autres. Alors, les autres, la porte du Valvert, donc...

Ah pardon. Les autres couleurs. C'est les communes qui se situent un peu plus loin, un peu plus loin pour la porte d'Alaï, c'est les communes qui se situent à l'Ouest de Craponne. Par exemple Marcy-L'étoile au niveau de la porte de Trois Renards, c'est la couleur bleu foncé. Marcy-L'étoile qui va à la porte des Trois Renards se situe dans la couleur bleu foncé. C'est les communes qui sont juste après les communes limitrophes à la porte. On pourra y revenir pour les questions. On a des camemberts plus gros. En 15 minutes, ce n'est pas évident.

Concernant l'objectif « soulager des territoires », dans la partie porte de Lyon, porte du Valvert, le projet permet d'améliorer l'intégration de l'autoroute A6 dans son environnement

urbain et paysager et de revaloriser l'image de l'entrée Nord-Ouest de l'agglomération. Cette ambition se traduit par l'apaisement de l'autoroute A6, la réalisation d'un aménagement paysager qualitatif et l'opportunité d'une création d'un service de transport en commun express sur voie réservée depuis le Pérollier. En aval de la porte de Valvert et jusqu'au tunnel de Fourvière, l'Anneau des Sciences permet de capter une grande partie du trafic automobile, permettant ainsi de transformer l'autoroute A6 en un boulevard urbain et de permettre de nouveaux usages et de nouveaux aménagements dédiés au transport en commun. Concernant les voiries locales, l'Anneau des Sciences permet de les préserver du trafic de transit parasite. Ainsi, par exemple, les voiries Charles de Gaulle, Victor Hugo ou Barthélémy Buyer seront requalifiées. En effet, le projet Anneau des Sciences permet une diminution notable des trafics automobiles de -15 à -40 %. On peut citer par exemple l'avenue de la République à Tassin, avec une diminution de plus de 30 %. L'avenue de Table de Pierre à Craponne avec une diminution de plus de 5 %. Et la grande rue qui traverse les communes de Sainte-Foy, Lyon 5 et Francheville, qui connaît une diminution de l'ordre de 35 %.

Comme vous venez de le voir, l'Anneau des Sciences va permettre de soulager votre territoire du trafic traversant. Cette diminution de trafic va permettre d'apaiser certains axes structurants de l'Ouest lyonnais, qui ont été présentés sur la *slide* précédente, et ainsi de les requalifier au profit des habitants et des riverains. Alors, nous avons choisi de vous illustrer ceci par le choix d'un axe, un axe majeur, l'avenue Charles de Gaulle en cœur de ville de Tassin-la-Demi-Lune. Donc, là, vous avez une vue de la situation actuelle. Et dans l'esquisse ci-dessous, la vue après. Vous voyez que le réaménagement...

Philippe MARZOLF

Ce n'est plus gris, c'est du soleil, c'est ça ?

Émilie FODOR

Voilà. C'est plus ensoleillé. Mais on voit ici que la place... ce n'est pas une transformation extraordinaire, mais on voit ici que la place de la voiture est réduite pour libérer de l'espace au profit des modes doux, avec des pistes cyclables, des cheminements piétons confortables. Ce réaménagement sera également l'opportunité de paysager généreusement cet axe pour redonner de la qualité urbaine à cet axe très circulé.

L'Anneau des Sciences va permettre également de répondre à l'objectif de développer des grands sites de projets urbains. Entre les portes des Trois Renards et du Valvert, une tranchée couverte, comme ça a été évoqué en introduction, sur 1 km – une tranchée couverte, c'est un tunnel donc peu profond qui est réalisé en excavation et puis recouvert – permettra de supprimer le boulevard actuel, son lot de congestion du paysage que vous avez sur la photo de la situation actuelle, et donc les nuisances sonores, olfactives, visuelles pour tous les riverains. La couverture sera le support d'un projet urbain et notamment de la réalisation d'une grande coulée verte, qui reliera le vallon des Planches à l'Ouest au parc du vallon, puis au-delà au vallon de Roche Cardon. Là, on vous donne une référence que vous avez pu voir sans doute dans le dossier de débat qui est de la Calle 30 à Madrid, bon une autre échelle de

projet par rapport à celui qui nous occupe boulevard du Valvert, mais qui illustre bien ce que la couverture d'une grande infrastructure routière, et en l'occurrence ici une autoroute, a permis de réaliser comme aménagement et ainsi de favoriser la reconquête de cet espace entièrement dévolu à la voiture, pour y développer d'autres usages, avec un grand parc urbain.

Encore une fois, on a fait le petit exercice de l'insertion urbaine de la tranchée couverte du Valvert. Donc, en haut, vous avez une photo du boulevard actuel. Sur la gauche de l'image, pour vous situer, vous avez la gare d'Écully la Demi-Lune. L'espace libéré donc par l'aménagement de la tranchée couverte sera réinvesti au profit des modes doux, d'espaces de détente et de loisirs pour les habitants. L'accessibilité de la gare et la lisibilité aussi de celle-ci sera également renforcée pour tous les modes de déplacement. La coulée verte qui est réalisée donc sur la tranchée couverte du Valvert que je viens d'évoquer, qui met en lien les deux vallons, participera à l'objectif aussi de réaliser un grand parc des vallons de l'Ouest. Ce grand parc permettra de relier les grands espaces naturels existants, de révéler des liens urbains et de nature. Pour l'heure, il est encore très confidentiel. La mise en œuvre de continuité paysagère et végétale accentuera sa lisibilité. On peut noter que la porte d'Alaï, à la jonction du vallon du Charbonnières et de l'Yzeron, constituera un accès majeur privilégié, une porte nature pour découvrir ce grand parc des vallons de l'Ouest.

Philippe MARZOLF

16,30 minutes, mais...

Émilie FODOR

On a été coupées. Donc, je poursuis sur...

Philippe MARZOLF

Vous avez droit à 1,30 minute de plus.

Émilie FODOR

Je poursuis sur le développement des sites de projet urbain et économiques, en faisant un focus au niveau de la porte du Valvert et des Trois Renards. Donc, l'arrivée de l'Anneau des Sciences qui émerge de la porte du Valvert et des Trois Renards va permettre de renforcer les liens urbains entre les polarités urbaines d'Écully, de Tassin-la-Demi-Lune et également de Vaise. On peut également citer la poursuite du mail piéton depuis la ZAC du centre vers la gare d'Écully, améliorant sa lisibilité. Il s'agit également de conforter et d'organiser les sites de développement urbain majeurs comme la ZAC du centre à Tassin, le quartier de l'Horloge, les abords de la gare d'Écully, et également d'articuler des potentiels de requalification économique aux abords du boulevard du Valvert, et notamment au niveau de la porte du Valvert.

Sur Alaï, avec l'arrivée de l'Anneau des Sciences, ce sera également l'opportunité de requalifier et de valoriser les sites économiques existants comme le Leader's Park ou le parc du Chater, mais également l'espace de loisirs Aquavert. Ce sera également une opportunité pour les grands axes structurants que sont la RD489 et la RD342 d'affirmer un rôle de vitrine économique sur ces axes. Dans ce secteur, pour Francheville, c'est également l'opportunité de réaliser un nouveau franchissement du vallon de Charbonnières pour les modes doux, en valorisant peut-être le patrimoine des anciennes piles du chemin de fer de l'Ouest lyonnais, entre le quartier de Bel Air et le quartier d'Alaï.

Donc, en conclusion, il faut rappeler que nous sommes actuellement en phase de débat public, qui est un temps de dialogue pour enrichir le projet. Après le débat, donc à compter de mi 2013, le Grand Lyon mettra en place un dispositif de concertation continue pour inviter les acteurs intéressés à participer à la définition du projet.

Philippe MARZOLF

Plan de participation et d'information du public qui sera suivi par la CNDP, parce que maintenant c'est une obligation depuis la loi Grenelle 2 de juillet 2010 que le maître d'ouvrage, dans sa décision après le débat public, dise qu'est-ce qu'il va faire comme information et participation du public, jusqu'à l'enquête publique, qu'il l'envoie à la CNDP, qui peut faire un avis et des recommandations et nommer un garant.

Merci pour cette présentation. Je vous rassure, on a eu beaucoup d'informations. À partir de demain ou après-demain, dans les deux jours, tous les diaporamas seront sur internet. Donc, vous pourrez peut-être regarder ceci plus précisément.

Les vélos. On a parlé de pistes cyclables, donc, vélo... Et Monsieur au-dessus. Et après, ici.

Franck VICTORIEN

Bonsoir Messieurs Dames. Franck VICTORIEN, donc Europe Écologie les Verts, Francheville, et cycliste à mes heures perdues. Alors, je suis au regret ce soir, Messieurs Dames, de casser un mythe. Le mythe de l'automobile. Eh oui ! L'automobile n'a pas d'avenir. Le pétrole n'a pas d'avenir. Les réserves sont en train de diminuer. L'atmosphère est en train de se réchauffer. Et on est en train de prôner encore le tout-automobile. Alors, pour les doux rêveurs qui croiraient que l'automobile même électrique serait donc un mythe durable, je tiens à les rassurer tout de suite : ce n'est pas possible. Les centrales nucléaires ne pourront pas fournir d'électricité suffisamment pour nourrir tout le parc automobile électrique. Eh oui, éh oui !

Philippe MARZOLF

Allez-y, Monsieur. Laissez-le finir.

Franck VICTORIEN

Laissez-moi finir, Messieurs Dames. S'il vous plaît, un peu de tenue ! Bon, voilà. Donc, tout ça pour vous dire, Messieurs Dames, que le Top n'a pas d'avenir. C'est un projet du passé, du siècle dernier. Donc, il faut l'oublier. Oublions ce triste projet. Oui, bon, bref. Donc, voilà. Et que vous dire d'autre ? Que le vélo, ma foi, et les transports en commun sont des moyens de locomotion d'avenir. Le train, le tramway sont des moyens de locomotion d'avenir, ainsi que le vélo bien entendu. Bon, écoutez, je vais peut-être laisser... La trottinette, absolument. Très bien Monsieur. Je vois que Monsieur est connaisseur.

Philippe MARZOLF

Merci pour votre contribution.

Franck VICTORIEN

Je vais laisser la parole à quelqu'un d'autre. Merci beaucoup. Bonne soirée !

Philippe MARZOLF

Monsieur qui est derrière. Et après...

René LAMBERT

Merci. René LAMBERT, maire de Francheville. C'est toujours très difficile de passer après une intervention comme celle-ci, mais je voudrais rappeler quand même l'objectif... un des objectifs de l'Anneau des Sciences. C'était de faire en sorte d'éviter que le trafic de transit ne se confonde avec du trafic local. Donc, j'aimerais bien qu'on insiste de manière surabondante sur l'exigence que l'on doit obtenir de l'État de réaliser au Nord et au Sud les deux amorces d'un contournement pour être certain qu'à l'avenir on n'aura pas, sur l'Anneau des Sciences, de report de trafic de transit. Ça, c'est la première chose.

Le deuxième point, et pardon de faire un peu un plaidoyer pro domo, mais je voudrais répondre à ceux qui confondent tronçon Ouest du périphérique et Anneau des Sciences, parce que sur Francheville, je rappelle que le tracé de base présenté par le Conseil général du Rhône en 1990 prévoyait : premièrement, un échangeur à Alai, comme c'est actuellement le cas pour l'Anneau des Sciences. Mais ensuite, on passait en viaduc sur l'Yzeron. On passait ensuite sous la colline de Francheville-le-Haut en tunnel. Puis, on avait un échangeur entre Francheville-le-Haut et Francheville-le-Bas, au niveau de l'actuel terrain que la commune a racheté pour construire l'IRIS et la médiathèque. Et ensuite, on poursuivait jusqu'à Beaunant à l'air libre, c'est-à-dire qu'on avait un tracé aérien avec des nuisances absolument épouvantables sur les trois quarts de la commune de Francheville. Je rappelle que l'opposition de la commune, des associations, a fait que les études ont amené maintenant l'Anneau des Sciences à passer sous l'Yzeron, à passer en tunnel sur la totalité de la commune de Francheville, à supprimer l'échangeur entre Francheville-le-Haut et Francheville-le-Bas et à rejoindre, en tunnel, l'échangeur de Beaunant. Cette avancée est considérable et je tenais pour ma part à souligner cet effort pour la défense de l'environnement, pour la défense des citoyens

de Francheville, de manière considérable pour l'Anneau des Sciences. Et je rejoins naturellement tout ce qui a été dit par mes collègues sur l'ensemble des dispositions qui sont favorables à l'Anneau des Sciences.

Il faudra naturellement, et j'en aurai terminé, prévoir les voiries d'accompagnement, c'est-à-dire réaliser ce que vous avez précisé, mais de manière peut-être un petit peu plus affirmée, faire que l'avenue du Chater, c'est-à-dire le CD42, faire que le CD489 soient traités à l'identique de la rue Marietton par exemple pour ce qui concerne Lyon, c'est-à-dire que ça devienne de vraies voiries urbaines, avec enfin – et pardon de le rappeler –, mais sur des voiries départementales au minimum un trottoir tout le long de l'avenue, car nous avons à Francheville malheureusement des routes départementales qui sont toujours en agglomération dépourvues de places de stationnement, d'arbres d'alignement, mais aussi de trottoirs. Je ne parle même pas pour faire plaisir à mon prédécesseur de pistes cyclables que nous appelons de nos vœux et j'espère bien qu'avec ces réalisations d'accompagnement on aura enfin ces réalisations.

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur de votre contribution. Monsieur ? Et il y a une dame là-bas. Allez-y.

Corentin REMOND

Bonjour. Corentin REMOND. Je suis conseiller municipal à Tassin-la-Demi-Lune, élu référent au conseil de quartier, donc Horloge Trois Renards. Et je fais partie de la commission développement durable de la ville. J'avais quelques questions donc par rapport à... je me fais le porte-parole du conseil de quartier. Nous avons travaillé sur le sujet. Il y a deux portes, donc, qui sont sur le quartier : la porte du Valvert et la porte des Trois Renards. Un, d'abord pour dire que c'était un formidable projet et que depuis de nombreuses années tout le quartier attend la réalisation de ce projet. Et l'étape intermédiaire, qu'on espère la plus rapide possible, de la couverture effectivement du boulevard du Valvert, pour éviter toutes ces nuisances liées à cette voirie. En même temps, cette voirie, elle a un rôle important. Du moins, la transformation de cette voirie aura un rôle important de réunification de deux quartiers, de part et d'autre. Et puis surtout, l'accès effectivement à la gare, ça a été souligné lors de la présentation, mais il y a vraiment un rôle très important dans la reconfiguration de cet axe par rapport à effectivement ce pôle. Alors, est-ce que c'est un pôle intermodal ? Donc, si vous pouviez peut-être préciser davantage ce que cela veut dire. Est-ce que ça veut dire du stationnement ? Est-ce que ça veut dire de l'accès quand même véhicule, même pour des personnes à mobilité réduite ou des questions de ce genre-là ? Et puis, un aspect important, qui est le lien avec la dynamique commerciale du centre de Tassin. Il va y avoir moins de véhicules, donc moins de passages, peut-être aussi, et donc un accroissement du nombre de commerces. Donc, comment est-ce que cette infrastructure favorise en même temps la possibilité de s'arrêter au cœur de Tassin, pour faire ses achats sur ces déplacements ? Voilà, donc, cette dimension économique très importante et qu'il ne faudrait pas que l'infrastructure vienne freiner. Voilà.

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur. Madame, qui demandait la parole. Après, j'ai un Monsieur là.

Josiane RIVALS

Bonsoir à tous. Josiane RIVALS, directrice de Techlid. Je souhaiterais donc vous présenter les deux enjeux pour le pôle économique Ouest du Grand Lyon. Le premier enjeu, c'est que l'Anneau des Sciences apporterait une meilleure accessibilité. En effet, la poursuite d'un développement économique cohérent, harmonieux et respectueux de l'environnement et de la qualité du site est liée à des enjeux clés auxquels l'Anneau des Sciences permettra de répondre. Premièrement, agir sur les déplacements et la mobilité. La liaison A89, l'Anneau des Sciences, permettra en effet d'améliorer l'accessibilité du site en véhicule individuel et aussi en transport en commun. Deuxièmement, ouvrir aux entreprises du territoire de nouvelles opportunités de croissance. En effet, 80 % des échanges se font à moins de 20 minutes du siège des entreprises, petites et moyennes. C'est donc l'accès à de nouveaux marchés, l'amélioration des relations clients / fournisseurs et la baisse des coûts de transport. Et troisièmement, une nouvelle dynamique de déplacement domicile – travail, un élargissement du bassin de recrutement et aussi une fidélisation des salariés.

Deuxième enjeu, c'est une attractivité qui sera ainsi meilleure. L'Anneau des Sciences est reconnu par Techlid comme un véritable levier de renforcement du développement économique de son territoire. C'est un projet qui désenclaverait et relierait les pôles économiques et universitaires, tels que donc le campus international d'Écully qui est un site majeur. C'est un projet qui permettra aussi de relier efficacement l'Ouest aux équipements de l'agglomération, à savoir Eurexpo, les aéroports, les gares TGV. Ce sera aussi des centres-villes soulagés de la pression automobile et des opportunités d'aménagement qui concernent donc en l'occurrence Écully et Tassin.

En conclusion, l'Anneau des Sciences semble être une réponse pertinente aux dysfonctionnements actuels. Le projet paraît indispensable pour permettre la requalification de l'A6/A7 en distribuant les flux d'échange qu'il emprunte, donc 50 % sont en lien avec les secteurs Ouest.

Philippe MARZOLF

Merci. Merci de votre contribution. C'est plutôt une contribution que des questions. Monsieur ? Mais, c'est le temps des contributions, des avis, des propositions.

Jacques GALLAY

Oui, bonjour. Jacques GALLAY, conseiller municipal à Dardilly et je coordonne toute la problématique dans le Nord-Ouest de Lyon concernant l'arrivée de l'A89. Je voudrais rebondir sur les propos de M. LAMBERT concernant, je dirais, le respect, qu'une seule fonctionnalité soit donnée à l'Anneau des Sciences, à savoir le trafic local. Je crains beaucoup que l'arrivée de l'A89, avec les soucis qu'il a actuellement, plus le futur A45 que nous ne souhaitons pas,

transforme l'Anneau des Sciences en une infrastructure de transit, transit Nord – Sud et transit Est – Ouest. Je rappelle que le souhait que tout le monde a est que tout ce trafic de transit soit relié au Nord de l'agglomération et au Sud de l'agglomération. Donc, je souhaite que le Grand Lyon soit particulièrement vigilant sur les positions qu'il va prendre concernant ces deux infrastructures, de façon à ce que l'Anneau des Sciences reste dans sa vraie fonctionnalité.

Philippe MARZOLF

Merci. Peut-être, vous voulez répondre aux questions. Puis, il y avait une question complémentaire, c'était aussi comment, par rapport aux autres transits, comment on arrive à faire inciter les gens qui sont en transit à passer par là ou par là ? Passer par le contournement Ouest, s'il se fait, par l'Anneau des Sciences, par la rocade Est ? C'est un petit peu votre stratégie. Donc, il y a toujours la question du tunnel des Deux-Amants, mais on a compris que c'est le Conseil régional dont c'était la responsabilité et la compétence. On lui posera la question officiellement. Et toi, tu peux lire ? Parce que je n'arrive pas à te lire. Dans le micro.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Pardon. On a posé aussi des questions sur les caractéristiques du parking relais de la gare.

Philippe MARZOLF

Allez-y.

Jean-Claude DESSEIGNE

La présentation qui vient de vous être faite, elle vous permet d'avoir une vision positive. Et j'ai entendu des propos qui étaient adaptés – René LAMBERT, notre collègue élu de Dardilly – sur un certain nombre d'interrogations qui sont essentielles. Et je ne dissocierais pas l'aspect économique des choses avec Techlid. Nous sommes bien d'accord, et la position du Grand Lyon est affirmée. Je crois que tout le monde a intérêt à ce qu'il n'y ait pas de confusion entre le trafic local et le trafic de transit. Je déplore que dans 15 jours ou un peu moins, s'inaugure l'autoroute A89 qui arrive en plein champ. Avec des circulations dont on ne peut pas maîtriser ensuite la façon dont elles vont se diffuser, qui par Dardilly, qui par Limonest, qui par La Tour-de-Salvagny, qui par Charbonnières et par Tassin-la-Demi-Lune. Le plus beau cadeau que l'on pourrait faire demain à l'État serait d'entretenir une confusion qui ferait qu'en définitive l'Anneau des Sciences pourrait très bien être une voie de circulation qui permette d'absorber une circulation de transit. Ce n'est pas le cas et je crois pouvoir dire aujourd'hui qu'il y a unanimité des élus concernés sur cette destination de l'Anneau des Sciences.

Ensuite, vous avez eu l'expression que nous ne sommes pas, au travers de cette infrastructure, uniquement en présence d'une infrastructure routière. Elle a vocation à être un aménagement d'agglomération. Alors, c'est vrai, il y a une partie routière. Mais il y a une partie

reconquête urbaine, requalification urbaine. J'ai bien entendu René LAMBERT. Nos préoccupations sont les mêmes. Je ne sais pas si ce soir sont présents des représentants de l'association Valvert survie. Depuis combien de temps – alors c'est une association éculloise, mais composée également à parité pratiquement d'Écullois et de Tassilunois – travaillent-ils sur la meilleure manière de réutiliser cet espace urbain qui leur a été volé par l'infrastructure que nous connaissons aujourd'hui ? J'y ajouterais les transports en commun. J'y ajouterais les vecteurs économiques et universitaires qui ont déjà été cités. Il est bien certain que, pour la ville de Tassin-la-Demi-Lune, l'Anneau des Sciences doit être envisagé de manière extraordinairement positive. A été cité tout à l'heure... alors, les photos ne sont pas contractuelles selon l'expression consacrée, mais enfin elles donnent quand même une idée de ce qui va pouvoir être fait, et bien fait. La poursuite de ce qui est aujourd'hui l'aménagement de la ZAC du centre, de la promenade des Tuileries et de manière très naturelle en direction de la gare d'Écully-la-Demi-Lune. Et lorsqu'était évoquée la question des commerces, dont on peut quand même se féliciter qu'il y ait un dynamisme sur le plan du commerce qui soit reconnu à Tassin-la-Demi-Lune, la zone de chalandise est de 80 000 habitants. C'est quand même important de le souligner. Alors, vous le rappeliez tout à l'heure dans votre questionnement au sein de la commission particulière du débat public : le parking. La volonté de...

Philippe MARZOLF

Ce n'est pas nous qui avons posé la question. C'est une question qui est...

Jean-Claude DESSEIGNE

Oui, oui. Elle a été rappelée fort justement. La question du parking qui est celle, avenue du Nord, du terrain de la SNCF, a une destination qui est celle effectivement d'apporter une réponse en termes de stationnement aux personnes qui vont utiliser les transports en commun. Et Dieu sait si aujourd'hui la gare d'Écully-la-Demi-Lune est un carrefour entre les deux lignes nouvelles de TER, l'Arbresle et le Sain Bel, et celle de Brignais. Avec les transports en commun nouveaux qui vont être mis en place, et le Grand Lyon s'est déjà positionné de manière très claire vis-à-vis de Réseau Ferré de France et de la SNCF, pour assurer à ces terrains une destination qui réponde aux besoins de la collectivité et des Tassilunois.

Philippe MARZOLF

C'est tout ? Oui, c'est bon ?

Gérard CLAISSE

Juste un petit complément et je vais être bref et rapide. J'ai eu l'occasion de dire que le tronçon Ouest ou l'Anneau des Sciences, disons la partie nouvelle infrastructure, ne devait pas être une nouvelle autoroute, puisque nous allons en supprimer une. Et ça ne sera pas, ne devait pas être et ne sera pas un aspirateur à voitures. Et nous avons eu l'occasion de l'expliquer. Ça ne doit pas être – René LAMBERT l'a indiqué – et ça ne sera pas un petit con-

tourneement d'agglomération. Les choses sont très claires. La condition première posée par le Grand Lyon pour engager la réalisation du tronçon Ouest du périphérique, c'est un engagement précis de l'État sur le grand contournement d'agglomération. Donc, il faut effectivement insister là-dessus.

Philippe MARZOLF

Ce qui veut dire... ça va plus loin, c'est-à-dire que si l'État ne décide pas dans les 6 mois, après la commission SNIT, etc., vous ne prendrez pas de décision sur l'Anneau des Sciences ?

Gérard CLAISSE

Si l'État ne donne pas d'intentions concernant la réalisation avec un calendrier des financements de la réalisation d'un contournement d'agglomération, ça veut dire qu'on fait quoi du déclassement de l'autoroute A6/A7 ? Je veux dire s'il n'y a pas de déclassement de l'autoroute A6/A7, comment... s'il n'y a pas pardon de grand contournement, comment dé-classe-t-on A6/A7 ? Et si on ne peut pas déclasser A6/A7 parce qu'il n'y a pas de déclassement autoroutier, sauf à ce que le tronçon Ouest devienne un petit contournement d'agglomération ? Ce n'est pas le sens du tronçon Ouest du périphérique ou de l'Anneau des Sciences d'aujourd'hui. Il n'est pas question, demain, que cette infrastructure devienne un petit contournement d'agglomération. Personne n'y a intérêt. On a fait la requête des villages. On a vu ce que ça a donné. On partage tous ce constat-là. Il n'est pas question, demain, de remélanger les trafics sur cette infrastructure. Les trafics doivent donc rester des trafics locaux et d'agglomération. Et on doit traiter le transit, dont on se redit malgré tout qu'il n'est pas l'essentiel aujourd'hui du trafic sur le tunnel. Beaucoup ont en tête 10 %. Rappelons qu'il s'agit à minima de 15 %, voire 20 % à certaines périodes. Ce n'est pas marginal. Ce trafic n'a rien à faire dans l'agglomération. Il faut le dévier par un grand contournement de l'agglomération et ensuite traiter nos propres trafics locaux. On ne va pas refaire une infrastructure qui reproduirait les erreurs du tunnel de Fourvière, de la rocade Est. Ce sera donc un périphérique dédié à du trafic d'agglomération interne et d'échange avec l'agglomération.

Philippe MARZOLF

Merci de ces précisions. Monsieur, derrière ?

Olivier BRESSON

Bonjour. Olivier BRESSON, Tassilunois lambda. Une remarque, deux questions. Je ne suis pas d'accord avec ce qu'a dit le Monsieur d'Europe Écologie les Verts. Ça ne m'a pas empêché de l'écouter et je trouve ça vraiment moche de ne pas l'avoir laissé parler comme tout le monde. On n'est pas d'accord, on écoute quand même. C'est le principe d'un débat. Et on se serait honoré en se taisant et en le laissant parler. Ceci dit...

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur.

Olivier BRESSON

Deux questions concrètes. Par rapport à ce qu'on attend de la réponse de l'État sur le contournement, enfin le contournement... le grand projet d'autoroute autour de Lyon, est-ce qu'on a une date précise ? À quelle date l'État doit-il s'engager et selon quelles modalités ? Est-ce qu'on attend quelque chose d'acté ? Est-ce qu'on attend une intention ou une annonce quelconque ? Première chose.

Deuxième chose, je vois beaucoup de notions de polymodalités, ou je ne me rappelle plus quel est le terme exact qui est employé.

Philippe MARZOLF

Intermodalité ?

Olivier BRESSON

Alors, justement pas. Ce n'est pas le terme qui est pris, et c'est là le reproche que j'ai *a priori*. C'est que je trouve que ce n'est pas très intermodal. On a l'impression qu'il y a du transport en commun d'un côté, de l'autoroute de l'autre. J'ai une très mauvaise expérience des parkings relais actuels. Gorge-de-Loup est juste inaccessible en voiture. C'est quasiment impossible de se garer, passé 8 h 15. Vaise, c'est le même principe. Je redoute qu'il y ait la même chose sur les parkings relais en prévision. Donc, je voulais savoir, voilà, concrètement comment ça va s'organiser ? Et est-ce qu'on aura vraiment une intermodalité et non pas une polymodalité ?

Philippe MARZOLF

Merci. Il y avait un Monsieur, là, avec une moustache. Oui ?

Yves MEJAT

Messieurs Dames, bonjour. Yves MEJAT, Horloge de la Demi-Lune.

Philippe MARZOLF

Vous êtes l'Horloge, vous ?

Yves MEJAT

Oui. Non, je ne suis pas l'Horloge, mais bon. Je suis totalement pour l'enfouissement du Valvert. Un espace vert, ça ne se refuse pas. Ce que je crains, c'est que son enfouissement... enfin, je ne crains pas, je signale que son enfouissement va supprimer 3 voiries Nord – Sud entre la gare, les Trois Renards, Leroy Merlin, si vous voulez, et Écully. Et je crains que le quartier du Vieux Moulin soit un peu enclavé. C'était juste une remarque, en sachant qu'il faut enterrer le Valvert. Et Messieurs les urbanistes, n'oubliez pas certains quartiers. Merci.

Philippe MARZOLF

Sur quel quartier vous dites ?

Yves MEJAT

Le quartier du Vieux Moulin qui est entre la gare d'Écully-la-Demi-Lune et Écully. C'est un quartier résidentiel. Et si on leur coupe ces 3 voiries, je me demande où ils vont aller faire leurs courses. C'est tout. Merci.

Philippe MARZOLF

Madame ?

Nicole VILLOU

Conseil de quartier Montpinot le Bourg. Effectivement, je suis un peu la démarche de M. MEJAT. Nous nous interrogeons beaucoup sur le devenir de la route de Paris à la sortie justement de la porte des Trois Renards. Elle va être complètement engorgée, étant donné que peut-être nous allons arriver, avec l'autoroute 89 sans doute avec un peu plus de circulation. Donc, tous les gens du coin sont très inquiets de savoir comment la circulation va se faire dans le coin. Et on a très peur des engorgements.

Philippe MARZOLF

Merci. Alors, peut-être prendre quelques réponses. Donc, il y avait l'État, quel acte ? Et après des questions précises sur les quartiers. La multimodalité, intermodalité.

Jean-Claude DESSEIGNE

Monsieur le Président, est-ce qu'on pourrait profiter de la présence de M. MAISONNIER de la DREAL, pour nous dire notamment au travers du SNIT où on en est.

Philippe MARZOLF

Je ne voulais pas le mettre mal à l'aise. Il m'avait fait un signe comme quoi il était prêt à parler. Mais c'est toujours délicat. M. MAISONNIER ?

Jean-Claude DESSEIGNE

Je crois qu'il vaut mieux avoir l'original, plutôt que la photocopie.

Philippe MARZOLF

Vous avez de toute façon... le Préfet CARENCO s'est exprimé en réunion de lancement. Et il a bien expliqué la démarche, commission SNIT, etc. M. MAISONNIER va vous le rappeler.

Christian MAISONNIER

Donc, Christian MAISONNIER, de la DREAL.

Philippe MARZOLF

Direction régionale de l'environnement et de l'aménagement.

Christian MAISONNIER

De l'aménagement et du logement. Donc, le Préfet a bien expliqué que la décision de l'État, vis-à-vis d'un grand contournement autoroutier, n'était pas encore prise et qu'on attendait donc la remise de la commission qui voit l'ensemble des projets du schéma de transport au niveau national. Cette commission remettra ses conclusions au mois d'avril. Il y aura ensuite un débat parlementaire. Et derrière cela, un schéma national de mobilité durable, qui fixera les grandes orientations justement sur l'ensemble des réseaux routiers, ferroviaires, au niveau national.

La réponse... enfin, l'élément de réflexion que je voudrais aujourd'hui apporter, c'est que l'État a bien entendu la volonté que cette infrastructure soit bien un périphérique. Donc, une fonction locale à destination du fonctionnement de l'agglomération. Donc, je crois que l'État doit répondre sur quelles mesures il prend pour assurer que le transit ne perturbera pas ce type de fonctionnement. Et c'est plutôt à ce niveau-là, je crois, qu'il faut poser la condition que de dire, il faut que l'État se positionne par rapport à une infrastructure. Une infrastructure telle qu'un grand contournement et un des moyens, c'est le moyen que l'État a proposé en 2001 pour dévier ce transit, mais il y a également d'autres moyens. On a parlé du ferroviaire. On a parlé de requalification de la rocade Est. On a parlé également de différentes mesures qui pourraient permettre globalement que la pression du transit soit acceptable pour le Grand Lyon.

Philippe MARZOLF

Pour donner un ordre d'idées, le SNIT, le Schéma national des infrastructures de transport, c'est plus de 200 milliards d'investissements. En sachant que l'État actuellement, malgré des finances très faibles, aurait 2 milliards par an à investir. Donc, il y a une hiérarchisation à

faire. Une commission est en train de la faire. Le ministre, après, fera ses discussions politiques pour pouvoir après hiérarchiser les différents projets. Mais dedans, il y a aussi bien les lignes à grande vitesse ferroviaires que les canaux, que les autoroutes, que tout. Alors, il y avait d'autres questions, sur les quartiers plus précisément.

Jean-Claude DESSEIGNE

Moi, je remercie M. MAISONNIER de sa réponse, avec beaucoup de respect. L'État nous a entendus. Je souhaiterais qu'il nous écoute.

Pour répondre très précisément aux deux questions que vous avez posées. La première, par rapport au schéma national des infrastructures de transport et le délai. On devrait être fixé à la mi-avril si je ne me trompe pas, puisque la commission qui travaille avait un délai de 6 mois pour se prononcer sur les infrastructures qui devront être retenues. Parce qu'au niveau de budget, tel qu'il vient d'être évoqué les 200 milliards, vous devez aisément comprendre que dans la conjoncture actuelle, des choix devront être faits.

Vous avez évoqué également les points d'échange et tout le caractère multimodal qui doit s'y rattacher. Aujourd'hui, il ne faut pas perdre de vue qu'il y a deux points essentiels. Vous avez la gare d'Écully-la-Demi-Lune, qui est quand même un site qui est privilégié du point de vue des échanges et qui le sera encore de plus en plus, parce que... bon, je ne doute pas que la région sera exigeante vis-à-vis de la SNCF, pour que les efforts qui sont encore à accomplir, afin que le tram-train soit une réussite définitive, soient réellement concrétisés. Et puis, vous avez Alaï. Alaï, avec une halte qui est un lieu d'ancrage. Alors, il n'est pas question d'avoir un parking relais à Alaï. Mais il faut avoir des parkings relais qui soient un peu en amont, au niveau de la sortie de Craponne en direction de Grézieu-la-Varenne, par rapport à la ligne express de l'Ouest lyonnais et de LEOL. Également en amont de Francheville, en direction de Chaponost, de manière à pouvoir absorber à ce niveau-là et avant la zone urbaine le trafic automobile. Et je le dis toujours, lorsque nous aurons des transports en commun qui seront efficaces, qui seront réguliers, lorsque la qualité sera là, et tout simplement à partir du moment où les transports en commun offriront un service qui prendra le pas sur la voiture, je pense qu'il y aura une grande avancée.

Deux points par rapport à des quartiers de Tassin-la-Demi-Lune ont été évoqués. Alors, il y a tout d'abord le Vieux Moulin. On n'est pas rentré dans le détail des aménagements urbains qui seront réalisés. Dans les réflexions qui ont déjà été faites, amorcées, le réaménagement du boulevard du Valvert, la couverture du boulevard du Valvert, va nécessairement s'accompagner de moyens de déplacements doux et d'une desserte qui soit une desserte locale. Il n'est pas question de remédier à un mal en faisant quelque chose qui n'apporterait pas de solution et qui pourrait s'avérer pire en isolant un quartier de Tassin-la-Demi-Lune. Donc, il est très clair qu'il y aura une desserte locale adaptée par rapport au quartier du Vieux Moulin. Et c'est quand même aussi le quartier où il y a un équipement hospitalier qui est important avec la clinique du Val d'Ouest.

Sur le Montpinot, je partage votre inquiétude par rapport à l'arrivée de l'autoroute A89. Les aménagements urbains qui vont devoir être faits... Bien, ils passeront nécessairement par... aujourd'hui, le traitement de la RD307. Alors, on sait que dans la métropole européenne ou l'eurométropole, cela deviendra une voirie de compétence relevant de l'eurométropole.

Mais il faudra traiter cette voirie. De manière à ce qu'aujourd'hui ce qui a été fait au niveau autrefois du siège du Conseil régional puisse se reproduire au niveau de Tassin-la-Demi-Lune. Et puis, vous comprendrez peut-être un peu plus pourquoi à une époque j'ai résisté et j'ai combattu une idée. Beaucoup me disaient : « Mais écoutez, il faut, en sortant du boulevard du Valvert, même une fois terminé... il suffit de prendre la route de Paris, donc le RD307. Et ensuite, on a un cheminement qui est tout fait pour pouvoir sortir de Tassin-la-Demi-Lune. » Et là, je me suis toujours efforcé de démontrer que ce serait une erreur stratégique fondamentale. Et pourquoi ? Parce que lorsque l'on arrive au niveau du rond-point du Montcelard, vous avez le boulevard du Montcelard. Et si on avait adopté ce cheminement, on avait un tracé qui était tout fait dans le vallon, qui s'appelait autrefois l'ancien boulevard urbain Ouest. Et là, il serait passé de manière aérienne en totalité, alors que ce qui était proposé à partir de la sortie du boulevard du Valvert, c'était la poursuite en direction d'Alaï du tronçon autrefois Ouest du périphérique, aujourd'hui l'Anneau des Sciences, en étant enterré dans sa globalité. Donc, oui, il y a une raison d'inquiétude par rapport à l'arrivée de l'autoroute A89. Mais il faut qu'au travers, je l'espère quand même aussi un peu avant, mais de l'Anneau des Sciences, il y ait une requalification de l'ancienne nationale 7 pour qu'elle devienne véritablement une voirie urbaine et non plus une voirie de transit.

Vous comprendrez aussi, et j'en terminerai, pourquoi je regrette à titre personnel que si le contournement de Lyon s'effectue, il se fasse à l'Est et non pas à l'Ouest. Parce que ma crainte, c'est qu'un certain trafic de transit, notamment les convois exceptionnels et notamment les circulations véhicules lourds n'empruntent pas forcément un contournement par l'Est, alors que par l'Ouest, on était sûr qu'ils désatureraient Tassin-la-Demi-Lune de tout ce flot de circulation.

Philippe MARZOLF

M. LAMBERT, par rapport à la question des parkings relais, est-ce que vous pouvez donner, pour avoir un ordre d'idée, actuellement combien il y a de places de parking relais ? Et dans votre projet, ça va être multiplié par combien ? Juste pour avoir un ordre d'idées. Ou alors, si vous n'avez pas les chiffres précis, on pourra le prendre plus tard. Mais avoir un ordre d'idées. Quel va être l'avantage ? Monsieur ? On peut avoir un micro par là ? Mademoiselle ? Alors, prenez un micro sur la table.

Philippe BOSSUET

Sur la question des parcs relais... Oui, Philippe BOSSUET du SYTRAL. Sur la question des parcs relais, effectivement par rapport à la question Gorge-de-Loup, Vaise, ce qu'il faut bien savoir aussi, Vaise, c'est 1 000 places. Gorge-de-Loup, c'est plus de 500 places, 600. À un moment donné, des parcs relais trop importants créent des perturbations quand même dans les quartiers. Donc, je crois pour peut-être, si M. DESSEIGNE me le permet, compléter un peu ce qu'il disait, dans le cadre du projet Anneau des Sciences, ce qui est prévu, c'est de reporter, je dirais, au-delà, donc plus à l'extérieur et de multiplier un certain nombre de points de parcs relais, qui effectivement, je crois, Monsieur parlait d'intermodalité... je veux dire, on a parlé de multimodalité, ça, c'est dans le sens par rapport à ce que certains ont évoqué, je

dirais, du choix de la possibilité d'utiliser des modes différents pour se déplacer. L'intermodalité, elle est aussi évidemment au cœur du projet Anneau des Sciences, avec notamment ces parcs relais. Et je dirais, on vous a présenté à la fois une infrastructure routière, à la fois un projet de territoire et à la fois un certain nombre d'infrastructures de transport en commun, qui vont être réalisés. Et par rapport, effectivement, pour revenir sur Gorge-de-Loup et Vaise, vous avez dû noter qu'au niveau du Pérollier était prévue la réalisation d'un parc relais. Et à partir du Pérollier par exemple, une alternative pour rentrer sur le centre de l'agglomération avec une ligne qu'on appelle A4 Nord, qui en fait relierait le Pérollier et avant les grandes écoles, Écully, plus à l'Ouest, où là aussi on aura la possibilité de faire des parcs relais. Donc, cette ligne de transport en commun réalisée à l'occasion du bouclage du périphérique ira à la Part-Dieu sans interruption pour le transport en commun, en passant par Vaise. Donc, je dirais, offrirait de la possibilité à des gens qui sont plus à l'Ouest de Vaise, plus à l'extérieur. Au lieu d'aller au parc relais de Vaise, d'emprunter cette ligne de transport en commun et éventuellement de l'emprunter en laissant leur automobile, si c'est plus pratique, au niveau du Pérollier.

À partir du Pérollier aussi, dans le projet Anneau des Sciences qui est indiqué, c'est la possibilité, à partir du moment où l'autoroute serait requalifiée, de créer une ou des lignes express de transport en commun qui prendraient l'itinéraire actuel de l'A6 pour aller sur Perrache, et donc ouvriraient en transport en commun aussi des possibilités de connexion à Perrache, soit vers la rive gauche de l'agglomération au travers du tramway T1, soit vers Confluence ou par le métro A vers la Presqu'île Nord ou vers la Presqu'île Sud, le secteur de Confluence. Il y a également dans ce projet global Anneau des Sciences de prévu l'amélioration de la ligne LEOL qui est en train d'être réalisée aujourd'hui, avec notamment la possibilité à partir du moment aussi où l'autoroute A6 serait requalifiée, non seulement cette ligne LEOL permettrait de Craponne et de Brindas d'aller vers Gorge-de-Loup, mais permettrait aussi en empruntant l'autoroute A6 et le tunnel de Fourvière d'aller aussi vers Perrache. Donc, tout ça, ça donne quand même un certain éventail supplémentaire de possibilités en transport en commun. La ligne A2 également, un petit peu plus au... je dirais en partie Sud du territoire dont on parle ce matin, donnera, avec la réalisation de parcs relais, des possibilités également d'aller sur Perrache, voire sur Bellecour. Donc, ce qui éviterait par exemple des trajectoires d'automobilistes qui laisseraient leur voiture à Vaise ou à Gorge-de-Loup, prendraient la ligne D pour aller à Bellecour, ils pourraient laisser leur voiture autour de cette ligne A2. Je vous rappelle que la réalisation de cette ligne A2, par exemple, est, au niveau du plan de déplacement urbain, conditionnée à la réalisation du bouclage du périphérique, dans la mesure où, pour réaliser ce genre de ligne, il faut avoir de la place. Et pour avoir de la place, je crois, ce qui a été expliqué, c'est de pouvoir faire passer ailleurs des automobiles et autrement pour pouvoir continuer de développer ces transports en commun.

Philippe MARZOLF

Merci de ces précisions très précises. Monsieur ? Il y a une demande devant. Alors, vous, vous n'avez pas parlé. Là, et là. On va prendre encore 4 ou 5 interventions. Et enfin... Ah oui, depuis 3 heures, bientôt 3 heures. Monsieur ? Je vous passerai la parole, si vous voulez, mais... Allez-y.

Jean SARRAILLON

Merci M. MARZOLF. Donc, je parle au nom de l'ensemble des 160 adhérents de la Sauvegarde de la Vallée de Francheville. Je suis donc Jean SARRAILLON, président de la Sauvegarde. En préalable, je voudrais rappeler que 70 % des gens qui... ou des véhicules, c'est un peu la même chose, qui utilisent A6/A7 vont sur Lyon – Villeurbanne. Or, en fait, on s'aperçoit que la majorité des gens qui vont prendre le Top, 75 % on l'a dit, viennent des communes proches des échangeurs. Donc, il est clair pour moi que c'est une forte concurrence pour les transports collectifs. Pourquoi ? Parce que les gens vont chercher à se répartir par le Top, sur le meilleur accès, soit par le Nord, soit par le nouvel accès par le Sud. On est bien d'accord. Donc, ça, c'est un préalable effectivement qui fait que, de mon point de vue, le Top n'est pas la bonne solution.

En ce qui concerne donc Francheville, on a deux échangeurs qui sont concernés. Je ne vais pas revenir sur le problème de la pollution à Alai, qui sera forcément existant et pas seulement aux hôpitaux. Deuxièmement, la congestion des accès qui seront forcément attractifs par la RD42 et la RD489 qui sont les accès naturels à Alai. L'idée d'avoir un accès sans barrière de péage, pour le moment, c'est un aléa juridique. Ce n'est pas encore légal. Il n'y a aucune expérimentation en France. Je suis en train d'évoquer des risques qui font que pour nous le Top n'est pas seulement une mauvaise solution, mais un risque pour notre commune. Donc, ce fameux péage *free flow*, les fruits gratuits, pas les fruits, excusez-moi, les flots gratuits, s'ils ne sont pas possibles, risquent d'entraîner, de geler comme autrefois de grandes surfaces. Justement pour Alai, au confluent de nos ruisseaux du Charbonnières et de la rivière l'Yzeron qu'on appelle actuellement dans le projet le parc des vallons. J'ai découvert ça dans le dossier. Cinquième risque, c'est le coût. Le coût. Effectivement, il suffira pour mettre en tranchée couverte le Valvert. Et nous sommes tous d'accord, on comprend tout à fait. Cependant, les tunnels apparaîtront certainement très chers au vu des études qui sont prévues en 2017. Or, 2017, c'est comme par hasard la fin de la révision du PLU. Or, ce que nous craignons, c'est que le Grand Lyon soit tenté d'inscrire un Top en surface, dans la vallée de Francheville. D'ailleurs, dans le PLU actuel, Monsieur le Maire de Francheville peut nous le confirmer, son tracé est toujours dessiné. Et même certaines sections sont déjà publiques, de l'ancien tracé boulevard urbain Ouest devenu Top il y a une dizaine d'années. Je voudrais terminer par le sixième risque, si je puis dire. C'est : le Top sera-t-il une vraie voirie d'agglomération ? Je ne le pense pas. Parce qu'une décision n'est pas une réalisation. Vous avez bien entendu que vous n'aurez pas de décision dans l'immédiat sur la réalisation, le contournement. Donc...

Philippe MARZOLF

Allez-y.

Jean SARRAILLON

Oui, une intention. Donc... Donc, pour terminer, le Top pour nous n'est pas la vraie solution. Nous voulons un plan de déplacement à long terme sur tous les modes de transport et l'application concrète du SCoT Lyonnais dans un plan d'urbanisme et de l'habitat révisé. Je vais donner simplement un exemple. 9 000 habitants sont mentionnés dans l'étude du Grand Lyon comme étant la population supplémentaire d'ici 2030. C'est à peu près ce qui a été calculé par l'étude de l'agence d'urbanisme pour l'étude URBAGARES. 5 000 logements seraient constructibles près des gares de l'Ouest Lyonnais. Voilà. Il faut faire un urbanisme cohérent avec les transports en commun les plus efficaces. Merci.

Philippe MARZOLF

Alors, Madame, qui attend depuis le début, là. Vous pouvez lui monter un micro, s'il vous plaît ? Allez-y, Madame.

Simone DARET

Je vous remercie d'avoir regardé par ici.

Philippe MARZOLF

Pourtant, c'est en face de moi, mais...

Simone DARET

Je suis une habitante du 9^e arrondissement. Et je voulais dire en préalable, appuyer ce qu'a dit Gérard CLAISSE tout à l'heure, pour dire qu'effectivement avec le tronçon Nord du périphérique, il y a eu après des décisions à prendre pour que ce soit fiable pour les habitants du 9^e. Et je peux dire qu'on a vu les progrès accomplis avec l'aménagement de voirie, les décisions d'aménagement y compris pour faire venir des emplois. Et je crois que ce qui me plaît dans l'Anneau des Sciences tel qu'il est présenté, alors on peut toujours dire qu'il y a des risques et puis ne pas vouloir oser, moi j'ose dire que cet Anneau des Sciences, il répond à un problème global, à des décisions qui sont prises d'un point de vue global au même moment. Parce que ce qui a été difficile dans le 9^e, c'est justement de devoir prendre des décisions au fur et à mesure et après coup, après que le tronçon Nord du périphérique ait été mis en place. Et je crois que là, on est en face d'un projet qui a une cohérence, qui apportera du mieux-être pour les habitants, parce que c'est vrai que quand on a moins de voitures sous ses fenêtres, je peux vous dire qu'on apprécie. Et les gens qui habitent rue Marietton, ils savent de quoi je parle. Et j'aimerais bien que, dans pas trop de temps, l'avenue Barthélémy Buyer soit aussi viable que l'a été aujourd'hui la rue Marietton. Parce que si on ne veut pas avoir des déplacements, on peut aussi se terrer dans la campagne. Mais je crois qu'il faut quand même bien savoir, quand on vit en ville, on se déplace, on a besoin de travailler. Nos enfants, nos petits-enfants, ils ont besoin d'avoir du boulot. Et donc, il faut que ça s'organise d'une manière pensée, originale. Et je pense qu'avec l'Anneau des Sciences, on est vraiment devant quelque chose qui répond à la préoccupation du vivre en ville aujourd'hui.

Philippe MARZOLF

Merci pour votre contribution, Madame. Alors, il y avait Monsieur, Monsieur. Monsieur ? On ne va peut-être pas pouvoir donner... Enfin, il n'y a pas beaucoup de questions, donc il n'y aura pas beaucoup de réponses du Grand Lyon.

Dominique MULSANT

Bonsoir. Dominique MULSANT, habitant de Tassin et accessoirement membre du... d'un conseil de quartier, ça ira plus vite. Moi, je me positionne résolument dans le fait que les décisions sont arrêtées, que l'Anneau des Sciences existe, mais que la décision arrêtée ou non, je ne sais pas, de l'autre contournement indissociable, et là je vous rejoins dans cette décision, mais entre les deux, puisqu'on va être en 25 pour le premier, j'imagine que la décision et la concrétisation de l'éventuel autre contournement va encore ajouter au moins 25, sinon plus d'années. Comment pouvez-vous pendant ce temps assurer que l'Anneau des Sciences aura bien sa finalité de desserte locale et comment assurez-vous que le trafic Nord – Sud, parce que je n'ai toujours pas compris, qui aujourd'hui transite... Comment m'assurez-vous qu'il ne transitera pas par l'Anneau des Sciences ? Et comment et quelles suggestions faites-vous pour le déporter vers d'autres axes existants ?

Philippe MARZOLF

Merci. Il y avait une question. Non, il n'y a plus de question. Monsieur, vous avez déjà eu la parole. Et puis, devant.

Jean-Charles KOHLHAAS

D'abord, si vous me permettez, Monsieur le Président, je n'étais pas là en tant que conseiller régional, mais la région a été interpellée deux fois sur la question du tram-train de l'Ouest lyonnais et je souhaite y répondre, d'abord en tant que président de la commission transport du Conseil régional et en tant que responsable, en tant qu'élu, du projet de l'Ouest lyonnais. Pour dire d'abord qu'il faut essayer d'éviter de faire courir des rumeurs et puis pour essayer de répondre aux questions. Non, ce n'est pas la capacité du tunnel des Deux-Amants qui fait les problèmes d'aujourd'hui. C'est un problème de matériel roulant nouveau qui a été inauguré il y a un mois et qui, effectivement, est à déverminer. Ça, c'est le problème du ferroviaire. Mais il faut savoir qu'en 2005, il y avait 7 trains par heure et par sens qui passaient sous le tunnel des Deux-Amants. Et aujourd'hui, il n'y en a que 6. Donc, ce n'est pas qu'un problème de capacité, c'est d'abord un problème de matériel roulant. Oui, la région a travaillé sur l'augmentation de capacité de la voie unique entre Écully, la-Demi-Lune et Gorge-de-Loup, parce que ce n'est pas que le tunnel des Deux-Amants. La voie unique fait au total 1 450 m de long. Il y a le tunnel des Deux-Amants, mais il y a surtout aussi le pont-rail au-dessus de l'avenue du 8 mai, Monsieur le Maire, je crois ? Je ne sais plus. L'avenue Victor Hugo, pardon. Qui a été démonté juste après la guerre. Bon, c'est un projet de 30 à

50 millions d'euros qui sera fait sans doute dans les trois ans qui viennent, parce que par rapport au projet du SCoT du Grand Lyon et de la région de développement des transports collectifs, c'est effectivement une nécessité. Mais donc, laissez juste un petit peu de temps au matériel roulant qui est en circulation de manière intégrale depuis le 9 décembre d'être déverminé pour après juger si ça marche ou si ça ne marche pas. Et pour répondre au maire de Tassin, oui, si ça ne marche pas à la fin du mois de janvier, je pense que la SNCF se fera fortement tirer les oreilles par les élus régionaux et par votre serviteur, bien sûr.

Gérard CLAISSE

Juste là-dessus, si vous pouvez juste compléter et dire que la région et le Grand Lyon travaillent ensemble sur ces dossiers-là et que le Grand Lyon viendra – pour l'instant, les négociations financières ne sont pas finalisées –, mais participer à ces investissements.

Jean-Charles KOHLHAAS

Alors, j'accueille cette affirmation même avec plaisir. Mais pour confirmer que le Grand Lyon comme le Conseil général du Rhône, effectivement, participent au financement de la première phase du projet, avec l'État, RFF et la SNCF, et bien sûr la région. Et qu'on n'a pas encore commencé à négocier pour la deuxième phase. Et que je sais pertinemment que le Grand Lyon va venir, bien évidemment, puisque nous sommes d'accord pour développer ce système de RER sur l'Ouest lyonnais.

Moi, je voudrais juste dire un tout petit mot quand même pour préciser, parce que je pense que tout le monde n'a pas bien compris. Remercier M. MAISONNIER pour ce qu'il a dit et y compris ce qu'il a dit en creux, parce que c'est un plaisir de l'entendre en creux. Mais je ne suis pas certain que tout le monde...

Philippe MARZOLF

Il a plus dit de choses en creux qu'en vrai ?

Jean-Charles KOHLHAAS

Je ne suis pas certain que tout le monde sache que le schéma national des infrastructures de transport qui a été adopté par le gouvernement précédent il y a quelques mois, je ne sais plus exactement la période, et qui effectivement, comme vous l'avez dit, Philippe MARZOLF, comprend des projets pour environ 250 milliards d'euros, ne comprend pas de contournement à l'Est de Lyon, mais ne comprend pas non plus de contournement à l'Ouest de Lyon. Il ne comprend que 25 km d'un ancien projet qui s'appelait le contournement Ouest de Lyon. 25 km, c'est tout juste la moitié à peu près. Et la commission dite Comité 21 ou Commission Duron, du nom de son président, qui est chargée de travailler sur ce schéma national des infrastructures, et dont, je crois, le mandat va être prolongé de deux mois si mes informations sont bonnes, est chargée, comme vous l'avez dit, non pas de rajouter des projets et des dépenses, mais au contraire d'en diminuer le nombre et le montant et de les prioriser. Donc,

je suis un petit peu inquiet sur le projet de grand contournement qui n'existe plus dans le schéma national des infrastructures de transport dans sa totalité, et dont le comité doit encore réduire, entre guillemets, le volume global.

Philippe MARZOLF

Là, il y avait Monsieur là-bas qui avait demandé la parole. Au milieu. Je vous passerai la parole. Restez là, restez là. Après, Monsieur.

Bertrand JABOULEY

Bonjour. Bertrand JABOULEY, adjoint à la voirie du 5^e arrondissement. Je n'insisterai pas aujourd'hui sur l'efficacité du futur Anneau des Sciences dans la réduction du trafic sur les pénétrantes dans l'agglomération, sur le 5^e arrondissement en particulier. Des réunions précédentes ont apporté des réponses. J'insisterai plutôt sur la nécessaire requalification justement des voies qui auront moins de trafic demain. Madame, justement, parlait de l'avenue Barthélémy Buyer qui aujourd'hui est une voie roulante, routière, qui n'est pas digne véritablement d'une voie de l'agglomération, du cœur de l'agglomération, du 5^e arrondissement. Vous parliez également de la rue du Commandant Charcot qui aujourd'hui n'est ni fait, ni à faire. Des parties très larges, des parties étroites. On ne peut pas mettre de site propre, rien du tout. Il y a également une voie qui est un aspirateur à voitures aujourd'hui, qui est la bretelle d'autoroute, qui part quasiment de la sortie de l'autoroute et qui va à Tassin, boulevard des Hespérides, Eisenhower. Et cette voie, véritablement au cœur des Deux-Amants, du 9^e arrondissement, proche du 5^e, est aussi une voie qu'il faudra vraiment traiter pour avoir un véritable aspect urbain de ce quartier.

Philippe MARZOLF

Merci. Monsieur ? On va prendre la dernière intervention de la salle. Et après, on va... il est 22 h 43. Monsieur ? On n'entend pas le micro. Parlez pour...

Jean-Noël LARGUET

Jean-Noël LARGUET. J'habite Saint-Genis-Laval. Je suis retraité des travaux publics. Et ce soir, je suis assez content parce que j'ai appris quelque chose. J'ai appris un nouveau mot, dans le jargon des travaux publics. J'ai appris le mot « porte ». Alors, moi, j'avais l'habitude d'entendre parler d'échangeur. Alors, évidemment, le mot porte, ça a une connotation très étroite. Ça représente très peu de surface. C'est pratiquement une ligne sur un plan. Un échangeur, c'est un peu différent. Des fois, c'est un plat de nouilles. Ça s'étend sur une dizaine, une centaine d'hectares. Et je pense que si les échangeurs avaient été marqués sur le plan, par exemple de Tassin, où il y a trois échangeurs qui sont prévus, les habitants de Tassin seraient peut-être un moins contents de voir ce que ça vous fait comme surface. Sans parler évidemment de la pollution, parce qu'en trois dimensions on peut faire un nuage au-dessus.

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur de cette précision. Alors, porte, échangeur ? Après, il y a eu plutôt différentes contributions, mais... Allez-y.

Gérard CLAISSE

Peut-être sur porte / échangeur, on va y venir, montrer quelle est la différence entre la manière dont sont pensées les portes d'accès au périphérique, d'accès et sortie, qui n'ont rien à avoir avec les plats de nouilles, tel que vous pouvez les imaginer. Ce sont des portes très compactes, mais on vous montrera des images.

Revenir sur quelques remarques. Sur la position de l'État, il y a un calendrier. Est-il différé ou pas ? À notre connaissance, pour l'instant, non. J'entends bien l'État qui va répondre à notre question de manière multimodale. Et bien évidemment, on n'en attend pas moins d'une telle position de l'État dans le cadre du Grenelle 2, puisqu'effectivement les questions de traitement du transit sont des questions auxquelles il faut répondre également de manière multimodale. Voilà. En revanche, si la réponse qui nous était faite était une troisième voie, 2 fois 3 voies sur la rocade Est, je ne pense pas que ce soit quelque chose qui soit très audible par l'agglomération lyonnaise dès lors qu'on parle de la rocade Est. Un des objectifs de l'agglomération, c'est aussi de faire en sorte que le trafic de transit ne soit plus sur la rocade Est à terme.

Qu'est-ce qui va se passer dans l'entre-deux ? Dans l'entre-deux, déjà, à supposer que l'État prenne des engagements, puisqu'il faudrait qu'il prenne des engagements et qu'il y ait un calendrier, il y aura probablement, comme vous le disiez, un décalage dans les calendriers. Ce décalage, il ne sera pas de même nature selon la réponse que va faire l'État : à l'Ouest, à l'Est ? On comprend bien que c'est pas tout à fait les mêmes délais, les mêmes réalisations. Ce que nous sommes sûrs, c'est déjà que le trafic de transit ne passera plus par l'axe A6/A7. Ça supposera bien sûr que l'État nous donne l'autorisation de le déclasser et que, temporairement, ce trafic sera redistribué par des mesures, parce que l'État devra prendre aussi des mesures de gestion et d'organisation et d'accompagnement de la gestion du transit lié à la réalisation du périphérique. L'État vient de rappeler par son représentant qu'il souscrivait à l'idée d'une fonction dédiée de ce périphérique à des trafics d'agglomération. Il devra donc organiser également le trafic national de cette manière-là. Donc, il y aura à titre transitoire des mesures qui seront prises d'organisation. Pour autant, dire qu'il n'y aura pas un camion qui passera sous le tronçon Ouest, qui irait de Mâcon à Saint-Étienne, probablement pas. Sauf à ce que le Préfet prenne une décision d'interdiction du trafic de transit sous le périphérique Ouest. Et par ailleurs, en certaines périodes, on admet, et c'est bien ce qu'il y a aujourd'hui sur le tronçon Nord du périphérique. On doit avoir 5 % de trafic de transit sur le tronçon Nord du périphérique actuellement. C'est pas les 15 % qu'on a aujourd'hui sur l'axe A6/A7 et c'est pas les 15 % que nous aurons sur le tronçon, sur la future infrastructure. Donc, bien évidemment, il y aura une partie résiduelle de trafic de transit. Et en période particulière, il y en aura peut-être un peu plus.

Sur Francheville, est-ce que le Grand Lyon ne va pas revenir avec une proposition aérienne ? Puisque le PLU, c'est le PLU d'aujourd'hui. Tant que le débat sur l'opportunité du tronçon Ouest n'a pas été tranché et que le maître d'ouvrage n'a pas pris de décision, il prend aujourd'hui des engagements sur un projet qu'il présente au débat public. Bien évidemment, ces engagements seront tenus. Nous engageons la révision générale du PLU. Nous l'avons engagée depuis mai 2011. Nous allons la poursuivre jusqu'en fin 2016. Et en fonction des décisions qui seront prises par le maître d'ouvrage, bien évidemment, le PLU va être complètement modifié. Et nous traduirons dans le futur PLU les engagements qui seront pris de tunnels enterrés. En tout état de cause, je ne sais pas quelle serait la position de la commission nationale du débat public. On fait un débat public sur l'opportunité avec un projet enterré. Imaginons qu'on revienne avec un projet en surface. J'imagine qu'il pourrait être attaqué pour non-conformité du débat public préalable ayant conduit à décider de l'opportunité du projet. Il y a plus qu'un, qu'une modification majeure du projet à partir de ce moment-là. Et nous pouvons, nous, élus, enfin élus communautaires, et je crois qu'on partage très largement ce point de vue là, prendre l'engagement que le projet se fera dans les conditions dans lesquelles il a été présenté, c'est-à-dire à 80 % enterré, et qu'on assurera bien effectivement un passage sous Yzeron, avec une porte d'accès à Beaunant. Et donc, la commune de Francheville sera... enfin, la traversée du périphérique Nord sur la commune de Francheville sera complètement enterrée.

Il y avait une question sur les trafics centre-ville. Qu'est-ce qu'on peut capter ?

Philippe MARZOLF

Je veux juste vous répondre. Ce n'est pas la CNDP qui vous attaquera. Mais par contre, il faut savoir que si, dans les 5 ans, vous n'avez pas fait l'enquête publique, après le débat public, vous devez ressaisir la CNDP. Et là, si le projet est différent que celui qui a été soumis au débat public, la CNDP peut décider un nouveau débat public. S'il n'y a pas de modification de droit ou de fait, elle ne peut pas décider le débat public. Voilà la loi, qu'est-ce qu'elle dit. Alors...

Gérard CLAISSE

Du point de vue de la CNDP, du point de vue du Conseil d'État, il dirait probablement autre chose, le tribunal administratif également.

Philippe MARZOLF

Tout à fait. Bien sûr.

Gérard CLAISSE

Et bien évidemment, on aurait des recours pour un changement radical du projet par rapport au débat public qui avait été organisé. Mais on va bien évidemment, non seulement pas prendre ce risque-là, mais aussi tenir les engagements qui sont pris, puisque ce projet est

très différent de ce qu'était le précédent scénario de tronçon Ouest porté par le département.

Sur les trafics et la capacité qu'on a à assurer et à reporter du trafic en direction du centre par une politique intensive de transport public, pour répondre également à l'intervention de M. SARRAILLON, Émilie FODOR ?

Philippe MARZOLF

Et puis également les portes et échangeurs, ou en même temps vous ferez la réponse.

Émilie FODOR

Oui. Tout d'abord, on est bien d'accord que les gens qui empruntent aujourd'hui leur voiture sont des gens qui sont aussi contraints d'emprunter leur voiture. Donc, ce sont des commerciaux, ce sont des artisans, qui ne peuvent pas forcément prendre les transports en commun d'une part. D'autre part, les utilisateurs automobilistes qui empruntent l'axe A6/A7 ont des origines et/ou destinations qui sont très diffuses, qui sont à l'échelle de l'agglomération et bien au-delà de l'agglomération. Les personnes qui empruntent l'infrastructure Anneau des Sciences sont des personnes comme cela avait été dit aux réunions précédentes, ou plus de la moitié continuent leur trajet soit sur le périphérique Laurent Bonnevey, soit sur le BPNL, qui font donc des trajets qu'on intitule de manière technique de périphérie à périphérie. Et pour continuer, les usagers qui empruntent les portes de l'Anneau des Sciences sont des usagers qui ont une destination ou une origine à proximité de ces portes, mais dont l'autre partie de leur trajet se situe bien plus loin, sur des périphéries plus éloignées. Donc, ces portes ont bien une vocation locale, puisqu'elles desservent des lieux qui sont à proximité de ces portes. Mais l'autre bout du trajet est bien plus loin qu'en interne.

Philippe MARZOLF

Ils vont plus loin, c'est ça. Ils vont plus loin en périphérie. Alors, portes / échangeurs ? Système *free flow*, on a entendu le mot, mais je ne sais pas si tout le monde maîtrise.

Sébastien CHAMBE

Effectivement, sur la notion de porte par rapport à un échangeur, un échangeur, c'est vraiment à considérer dans le cadre d'une autoroute, qui... imaginons dans le Nord Isère ou le long d'une autoroute, un système d'échangeurs qui effectivement prend toute la place dont il a besoin pour se connecter avec un territoire ou avec d'autres grands axes. On n'est pas dans cette logique très clairement sur un territoire urbanisé comme l'est l'Ouest lyonnais. La notion de porte, elle tient aussi compte du contexte dans lequel on prévoit ce projet, un contexte urbain, un contexte dense. Et quand on développe la notion de porte, c'est bien par rapport à ce contexte urbain qu'on l'imagine. C'est-à-dire un format le plus resserré possible en termes de consommation foncière, très clairement. Il ne faut pas oublier que l'Anneau des Sciences, on prévoit des vitesses de 70 km/h qui permettent du coup de...

alors, oui, je ne sais pas si on a des images qui peuvent... D'accord... qui peuvent illustrer ça, mais à partir de vitesse à 70 km/h, on peut vraiment concevoir des portes qui n'ont pas du tout les dimensions techniques obligatoires quand on est sur des vitesses de type autoroutières, très clairement. L'exemple qu'on cite le plus souvent, c'est le cas du périphérique à Barcelone où les accroches du périphérique à son environnement urbain sont éminemment resserrées, urbaines dans leur *design* urbain et pensées pour être en connexion avec les rues et boulevards alentour. C'est dans ce sens-là qu'on parle de portes.

Et puis, pour qu'on puisse parler de portes, effectivement, il faut aboutir au système *free flow*. Alors, un mot là-dessus quand même parce que, sans cela, très clairement, on parlera d'échangeur. C'est-à-dire que... si on prend un exemple sur le boulevard périphérique Nord de Lyon. Oui, vous voyez là, c'est un croquis de principe, qui n'est pas appliqué encore précisément à un espace donné. On oublie parfois de le rappeler, mais toutes les études qu'on mène là sont bien avant la phase d'avant-projet de l'Anneau des Sciences. On est en phase d'étude d'opportunité. Donc, c'est un travail de... sur des études de principe qu'on mène là. Et vous voyez à partir de ce type de croquis qu'on travaille déjà avec des architectes, des urbanistes et des *designers*, sur l'accroche de l'infrastructure au moment où elle émerge hors des tunnels avec son territoire, sur l'idée vraiment qu'on puisse avoir des emprises les plus resserrées possible pour ne pas consommer trop de foncier, ne pas trop porter atteinte à l'environnement où ces portes émergent des tunnels.

Philippe MARZOLF

Free flow ? Vous pouvez dire le péage *free flow* ?

Sébastien CHAMBE

Voilà. Est-ce qu'on voit ? Voilà. En gros, ce qui émerge... ce qui émerge est ici. Et les rampes d'accès qui sortent et qui se connectent avec le territoire, vous voyez, sont parallèles à la voie, donc pas du tout l'image qu'on se fait d'un échangeur autoroutier avec le fameux plat de nouilles qu'on a tendance à...

Philippe MARZOLF

C'est un trèfle. En général, c'est un trèfle à 4 feuilles.

Sébastien CHAMBE

Voilà. Le trèfle, effectivement. On est vraiment très, très loin de la notion de trèfle. On est plutôt sur des voies d'accès qui sont parallèles, en pente douce, et qui permettent de rejoindre ensuite l'infrastructure qui, elle, est enterrée en amont et en aval de l'émergence. Et donc, pour qu'effectivement cela fonctionne, ça suppose une technique de *free flow* qui ne consomme pas une barrière de péage avec 10, 15, 20 guichets pour accéder à ces émergences-là. Effectivement, ça suppose un travail législatif pour les mettre en place. On n'est pas mûr, ni technologiquement, ni juridiquement, pour aujourd'hui, en 2012, appliquer le

free flow tel quel à une infrastructure de ce type-là. On parle d'un horizon d'ouverture à 2025. On estime qu'en 13 ans, étant donné l'état des technologies aujourd'hui, on doit pouvoir mettre en place ce type de principe où les gens, par des technologies sans contact, leurs voitures sont identifiées quand elles franchissent un péage virtuel – voilà, je cherchais le mot, mais c'est vraiment ça – qui permet de ne pas avoir à s'arrêter à l'entrée de l'Anneau des Sciences. Et c'est dans ces conditions-là qu'effectivement on peut avoir des portes au sens urbain du mot et non pas des échangeurs.

Et puis, peut-être un dernier mot pour dire qu'une porte, ça suppose un projet de territoire qui dit : « C'est une porte vers quoi ? C'est une porte qui communique avec quoi ? » Et donc, c'est là-dessus tout le sens de la présentation que Marion KLUIJTMANS vous a faite. Et vous pouvez venir dans les jeudis qui suivent pour assister aux autres présentations sur les autres portes de l'Anneau des Sciences, parce qu'il y a autant de projets qu'il y a de portes. À La Saulaie, aux hôpitaux Sud, à Beaunant, on est chaque fois sur des situations différentes. Mais où on développe un projet de territoire en lien avec les spécificités de chacune de ces portes.

Philippe MARZOLF

Merci pour tout. C'était bien la diapo des prochaines réunions qui est arrivée... qui arrive. Qui c'est qui la met, là ? J'appuie sur mon bouton ? Non, exprimez-vous en vidéo. Voilà. En tout cas, merci pour votre patience. On a dépassé d'un quart d'heure. La réunion était prévue de 3 heures. Merci pour toutes vos contributions. Merci donc à tous les participants. Vous retrouverez toutes les informations, toutes les présentations dans les 2 ou 3 jours et les *verbatim* dans la semaine. Merci et bonne soirée. Et voici, les prochains rendez-vous, la semaine prochaine aux hôpitaux Sud, notamment.