

ATELIER THÉMATIQUE

L'AMENAGEMENT DE LA VILLE ET LA MOBILITE A L'HORIZON 2030

DÉBAT PUBLIC

Anneau des Sciences Tronçon Ouest du Périphérique

LYON, le 11 décembre 2012

**« UNIVERSITE LYON III »
Auditorium Malraux – Lyon 8
18 rue du Professeur Rollet**

de 19h30 à 22h40

Membres de la CPDP présents en tribune :

- ✓ **Chantal SAYARET,**
- ✓ **Cécile VALVERDE,**
- ✓ **Philippe MARZOLF**

Chantal SAYARET

Philippe MARZOLF, président, fait son entrée. Président de la Commission particulière et vice-président de la Commission nationale du débat public, fait son entrée et il rejoint Cécile VALVERDE, membre de la Commission. Nous sommes trois rescapés ce soir du froid. J'espère que ma voix ira au bout. Je m'appelle Chantal SAYARET et je suis membre, avec plaisir, de cette Commission particulière du débat public.

Merci à vous tous de nous rejoindre. En vous rappelant que ce débat public porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet, qu'il permet de s'informer sur le projet, d'obtenir des réponses et de donner son avis sur plusieurs supports, que ce soit oral ou écrit.

Le dossier du débat, DMO, dans le jargon, est écrit sous la responsabilité du maître d'ouvrage, qui est ici Grand Lyon, comme vous le savez. Compte-rendu et bilan sont publiés par la Commission particulière du débat public et la Commission nationale du débat public, deux mois après la clôture du débat. Et le maître d'ouvrage Grand Lyon publie sa décision trois mois plus tard, maximum. Il peut le faire avant.

Quelques rappels des principes du débat public : la transparence. Les informations doivent être claires et accessibles à tout public. Tout ce qui se dit ou s'écrit dans le débat est rendu public. Équivalence : toute personne concernée peut contribuer au débat avec les mêmes égards, avec le même temps de parole. Il n'y a pas de ségrégation. C'est l'inverse de l'équivalence. Argumentation : les avis doivent être argumentés. Donc, ce sont les principes qui s'appliquent au débat public.

D'autres principes s'appliquent aux membres de la Commission particulière du débat public, que je me plais à rappeler. Notre Commission est neutre, c'est-à-dire que nous n'avons aucun avis sur le projet. Nous ne sommes ni favorables, ni défavorables. Et nous sommes totalement indépendants de toute partie du débat, donc du maître d'ouvrage en particulier. Ce débat public, il y a un site qui est maintenant connu, je crois, de vous. Donc, vous pouvez intervenir par courrier postal ou par courrier électronique, poser des questions avec garantie de réponse, donner son avis, vous inscrire dans un forum de discussion, proposer une contribution argumentée qui, éventuellement, pourra devenir un cahier d'acteur. Publication de tout document reçu par courrier postal ou électronique sur le site.

Petit rappel de notre calendrier, et en rose la réunion de ce soir : 11 décembre 2012, l'aménagement de la ville et la mobilité à l'horizon 2030. C'est une réunion thématique.

Alors, si l'on revient un petit peu à la réunion du soir. Cette réunion va concerner la ville, la ville de demain et les transports de demain, la mobilité de demain. On sait que la prospective, les prévisions sont un art assez difficile. Ils requièrent une modestie de la part des intervenants parce qu'on est à échelle 2030 ou 2040. Modestie, donc des intervenants, de ceux qui ont pris du temps, non seulement pour venir nous rejoindre ce soir, mais pour travailler sur le sujet.

Donc, nous avons fait appel à des grands témoins, à des intervenants pour vivre avec eux leur expérience de ces différentes thématiques, pour partager leur expérience. On les remercie d'entrée de jeu. Certains sont venus de très loin partager le fruit de leurs travaux. Encore une fois, la prospective amène de la modestie, mais en même temps le projet proposé par Grand Lyon est un projet qui s'inscrit dans l'avenir. Ce n'est pas tout à fait pour demain.

Cette réunion se déroulera en quatre temps : aménagement du territoire, avec une intervention sur les tendances d'évolution des différentes fonctions de la ville. Deuxième thème : le comportement, la partie molle, l'humain, les comportements humains vis-à-vis des différents moyens de transport. Troisième thème, plus technique : perspectives énergétiques et de mobilité, les infrastructures de 5^e génération. Et en dernier lieu – alors, on reviendra sur chaque thème – réactions de Grand Lyon par rapport à tous ces éléments que nous nous serons quelque peu appropriés grâce à ces grands témoins.

Bien sûr, il s'agit d'un débat public. Cela veut dire que, même si nous avons une approche thématique, même si nous avons fait venir ceux qui ont pris plus de temps pour travailler et pour réfléchir à ces différentes thématiques, la parole reste largement celle du public, qui très régulièrement sera sollicité pour poser des questions.

J'ai rappelé aux intervenants, je le rappelle très généralement, que les minutes sont affichées. Donc, nous avons un temps à respecter. Et j'aiderai certains intervenants à respecter ce temps, si cela est nécessaire. Voilà.

J'appelle maintenant Monsieur de la direction départementale du territoire, je ne sais plus votre nom... M. MONET, qui va nous présenter une première intervention, sur laquelle nous échangerons ultérieurement. Monsieur le président ?

Philippe MARZOLF

Juste pour rappeler également que la réunion est retransmise sur internet et qu'il y aura peut-être des questions sur internet. Donc, je me permettrai peut-être également de les retransmettre et de les passer à l'oral ce soir.

Jean-Louis MONET

On m'a demandé de présenter ce soir les tendances d'évolution des différentes fonctions de la ville, en partant de quelques éléments d'analyse de niveau national. Et j'essaierai de focaliser ensuite sur des éléments beaucoup plus locaux, à travers notamment des éléments pris dans le SCoT, mais aussi d'autres éléments qui me permettront de compléter mon propos.

Alors, très rapidement, il m'a paru très intéressant de démarrer par quelque chose qui pouvait resituer un peu l'agglomération dans un contexte un peu national, et notamment à travers une analyse de la DATAR. Je n'ai pas repris... dans le cadre de territoires 2040, il y a énormément de choses en matière de prospective. Je me suis contenté donc de travailler sur une étude qui a été réalisée sur les systèmes urbains français et qui m'a paru intéressante sur plusieurs points.

D'une part, parce que cette étude permet donc de transformer un peu notre vision de développement des agglomérations et des territoires. Donc, en partant d'une analyse qui se situe beaucoup plus sur les échanges et sur les liens. Donc, ce qui me paraissait relativement intéressant par rapport à la problématique de ce soir.

Deuxièmement, c'est une démarche qui pose le problème des coopérations, des coopérations donc en cours, donc à courte, moyenne ou longue distance. C'est quand même intéressant puisqu'en fait, globalement, ces systèmes urbains dépendent aussi bien sûr de la capacité des agglomérations à s'organiser au niveau local.

Donc, cette étude réalisée pour la DATAR propose une approche à la fois avec des limites territoriales, par l'analyse des relations entre les différents espaces urbains.

Donc, trois échelles d'interdépendance se sont définies dans ce cadre-là.

D'une part, pour définir un peu les interdépendances urbaines – les relations des choses qui sont relativement... qui paraissent aller de soi, mais qui ne sont pas si simples que cela – les relations de proximité, les relations transversales entre les différents systèmes, et les connexions avec Paris. C'est des échelles qui sont constitutives un peu des ensembles urbains.

Afin de permettre les analyses, sept types de liens ont été analysés.

D'une part, les mobilités domicile - travail. C'est des choses qui sont aussi assez connues. Les mobilités de loisirs à travers les résidences secondaires, les migrations résidentielles, les liens de la société de la connaissance via les partenariats scientifiques, l'économie à travers les liens entre sièges et établissements d'entreprises et la grande vitesse avec un indice mixte train-avion. À partir de ces sept critères, c'est juste un rappel donné, je vais assez rapidement passer dessus, il y a une définition des apports de ces différents indicateurs aux différents thèmes – société mobile et de loisirs, société de la connaissance et d'information, aspects économique-financiers – et la pertinence de ces différents indicateurs par rapport à ces problématiques qui sont posées. J'en reste là. Cela a permis donc de définir les systèmes urbains de proximité. Et ce qui est intéressant quand on regarde la partie autour de l'agglomération lyonnaise, c'est qu'en fait à partir de ces critères, on a défini des systèmes urbains de proximité qui vont quasiment jusqu'à Grenoble et qui prennent en compte une partie de l'Ardèche, une partie de l'Ain et de la Loire, puisque bien sûr cela intègre aussi Saint-Étienne et tout ce qui concerne aujourd'hui le pôle métropolitain, mais également d'une certaine manière la RUL. On retrouve un petit peu ces différents éléments. Et je crois que c'était intéressant, c'est qu'à partir de ces critères on aboutit à cette définition.

Deuxième point qui a été analysé, c'est que ce soit effectivement une relation transversale, inter-systèmes.

Cela a paru intéressant donc, dans le cadre de la DATAR, de faire ces analyses-là pour essayer de voir un petit peu comment les systèmes urbains se reliaient entre eux et s'articulaient entre eux. Dans cette analyse et sur cette carte telle qu'on la voit apparaître, Lyon apparaît comme un des pivots majeurs donc des relations transversales. C'est quelque chose dont on pouvait se douter mais qui au moins a le mérite de mettre les choses carte sur table.

Troisième point, ce sont les relations avec Paris.

Là, c'est quelque chose de plus classique. On s'aperçoit que... vous voyez que les ronds rouges sont les relations fortes avec Paris.

Bon, ce n'est pas étonnant que les principales grandes agglomérations françaises aient des relations fortes avec Paris. Je ne reviendrai pas là-dessus. Les poids des ronds sont simplement les poids des populations. Et là-dessus, il n'y a pas... c'est une information qui n'est pas forcément extraordinairement nouvelle pour nous.

À partir de cela, ce qui est intéressant, c'est l'analyse qui a pu être faite de mesurer le degré de métropolisation des différents systèmes urbains.

Alors, d'une part, plusieurs critères ont été retenus.

Le premier critère, c'est l'attractivité internationale. Donc, le rôle international de ces systèmes urbains a été véritablement analysé de près. Donc, en évaluant non seulement le volume des échanges, mais également la diversité, la variété des partenaires, c'est-à-dire que ce n'est pas simplement un volume d'échanges, c'est aussi une variété des partenaires qui a été envisagée, ce qui est quelque chose de relativement nouveau.

Capacité d'innovation. C'est une proportion de services à forte intensité de connaissance et des industries de haute technologie. C'est quelque chose d'un peu plus classique.

Capacité d'accumulation. Ce n'est pas simplement la population de ces terrains, c'est aussi la richesse produite à travers les salaires versés et la part des cadres dans les fonctions métropolitaines.

Dernier point qui est intéressant, c'est les capacités de connexion en national. L'étude part d'une hypothèse qu'il existe un lien entre la capacité des systèmes urbains à animer et à fédérer, à l'échelon national, d'autres systèmes et le positionnement de ces systèmes dans les échelles de la mondialisation.

À partir de là, à partir de ces différents critères, qui ont été malaxés, l'étude aboutit à ce type de carte, qui définit le degré de métropolisation des grandes agglomérations, des grands systèmes urbains français. Et ce qui est intéressant de voir, c'est que, bien sûr en dehors de la région parisienne, le système urbain Lyon-Grenoble – je disais tout à l'heure que Grenoble était introduit dans le système urbain – se détache très nettement des autres systèmes urbains, en émergeant sur tous les indicateurs, révélant en cela un profil métropolitain très diversifié.

Donc, vous voyez que l'ensemble de ces analyses, ce qui est intéressant par rapport à la problématique que l'on a ce soir, c'est qu'en fait, ces analyses, d'une part, sont des analyses dynamiques, d'autre part qui s'appuient sur la problématique des échanges et des coopérations entre agglomérations d'un même système urbain. Et c'est ce qui me paraissait intéressant à travers cette analyse.

Deuxièmement, ma conclusion, c'est qu'effectivement on aboutit à un degré de métropolisation de l'agglomération lyonnaise qui est extrêmement fort et qu'il sera nécessaire de préserver et d'amplifier.

Le SCoT à grands traits. Le SCoT de l'agglomération lyonnaise a posé d'emblée un certain nombre d'enjeux. D'une part, la nécessaire vision métropolitaine. Là, on rejoint un peu la problématique que l'on a développée à travers l'analyse.

La mise en œuvre d'une organisation multipolaire. Et cela, j'y reviendrai, parce que c'est un des points forts de ce SCoT, puisqu'il pousse la logique jusqu'au bout. Une inversion du regard. Bon, c'est quelque chose d'un peu plus... non pas classique, mais qui est quand

même intéressant, une inversion de regard qui pose l'armature verte et le réseau bleu comme des éléments prioritaires et structurants du développement. C'est-à-dire que ce n'est pas l'inverse, on a changé l'orientation, la manière de concevoir le SCoT.

Des orientations en matière de développement économique qui visent à doter l'agglomération des équipements nécessaires à son développement et à maintenir, donc, son niveau d'activité au niveau international.

Et l'accent mis sur le réseau métropolitain de transport public, et la nécessaire articulation organisation des transports et urbanisation.

Donc, on a ces grands traits du SCoT, que l'on peut illustrer par différents points. Architecture territoriale multipolaire, c'est un point extrêmement important et qui, d'une certaine manière est novateur, puisqu'en fait c'est un parti pris dans la problématique de l'étalement urbain, c'est-à-dire que l'on densifie autour de l'agglomération centre, bien sûr, mais aussi autour des différents pôles qui sont retenus dans ce cadre-là. Donc, on a un développement de l'agglomération qui se fait autour de grands pôles. Ces grands pôles étant retenus par leur proximité et avec des dessertes à la fois en transport collectif d'une façon générale, c'est-à-dire que ce soit desserte ferrée, ou desserte routière bien sûr, et desserte en transport collectif d'une façon générale.

Ce qu'il est intéressant de noter, c'est qu'effectivement l'ensemble de l'articulation de l'urbanisation va se faire autour de cette densification, autour de ces grands thèmes et de ces grands pôles, qui sont définis à travers cela.

Plusieurs points, donc, en termes d'évolution.

Là aussi, ce qui est intéressant, c'est que l'on est dans l'articulation. On parle du SCoT de l'agglomération lyonnaise, mais ce SCoT est dans l'articulation avec des autres SCoT, donc de l'inter-SCoT, les autres SCoT voisins, dans une problématique donc de coordination, puisqu'en fait, on avait défini au niveau de l'inter-SCoT une évolution de 300 000 à 500 000 habitants supplémentaires pour l'ensemble de l'aire métropolitaine. Alors, ces 300 000 à 500 000 habitants sont déclinés par SCoT. Et pour ce qui est du SCoT de l'agglomération lyonnaise, la problématique, c'est 150 000 habitants, qui est équivalent à peu près à 150 000 logements, puisqu'en fait on a joué une relation d'égalité... enfin, ce n'est pas d'égalité, c'est simplement une façon de travailler qui a permis de définir cette enveloppe-là. On pourra éventuellement y revenir. Ce qui fait donc à peu près 7 500 logements en moyenne par an. Et ce qui est intéressant, c'est que, surtout, ces 7 500 logements sont répartis entre différents secteurs. Vous voyez apparaître les secteurs sur la carte qui est jointe, et donc, les problématiques que cela pose. Donc, un encadrement, une évolution ambitieuse. Nous, au niveau de l'État, on pensait que c'était une évolution qui était minimale. Donc, effectivement, dans le SCoT, c'est présenté comme minimal. On aurait souhaité que ce soit encore plus ambitieux au niveau de l'agglomération lyonnaise, mais déjà, c'est quelque chose qui est important. Et le fait que l'on en soit à ce niveau-là est effectivement quelque chose d'ambitieux.

Développement économique. C'est simplement la maintenance de l'articulation des différents développements multipolaires liés... à la fois les développements résidentiels,

mais aussi les développements économiques. Et donc, on retrouve ces différents éléments. Je n'insisterai pas plus là-dessus.

Donc, je reviens... Une articulation forte autour d'un développement multipolaire. Renforcement de l'urbanisation résidentielle. Renforcement des orientations de développement économique. Donc, un choix d'urbanisme qui s'effectue autour des gares et des sites les mieux desservis pour les transports collectifs. C'est un point extrêmement important. Coordination et cohérence entre les différents modes de déplacement, donc qui constituent un enjeu majeur des nouvelles organisations des réseaux de transport. Qui pose en outre la nécessaire question de l'organisation de la logistique urbaine. Enfin, tout ce qui est autour de la logistique urbaine. C'est effectivement des choix qui s'imposent également aux autres SCoT voisins. C'est-à-dire que la problématique qui s'est développée autour de l'agglomération lyonnaise s'impose également au niveau des SCoT voisins, à des degrés divers et des façons différentes, mais malgré tout, des problématiques différentes.

Dans tout ce travail-là, la mobilité reste absolument essentielle. C'est-à-dire que, malgré une évolution des comportements et une évolution du travail, c'est à la fois une maturité de la prise en compte d'un certain nombre d'éléments en matière de responsabilité en termes de mobilité. Mais c'est aussi les comportements en matière de commerce, par exemple le développement du *e-commerce*, qui va se développer. L'organisation du travail, donc développement du télétravail, etc. Mais ce sont des choses que l'on voit poindre, mais qui pour l'instant n'ont pas encore pris véritablement de l'ampleur, mais qui de toute façon se développeront, même s'ils ne résoudre pas l'ensemble des problèmes de mobilité. Et on peut constater qu'avec une diminution de la part modale de la voiture, qui est compensée négativement par l'augmentation de la population, on aura quand même globalement une augmentation du nombre de voitures sur les routes dans l'agglomération. Alors, après, le problème, c'est un problème d'organisation de cette circulation.

Malgré une évolution rapide des technologies – la voiture de 2030 ne sera plus celle que l'on connaît aujourd'hui, donc on peut espérer que d'une part la motorisation évoluera, la voiture électrique se développera, d'autres types de voitures et d'autres types de motorisation pourront se développer – il restera malgré tout et au moins pendant une phase transitoire, des enjeux très forts en termes à la fois d'environnement (nuisances sonores), mais aussi d'émissions de gaz et de particules nocives pour la santé, et des gaz à effet de serre, l'ensemble de ces panoplies qui, malheureusement, polluent très fortement les grandes agglomérations aujourd'hui et la nôtre particulièrement, malgré les mesures que l'on a pu prendre jusqu'à présent.

Deuxièmement, tout cela impose une recherche d'une articulation coordonnée du développement des transports collectifs, des modes doux, des modes alternatifs à la voiture et une organisation optimale des circulations automobiles. C'est-à-dire que dans la mesure où l'on gardera une circulation automobile, il faudra organiser cette circulation automobile, et cette nouvelle organisation sera combinée à une politique de développement, donc d'une part du covoiturage. Ce sont des éléments qui sont en prémices, que l'on voit poindre, mais qui ne pourront que se développer. Et le covoiturage, cela s'organise aussi. Le Grand Lyon a

un site sur le covoiturage qui est très intéressant et qui est en plein développement. Développement de la route intelligente, autour de l'ensemble des outils électroniques qui sont à la fois liés à l'information de l'utilisateur, mais aussi à l'analyse des trafics et l'analyse en temps réel des trafics et aux relations qu'il peut y avoir entre les usagers à ce niveau-là. De la route partagée, puisqu'en fait ces voiries ne seront pas forcément des voiries spécifiquement liées aux automobiles, mais on pourra développer le transport collectif sur ces voiries.

Donc, une interconnexion entre les différents modes d'occupation de la route, pour les véhicules automobiles qui, malheureusement, resteront encore, mais je veux dire, malgré le développement des transports collectifs.

Chantal SAYARET

J'ai le rôle ingrat de vous rappeler qu'il vous reste une minute. Merci beaucoup.

Jean-Louis MONET

Très bien. Alors, deux choses pour conclure.

D'une part, les transports collectifs aujourd'hui, même s'ils sont très développés dans l'agglomération lyonnaise, on s'aperçoit dans les travaux qui sont en train d'être engagés à travers le PLU-H, que les transports collectifs arrivent aussi dans certains cas à saturation. C'est donc une véritable problématique, sur laquelle il faut travailler aujourd'hui dans le développement de l'urbanisation, y compris sur les axes de transport collectif.

Deuxièmement, ce qui me paraît intéressant à ce sujet, pour conclure et pour renvoyer au tout début de ma présentation... ce qui est intéressant, c'est que l'on est, sur les mobilités, dans des réflexions qui sont à l'échelle non seulement de l'agglomération, mais inter-agglomérations.

Je prends pour exemple tout simplement la problématique de la réflexion sur la logistique qui est menée par la RUL, la région urbaine de Lyon, aujourd'hui... et le nouveau schéma sur lequel la RUL est en train de travailler. La création du pôle métropolitain, qui intègre donc les quatre agglomérations du G4. Et la création du syndicat mixte de transport. Tout cela montre en fait qu'au-delà du développement des mobilités, il y a aussi la capacité d'une organisation différente des agglomérations et une cohérence qui est en train de se trouver progressivement entre les différentes agglomérations autour des thèmes, notamment de la mobilité, mais pas uniquement.

Je dirais simplement pour conclure que l'on travaille aujourd'hui sur le territoire de Saint-Exupéry. Et que, y compris sur la problématique économique, on voit qu'il y a des complémentarités qui peuvent se trouver. C'est-à-dire que l'on est sur des jeux de complémentarités entre agglomérations, entre grandes agglomérations et plus petites agglomérations. Et chacune apporte à l'autre. Et c'est le problème des problématiques des échanges des mobilités qui est en train de se mettre en place et qui est quand même particulièrement intéressant, et qui fait la valeur et la richesse d'une agglomération comme l'agglomération métropolitaine lyonnaise.

Chantal SAYARET

M. MONET, merci d'avoir tenu ce délai. Je voudrais dire pour les autres intervenants, puisque nous sommes en toute transparence, que Monsieur a bénéficié de quelques minutes supplémentaires, puisque ce qui était prévu à 10 minutes s'est un peu élargi, puisque Monsieur a présenté certains éléments de l'étude de la DATAR.

J'appelle les intervenants suivants, mais je vois M. KAUFMANN qui s'en va, pas dans le bon sens, mais qui devrait revenir.

Donc, si vous voulez bien prendre place, M. TOUSSAINT, qui ne vient pas de très loin puisqu'il est de Lyon. Voilà. Mme VARNAISON-REVOLLE, du CERTU, mais vous allez vous présenter. M. LAIGLE, qui a un rôle un petit peu différent. C'est M. KAUFMANN que j'aimerais qu'il nous rejoigne, mais il doit avoir des soucis techniques. Voilà.

Oui, je disais, M. LAIGLE a un rôle un petit peu différent dans la mesure où M. Guillaume LAIGLE appartient à Grand Lyon, si j'ose dire. Le terme est peut-être un peu fort, mais en tout cas, il est directeur des services aux entreprises à Grand Lyon. Et en fait, il va nous parler d'une application locale, d'un retour d'expérience socio-économique sur le boulevard périphérique Nord-lyonnais, après cette intervention. Monsieur, si vous voulez bien rejoindre... parce que peut-être des questions vous seront posées ultérieurement. Merci de votre intervention.

Donc, trois intervenants, M. KAUFMANN, qui va nous parler de prospective de mobilité urbaine, qui nous vient de l'École polytechnique fédérale de Lausanne. Il arrive. J'ai bien compris qu'il était dans la boîte, il va venir. M. TOUSSAINT, de Lyon. Mme VARNAISON-REVOLLE. C'est comme à la radio, il ne faut pas qu'il y ait de blanc. Donc, chef du département déplacements durables au CERTU. Et M. Guillaume LAIGLE. Je pense qu'il y avait un sens, un ordre dans nos interventions. C'est la raison pour laquelle on ne va pas inverser l'ordre. Voilà, je défends la cohérence de notre travail.

Voilà, M. KAUFMANN qui fait sa... Doucement, prenez votre temps. Puisque vous êtes le premier à intervenir. S'il vous plaît, Monsieur. Vous avez la parole pour 10 minutes. Merci beaucoup.

Vincent KAUFMANN

J'ai modifié un petit peu ma présentation pour la rendre un peu plus précise, et donc c'est ce que j'ai été transmettre. Ah, la voilà. Parfait ! Alors, très vite, j'avais envie... on n'a que 10 minutes, donc on va rester dans les 10 minutes.

Moi, j'avais simplement envie de mettre le doigt sur un certain nombre de transformations et de changements que connaît la mobilité actuellement et qui permettent de tirer un certain de pistes pour le futur de cette mobilité urbaine.

Tout d'abord, la première chose qui paraît importante... donc, là, je parle vraiment comme chercheur, analyste de ces questions, et analyste notamment de ces questions sur l'agglomération lyonnaise, puisqu'on a eu l'occasion de travailler ces dernières années sur Lyon.

Classiquement, on distingue la mobilité de la vie quotidienne, la mobilité résidentielle, les voyages et les migrations comme étant quatre formes principales de déplacement. Il y a de

plus en plus de déplacements qui ont de la peine à entrer dans ces catégories. Les gens qui travaillent dans une autre agglomération, qui font par exemple Lyon – Grenoble, ce que l'on appelle les « navetteurs de longue distance ». Les bi-résidents, ces gens qui ont un pied-à-terre dans une autre agglomération dans laquelle ils travaillent et qui font la navette une fois par semaine, que l'on appelle les bi-résidents. Ceux-là aussi, on a de la peine à les mettre dans ces cases mobilité de la vie quotidienne, mobilité résidentielle, voyages et migrations. Or, cela peut paraître un petit peu anecdotique, mais j'avais envie de partir de là, parce que la mobilité telle qu'on la connaît, par exemple à Lyon, elle est de moins en moins locale et elle est de plus en plus métissée avec d'autres formes de déplacement. Il y a des gens qui ont leur domicile à Paris et qui ont des mobilités quotidiennes à Lyon parce qu'ils y ont un pied-à-terre et qu'ils y passent une partie de la semaine, etc., etc.

Deuxième évolution, les budgets temps de la vie quotidienne qui, très longtemps, sont restés constants. On se déplaçait à peu près une heure par personne et par jour en moyenne dans les enquêtes budgets temps. Ils se sont mis à augmenter. On passe plus de temps en moyenne à se déplacer. Alors, c'est l'objet d'une controverse entre scientifiques. Cela dépend ce qu'on mesure. Et c'est précisément lié avec le premier point que j'évoquais, c'est-à-dire que si l'on tient compte de l'ensemble des formes de déplacement d'une population, y compris par exemple un déplacement professionnel à Paris, qui a lieu par exemple une fois par semaine, et bien, ces budgets temps ont même tendance à augmenter assez franchement.

Troisième évolution qui marque la mobilité de ces dix dernières années : la capacité à se mouvoir ou motilité. Alors, « motilité », ce n'est pas une faute de frappe. Cela veut dire capacité à se mouvoir. C'est quelque chose qui est devenu central dans les déplacements des personnes. C'est-à-dire que l'on a à notre disposition par rapport aux années 60 ou 70 beaucoup plus de possibilités de franchir l'espace, des possibilités démocratisées. Il y a par exemple les différents moyens de transport, mais il y a aussi les moyens de communication à distance qui se sont considérablement développés. Puis, le confort de ces moyens a évolué. Si l'on prend l'exemple de la voiture. Aller travailler en Renault 5, en 1972, cela n'offre pas les mêmes conditions de confort qu'aller travailler en Clio en 2012. Donc, du coup, ces conditions de confort qui ont changé permettent aussi d'appréhender le déplacement différemment, permettent de déployer des activités, des micro-activités dans la voiture. D'une manière générale, les déplacements sont moins des interstices dans la vie quotidienne et plus de temps à part entière dès le moment où ils offrent en fait une certaine qualité.

Quatrième évolution. On va très vite, mais on pourra y revenir dans les questions. On est de plus en plus sédentaire. C'est quelque chose que l'on voit à travers toute l'Europe. On a tendance à utiliser la vitesse pour être sédentaire. Vous trouvez du boulot à Paris, si possible vous allez essayer de rester sur Lyon, si c'est possible financièrement, si c'est possible au niveau du temps. Et vous allez utiliser le potentiel de vitesse du TGV pour vous arranger, pour être bi-résident ou éventuellement pendulaire de longue distance. Bon, Paris, c'est un petit peu loin. Mais par exemple, entre Paris et Lille, ce sont des choses qui se sont considérablement développées. Et on pourrait qualifier... Alors, on devient de plus en plus sédentaire, c'est-à-dire qu'on utilise ces potentiels de vitesse pour finalement changer le moins de choses possible à sa vie et éviter d'avoir à se déraciner, à se ré-enraciner ailleurs. Et donc, c'est une évolution qui, je crois, est aussi assez importante, parce qu'elle génère

beaucoup de kilomètres parcourus par les réseaux de transport et notamment sur autoroute en voiture et par TGV.

Puis, évidemment, dernier point et non des moindres, toutes ces évolutions dont je vous parle, les quatre premiers points sont associés à des inégalités croissantes. Tout le monde n'a pas accès évidemment à une capacité élargie à se mouvoir, c'est-à-dire en ayant des accès très larges à des réseaux rapides. Tout le monde n'a pas accès à la mobilité réversible. Voilà. Donc, c'est aussi cela les évolutions avec des fractures peut-être dans les évolutions de la mobilité qui sont beaucoup plus marquées que par le passé.

Alors, si l'on essaie maintenant d'être un peu plus précis, que l'on regarde... j'avais envie de me focaliser pour la suite de mon exposé sur trois évolutions, en reprenant un petit peu le cas de Lyon que l'on a pu étudier récemment.

Derrière ces évolutions, il y a une reconfiguration du modèle économique. On en a déjà un tout petit peu parlé.

Dissociation des lieux d'emploi et de résidence. C'est lié à la métropolisation qui a été évoquée par l'orateur précédent. Et cela entraîne une hausse des usages de la voiture particulière et des transports en commun.

Développement des modes de vie poly-topiques, c'est-à-dire le fait d'habiter dans plusieurs lieux. C'est ce que je vous décrivais tout à l'heure à propos des pendularités de longue distance, des bi-résidents. Cela aussi accentue le nombre de kilomètres parcourus.

Développement aussi du *e-commerce*. On achète de plus en plus de choses à distance que l'on se fait livrer. Alors, il y a des différences générationnelles qui sont importantes dans ce domaine-là, mais néanmoins c'est quelque chose que... on peut imaginer qu'à l'avenir, cela va avoir un impact assez conséquent.

Derrière ces évolutions que je vous présentais sur mon premier *slide*, il y a une reconfiguration du modèle économique qui va certainement se poursuivre avec notamment une hausse de la flexibilité. Parce que derrière la dissociation des lieux d'emploi et des lieux de résidence, développement des modes de vie poly-topiques, il y a cette question de la flexibilité du contrat à durée déterminée, qui pousse aussi à avoir ce type de comportement.

Deuxième évolution sur laquelle je voulais un petit peu m'attarder, qui est aussi un petit peu en germe derrière les constats que j'ai faits au premier *slide*, on a de nouvelles pratiques de mobilité qui se développent et de nouveaux rapports à la voiture. La voiture n'a plus une aussi bonne image qu'avant. Il y a deux ans, il y a Toyota qui est venu nous trouver à l'École polytechnique de Lausanne en nous disant : « Écoutez, on a un grand problème. On a un grand problème au Japon. C'est qu'au Japon, la voiture ne fait plus rêver personne dans la génération des 18-25 ans. Ce qui fait rêver, c'est les *smartphones*, c'est l'univers finalement de la mobilité dite virtuelle. La question que l'on se pose, c'est de savoir si dans 10 ans, ce sera comme cela aussi en Europe ». Voilà la question que se pose par exemple une des plus grandes firmes automobiles mondiales. La voiture est en train de muter. Son image change. Beaucoup de jeunes ne passent plus le permis de conduire. Il y a de nouvelles offres, le covoiturage et l'auto-partage qui se développent. Par ailleurs, les offres dites alternatives à la voiture comme conducteur se développent. C'est particulièrement le cas à Lyon avec les vélos en libre-service, avec une attention particulière portée à la qualité des espaces publics pour se déplacer et évidemment les transports en commun. Donc, on a un nouveau rapport

à la voiture qui se développe et qui va certainement, à l'horizon 2030, continuer à se développer, avec pour impact un report finalement de l'utilisation de l'automobile vers d'autres moyens de transport.

Donc, vous voyez que c'est une deuxième tendance qui est un petit peu différente de la première que j'évoquais à propos du changement de modèle économique.

Puis, la troisième, j'aimerais ré-insister là-dessus. C'était le dernier point aussi que je mettais dans les évolutions actuelles. Si on se projette à l'horizon 2030, c'est quelque chose d'important aussi, cette question de la précarité, on assiste à un accroissement des inégalités en matière de déplacement. Dans les différents scénarios d'évolution que l'on peut faire à l'horizon 2030, c'est clair qu'il y a de fortes chances pour que cette tendance perdure, ainsi qu'une certaine baisse du pouvoir d'achat des classes moyennes, avec des effets aussi sur la mobilité, sur les déplacements, mais aussi sur les inégalités en matière de déplacement.

Donc, là, pour terminer, un *slide*. J'ai essayé de vous présenter d'abord des évolutions actuelles avec ces cinq points que je vous ai présentés sur le premier *slide*.

Chantal SAYARET

Et vous nous présentez cela en une minute, sans problème ?

Vincent KAUFMANN

Oui, oui, pas de problème.

Puis, ces trois évolutions, ces trois points qui me semblent essentiels à l'horizon 2030, cette question du changement de modèle économique, la question de la précarité, la question des changements finalement dans l'image des modes et dans leur désirabilité respective, quand on les met ensemble, finalement cela va dans différentes directions. Et quand on fait un exercice de prospective en essayant d'additionner ces tendances, compte tenu de la croissance démographique, et que l'on se pose la question : « Où est-ce que l'on en sera avec l'automobile en 2030 ? », il n'est pas évident de dire s'il y aura croissance du trafic en volume absolu ou pas. Et donc, c'est ce que je voulais très rapidement vous montrer sur ce *slide*. Il y a des facteurs qui ont des effets divergents sur les déplacements. C'est ce que j'ai essayé de vous montrer. Qu'il s'agisse du nombre de déplacements en voiture ou des prestations kilométriques en voiture, c'est lié aux nouveaux usages de la voiture (comment va se développer l'automobile partagée, le covoiturage). C'est lié au report modal vers les modes alternatifs à la voiture. C'est lié aux croissances des mobilités réversibles, donc le fait d'avoir un pied-à-terre dans une autre agglomération, de se déplacer en TGV ou en voiture. C'est lié à la croissance démographique. Entre nous soit dit, croissance démographique, ce n'est pas seulement les enfants et l'immigration, c'est aussi l'allongement de la vie. Il y a aussi croissance démographique simplement parce que l'on devient plus vieux en moyenne. Donc, c'est le premier point.

Des inégalités importantes face aux mobilités réversibles en particulier. Tout le monde n'a pas accès la vitesse. Tout le monde n'a pas accès à ces modes de vie où, finalement, on peut

jouer avec l'espace, habiter Lille, travailler à Paris ou Orléans-Paris, etc., ou Lyon - Marseille, ou je ne sais quoi. Donc, il y a vraiment quelque chose de très important là autour.

Chantal SAYARET

Je deviens menaçante, attention !

Vincent KAUFMANN

Il n'y a plus le *slide*, donc...

Chantal SAYARET

Je n'y suis pour rien. Voulez-vous bien quand même le remettre, s'il vous plaît. Ce serait sympathique. Je n'y suis absolument pour rien.

Vincent KAUFMANN

Oui, j'ai peut-être appuyé dessus.

Un usage polymorphe de la voiture. La voiture, évidemment l'utilisation de la voiture privée va continuer. On voit dans les enquêtes actuelles qu'elle est plus occasionnelle qu'auparavant, notamment à Lyon, pour certaines personnes. Cela va certainement se poursuivre. Le covoiturage va certainement se développer. On voit qu'il a un potentiel important. Et encore plus pour la voiture en auto-partage.

Enfin, un dernier point. Il y a quand même une sacrée résistance du monde « réel » face aux technologies de l'information et de la communication. À l'horizon 2030, quel que soit le scénario que l'on prend, il paraît illusoire de penser que l'on va pouvoir remplacer l'automobile par de la communication à distance à grande échelle.

Voilà. Je m'arrête là. Merci.

Chantal SAYARET

Merci beaucoup.

C'est un peu frustrant, c'est vrai, parce il y a des heures et des heures et des heures derrière tout ce que vous avez présenté. Nous en sommes conscients. Mais c'est un débat qui est fait pour le public. Alors, je vous proposerai, après l'intervention de M. MONET et après cette intervention de bases fondamentales de M. KAUFMANN, de donner la parole au public.

Y a-t-il des questions à poser ? C'est vrai que c'est très dense ces exposés, très concentré. Des questions à poser à M. MONET ou à M. KAUFMANN ?

Oui, je vois une question. Madame, s'il vous plaît.

Alors, la règle du jeu est simple. Si vous voulez bien avoir la gentillesse de vous lever, ce serait parfait, avoir encore la gentillesse de vous nommer et de poser votre question assez rapidement. Ensuite, on vous retire le micro, on vous donne réponse. Éventuellement, si vous n'êtes pas content, on vous redonne le micro pour approfondir la question.

Maurice ABEILLE

Comme vous avez pu le voir, je ne suis pas une dame, mais je m'appelle Maurice ABEILLE.

Chantal SAYARET

Non, j'appelais la dame pour donner le micro. Je ne suis pas très en forme, mais je fais encore la différence.

Maurice ABEILLE

Donc, la question que j'avais, c'est par rapport au *e-commerce* qui devrait se traduire normalement par une diminution de la mobilité ou tout au moins du nombre de déplacements en ville, parce que l'organisation ensuite des livraisons se fait sous forme de tournées, et est nettement optimisée par rapport au déplacement de chaque individu pour aller faire ses courses.

Or, par ailleurs, on nous a dit que la mobilité allait augmenter et ce que l'on constate, mais c'est dans les études rétrospectives plutôt, que ce sont les déplacements autre motif, donc ces déplacements-là, qui ont pris de plus en plus d'importance dans la structure des déplacements par rapport aux déplacements domicile-travail.

Donc, n'y a-t-il pas contradiction entre ce que l'on entend sur cette structure des déplacements nouvelle et le fait que l'on constate actuellement que ce sont au contraire les autres motifs qui se développent le plus, par rapport au déplacement domicile - travail.

Chantal SAYARET

Et cette question s'adresse à M. KAUFMANN.

Vincent KAUFMANN

Je dirais que l'on peut différencier plusieurs choses. D'abord, le travail reste structurant dans la mobilité de très nombreux ménages, même s'il représente effectivement une part qui est minoritaire dans l'ensemble des déplacements réalisés, qui est nettement minoritaire.

Et puis, après, bon, ce n'est pas évident de catégoriser travail ou loisirs. Si par exemple, le TGV vous permet d'aller habiter, je ne sais pas, moi... dans la Drôme du Sud en travaillant à Lyon, est-ce que vous le faites fondamentalement pour vos loisirs ou pour votre travail ? C'est une stratégie de localisation résidentielle qui, finalement, répond à un projet de vie et ce n'est pas toujours évident de séparer les choses.

Sur ces déplacements un peu hybrides, ces grandes mobilités, cela représente un petit pourcentage de la population. En France, cela représente à peu près 10 % des ménages où il y a un actif. Ce n'est pas 100 %, on est très, très loin du compte. Moi, je dirais simplement... J'insiste là-dessus pour deux raisons. D'abord, parce que c'est en forte croissance. Et puis, surtout, parce qu'en fait ce 10 % de la population produit un nombre de kilomètres parcourus sur les réseaux bien plus important que son poids de 10 %, de l'ordre de 30 à

40 %. Et donc, notamment en matière de trafic automobile, ce n'est pas du tout négligeable. Donc, c'est pour cela que j'insiste là-dessus. Peut-être sur le *e-commerce*, encore juste une remarque. C'est quelque chose qui se développe quand même beaucoup. On achète beaucoup ses meubles maintenant en allant regarder, voilà... Mais ce que l'on constate aussi, c'est qu'il y a parfois des moments où l'on a besoin d'aller voir, malgré tout, et que les choses se combinent. C'est-à-dire qu'il peut y avoir un effet multiplicateur du *e-commerce*, c'est-à-dire vous découvrez... vous commencez à comparer les armoires. Il y a Ikea, il y a les trois ou quatre concurrents. Puis, vous dites : « Ces armoires, j'ai finalement envie d'aller les voir. » Alors, vous allez les voir, puis une fois que vous avez pu les toucher, les comparer, vous la commandez sur internet pour qu'on vous la livre. Mais cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas eu de déplacement dans le magasin. Et c'est toute l'ambiguïté finalement de ce *e-commerce*. Alors, évidemment, c'est différent pour les courses de la vie quotidienne que l'on fait le samedi. Là, on ne va pas aller voir les tomates avant de les acheter, en principe.

Chantal SAYARET

C'est peut-être dommage.

Est-ce que vous avez réponse à la question que vous avez posée, Monsieur ? Oui. Il y a une question sur internet. Je vois une question. Mais il y a une question sur internet.

Philippe MARZOLF

C'est plutôt une réaction d'un internaute, qui dit que le document d'étude des relations présentées par la DATAR, notamment pour la région lyonnaise, souffre des mêmes maux que les limites administratives. Par exemple, Mâcon n'est pas dans le schéma, alors que cette ville est beaucoup plus en relation avec Lyon, par le tunnel sous Fourvière qu'avec Dijon. Donc, le schéma ne paraît pas refléter toute la réalité des déplacements.

Chantal SAYARET

C'est plutôt une question pour M. MONET. Une remarque. Si vous voulez bien vous exprimer dans le micro, pour le *verbatim*. Si vous voulez réagir, Monsieur, si vous le voulez.

Jean-Louis MONET

Je pense que c'est plutôt une précision qu'une question en tant que telle. Comme toute étude, elle a forcément un certain nombre de limites. Ce qui est intéressant, c'est de montrer un certain nombre de relations. Et peut-être qu'il y a effectivement des choses qui mériteraient d'être précisées. Je pense qu'il faut plutôt la prendre comme une précision que comme une remarque.

Chantal SAYARET

Merci beaucoup. Une question, là, s'il vous plaît, Madame. Voilà, le micro est passé par Madame à Monsieur, à qui je demanderai de bien vouloir se présenter.

Edmond LUCA

Merci beaucoup. Edmond LUCA, de la FNAUT. J'avais une question au sujet du trafic induit par une nouvelle voie routière. À titre d'exemple, à Lyon, le maire de l'époque nous avait dit : « On va faire sauter le bouchon de Fourvière avec la rocade Est. » Résultat, quelques années après, on a eu deux bouchons, à nouveau sur le tunnel de Fourvière et un nouveau sur la rocade Est. Alors, si vous pouviez nous dire quelle est l'influence justement sur l'évolution du trafic d'une nouvelle voie routière. Ce serait très intéressant. Voilà.

Vincent KAUFMANN

Alors, bon, il y a une réponse générique, je dirais. Ce que l'on peut constater en mettant en service des voies rapides routières, finalement, on offre un potentiel de vitesse. On offre la possibilité par exemple d'aller habiter à 30 km de Lyon. Il faut revenir en arrière, parce que maintenant on ne met plus en service ce type d'autoroute. Mais si l'on revient en arrière, l'autoroute permet d'aller habiter loin et de rester relié finalement à l'agglomération. Et c'est valable de façon très, très générale. Donc, en fait, oui, il y a du trafic induit, c'est-à-dire que les gens, que nous sommes tous, ont tendance à ne pas utiliser le potentiel de vitesse pour minimiser leur temps de déplacement, mais plutôt pour accroître la portée spatiale de leur déplacement. C'est valable pour la route. C'est aussi valable pour les TER ou les TGV. Donc, cela, c'est un principe général.

Après, il faut évidemment le moduler. Cela dépend de beaucoup d'autres facteurs : Ce à quoi donne accès l'infrastructure en question en termes d'espace, mais aussi en termes de foncier, évidemment c'est fortement lié. Est-ce que finalement les zones auxquelles on donne accès sont attractives du point de vue des prix du foncier ou pas trop ? Cela concerne évidemment ce que l'on relie. Ce sont des phénomènes assez complexes. Mais disons, pour vous répondre, oui, il y a du trafic induit.

Chantal SAYARET

On prend une dernière question avant de passer aux deux autres intervenants. Et ensuite, on rouvrira le champ des questions. Monsieur, s'il vous plaît.

Bernard THIERRY

Oui, bonjour. Bernard THIERRY, Coordination d'associations DARLY.

Je voulais savoir quelle était l'importance du travail à domicile. Et prévoit-on pour ce genre de travail par internet un développement ? Merci.

Vincent KAUFMANN

Je ne suis pas sûr d'avoir compris votre question.

Bernard THIERRY

Le travail à domicile qui fait que l'on supprime les déplacements, quand on permet le travail à domicile. Qu'en est-il et qu'est-ce qu'on escompte comme développement ?

Vincent KAUFMANN

Le travail à domicile s'est considérablement développé, enfin le télétravail en général ou le travail à domicile, depuis une dizaine d'années, notamment dans les pays du Nord de l'Europe.

Ce que l'on peut constater, c'est qu'il n'y a pas forcément une baisse des déplacements liée au télétravail. C'est-à-dire que les télétravailleurs sont souvent des gens qui vont habiter encore plus loin, puisqu'ils n'ont pas loin de se déplacer au quotidien. Donc, pour peu qu'ils en aient le pouvoir économique, c'est-à-dire qu'ils puissent se le payer, il y a cette tendance à devenir sédentaire encore plus. C'est-à-dire à jouer avec les potentiels de vitesse offerts par les transports, pour finalement se déplacer une ou deux fois par semaine sur son lieu de travail, quitte à avoir ces jours-là, trois ou quatre heures de transport, ce n'est pas très grave. Puis, le reste du temps, on travaille à domicile.

Alors, cela, c'est un cas de figure. Ce n'est évidemment pas le seul. Il y a aussi des cas où il y a des réductions des déplacements. Mais l'un dans l'autre, quand on additionne l'ensemble, il n'est pas du tout évident que cela entraîne une baisse des déplacements notamment en automobile.

Chantal SAYARET

Merci M. KAUFMANN. Je vais passer la parole à M. TOUSSAINT, s'il vous plaît, troisième orateur inscrit.

Jean-Yves TOUSSAINT

Merci beaucoup de me donner la parole.

Je vais essayer de respecter les 10 minutes que vous me donnez, mais n'hésitez pas à me couper, puisque je ne me rends pas compte du temps quand je parle.

J'aimerais me présenter rapidement. Donc, je suis enseignant-chercheur à l'INSA de Lyon. Et je représente à l'INSA de Lyon ce que l'on appelle les Sciences de l'homme et de la société, donc je suis un peu décalé. Deuxièmement, je dirige une unité de recherches qui s'appelle « Environnement, ville et société » et je pilote un laboratoire d'excellence qui s'appelle « Intelligence des mondes urbains ».

Et en ce qui me concerne, je travaille plutôt sur la façon dont, au quotidien, on mobilise des objets. C'est-à-dire qu'on ne peut pas faire grand-chose sans objets, sans dispositifs

techniques. Et vivre en ville, ça consiste au quotidien pour s'activer, pour vivre, à mobiliser ces objets. C'est de cela que je vais peut-être vous parler le plus ce soir, en 10 minutes, pour vous montrer en quoi notre façon de vivre, c'est sans doute un signe anthropologique, on ne peut pas faire autrement que de mobiliser des objets. Et on va essayer de voir comment cette mobilisation joue sur nos capacités à changer ou à se transformer ou à transformer notre société.

Je vais essayer de le faire en quatre points, c'est-à-dire de vous donner un premier point sur les prémices. Pourquoi on a besoin des objets ?

Deuxièmement, le deuxième point, le deuxième prémice, c'est le lien entre des objets et puis l'organisation sociale et économique.

Le troisième point, c'est le problème du changement.

Et puis, le quatrième point, c'est peut-être l'idée du projet comme façon de faire ou de faire de la politique pour aller vite.

Les prémices.

En gros, ce que l'on dit dans nos travaux, il n'y a pas ou peu d'activités sociales qui ne requièrent des objets ou des dispositifs techniques, ce que l'on appelle dans notre jargon des dispositifs techniques et spatiaux de l'urbain, c'est-à-dire que l'on ne peut rien faire sans ces dispositifs. Ces dispositifs, c'est quoi ? C'est des constructions, des infrastructures, des rues, des trottoirs, etc. Pourquoi on les appelle « techniques » ? C'est parce qu'ils requièrent de la technique. Pourquoi on les appelle « urbains » ? C'est parce que l'on s'intéresse plutôt à ceux qui sont de l'urbain. Mais pourquoi aussi on les appelle « spatiaux » ? C'est parce qu'ils créent de l'espace. C'est-à-dire quand vous faites une infrastructure, non seulement vous rendez, vous faites, vous vous occupez du terrain, mais en plus vous créez de l'espace puisque vous rendez urbanisables des zones. Vous rendez habitable un certain nombre de choses. Autrement dit, pour vous donner un exemple simple, regardez simplement pour une activité sociale qui consiste à faire une réunion publique le nombre d'objets qui sont réunis là pour que l'on puisse simplement se parler. C'est absolument colossal. Et c'est une chaîne mondiale en plus. Si l'on regarde tous les objets d'où ils viennent, vous allez vous apercevoir que pour cette salle-là, c'est une mobilisation absolument colossale d'objets. Et la question de l'urbanisation, vous imaginez bien, comme la question de l'environnement, et bien, ne peut pas faire l'impasse sur cette mobilisation d'objets. Parce qu'on est obligé, puisqu'on a besoin d'objets pour vivre, parce que ce sont les objets et les dispositifs techniques qui rendent en fait le monde habitable, et bien, on a besoin de les fabriquer. Et toute la question aujourd'hui de l'environnement passe par cette mobilisation, c'est-à-dire que mobiliser des objets, c'est forcément changer quelque chose dans le monde. C'est ce que l'on appelle la praxis. Mais il faut les fabriquer et c'est aussi changer quelque chose dans le monde. Et en changeant quelque chose dans le monde, et bien forcément, on change à la fois ce que l'on appelle, ce qui est le monde, le déjà là, l'existant. On le modifie constamment. Et on le modifie à la fois avec des impacts positifs, c'est-à-dire que l'on vit souvent mieux. Mais aussi avec des coûts en ressources, en toutes sortes, en énergie, etc.

Et ces objets, ils ont cette particularité extraordinaire dont on a parlé tout à l'heure, c'est qu'ils nous font des offres en pratique. C'est-à-dire chaque fois que vous mettez un dispositif, c'est très difficile d'anticiper ce qui va s'y passer, parce que très souvent nous tous

on a beaucoup d'imagination. Cela s'appelle l'énaction, cela s'appelle l'autopoiesis. C'est-à-dire que l'on est capable d'inventer la vie qui va avec. C'est-à-dire que les trois quarts du temps, on faisait des observations par exemple sur les espaces publics urbains. Lyon est une ville qui a fait particulièrement des efforts là-dessus. Et on a essayé de voir avec des enquêtes sur le passé, en se disant : « On va projeter ce qui va se passer sur les espaces publics ». Et on avait toujours des surprises. Il se passait tout à fait autre chose. Pourquoi ? Parce que systématiquement, quand un nouvel objet apparaît dans le monde, et bien, il fait une offre en pratique et on va se servir de cet objet pour faire autrement ce que l'on savait faire avant. Typiquement, vous organisez une infrastructure, vous en parlez tout à l'heure, une nouvelle infrastructure, une nouvelle façon de pouvoir circuler dans la ville. Et bien, fatalement, vous allez offrir de nouvelles opportunités de vous déplacer. Typiquement, si vous mettiez un train très bien cadencé, comme on sait faire, qui vous emmène en 20 minutes à l'autre bout de la ville, et bien vous prendrez votre voiture pour faire 20 minutes plus tard, voire un peu plus. Et donc, vous allez pouvoir habiter plus loin et résoudre ainsi un certain nombre de problèmes. En cela, les objets nous offrent des opportunités d'action.

Vous comprenez qu'à ce moment-là, c'est un peu compliqué. D'autant plus, deuxième prémice, qu'il n'y a pas d'objets et il n'y a pas de dispositifs techniques sans organisations. Sans organisations qui passent leur temps à faire exister ces objets. Une voiture, elle n'existe pas toute seule. Une infrastructure n'existe pas toute seule. Elle est liée à un ensemble d'organisations. La voiture en particulier, c'est une somme colossale d'organisations qui vont participer à l'existence de cet objet. Cela va de la station-service, du garagiste, de votre assurance, de toute la collectivité territoriale qui dépense des quantités colossales de vos impôts pour que la route existe, pour que l'on puisse circuler, etc. Et si l'on regarde la chaîne, là aussi, la chaîne organisationnelle est absolument impressionnante. Donc, chaque objet, chaque dispositif entraîne un ensemble d'organisations et entraîne également une organisation sociale totale, en quelque sorte.

Vous comprenez là, et c'est le troisième problème, si j'ai suffisamment de temps...

Chantal SAYARET

Tout va bien.

Jean-Yves TOUSSAINT

Tout va bien.

Vous voyez bien, à ce moment-là, que ces chaînes sont très difficiles à faire bouger. C'est-à-dire si on imagine que notre monde, pour le rendre habitable, on a besoin de ces objets, que ces objets sont liés à des organisations, que ces objets constituent nos organisations sociales, on est tout le temps sur deux plans. C'est-à-dire que vous avez pour changer ceux qui vous disent – j'ai regardé les débats – : « Il faut arrêter la voiture ». Et puis, il y a ceux qui disent : « Il faut changer de politique. Il faut changer de monde ». Et en fait, on ne peut pas changer l'un sans l'autre. C'est-à-dire, si on dit : « Cessons les automobiles », automatiquement il faut qu'il y ait la société qui va avec le sans automobile. Alors, vous le

regardez. Simplement, il faut se poser des tas de questions. Je ne suis pas en train de défendre l'automobile de quelque manière que ce soit, mais simplement essayer de comprendre les difficultés dans lesquelles on est. Si on regarde aujourd'hui la quantité de gens qui laissent tomber les vélos, par exemple en Asie, pour utiliser des automobiles, on se rend bien compte qu'il y a peut-être, dans l'automobile, des opportunités d'action, que ne permet pas le vélo. Si, aujourd'hui, dans les conditions par exemple de travail dans lesquelles on peut être, dans lesquelles les populations actives notamment sont, est-ce que l'on peut se passer de voiture ? Est-ce que je peux dire à un de mes ingénieurs de l'INSA : « S'il te plaît, ne passe pas ton permis », parce que pour être recruté par exemple il lui faut impérativement son permis. Et c'est très difficile de faire autrement. Et vous voyez bien que là, c'est très difficile d'articuler ce changement. Donc, en fait, si on veut changer quelque chose, il faut constamment articuler deux choses. Si on veut se séparer d'objets, il faut impérativement penser la société qui va sans ces objets. Si on veut changer de société, il faut absolument penser les objets qui vont avec. Et sans doute que là, une des façons que l'on a de pouvoir faire, cela s'appelle le projet. Alors, le projet, c'est des vieilles choses qui circulent et notamment autour du fait que c'est simplement en se projetant dans l'avenir que l'on peut sans doute – et nos sociétés savent très bien le faire – que l'on peut changer nos modes d'être au présent. C'est-à-dire, c'est simplement en essayant de projeter le monde désirable, le monde que l'on veut, que l'on peut peut-être changer les choses au présent. Mais bien entendu, ce n'est pas un projet individuel. Cela ne peut être que des projets collectifs. Et toute la question qui se pose à nous aujourd'hui, si l'on prend le projet qui est ici, c'est de quelle manière et quel monde on projette dans l'Anneau des Sciences. Quel est ce monde ? Et évidemment, vous comprendrez bien qu'ici ce qui est important, c'est la question, à mon sens en tout cas, ou les gens avec qui je travaille, ce que l'on défend, c'est la question politique fondamentale, pas la question du personnel politique. C'est la question de l'action politique telle que les publics aujourd'hui dans nos sociétés sont capables de l'exprimer, c'est-à-dire comment, précisément, on participe et on contribue à définir des mondes désirables, des mondes non désirables, des mondes qu'on ne veut pas. Des mondes nécessaires aussi.

Si on regarde, tel qu'il a été fait, l'Anneau des Sciences aujourd'hui, c'est plus un monde nécessaire qui apparaît qu'un monde absolument désirable ou voulu. C'est-à-dire qu'il ne fait que prolonger très souvent ce que l'on pense aujourd'hui comme juste, comme société juste, et d'une certaine manière nécessaire, dont il n'est pas question de changer fondamentalement les choses. C'est pour cela qu'on ne peut pas imaginer ce monde autrement que sans voiture, comme il a été dit tout à l'heure, parce qu'imaginer le monde sans voiture, c'est véritablement faire une révolution. Non pas contre la voiture, mais c'est faire une révolution sur la façon dont on vit en ville aujourd'hui, sur la façon dont on travaille, sur la façon dont on produit, sur la façon dont on fabrique. Voilà. C'est tout ce que j'avais à dire.

Chantal SAYARET

Oui, et cela a été dit de façon très dynamique. Merci beaucoup.

Est-ce qu'on peut passer la parole à vous, Madame, du CERTU ? Et ensuite, ouvrir le jeu des questions. Merci beaucoup.

Patricia VARNAISON-REVOLLE

Bonjour. Donc, je suis Patricia VARNAISON. Je suis responsable du département déplacements durables au CERTU. Donc, le CERTU, c'est un centre de ressources sur la ville durable.

Et ce que je vous propose, moi, c'est de regarder les questions d'évaluation de la mobilité, notamment en France, mais en faisant un petit retour en arrière sur la décennie des années 2000 - 2010, notamment à travers des enquêtes que l'on peut suivre au niveau du CERTU, qui sont les enquêtes ménages déplacements ou l'enquête nationale transports. Puis, de faire un petit zoom sur l'horizon 2030, mais plutôt sous forme de questions et défis, par rapport aux questions de déplacement, de société et des villes.

Alors, tout d'abord, dans l'analyse de la mobilité..... il faut que je trouve le bon bouton.

Sur la décennie des années 2000 – 2010, un élément fort, c'est que l'on a pu observer – Vincent en a déjà parlé un petit peu – une certaine rupture dans l'évolution de la mobilité, avec un recul de la voiture. Et c'est quelque chose qu'on a observé à la fois en France, mais aussi en Europe et dans les pays voisins.

Symboliquement aussi, cela a été marqué par le fait qu'il y a trois villes en France qui sont passées sous la barre symbolique de moins d'un déplacement sur deux en voiture. Et donc, dans ces villes, il y a notamment Lyon, Grenoble et Strasbourg.

Donc, vous voyez sur le graphique les évolutions de la mobilité.

Pour autant, cette baisse de la voiture n'a pas été égale partout.

Notamment, dans les zones périurbaines et couronnes périurbaines, on est plutôt à des utilisations de la voiture de 75 à 85 %. Donc, cela veut dire qu'y compris la marche à pieds pour aller chercher son pain, par exemple, elle est très faible. Et c'est aussi des secteurs dans lesquels la voiture augmente.

Un autre point dont a parlé Vincent, qui est la question des inégalités.

C'est aussi des territoires où se concentrent plus de ménages qui sont considérés comme vulnérables à l'augmentation du prix des carburants, parce qu'ils dépensent déjà plus de 20 % de leurs revenus pour se déplacer.

Donc, sur l'ensemble de l'aire urbaine de Lyon en 2006, il y avait déjà 18 % des ménages qui consacraient plus de 20 % de leurs revenus à se déplacer. Donc, c'est quand même relativement important.

Ce que l'on sait aussi, c'est qu'en France, la motorisation des ménages continue de progresser, c'est-à-dire on utilise moins sa voiture, mais on en achète toujours. Cela, ce sont des choses qui commencent à changer, à Paris par exemple, et puis dans d'autres grandes villes européennes, par exemple à Bruxelles, où on commence à avoir une démotorisation. Voilà.

Un autre élément important aussi. Donc, on a parlé des déplacements pour aller travailler. Au niveau français, c'est à peu près 30 % des déplacements. Ce sont des déplacements qui sont plus longs que les autres, qui sont plus souvent faits tout seul dans sa voiture, et c'est le seul motif pour lesquels on a observé une augmentation des distances. Et donc, cela a des

conséquences. C'est qu'en fait, en termes de... leurs parts dans les kilomètres réalisés en voiture sont très importantes, puisque globalement au niveau français, 1 km sur 2 dans les déplacements au quotidien sont en lien avec le travail. Et quand on regarde à l'heure de pointe, c'est 2 km sur 3.

Donc, ces déplacements participent quand même beaucoup à la congestion du trafic.

Un autre point important. Alors, là, on a parlé plus de voiture et tout ça. Mais quand même, la décennie des années 2000, c'est la décennie du tramway. En France, on a pendant cette décennie doublé le nombre de villes à tramway. On a triplé le nombre de kilomètres de tramway et quadruplé la clientèle des tramways. Donc, c'est assez important. On a eu aussi des augmentations de la clientèle des transports collectifs, qui ont été globalement fortes dans les grandes agglomérations et des augmentations que l'on n'avait pas vues depuis longtemps.

Un autre point. M. TOUSSAINT a parlé d'objets. Je crois que l'objet tramway, il n'a pas été simplement des projets de transports, mais ce sont aussi des projets qui ont transformé la ville, qui ont apporté des éléments nouveaux et qui ont induit une certaine appétence pour la ville qui n'existait pas avant. Et quelque part, on peut dire qu'aujourd'hui on a capté une nouvelle clientèle dans les transports collectifs. Déjà, on n'est plus dans la clientèle d'il y a une vingtaine d'années, où on avait beaucoup de captifs. D'autres gens se sont tournés vers les transports collectifs. Pour autant, on est encore loin de la parité avec la voiture, parce que la voiture est très dominante aujourd'hui. C'est un mode dominant, ce n'est pas un mode qui est égal aux autres.

Alors, en matière de comportement, on peut dire que cette décennie, si on parle de rupture par rapport au recul de la voiture, il y a des frémissements dans les changements de comportement. Et quand il y a rupture aussi – Vincent KAUFMANN en parlait tout à l'heure – il y a des difficultés importantes à se projeter dans l'avenir, puisqu'on ne peut pas tellement continuer sur des tendances qui existaient. Puisqu'on a rupture, on ne sait pas trop comment cela va aller derrière. Bon, ce qu'on a pu sentir, c'est que quand même il y a un changement dans l'image de mode, comme la marche et le vélo qui pouvaient paraître ringards et qui aujourd'hui deviennent un peu tendance. Cela fait un peu « bobo » sur certains éléments. C'est vrai que les vélos en libre-service, et Vélo'V en premier, ont fait que le vélo a existé dans la ville. Tout d'un coup, il y avait des stations de vélos. C'était encore des objets, qui ont fait que cela existait dans la ville.

Puis, un autre point que l'on sent monter de plus en plus, c'est que les professionnels de la santé commencent à s'emparer de la question des modes actifs. Parce que le fait que l'on ne se bouge pas assez, que l'on ne se déplace pas assez à pied ou en vélo, ou que l'on ne fasse pas suffisamment de sport, crée des problèmes de santé publique. Et nous, au CERTU, on travaille de plus en plus avec des professionnels de la santé sur ces questions.

Ensuite, dans les questions que l'on peut se poser, c'est : est-ce que l'on possédera toujours sa propre voiture ? Puisqu'on observe que selon les villes, par exemple à Grenoble, on sait qu'un jour de semaine, les habitants de la ville de Grenoble, un habitant sur deux ne se sert pas de sa voiture. Donc, la voiture reste complètement immobile. Sur Lyon et Villeurbanne, on est à 40 %. C'est un peu moins. À Toulouse, qui est beaucoup plus utilisatrice de la voiture, ce n'est qu'une voiture sur trois. Et donc, on peut se dire que l'étape suivante, c'est « on commence à ne pas s'en servir », peut-être que l'étape suivante, c'est que finalement

« on n'a peut-être pas besoin de voiture, ou on va utiliser une voiture en auto-partage à un autre moment ».

Et un dernier élément par rapport aux frémissements de comportements. Voilà, je parlais d'auto-partage, de covoiturage. On commence à voir qu'il y a une offre qui foisonne, qui existe. Mais pour l'instant, on est plutôt dans la découverte des nouveaux transports, et on ne les a pas forcément pris, on n'est pas forcément allé à l'étape : « Bon allez, on va les essayer. Et puis finalement, c'est bien, on les garde. »

Alors, vis-à-vis de la voiture, il y avait eu un sondage TNS Sofres et Chronos en 2010, qui montrait que finalement un Français sur cinq seulement considérait la voiture comme un mode d'avenir. Donc, Vincent l'a dit tout à l'heure, la voiture ne fait plus rêver les jeunes générations. On a commencé à l'observer depuis une dizaine d'années au Japon. J'ai lu récemment aux États-Unis que l'on voit la même chose. Les jeunes passent moins leur permis. Aux États-Unis, ils ont remarqué qu'en 2012, c'est à partir de 40 ans que l'on retrouve le même taux de possession du permis que les gens qui avaient 40 ans il y a 30 ans. Donc, tous ceux qui sont en dessous, et bien la proportion est moins importante. Voilà.

Donc, d'un côté, il y a du côté des jeunes, avoir une connexion internet, un *smartphone*, c'est plus important qu'une voiture. Mais de l'autre côté, les nouveaux seniors sont des gens qui utilisent plus la voiture que les seniors d'il y a 20 ans, et qui marchent moins qu'avant. Donc, cela génère à la fois des incertitudes par rapport au vieillissement de la population et sur la façon dont la voiture sera utilisée. Mais les gens de la santé nous disent : « Mais c'est aussi un enjeu de santé publique très fort, parce qu'il faut absolument que les seniors aient une activité physique et la maintenance. » Donc, comment tout cela va se mixer ? C'est vraiment des questions d'avenir.

Et donc, dans les questions d'avenir que je vous propose : Est-ce que l'on va passer de la voiture possédée à la voiture partagée ? Cela existe, certains y pensent. Mais quand est-ce que l'on franchira le pas ? Est-ce que les entreprises ne devront pas s'intéresser plus aux déplacements domicile - travail de leurs employés ? Est-ce qu'elles peuvent se permettre encore longtemps de ne pas s'intéresser à ces questions ? Il y a des pays comme la Belgique où les entreprises sont beaucoup plus impliquées dans la façon dont leurs employés se déplacent.

Troisième question, les enjeux de santé publique, est-ce qu'ils rattraperont les enjeux de mobilité ? Comment tout cela va se mixer ?

Puis, dans les dernières questions plus larges : Aller vers une mobilité plus durable cela passe d'abord par des changements d'habitude. Est-ce que la voiture trouvera sa juste place parmi l'ensemble des modes de déplacement ? Et est-ce qu'elle deviendra un mode parmi les autres plutôt que le mode dominant ? Est-ce que l'on saura aménager des villes où vivre sans sa propre voiture sera possible ? Aujourd'hui, on sait que, par exemple au Japon, il est beaucoup plus facile de vivre sans voiture que dans une ville européenne et que dans une ville américaine. Quel sera l'équilibre entre jeunes / seniors ? Parce que l'on voit que vis-à-vis de la voiture, cela n'a pas tout à fait le même impact. Et puis, est-ce que l'on saura offrir aux habitants des villes saines du point de vue de la pollution et saines pour eux, du point de vue de leur activité physique. Voilà.

Chantal SAYARET

Merci beaucoup Madame. Merci aussi M. TOUSSAINT de ces remarques.

On aura une réunion thématique – vous avez noté – en termes d'impacts sur la santé, jeudi qui vient, donc pour approfondir.

Je vous propose de poser des questions.

Peut-être me tourner vers internet... est-ce qu'il y a des questions sur internet ?

Philippe MARZOLF

Non, il n'y a pas vraiment de questions sur internet.

Moi, par contre, j'en profite puisque j'ai le micro pour poser une question.

Vous parlez d'agglomération. Moi, j'habite l'agglomération parisienne, je vois une différence entre le cœur de Paris et même la banlieue proche. Donc, est-ce que l'on ne pourrait pas essayer de préciser un peu quand vous parlez d'agglomération ? Je pense qu'il y a vraiment des agglomérations où c'est différent entre le cœur et l'extérieur, où les gens possèdent beaucoup plus de voitures. À Paris, non. Mais, moi, j'habite Montreuil-sous-Bois et ils ont beaucoup plus de voitures. Et ils font du « banlieue - banlieue ». Et « banlieue- banlieue », on ne le fait pas en transport collectif.

Patricia VARNAISON-REVOLLE

Alors, quand on parle d'agglomération, si on parle au niveau de Lyon, c'est à peu près l'échelle du Grand Lyon.

Philippe MARZOLF

La différence entre Lyon et Villeurbanne, vous l'avez notée. Et entre une zone... des 52 autres communes, il doit y avoir des différences.

Patricia VARNAISON-REVOLLE

Oui, il y a des différences. Oui, bien sûr. Mais cela, je veux dire, en 10 minutes, je ne peux pas aborder tous les éléments et les différences.

Alors, si on prend des enjeux... Par exemple, nous, on a analysé un petit peu la mobilité au regard des émissions de gaz à effet de serre pour voir... Parce qu'à Lyon, il y a un déplacement sur deux seulement qui est fait en voiture, mais si on regarde les kilomètres réalisés en voiture, c'est plus de 70 ou 80 %. Parce que les déplacements réalisés en voiture sont plus longs que les autres. Voilà. Et si on regarde en termes de kilomètres parcourus, effectivement ce sont les gens des banlieues, donc c'est-à-dire ce n'est pas Lyon et Villeurbanne, mais c'est le reste du Grand Lyon, qui vont générer le plus de kilomètres. Bien plus que les périurbains, parce que les périurbains, ils font individuellement plus de kilomètres que les autres, mais comme ils sont beaucoup moins nombreux... voilà.

Donc, il y a aussi... Après, toute la difficulté, elle est : « c'est quoi les objectifs ? » Et les objectifs, ce n'est pas que réduire les gaz à effet de serre. Il y a aussi des objectifs qui vont être d'assurer les déplacements de tout le monde pour l'activité économique. Il peut y avoir des objectifs aussi d'égalité sociale, des objectifs de santé publique. Et il y a un mélange assez compliqué et un mixe de tout cela pour faire un équilibre.

Donc, on ne peut pas répondre d'une façon binaire à votre question, c'est trop compliqué. Il faut le regarder plus précisément.

Chantal SAYARET

Des questions dans la salle. J'en vois une ici. Madame, s'il vous plaît. Monsieur, ensuite. Monsieur ? Trois, quatre questions.

Gérard DUTAL

Bonsoir. Gérard DUTAL. Je suis un habitant de la Presqu'île dans le 2^e arrondissement. Et je voudrais illustrer par un exemple les propos de M. TOUSSAINT, pour vous expliquer comme dans certains cas la voiture est vraiment indispensable.

On veut avoir des bébés et que les Français fassent des enfants. Or, dans la Presqu'île, on demande aux jeunes couples d'avoir des enfants, deux, trois enfants. Et on a la chance dans le quartier d'Ainay d'avoir encore des familles nombreuses. Or, pour toutes ces familles, les enfants, bien sûr les préadolescents vont faire du sport. Et pour faire du sport dans la Presqu'île, on va où ? On va à Tassin-la-Demi-Lune où il y a des clubs de foot, de rugby. On va à l'espace sportif d'Écully, où il y a de l'escrime, du judo. Il y a tous les sports qui existent. Si on veut faire du cheval, on va à Pollionnay, on va dans l'Ouest lyonnais.

Et tous les habitants de la Presqu'île sont dans cette situation. Et les mères de famille sont obligées de prendre leur voiture pour aller emmener les enfants, parce que les transports en commun ne sont pas accessibles aux enfants de moins de 13, 14 ans.

C'est ce que disait M. TOUSSAINT. Si on ne veut plus de voiture, il faut réorganiser nos villes, et notamment Lyon, la Presqu'île. Quand on pense que des pentes de la Croix-Rousse à la Confluence, il n'y a pas un seul stade, il n'y a pas de salles de sport, il n'y a rien pour les enfants. On est en train de construire un nouveau quartier qui s'appelle la Confluence. On ne sait toujours pas ce qui va être fait pour les enfants. Et les mères de famille, actuellement, elles n'ont pas d'autres moyens que de trimballer leurs gosses le mercredi, le samedi et les soirs à l'extérieur de Lyon, notamment à l'Ouest lyonnais. Voilà ce que je voulais dire.

Chantal SAYARET

Merci beaucoup. Je vais peut-être prendre les autres questions avant de...Je peux prendre les autres questions, avant de vous donner la parole, Monsieur, si vous le permettez. Monsieur ?

Thomas DELPECH

Oui, bonsoir. Thomas DELPECH.

Ma question fait suite à la question de Monsieur, puisque Mme VARNAISON-REVOLLE nous parlait des modes de transport domicile- emploi et M. TOUSSAINT parlait d'un avenir désirable. Je pense qu'aller de plus en plus loin pour travailler, de plus en plus loin pour son travail, ce n'est pas agréable et ce n'est pas un progrès. Je pense que l'on peut demander aux utilisateurs du RER à Paris, qui le confirmeront. Et pourtant, à Lyon, le prix de l'immobilier pousse les habitants de plus en plus loin de la ville, pendant que l'on continue de concentrer l'emploi de plus en plus dans la ville. Je prends comme exemple la Part-Dieu que l'on veut transformer en centre d'affaires international, en centre de décisions internationales, en plein milieu de notre ville, alors que l'on dispose à Saint-Exupéry d'un aéroport et d'une gare TGV. Donc, je me pose la question : est-ce que l'on n'essaie pas de résoudre d'une main les problèmes que l'on crée de l'autre ?

Chantal SAYARET

Merci pour cette question. Il y avait une autre demande. Alors, deux questions, là. Monsieur devant, et après je vous donne la parole, Monsieur. Oui, je prends dans l'ordre. Enfin, dans l'ordre où j'ai vu, donc je suis faillible. Une question, une autre question et une dernière.

Maurice FISCH

Oui. Maurice FISCH, Sauvegarde des coteaux du Lyonnais, association membre du collectif STOP au TOP. Nous ne sommes pas pour que les voitures ne circulent plus du tout. Nous sommes pour que la part modale reste raisonnable.

Donc, je reviens sur ce que Madame nous a dit à propos de la part modale. Je suis ravi de savoir qu'elle diminue pour ce qui est de la voiture en ville et en particulier à Lyon. Mais j'ai une question très précise : combien de véhicules se cachent derrière les pourcentages que vous citez ? Je crains que le nombre de véhicules en circulation ne soit en constante augmentation et que derrière ce pourcentage favorable pour l'environnement notamment, pour l'occupation de l'espace, pour tout un tas de paramètres, on ait une augmentation considérable du nombre de véhicules. Donc, s'il vous plaît, veuillez nous dire, pas forcément tout de suite, combien de véhicules sont en circulation aujourd'hui, combien étaient en circulation il y a 5 ans, il y a 10 ans ? Et puis, si possible, combien de véhicules seront en circulation dans 10, 20 ou 30 ans, notamment avec la construction de nouvelles infrastructures qui – cela a déjà été dit – favorisent la circulation toujours plus loin, toujours plus vite, avec les inconvénients que nous connaissons ? Merci.

Chantal SAYARET

Merci Monsieur. Je diffère un peu la question qui vous est posée, vous notez. Monsieur et Monsieur ? Deux questions. Ce sera la dernière save pour l'instant, s'il vous plaît.

Paul COSTE

Bonjour. Moi, je suis Paul COSTE, élu à Corbas, donc en deuxième couronne, donc une des villes où il y a le plus de circulation en voiture parce qu'il y a très peu de transports en commun. Il doit y avoir une ligne et demie de bus. Voilà, donc, je voulais simplement dire... dans tout ce que j'ai entendu aujourd'hui, il manque des choses, en particulier que les gens font plein de choses avec leurs voitures, en particulier comme disait Monsieur tout à l'heure, ils vont poser leurs enfants avant d'aller travailler. Enfin, c'est une des raisons aussi pour lesquelles les gens, des fois, prennent leur voiture, parce que c'est compliqué. On ne peut pas faire tout d'un coup avec un seul transport en commun. Autre chose. Tout à l'heure, on disait que les entreprises ne font pas grand-chose pour leurs employés. Si, ils leur payent des parkings. Et c'est pour cela, une des grosses raisons aussi pour lesquelles les gens prennent leur voiture, c'est qu'ils ont un parking. S'ils n'ont pas de parking – on voit bien justement tous les débats qu'il y a autour de la Confluence en particulier – si l'on ne peut pas se garer, on se pose sérieusement la question de venir autrement. Si on sait que l'on peut se garer, on prend sa voiture. Voilà. Et c'est tout pour l'instant.

Chantal SAYARET

Merci Monsieur. Une dernière question. Monsieur, vous avez demandé la parole. Oui ?

Noël BLOYON

Noël BLOYON, habitant de Perrache. J'ai une question qui est un peu hors sujet, enfin peut-être hors sujet. Vous avez parlé tout à l'heure de création avec l'Anneau des Sciences, c'est bien une création. Vous avez dit que cela va augmenter un peu le nombre de voitures, la circulation.

Je voulais vous demander, si on déclassé l'autoroute, de combien va baisser la circulation. Parce que cela fait un peu polémique. Mais la vraie question qui est hors sujet, là, vous avez dit : « Les jeunes passent moins leur permis. Et les seniors prennent plus...les je ne sais pas comment vous appelez cela, là... les téléphones... enfin, les jeux. Ce n'est pas les jeux, c'est les communications, voilà. » Est-ce que vous intégrez dans le fait qu'ils passent moins leur permis la dimension économique ? C'est-à-dire le fait qu'ils ne puissent pas se... Parce qu'*a priori*, maintenant pour travailler, il faut quand même avoir un permis. Donc, est-ce qu'ils ont les moyens de s'offrir le permis ? Ce qui n'existait pas pour les seniors avant et maintenant. Est-ce que vous l'intégrez dedans ?

Chantal SAYARET

Merci Monsieur. On passe cette fois-ci... excusez-moi, Monsieur, je vous passe la parole. Et ensuite, il y a...

Sylvain BERMOND

Sylvain BERMOND. C'est une question pour Mme VARNAISON. Vous parliez de l'attitude des entreprises belges qui s'intéressent plus, vous disiez, au trajet domicile - travail de leurs employés. Est-ce que c'est une attitude qui est encouragée par les pouvoirs publics ? Et si oui, est-ce que l'on a des évaluations d'effets de ces mesures ? Merci.

Chantal SAYARET

Je vais vous donner la parole, si vous voulez. Alors, très rapidement, une question, là. Merci Madame, s'il vous plaît.

Pierre SUBLET

Oui, bonsoir. Pierre SUBLET, Saint-Genis Sud. Je voudrais que l'on nous précise une bonne fois ce que vous entendez par le cœur de l'agglomération. Parce que dans tous les dossiers, on voit « cœur de l'agglomération », « cœur de l'agglomération ». Vous en parliez dans les dossiers du Grand Lyon. Alors, quel est le cœur ? C'est la Presqu'île ? Ça s'arrête où ? Parce que, comme a dit Madame, les 58 communes... où s'arrête le cœur ? Les villes périphériques en font-elles partie ? Telle est la question. Merci.

Chantal SAYARET

Merci beaucoup pour toutes ces questions. Monsieur, vous avez demandé la parole. En tout cas, il y a beaucoup de questions. Je pense que...

Jean-Luc DA PASSANO

Juste une réflexion – question, si vous voulez.

Chantal SAYARET

Présentez-vous, Monsieur, s'il vous plaît.

Jean-Luc DA PASSANO

Pardon. Jean-Luc DA PASSANO, Conseil général.

Dans tous les exposés que j'ai entendus, on fait comme si les gens utilisaient un seul mode de transport par jour. Et ça me surprend un petit peu, parce que je crois, et j'en suis sûr, parce que c'est la réalité aujourd'hui, et cela le sera peut-être encore plus demain avec l'Anneau des Sciences, parce qu'il est un peu conçu comme cela, que l'on utilise plusieurs modes de transport. C'est-à-dire que nous sommes dans une agglomération qui est assez étendue et il y a beaucoup de gens qui partent de chez eux en voiture, vont à un parking relais, prennent des transports en commun, vont par exemple au centre-ville, et puis dans la

journée font ce qu'ils ont à faire en Velo'V par exemple. Donc, cette façon de considérer que c'est l'un ou l'autre des modes de transport me choque un peu, parce que je pense que l'avenir, c'est l'un et l'autre.

Chantal SAYARET

Merci Monsieur. La parole est à ceux qui ont été questionnés, dans l'ordre que vous le souhaitez.

Jean-Yves TOUSSAINT

Pour répondre à votre remarque, en fait, c'est vrai. Mais en 10 minutes, on simplifie vite notre propos. L'idée, c'est simplement que la voiture, c'est ce qui focalise en gros le débat et c'est pour cela que l'on parle de multimodalité. On n'en parlerait pas s'il n'y avait pas le problème d'un monopole radical, comme dirait Illich, de l'automobile. Donc, c'est parce que cette question est là que l'on a beaucoup, en tout cas pour moi, focalisé sur l'automobile, parce que c'est emblématique du problème que l'on se pose.

Pour répondre à la question des voitures. Aujourd'hui, on a un double problème. On a souvent ce que l'on appelle, pas cœur de ville, mais le centre des villes où les gens, d'abord pour des questions foncières, sont des classes sociales qui peuvent aujourd'hui bénéficier totalement de toutes les infrastructures de transport en commun, et qui en plus de cela n'ont plus besoin de l'automobile, c'est-à-dire ne sont plus dans un usage de l'automobile. Donc, elles peuvent choisir. C'est-à-dire que ce n'est pas la même chose que d'avoir obligation de pédaler sur son vélo et de choisir de partir en vélo. Tant que l'on est dans le choix, c'est absolument passionnant le vélo. Mais le jour où cela s'impose, à mon avis, on peut vite déchanter, sous la pluie en tout cas et quand il fait très chaud, quand on va dans une réunion et que l'on arrive tout suant. Ce n'est pas tout à fait aussi simple à gérer qu'il n'y paraît.

Donc, en gros, on a deux types de populations : les populations qui ne peuvent pas accéder à la voiture, qui ne peuvent même pas y rêver. Cela, ce sont les populations qui sont les plus exclues et c'est lié également à la question foncière. Et vous avez des populations qui ne veulent plus de voiture et qui ont le choix. Et c'est lié aussi à leur position dans la ville et à la position foncière. Et je pense que l'un des problèmes pour régler la question de la mobilité aujourd'hui serait sans doute de s'interroger sur la question foncière, qui est absolument le point aveugle que personne ne veut discuter. C'est impossible de financer aujourd'hui facilement une recherche sur la question foncière et son lien avec la mobilité, sur la question que le foncier permet d'externaliser négativement sur l'ensemble de la collectivité le confort d'une classe sociale. Il faut le dire tel que c'est. Et je pense qu'aujourd'hui, les bobos, c'est-à-dire nous-mêmes, parce que je fais partie de cette classe sociale, qui vit en centre-ville, essaient et tentent d'imposer son mode de vie à l'ensemble de la société. Et là, peut-être que c'est un problème. Et c'est un double problème, parce que vous avez les classes sociales qui sont plutôt dominées, qui sont dans nos périphéries, qui ont tendance à regarder la question que l'on pose comme une question d'affrontement social. Et non pas comme une question d'environnement. Et aujourd'hui, on est en train de voir se retourner les questions

d'environnement et les questions écologiques comme imposition d'un mode de vie d'une classe sociale sur toutes les autres. Et je pense que l'on aurait grandement intérêt, sur le plan de la pacification sociale, à réfléchir à cette question-là et à régler le problème foncier. Et je pense que c'est un vœu pieux que je suis en train d'émettre.

Chantal SAYARET

Mais que vous avez émis publiquement.

Jean-Yves TOUSSAINT

Oui, c'est vrai.

Chantal SAYARET

Désirable. Public et désirable. Madame ?

Patricia VARNAISON-REVOLLE

Oui, donc, je vais essayer de répondre aux questions qui ont été posées. Donc, je vais commencer par la dernière. M. DA PASSANO. Donc par rapport à la question des déplacements que nous, on appelle intermodaux, que vous avez cités, qui sont par exemple : je prends une voiture, puis après un train, ou un vélo et un transport collectif. Nous, ce que l'on observe, c'est qu'ils sont encore très faibles ces déplacements. Ils ne font que 1 ou 2 %. Par contre, vous avez tout à fait raison dans le fait que les individus, de plus en plus, utilisent plusieurs modes et vont, notamment quand ils sont dans des zones contraintes, se poser la question de savoir s'ils vont utiliser leur voiture, ou un transport collectif, ou un Velo'V, ou marcher à pied, en fonction du déplacement qu'ils vont faire. Et de toute façon, il est certain que pour certains types de déplacements, ou certains horaires, ou certains types de métier, on a absolument besoin de la voiture.

Ensuite, il y a quelqu'un qui a posé la question du cœur de l'agglomération. Alors, moi, quand je parle de cœur d'agglomération, au niveau des enquêtes ménages déplacements, par exemple, quand on parle de cœur, c'est la ville centre. Donc, pour Lyon, c'est Lyon et Villeurbanne. C'est cela que l'on appelle le cœur d'agglomération.

Il y avait une question sur la question des permis des jeunes, savoir si c'était moins d'appétence pour la voiture, ou des questions financières. Alors, ça, c'est une vraie question. Aujourd'hui, on a beaucoup focalisé les études et les analyses sur le vieillissement de la population et on s'est beaucoup intéressé aux seniors. Je pense que l'on a un enjeu fort à regarder la question des jeunes, notamment parce que dans les enquêtes ménages déplacements, ceux dont la mobilité baisse le plus, c'est les jeunes. Et aujourd'hui, il y a des gens qui, assez rapidement, vont l'attribuer au fait qu'ils sont plus sur les réseaux sociaux, les *smartphones* et tout cela, mais on sait aussi que c'est une génération qui a moins d'argent qu'avant. Donc, il y a sans doute un petit peu des deux. Pour autant, ce que l'on observe dans la question des permis de conduire, je vous disais, il y a des chiffres qui sont sortis sur

les États-Unis, qui montrent que cela a un effet jusqu'à 40 ans. Donc, les jeunes quand même, en moyenne aujourd'hui, ils accèdent à un CDI vers 28 - 29 ans. On peut quand même penser qu'il n'y a pas qu'un effet argent, qu'il y a aussi un effet vis-à-vis de la voiture. Donc, c'est un mélange des deux, mais aujourd'hui on ne sait pas répondre complètement là-dessus.

Ensuite, il y avait une question sur les entreprises belges.

Alors, tout à l'heure, c'était Vincent qui parlait de modèle économique, d'organisation économique. En Belgique, l'organisation, les relations entre les syndicats et les entreprises sont assez différentes de celles que l'on a en France. On est beaucoup plus sur un mode de négociation, que de conflit. Et tout cela joue dans le partenariat social et dans la façon de régler les choses. Et aussi, en Belgique, vous avez effectivement des aides financières qui sont portées par l'État, à la fois pour les entreprises et pour les employés. Alors, soit par des mesures fiscales ou des réductions d'impôt. Je veux dire, en France, par exemple, vous pouvez déduire de vos impôts des trajets en voiture, mais pas du tout des trajets en vélo ou des trajets en transports collectifs. Alors que cela est possible en Belgique. Donc, si vous voulez en savoir plus, on vient de sortir une petite fiche au niveau du CERTU sur les mesures fiscales en faveur du vélo en Europe et qui développe ces questions en Belgique.

Puis, il y avait une dernière question sur le fait que je parlais de parts de marché de la voiture et que vous vouliez avoir des chiffres globaux, et notamment vous vouliez savoir ce que cela impliquait... Enfin, la personne, je crois, si j'avais bien compris. Oui, Monsieur, vous aviez l'impression que les trafics augmentaient. Alors, ce que je voulais dire, c'est que... oui, vous posiez la question. Alors ce que je voulais vous dire, c'est que je parle en nombre de déplacements. La question des trafics, c'est une autre question, parce que quand on parle des nombres de déplacements, on est par rapport aux gens, alors que les trafics, cela va être par rapport à une section et un nombre de voitures qui passent. Et on ne peut pas comparer les deux. Voilà. Cela ne se compare pas. Et si vous voulez, par exemple au niveau de Lyon, la voiture, c'est à peu près 50 % des déplacements, mais c'est 80 % des kilomètres. Et cela a eu tendance un petit peu à augmenter, c'est-à-dire que, même si vous faites moins de déplacements, mais si vous les faites plus longs, effectivement cela peut générer en termes de trafic des choses différentes, mais après il y a tout un équilibre au niveau du trafic qui est dans l'organisation de la circulation et des choses comme cela. Et cela, il faut regarder plus précisément, et là c'est des impacts locaux particuliers.

Chantal SAYARET

Merci beaucoup. M. Vincent KAUFMANN brûle du désir de parler.

Vincent KAUFMANN

Oui. Moi, je voulais juste réagir à la remarque de la personne qui a parlé de la Presqu'île de Lyon et des familles, parce que je pense que cela met le doigt sur quelque chose qui me semble important, qui est qu'il y a un risque pour la cohésion au sein des grandes agglomérations urbaines comme Lyon. Si on commence à spatialiser les modes de vie en lien avec les modes de transport. C'est-à-dire, si les habitants de la Presqu'île sont des gens

plutôt aisés qui se déplacent plutôt avec des moyens de transport collectif, à vélo et à pied, et que l'on a autour une agglomération qui fonctionne essentiellement avec l'automobile dans le périurbain – c'est les chiffres que tu as montrés tout à l'heure, on utilise de plus en plus la voiture –, il y a un problème de cohésion. Et donc, moi, j'avais envie de dire à Monsieur, dans le fond c'est très bien d'aller en voiture à l'extérieur. Cela permet aussi cette mixité, cette mixité des usages. Et je me pose la question : est-ce que ce n'est pas finalement des choses aussi à favoriser au titre de cette cohésion au niveau d'une région urbaine ? Est-ce que l'enjeu est encore actuellement de continuer à réduire l'automobile dans le centre-ville ? Est-ce que l'enjeu de l'automobile n'est pas plutôt à la périphérie des agglomérations ? Je crois que l'on peut vraiment se poser la question. Après, moi, j'avais une remarque en écoutant le débat, j'avais envie de revenir sur l'Anneau des Sciences.

Chantal SAYARET

Oui, on va parler de l'Anneau des Sciences un peu en troisième partie, mais sauf si c'est en lien, là.

Vincent KAUFMANN

Non, mais juste une remarque, parce qu'on a un peu tourné autour du pot. Finalement, une infrastructure comme celle-ci, quel peut être son impact sur la mobilité ? Finalement, est-ce que cela va accroître le trafic ? Est-ce qu'à 2030, il y en aura toujours autant, etc. ? Et moi, je crois que la réponse à cette question dépend beaucoup d'une chose qu'a dite M. TOUSSAINT : dans quel univers de cohérence se situe cette infrastructure ? C'est-à-dire, comment elle prend sens par rapport à un contexte ? Qu'est-ce qu'il y a d'autre ? Et là, je voulais juste vous donner un exemple.

Alors, cela fait le petit exemple exotique de la Suisse. C'est aussi pour cela que vous m'avez fait venir, j'imagine. Je voulais vous parler de Berne. Berne, c'est une agglomération urbaine où, finalement, vous avez un réseau autoroutier extrêmement développé. Vous avez aussi en centre-ville une politique extrêmement restrictive à l'égard du stationnement et une offre ferroviaire très, très développée. Il n'y a pratiquement pas d'embouteillages à l'entrée de Berne aux heures de pointe, parce que tout simplement ce n'est pas très intéressant d'aller bosser au centre-ville en voiture. Et donc, il y a ces phénomènes-là. C'est-à-dire que cela renvoie à ces univers de désirabilité. On peut aller à Berne. Cela va bien, cela va vite d'aller à Berne en voiture. Bon, il y a des difficultés de stationnement à destination, mais au niveau purement circulation, c'est très, très rapide. Et pourtant, du fait que les grandes infrastructures routières s'inscrivent dans un univers de cohérence qui est plutôt un univers de cohérence mode éco-mobile au sens large, et bien l'impact de l'autoroute est très différent de si on n'avait pas cette politique. Voilà.

Chantal SAYARET

Merci beaucoup. D'autres questions ont été posées, mais qui appellent plutôt réponse de la part de Grand Lyon. Et ça, on le réserve en fin de soirée, après le troisième atelier. On rappelle les questions.

Philippe MARZOLF

Je les rappelle. La personne de la Confluence disait : « Pourquoi il n'y a pas d'activités sportives dans Confluence ? Les gens sont obligés d'aller à l'extérieur ». Il faudra peut-être que le Grand Lyon réponde tout à l'heure. Et également, « Pourquoi est-ce que l'on concentre les emplois dans le centre de Lyon et pas à Lyon Saint-Exupéry où il y a des possibilités de déplacement plus faciles ? » Par contre, pour la baisse de la circulation sur l'A6/A7 déclassée, Monsieur, vous avez la réponse dans la page 60. Cela va passer de 120 000 à 130 000 véhicules / jour, à 40 000 à 50 000 véhicules / jour.

Voilà, c'était à peu près les questions qui manquaient.

Et il y avait une autre question, mais là, je ne sais pas qui peut répondre : « travailler loin est-il soutenu par les pouvoirs publics en France ? » Je ne sais pas si les pouvoirs publics sont là ce soir.

Chantal SAYARET

Il y a d'autres questions à poser. Mais si vous le voulez bien, on va enchaîner, comme je vous l'ai dit, sur l'intervention... Les personnes qui sont là vont rester avec nous jusqu'à la fin de la soirée, donc vous pourrez leur poser une question. Ce que je souhaiterais, c'est donner maintenant, si vous le voulez bien, la parole à M. Guillaume LAIGLE, qui va nous parler du boulevard périphérique Nord-lyonnais, avec un retour d'expérience. Vous restez avec nous bien sûr. Et ensuite, on abordera le troisième thème, qui est plus technique. Et ensuite, vraiment, ce sera la confrontation de tout ce que l'on a entendu avec le projet de Grand Lyon. Et là, toutes les questions pourront être posées dans la limite du temps bien sûr. Monsieur, vous avez la parole.

Guillaume LAIGLE

Bonjour. Je vais tenir le délai. Je souhaitais débiter mon propos par la présentation de la vision d'agglomération portée par le SCoT. Je vais aller très, très vite, puisqu'en introduction cela a été tout à fait bien montré.

De manière synthétique, à l'horizon 2030, les élus de l'agglomération ont fait le choix d'un modèle de ville multipolaire. Ce modèle privilégie le renforcement de polarités urbaines, existence comme autant de bassins de vie. Ce modèle de ville s'oppose donc aux modèles de développement dits « en tache d'huile », qui nourrissent l'étalement urbain. Du coup, cette vision de la ville multipolaire définit notre prospective à l'horizon 2030. Et ce que l'on propose de faire, effectivement comme cela a été indiqué, c'est de regarder un peu dans le rétroviseur quels enseignements pouvons-nous tirer du périphérique Nord.

Au préalable, avant de commencer, je souhaitais préciser qu'il était très difficile de quantifier précisément les liens de cause à effet entre l'atterrissage d'une infrastructure et l'impact sur le développement économique. Ce que l'on peut faire par contre, c'est constater ce qui s'est passé sur un territoire qui a bénéficié de l'arrivée d'une infrastructure. Le BPNL ou le périphérique Nord, situé en rouge sur cette carte, a été inauguré en 1997. Il constitue en fait, c'est pour cela que l'on a pris cet exemple, la dernière infrastructure majeure construite pour l'agglomération. Son ouverture est concomitante avec l'ouverture de la ligne D du métro. Et parallèlement à l'arrivée de cette infrastructure et de cette ligne forte de TC, un projet de territoire a été réalisé pour accompagner sa mutation. Je précise ça, parce que l'on est dans le même registre en fait que le dispositif proposé dans l'Anneau des Sciences, qui est un triptyque : infrastructure, stratégie multimodale – cela a été cité – et accompagnement d'un projet de territoire.

Alors, si on rentre un peu dans le détail. Avant la mise en service du BPNL, les voiries de Vaise étaient congestionnées – ceux qui connaissent un petit peu doivent s'en souvenir – par un trafic automobile intense. Le quartier de Vaise subissait un trafic conséquent, en fait venant du Nord-Ouest de Vaise à destination des lieux d'emploi, notamment de la Part-Dieu. Ainsi, les rues Marietton et de Bourgogne, qui sont situées plutôt en bas du schéma et la place Valmy étaient dimensionnées pour supporter ces trafics. C'était des 2 fois 2 voies à l'époque, avec des très petits trottoirs. Et le commerce, notamment sur la rue Marietton, périlait.

Donc, dès l'ouverture du BPNL, qu'est-ce qui s'est passé ? Les rues Marietton et de Bourgogne et la place Valmy ont été requalifiés. Donc, là, c'est plutôt l'aspect projet de territoire, en parallèle de l'infrastructure. Le trafic de la place Valmy a été divisé par deux. Il est passé de 5 000 véhicules/heure à 2 500. Et sur la carte, vous pouvez constater que le trafic a diminué donc de 60 % sur la rue Marietton. Et pour finir, en parallèle, là, c'est la multimodalité. Les parcs relais de Vaise et de Gorge-Loup ont été aménagés favorisant une stratégie du report modal. Donc, en fait, et on le verra après sur le volet économique, cela a libéré quand même le centre-ville, notamment la rue Marietton et la rue de Bourgogne, qui du coup a bénéficié de requalification.

Alors, là, c'est juste rapidement. C'est pour vous montrer une photo en 1995 de la rue Marietton, et en 2012.

Alors, si on regarde sur des données un peu plus générales, on voit que sur la population aussi il y a eu un impact. Alors, je vous dis, on ne peut pas quantifier l'effet de l'infrastructure, mais en tout cas sur le territoire, on voit que son évolution en termes de population est beaucoup plus importante que l'évolution globale au Grand Lyon. En gros, le taux de croissance annuel de la population sur Vaise était de 3 %, alors que c'était de 1 % sur le Grand Lyon. Je vais assez vite. C'est à peu près les mêmes écarts d'évolution en ce qui concerne le logement. Alors, l'accroissement du logement qui s'est accompagné par la création d'équipements publics : petite enfance, secteur scolaire, des équipements socioculturels, la bibliothèque par exemple.

Alors, sur le volet économique, là c'est particulièrement flagrant. Donc, on était sur un territoire qui était plutôt entre 1990 et 1997, dans la décennie qui précédait, sur une dynamique... alors, plutôt sur une baisse d'activité, vous aviez -13 % d'activité économique. Et puis, à partir de 1997, donc je dirais peut-être de l'ouverture du BPNL, un accroissement

de l'économie très, très net, sur tous les volets. Donc, sur le volet commerce, on l'a déjà évoqué, avec un doublement des commerces entre 1990 et 2011 : 155 commerces en 1990, 307 commerces en 2011. Et plus globalement, sur un volume d'emploi, qui s'est accru aussi beaucoup : 11 000 emplois en 1997, plus de 17 000 emplois en 2011, avec l'arrivée notamment de très grandes entreprises, comme CEGID en 2002, 750 salariés, Bayer en 2003, 640 salariés. Et plus récemment, en 2010, Apicil avec 700 salariés. Bref, pour dire que la dynamique sur le territoire a été extrêmement positive en termes d'investissement, en termes de développement de l'emploi.

Alors, la chambre de commerce a réalisé – donc, là, ce n'est pas le Grand Lyon –, a fait une étude qualitative, auprès des industriels, une cinquantaine d'industriels sur cette zone, pour leur demander leur opinion sur quel était l'impact de l'arrivée de l'aéroport, pardon, BPNL (vous comprendrez pourquoi j'ai confondu) sur le territoire et donc sur Vaise.

On peut retenir deux principaux enseignements de cette enquête qualitative. Un, les entreprises reconnaissent le périphérique Nord comme une infrastructure permettant donc aux entreprises ainsi qu'à leurs clients d'accéder plus facilement aux équipements d'agglomération. Donc, là, on revient globalement sur l'accès à l'Anneau des Sciences. Et aussi, à certains hauts lieux de l'agglomération pour les entreprises que sont par exemple l'aéroport, c'est pour ça que j'ai fait un raccourci, ou Eurexpo par exemple. Deux, les entreprises plébiscitent le périphérique Nord comme une partie du périphérique qui permet de relier en fait à l'ensemble du périphérique et donc à l'ensemble des sites de l'agglomération. Et c'est aussi là tout le principe de l'Anneau des Sciences. Et donc, je voulais en conclure avec cela, en disant qu'au niveau du potentiel économique, on se rend compte que le tracé de l'Anneau des Sciences, en fait, relie précisément l'ensemble des grands sites économiques et scientifiques de l'agglomération. Et on sait que la connexion facilite les capacités. Notamment, la connexion entre les sites universitaires et recherches et industriels facilite la capacité d'innovation des entreprises qui, pour les entreprises, sont le levier majeur de développement de demain.

Voilà. J'espère que j'ai tenu les délais.

Chantal SAYARET

C'est plus que tenir en 10 minutes. Vous m'en laissez sans voix. Je souhaiterais passer... il y a une question sur internet ? Ou on ouvre deux questions puisque l'on a gagné un petit peu de temps ?

Philippe MARZOLF

Il y a un avis de quelqu'un qui dit : « La volatilité grandissante de l'emploi, donc du lieu de travail, ne conduira-t-elle pas à vivre en camping-car pour en être plus proche ? Donc, d'habiter dans un véhicule pour moins circuler ». Donc, là, c'était un petit peu un clin d'œil.

Chantal SAYARET

Oui, c'était la minute détente.

Philippe MARZOLF

Mais après, c'était plutôt: « Dans d'autres pays, comme le Japon et la Chine, est-ce qu'il y a des villes qui justement se passent de plus en plus de la voiture ? » C'est peut-être pour le CERTU, cette question. Est-ce que dans d'autres pays, comme la Chine ou le Japon, est-ce qu'il y a des villes où l'on se passe de moins en moins de la voiture ? Ou de plus en plus, pardon.

Patricia VARNAISON-REVOLLE

Le Japon, c'est un exemple intéressant. Et on n'a pas trop parlé de lien entre urbanisme et déplacement, mais on dit que... enfin, le Japon s'est développé à une période où ils n'ont pas souhaité développer les infrastructures routières parce que leur industrie automobile n'était pas encore développée. Ce qui fait qu'ils ont beaucoup développé le ferroviaire et ils ont développé des concepts autour du ferroviaire, avec des gares qui ne sont pas que des pôles d'échange, mais qui sont vraiment des lieux de vie où il y a des commerces, il peut y avoir aussi des salles de spectacle, des restaurants, des tas de choses. Et donc, on dit que, par exemple, les banlieues au Japon sont des endroits très vivants, bien plus vivants que partout, que dans beaucoup d'autres pays. Et en plus, elles sont reliées au cœur de l'agglomération par du ferroviaire. Et donc, il est beaucoup plus facile de vivre en banlieue, sans voiture, au Japon que n'importe où ailleurs dans le monde. Donc, il y a bien un lien entre la construction de la ville, la façon dont on la construit, mais collectivement. C'est pareil, à Berne, c'est une construction collective qui aboutit finalement à une autre appréhension de l'espace et des modes de transport, et d'autres façons de se déplacer. Mais ça, il faut du temps au temps. On ne fait pas ça en 5 minutes.

Chantal SAYARET

Attendez, Monsieur. Excusez-moi. On ne prend pas la parole... Ce que vous dites, Monsieur, ne sera pas enregistré. Je vais vous donner la parole, mais c'est simplement pour le *verbatim*. D'accord ? Mais ce n'est pas un souci, moi, je ne sais pas si c'est un exemple ou pas. On laisse madame terminer, et puis on va vous donner la parole. Il y a deux personnes ici qui veulent prendre la parole. Trois. Et vous-même. Voilà, on a quatre interventions. Madame, avez-vous terminé ?

Patricia VARNAISON-REVOLLE

Oui.

Chantal SAYARET

Oui. Alors, Madame, s'il vous plaît. Je vais vous donner la parole. Vous avez demandé la parole, merci beaucoup. Vous vous présentez. Posez votre question. Donc, un, deux, trois et quatre.

Monique COSSON

Monique COSSON, conseillère régionale.

Alors, je suis peut-être un peu décalée. Je reviens sûrement sur le débat précédent, mais bon, cela ne fait rien, on fera sûrement le lien.

J'étais gênée dans votre présentation sur le fait que vous avez peu évoqué dans la question des déplacements, peut-être une question qui se pose, il me semble pour moi aussi en tant qu'élue et sur la question de ce projet d'Anneau des Sciences, sur comment on peut penser la question du report modal dans les 30 ans à venir. Et est-ce que c'est un enjeu important cette question du report modal, dans les 30 ans à venir ? Vous avez évoqué, je dirai, des... comment dire... des chiffres sur les différents modes de transport, sur le fait que la voiture allait rester, etc. Mais ce début de changement qui a été... Par exemple vous avez cité le tram, en disant que cela avait tout d'un coup donné envie, que cet objet nouveau là avait donné envie à des personnes de le prendre, alors qu'ils ne prenaient pas les transports publics, etc. Donc, la question de la qualité aussi de ces transports publics, au travers par exemple du tram, qui pourtant prend de la place pour la voiture. Donc, moi, je souhaiterais qu'on en parle un peu plus, de ce mouvement qui a démarré. Et qu'est-ce que vous en pensez par rapport à l'avenir, sur les objets que l'on doit offrir aux gens, pour revenir à ce que vous évoquiez. Et donc, les systèmes qui devraient se construire autour pour permettre cela dans les 30 ans à venir. Voilà.

Chantal SAYARET

Merci Madame. Je passe ensuite la parole à Monsieur à côté. Oui, là. Merci. Ensuite, trois, quatre. Et je vais m'arrêter là. Il y aura une salve de questions ultérieure. Monsieur ?

Jean SARRAILLON

Jean SARRAILLON, Sauvegarde de la vallée de Francheville.

En fait, la question pourrait s'adresser à toutes les personnes qui viennent d'intervenir et y compris à Monsieur qui vient de nous faire le bilan du tronçon Nord du périphérique, qui nous a dit effectivement qu'il y avait tout un secteur qui s'était développé au Nord de Vaise. Mais c'est un choix d'urbanisme et je pense que c'est très important que les choix d'urbanisme soient cohérents avec les choix de politique des transports.

En Suisse, il semble qu'il y ait une certaine cohérence, en liaison avec la politique foncière. Qu'en est-il exactement en France ? D'après ce que l'on sort des enquêtes ménages, je pense que l'on retrouvera effectivement le rapport entre la densité, les formes urbaines et les modes utilisés. Je voudrais quand même interroger donc les intervenants sur cette question d'une quasi-autoroute urbaine, qui peut avoir de fortes conséquences sur l'aménagement de la ville, dans la mesure où on laisse faire un urbanisme qui n'est ni dense, ni qui a une forme urbaine adaptée au mode alternatif à la voiture.

Chantal SAYARET

Merci de votre question. Troisième question, devant, là. Et quatrième, derrière. Pour l'instant. En tout cas, avant la prochaine table ronde. Merci.

Jean MURARD

Jean MURARD, Association déplacements citoyens, Lyon, enfin ou tout au moins région lyonnaise.

Ce que M. LAIGLE a dit du développement de tout le secteur de Vaise, le quartier de l'industrie, le quartier où il y avait l'ancienne Rhodiacéta, etc., il faut le mettre au crédit, j'allais dire, premièrement du métro de la ligne D – pour ceux qui ne le savent pas, c'est une ligne qui voit monter chaque jour près de 300 000 voyageurs. Donc, c'est énorme. Je dirais que quand on regarde par rapport au trafic du boulevard périphérique TEO, comme on l'appelait...

Chantal SAYARET

Posez votre question, Monsieur, s'il vous plaît.

Jean MURARD

Et donc... enfin, c'est une réflexion, si vous me permettez.

Et donc, le développement, tout développement, il est certainement du en partie à ce que l'on appelle le boulevard périphérique, que l'on appelait TEO dans le temps. Mais il est du aussi, j'allais dire presque peut-être même encore plus, par à cette ligne D automatique, avec une fréquence – je le dis pour les gens qui ne sont pas à Lyon – qui est actuellement de 100 secondes. C'est une rame, en heure de pointe, toutes les 100 secondes. Donc, je pense que vous ne voyez pas d'inconvénient à ce que l'on mette en avant la ligne D.

Chantal SAYARET

Merci Monsieur. La dernière question avant de passer la parole à la tribune pour les réponses. S'il vous plaît, Madame.

Jean-François MAILLET

Jean-François MAILLET, Association sauvegarde et embellissement de Lyon

M. MARZOLF, vous avez répondu tout à l'heure à une question concernant le trafic, quand on déclassait l'autoroute A6/A7. Mais vous avez laissé planer une confusion, c'est que vous disiez qu'il n'y avait plus que 50 000 voitures. C'est peut-être écrit dans le rapport. Mais cela sous-entend qu'on ait réalisé le TOP à ce moment-là. Est-ce que l'on ne peut pas envisager, et moi je plaide pour cela, que l'on déclasse tout de suite l'autoroute A6/A7 et que l'on voit l'impact que cela a sur la circulation. C'est-à-dire la déclasser, cela ne veut pas dire

l'interrompre. Cela veut dire simplement autoriser l'installation de feux tricolores. Et je parie que compte tenu du blocage au niveau du tunnel de Fourvière, ces feux tricolores ne feront pas perdre plus d'une ou deux minutes sur la traversée de Lyon.

Donc, je crois qu'il faut vraiment distinguer déclassement de l'autoroute A6/A7 et réalisation du TOP, ou encore plus du COL.

Chantal SAYARET

Merci Monsieur. La parole est à la tribune. Il y a eu beaucoup de questions posées. Merci. Si vous pouvez donner des réponses pertinentes bien sûr, mais assez ramassées.

Jean-Yves TOUSSAINT

On vous garantit les plus pertinentes bien entendu. Non, je plaisante, je rigole.

Je voulais simplement intervenir sur la question de la multimodalité et de son développement. Moi, je suis inquiet sur une chose, c'est que l'on parle toujours de mobilité comme si c'était une fin en soi. C'est-à-dire qu'il ne faut jamais oublier quand même que la mobilité, cela ne devrait être qu'un temps que l'on devrait minimiser. Or, en fait, avec les questions... Alors, ce n'est pas une critique, c'est juste pour... je me pose une question dans notre société contemporaine de cette volonté constante de faire bouger les gens. Alors, on le voit dans la pub, on le voit partout, mais... et de vouloir les mettre en circuit, tout le temps dans des véhicules. Or, le problème de la multimodalité et des modes, c'est en fait de permettre de plus en plus de circulation, donc de plus en plus de déplacements. Or, il n'y a pas de déplacement sans coût énergétique fort, sans organisation puissante et sans contrainte énorme. Et donc, je pense que peut-être ce qu'il faudrait réfléchir, c'est comment on pourrait, au contraire, limiter les déplacements.

Mais alors, évidemment, il y a plein de gens qui seront contre moi, puisque cela limiterait des grosses organisations qui vivent très bien.

Chantal SAYARET

D'autres réponses ? Madame ?

Patricia VARNAISON-REVOLLE

Oui. Alors, moi, je voulais répondre à Madame.

Vous posiez la question : est-ce que le report modal est un enjeu ?

Alors, j'aurais tendance à vous retourner la question en disant : cela dépend de vos objectifs et de la question, par exemple, « quelle ville vous voulez ? » Est-ce que vous voulez une ville moins polluée ou pas ? Est-ce que vous voulez une ville où il y a des familles ? Est-ce que vous voulez une ville où il y ait de l'équité ? Parce que l'on a vu qu'il y avait un certain nombre de ménages qui, par rapport à une augmentation du prix du carburant, pouvaient être très vulnérables. Donc, cela dépend d'abord, la construction de l'enjeu du report modal dépend d'abord de l'objectif et du projet de ville que vous avez.

Ensuite, sur la question du report modal, alors, si vous connaissez la *newsletter* Transflash qu'édite chaque mois le CERTU, je crois que c'est le mois dernier où l'on a fait un chiffre du mois, qui était d'essayer d'estimer au niveau français, de dire que gagner 10 points de report modal de la voiture vers les transports collectifs, par exemple, cela suppose quasiment de doubler la fréquentation des transports collectifs. Et donc, cela veut dire que c'est des investissements très forts et très importants. Et donc, cela veut dire qu'il faut arrêter de faire du binaire, voiture - transports collectifs. Et qu'il faut aller vers ce que, nous, on appelle dans notre jargon le cocktail mobilité. Et donc, aller voir vers la voiture partagée, qu'elle soit en auto-partage, en covoiturage, vers le vélo, vers l'ensemble des modes, les modes piétons, etc.

Sur l'agglomération lyonnaise par exemple, vous savez que si l'on prend le Grand Lyon, vous avez 70 % des déplacements qui font moins de 3 km. Et sur ces 70 % de déplacements qui font moins de 3 km, il y en a quand même 40 % qui sont faits en voiture. Voilà. Et après, vous en avez des plus longs, où là il faut vraiment... là, les TC peuvent concurrencer la voiture. C'est plus le vélo qui est au-delà de 5 km va concurrencer la voiture. Et donc, il faut aussi retrouver de la performance sur des distances plus longues pour les transports collectifs.

Chantal SAYARET

Merci beaucoup. Je crois que M. LAIGLE souhaite répondre à certaines questions.

Guillaume LAIGLE

Je voudrais répondre aux deux interventions qui ont lieu sur le retour d'expérience de Vaise. Oui, évidemment, je l'ai bien indiqué en introduction, c'est-à-dire que l'on ne va pas dire que c'est le périphérique Nord qui a induit tout ce que l'on avait démontré.

Et notamment, il y a eu une question internet. Il y a trois éléments. Il y a le périphérique Nord. Il y a effectivement l'ouverture de la ligne D, et qui était concomitante, à peu près dans les mêmes années. Mais il y avait aussi, vous avez raison Monsieur, un projet de territoire, un projet urbain très fort. Et c'est le cumul des trois qui a contribué, et un peu comme c'est présenté pour l'Anneau des Sciences, qui a contribué à ce développement fort de ce quartier.

Chantal SAYARET

Merci beaucoup. Vraiment une minute s'il vous plaît, parce que l'on va passer à la prochaine table ronde. M. KAUFMANN, vraiment une minute. Après, vous pourrez reprendre la parole.

Vincent KAUFMANN

Je voulais juste rebondir sur une chose qui a été dite par M. TOUSSAINT. Mobilité et déplacement, ce n'est pas synonyme. Et on est dans une société où l'on se déplace de plus en plus loin. Mais pas pour être plus mobile, parce que l'on a toujours le même nombre d'activités. La mobilité, cela se mesure en programme d'activités et en nombre d'activités.

En fait, on fait, en parcourant de plus en plus de kilomètres, des programmes d'activités qui ne sont pas plus riches en moyenne. Et cela, c'est quelque chose de très important. Mobilité et déplacement ne sont pas synonymes. Et c'est peut-être un des problèmes qui se posent actuellement.

Chantal SAYARET

Merci beaucoup. Certaines questions posées méritent réponse du Grand Lyon. Grand Lyon vous répondra à la fin de notre rencontre. Merci beaucoup, Madame, Messieurs. Et donc, non... si on veut bien passer la table ronde suivante. Donc... pardon ? Donc, Grand Lyon interviendra à la fin comme c'est prévu dans notre déroulé. Merci M. d'ASSIGNY de l'ADEME de nous rejoindre. Voilà. Et M. HAUTIERE, cette fois-ci pour parler des perspectives énergétiques, de mobilité et les infrastructures de génération, c'est-à-dire que nous passons des comportements à une partie un petit peu plus dure. Vous avez la parole, M. d'ASSIGNY.

Jérôme d'ASSIGNY

Je ne sais pas si c'est le *hardware* comme vous dites. Vous avez annoncé quelque chose de très technique. Justement, j'espère donner une vision prospective et dynamique et pas forcément très technique.

Je suis Jérôme d'ASSIGNY, je suis le directeur régional adjoint de l'ADEME en Rhône-Alpes. L'ADEME, c'est l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. Nous intervenons pour le compte de l'État au niveau national et au niveau régional sur les thématiques de l'efficacité énergétique, de la mobilité, bien sûr ce qui vaut ma présence ce soir, des déchets, du bruit, un ensemble de thématique.

Notre vocation, c'est d'accompagner les acteurs qui sont en avant de la réglementation. Dès que cela passe à la réglementation, l'ADEME n'a plus vocation à intervenir.

Alors, je vous remercie beaucoup de m'avoir invité sur ce thème de l'énergie, parce qu'il fait bien le lien avec l'ensemble de la thématique et des questions, que l'on pourrait dire périphériques au regard du débat que l'on a eu jusqu'à présent, mais qui sont des questions centrales, qui sont les questions de l'étalement urbain, de la densité de la ville, de l'utilisation de l'énergie, du prix de l'énergie. Et donc, l'ensemble de ces questions-là, font les modes de déplacement, font les comportements. Et donc, je trouve cela particulièrement intéressant.

Ce que je vous propose, c'est d'avoir un regard qui va aller un peu au-delà de 2030, jusqu'à 2050, sur un exercice qu'a demandé le président de l'ADEME à son arrivée à la fin de l'année dernière, qui était de contribuer aux visions énergétiques 2030 - 2050. Donc l'ADEME, service économique et service technique se sont mobilisés pour produire ces visions.

Une vision 2030 qui est sur une vision exploratoire. On poursuit les courbes qui existent aujourd'hui et on met un petit peu de volontarisme. On verra 2030. Vous le verrez. Et tout à l'heure, j'ai entendu dire qu'il était dur de faire bouger la réalité. Et bien, ce scénario s'inscrit dans cette logique-là.

En revanche, le scénario de 2050, lui, est résolument volontariste, puisqu'on part des objectifs du facteur 4 et on voit comment on articule l'ensemble des domaines et des thématiques pour y arriver.

Alors, vous voyez ici la liste des secteurs d'activité concernés : le bâtiment, l'organisation urbaine, bien sûr le transport et la mobilité sur lesquels je reviendrai, mais aussi les questions d'alimentation, d'agriculture, d'utilisation des sols, l'industrie, les procédés industriels et la production d'énergie renouvelable. Les scénarios ne s'intéressent pas à la question du nucléaire, puisque là le débat a été tranché politiquement. Non, il y a un débat en cours. Mais, je veux dire, l'horizon a été en tout cas tranché. Et donc, je le rappelle, l'ADEME étant une agence de l'État, nous ne revenons pas sur cet arbitrage, mais bien sûr que le débat est lancé.

Alors, sur la vision 2030, trois grandes clés d'entrée : on se déplace toujours autant, mais un petit peu différemment, on mobilise des véhicules plus performants et on a un transport de marchandises qui ne bouge pas trop. Non, pardon. Qui évolue, mais dont le mode de transport, lui, n'évolue pas. Voilà. 2030, on se déplace toujours autant. Autant de kilomètres parcourus par personne. En revanche, on voit les lignes qui commencent à bouger sur les modes de déplacement. Il y a un certain nombre de services de mobilité qui montent en puissance : la location, l'auto-partage, le covoiturage. Vous voyez les chiffres ici. Les lignes bougent un petit peu. Et puis, il y a aussi une partie de report modal sur les transports en commun et sur les modes doux.

Alors, sur le parc de véhicules, et tout à l'heure il y avait une question sur le nombre de véhicules, en 2030, l'hypothèse qui a été prise, c'est que le nombre total de véhicules n'évolue pas. On reste à un parc de véhicules de 35 millions.

En revanche, les motorisations, elles font des progrès. Et on commence à avoir le développement de véhicules hybrides non rechargeables, hybrides rechargeables, donc double motorisation avec la possibilité de le recharger chez soi ou sur son lieu de travail. Et on voit aussi un parc de véhicules 100 % électriques qui progresse, mais qui progresse sur le milieu professionnel.

En ce qui concerne les transports de marchandises, on voit qu'ils continuent à progresser. Et il y a un lien très fort qui est fait entre la progression du produit intérieur brut et le transport de marchandises. Et ce transport, là aussi, se fait majoritairement par la route, sans modification structurelle forte, en tout cas, sur les autres modes alternatifs de transport.

Alors, j'ai envie de dire que toutes ces hypothèses sont sujettes, bien sûr, à débat, à discussion et elles peuvent être débattues. Mais elles font en tout cas l'objet de la vision énergétique de l'ADEME, et qui donne l'ensemble de ces schémas.

Qu'est-ce que cela veut dire sur le bilan énergétique total ? C'est que les activités de mobilité, de déplacement, mobiliseront 35,5 mégatonnes d'équivalent pétrole en 2030. Et vous voyez aussi que l'on reste sur cette mobilité majoritairement sur le gasoil. Et donc, là, il n'y a pas vraiment de modifications.

Donc, voilà les grands enseignements ou en tout cas les grands traits de cette vision 2030. Donc, pas grand-chose de significatif. Des évolutions, mais comme je vous l'ai dit, on est sur un scénario tendanciel.

2050, là, pour le coup, c'est un peu plus dynamique. Et vous voyez la première hypothèse, c'est que la mobilité par personne est en baisse de 20 %. Dans les discussions que vous avez

eues, vous avez déjà évoqué les conséquences du télétravail, du vieillissement de la population. J'imagine qu'à un certain âge on se déplace quand même moins, quand on arrive à la retraite par exemple. Et puis, il y a une organisation urbaine différente. Voilà. Et puis, on va aussi transférer vers une mobilité qui est beaucoup plus fluide et beaucoup plus efficace. Et, ça, c'est le choc de ce scénario, avec une indépendance au pétrole. Ça, c'est un point qui est extrêmement important et structurant de la vision énergétique. Les services de mobilité progressent énormément. Les flux de transport en commun aussi sont multipliés par deux et on a des trajets en 2 roues, en mode doux, qui, là aussi, évoluent très fortement. Le parc de véhicules est très largement, là aussi, modifié puisque c'est un tiers, un tiers, un tiers, *grosso modo*. Un tiers de véhicules thermiques, un tiers de véhicules hybrides rechargeables et un tiers de véhicules électriques. Ce qui change radicalement, d'abord c'est le nombre de véhicules. Vous voyez que l'on est passé de 35 millions à 22 millions et ...

Chantal SAYARET

Excusez-moi, je ne veux pas du tout être désagréable, loin de moi cette intention, mais nous sommes à 9 minutes et comme vous le savez, vous avez 10 minutes d'intervention.

Jérôme d'ASSIGNY

Et bien, c'est fini, c'est le dernier transparent.

Chantal SAYARET

J'avais du souci pour la suite et je voulais vous laisser le temps de conclure tranquillement.

Jérôme d'ASSIGNY

Voilà. Merci. Ce qui va changer, c'est le... Vous m'avez perturbé...

Chantal SAYARET

Ce n'était pas le but, mais j'étais inquiète.

Jérôme d'ASSIGNY

Ben si, si, c'est réussi ! Alors...

Donc, 22 millions de véhicules. Voilà. Et ces 22 millions de véhicules se partagent en 12 millions en propriété propre, 5 millions en auto-partage et 5 millions de véhicules légers utilitaires.

Ce qui est certain, c'est que sur le transport des marchandises, là il y a une approche systémique et complètement repensée. On a une chaîne de valeur, logistique, emballages, lieux de production et de consommation, qui est totalement repensée avec des poids lourds qui ne rentrent plus en centre-ville.

Donc, voilà la conclusion. Je rappelle bien que ce scénario, il est... on part du facteur 4 et on regarde comment on l'atteint avec l'ensemble des autres activités. Donc, il a vraiment une vision, une vocation à bouleverser les idées et les idées reçues. Et donc, c'est la finalité de ce scénario.

Chantal SAYARET

Merci beaucoup.

Nous passons la parole à M. Nicolas HAUTIERE pour les fameuses infrastructures de 5^e génération. On ouvrira le champ des questions ultérieurement.

Nicolas HAUTIERE

Bien, merci. Normalement, il y a des transparents. Je les ai donnés tout à l'heure.

Je vais d'abord présenter l'IFSTTAR, puisque c'est un organisme récent.

Je suis Nicolas HAUTIERE. J'ai une double casquette, je suis à la fois chercheur et directeur de projet Routes 5^e génération au sein de l'IFSTTAR.

L'IFSTTAR, c'est l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux. C'est un institut de recherches français qui dépend du ministère de l'Écologie, qui est en fait créé en 2011 de la fusion du Laboratoire central des ponts et chaussées et de l'INRETS, qui est l'Institut national de recherches sur les transports et leur sécurité. Et l'INRETS, vous connaissez peut-être, puisqu'il est à Bron. Donc, l'IFSTTAR est à Lyon. Pour ma part, moi, je viens de Paris. Je viens de Marne-la-Vallée.

Et donc, je vais vous présenter ce projet, qui est à la fois un projet national et un projet européen. Et vous raconter, pour commencer l'histoire, qu'est-ce que c'est en fait ? Pourquoi une 5^e génération finalement ?

On voit qu'au fur et à mesure des besoins de l'humanité, en fait, on a besoin de se déplacer de plus en plus vite. On a eu ce paradigme de compression des distances que M. KAUFMANN expliquait tout à l'heure. Donc, au début, on se déplaçait à chemin, puis les Romains ont, pour le courrier, pour des notions militaires, se sont mis à faire des routes pavées. Donc, les routes pavées romaines, c'est un sacré succès industriel. C'est quand même un millénaire de développement et de succès. Et puis, avec l'arrivée du vélo, là, on s'est senti obligés de revêtir les routes, parce que ce n'était quand même pas agréable de rouler sur les pavés à vélo. Et donc, est apparue la route revêtue. Et quand la route revêtue est apparue, après, finalement on s'est dit : « On ne peut pas quand même rouler très vite, avec l'apparition de la voiture ». Et donc, on s'est dit : « Faisons des routes adaptées à nos autos. » Donc, est née l'autoroute, et ses services, avec une continuité dans le tracé.

Aujourd'hui, on est dans un paradigme différent. Le Grenelle est passé, a dit stop. Stop, sauf en cas de grand besoin de construction, construisons des infrastructures neuves, mais privilégions le report modal, privilégions, améliorons nos infrastructures existantes. On dit que l'on est assez équipé. Le ministère de l'Équipement a disparu, il ne s'appelle plus comme cela. Et donc, dans ce contexte, quelle va être la nouvelle génération de route, celle qui va succéder à l'autoroute ? Et donc, quels sont les enjeux sociétaux aujourd'hui ? C'est de la mobilité. C'est l'objet de la soirée. Mais ce sont des problèmes énergétiques. On vient d'en

parler. Ce sont des problèmes environnementaux de qualité de l'air. Bref, tout un ensemble de sujets autour d'un triptyque que l'on va rassembler autour des sujets d'énergie, d'information et de matériaux. Et donc, c'est l'ensemble de ces contraintes qui va nous permettre d'esquisser ce que pourra être une route 5^e génération.

Alors, pourquoi finalement on en a besoin de cette route 5^e génération ? C'est que l'image actuelle associée aux transports routiers, elle est plutôt mauvaise dans l'esprit commun, avec un coût environnemental élevé et des dommages sur la biodiversité par exemple. Et finalement, elle a été un peu écornée par le Grenelle de l'environnement, qui a dit : « Finalement, on arrête de construire. » Puis, c'est plus insidieux que cela, parce que l'on arrête d'entretenir aussi. Alors, là, c'est un peu plus risqué pour le patrimoine routier national. Et finalement, notre industrie routière, qui est en pointe au niveau mondial, construite en collaboration entre le public et le privé, en fait, c'est violent pour elle, parce qu'elle n'est pas habituée. Donc, l'innovation se faisait par la construction neuve. Donc, comment on peut faire de l'innovation en remplacement d'infrastructures existantes ? Comment on fait pour rénover en prenant en compte toutes ces contraintes ?

Alors, on ne sait pas faire pour l'instant. Et pourtant, il y a beaucoup d'innovations dans les labos. Et donc, on a besoin d'une pensée nouvelle pour essayer de mettre sur le terrain des innovations qui vont permettre de résoudre ces problèmes de mobilité, d'énergie et d'information.

Alors, pourquoi ? Le but, ce n'est pas de faire du béton partout ou du bitume partout. Le but, c'est d'inciter au transfert modal vers le transport guidé, mais en attendant, il faut maintenir le réseau routier dans son état actuel, tout en dépensant moins, de manière aussi pour, d'un point de vue économique, éviter un *dumping* social. Une route, c'est de la technologie. Ce n'est pas un produit bas coût. Et pour pouvoir mettre en fait de nouveaux modèles économiques d'innovation. Et donc, l'objectif à terme, c'est de réduire l'empreinte carbone des routes, créer des emplois et aussi renouveler les programmes éducatifs, moins les cloisonner entre les différents secteurs.

Alors, je passe. Forcément, cette route 5^e génération, elle sera différente selon le réseau considéré. Elle sera plurielle. Elle ne sera pas la même en périurbain, en urbain, sur un réseau local, sur le réseau départemental où les enjeux ne sont pas les mêmes. Certains réseaux ont des enjeux de sécurité, d'autres, cela va être des enjeux de mobilité, d'autres, cela va être des enjeux de multimodalité. Donc, sa déclinaison est vraiment plurielle.

Là, il me reste la moitié du temps, à peu près ? En 5 minutes, je ne vais pas faire un cours entier de routes ou de matériaux, d'énergie, de nouvelles technologies de l'information, de la communication. Je pense que c'est intéressant, j'aimerais bien, mais... Donc, on va essayer de rassembler en trois diapos une vision. C'est une vision qui va rassembler sous forme de trois diagrammes les meilleures idées du moment. Ce sont des réflexions au niveau européen, au niveau des associations d'institut comme l'IFSTTAR, qui ont produit trois schémas, alors qui sont en anglais – c'est européen. Je vais essayer d'expliquer.

Alors, première chose intéressante, vous voyez que cette route potentiellement du futur, c'est un module. Ce ne sera plus forcément un ruban. Ce sera peut-être un puzzle que l'on pourra enlever, aller réparer à l'usine, passer un coup de brosse, l'entretenir en usine, le contrôler, le remettre en place. On gagne du temps à la maintenance. On le fait en béton pour des problèmes de décarbonisation. On a des surfaces qui sont poreuses pour des

histoires de bruit, qui sont flexibles, durables, qui s'autoréparent, c'est-à-dire que les fissures... – là, ce n'est pas du rêve, c'est ce qui existe aujourd'hui dans les laboratoires, ce que je vous raconte – qui s'auto-nettoient, qui permettent de collecter de l'énergie à partir de sa structure elle-même, de la stocker et éventuellement de la redistribuer envers les véhicules qui roulent à sa surface. Donc, ça, c'est le concept de route adaptable. C'est un des scénarios. C'est la route qui s'adapte à la demande et qui permet au gestionnaire d'offrir l'infrastructure qui correspond à la demande.

Deuxième scénario, deuxième vision de la route de demain, qui est la route appelée automatisée. Cela va être celle qui va être en synergie avec les véhicules qui la parcourent. C'est-à-dire, cela va être la route qui va en fait faciliter par exemple la mise en peloton des véhicules pour optimiser la gestion du trafic. Cela va être celle qui va avoir une signalisation dynamique qui va indiquer au véhicule l'endroit où elle peut circuler pour avoir le meilleur temps de parcours collectif. Ça va être celle qui va être interopérable avec les transports en commun, qui va donner les meilleures informations. Mais vous voyez que ce n'est pas simplement du véhicule individuel, c'est aussi une plateforme qui permet à la fois aux voitures et aux transports en commun de circuler. Voilà. Donc, là, c'est la route intelligente au sens commun aujourd'hui où on l'entend.

Troisième scénario, c'est la route résiliente aux changements climatiques. Cela va être la route en fait qui va permettre d'absorber les phénomènes climatiques extrêmes qui pourraient survenir suite au réchauffement climatique. Et donc, l'idée, c'est de pouvoir avoir une route qui s'auto-dégivre grâce à la chaleur qu'elle a pu accumuler en été. Cela va être la route qui va équilibrer sa température, qui va échanger de la chaleur avec les logements à côté etc., ou qui va fournir des informations au conducteur en fonction de l'adhérence, de la visibilité, de la météo, pour avoir un parcours qui soit prévisible. Voilà.

Alors, là, je vous ai fait un peu rêver, ou pas ...

Chantal SAYARET

Une minute, s'il vous plaît. Merci.

Nicolas HAUTIERE

Et finalement, comment, en termes de prospectives, comment en termes normatifs on essaie d'aller vers là ? Donc, dernier transparent.

Aujourd'hui, on ne peut pas y aller directement. On est forcément obligé d'y aller de manière progressive. Et donc, aujourd'hui, on est sur des démonstrateurs de composants, de briques uniques telles qu'on a pu le voir, que l'on essaie à travers la France, en partenariat avec les industriels, de tester pour voir si vraiment c'est des bonnes idées. Et si les idées sont bonnes, et bien construire des sous-systèmes qui permettent de progressivement aller construire d'ici 10 ans des démonstrateurs tels qu'on les a dessinés. Et donc, en parallèle, des réflexions indispensables sur comment on aménage en fonction de ces nouvelles technologies, et vice versa ? Et comment on peut réglementer et comment gouverner ces nouveaux objets ? Voilà.

Chantal SAYARET

Merci beaucoup Messieurs de ces interventions et de ce délai fort court qui vous est imposé. Questions dans la salle, s'il vous plaît, Mesdames. Une question, deux questions, trois questions, avant de passer la parole à Grand Lyon ensuite.

Edmond LUCA

Oui, j'ai une petite question pour l'ADEME.

Chantal SAYARET

Toujours rappeler qui vous êtes, s'il vous plaît, Monsieur.

Edmond LUCA

Oui, toujours Edmond LUCA et toujours à la FNAUT. Voilà.

Oui, j'ai une petite question pour l'ADEME, qui me semble être... si j'ai bien compris, on poursuit l'évolution tendancielle actuelle jusqu'à 2030. Or, cela me paraît être en contradiction avec les orientations de Grenelle qui sont notamment la réduction pour les transports de 20 % des gaz à effet de serre d'ici 2020, c'est-à-dire dans 8 ans. Cela me paraît être en contradiction aussi avec le facteur 4, c'est-à-dire -75 % de gaz à effet de serre d'ici 2050, ce qui implique mathématiquement -50 % en 2035. Donc, si on ne change rien aux modes de transports actuels, je ne vois pas comment on peut faire pour respecter ces orientations, aussi bien Grenelle d'ailleurs que de l'Union européenne.

Il faut rappeler que le ferroutage, par exemple, permet de diviser par 4 les consommations d'énergie par rapport aux camions et de diviser par 25, du moins en traction électrique, les émissions de gaz à effet de serre.

Et je rappelle que ce n'est pas une obligation de systématiquement transporter le fret par le routier, puisque, notamment en Suisse on a quand même 45 % des marchandises qui sont transportées par le ferroviaire, et en Allemagne 25 %.

Donc, je ne comprends pas bien cette poursuite au fil de l'eau, si on peut dire, des modes de transports actuels.

Je voudrais dire aussi que quand on se déplace en voiture plutôt qu'en TGV, par exemple, ou en train d'une façon générale, on consomme 10 fois plus d'énergie et on produit 60 fois plus de CO². Voilà.

Chantal SAYARET

Merci Monsieur pour cette question.

Si vous le voulez bien, M. d'ASSIGNY, on va laisser s'exprimer deux autres questions et on reviendra vers vous. Monsieur ?

Pierre SUBLET

Pierre SUBLET, toujours Saint-Genis Sud.

Sur un *slide* de M. d'ASSIGNY, j'ai vu que la part des deux-roues passait en 2030 de 6 à 4 %. Je suis assez étonné. La fermeture du tunnel de la Croix-Rousse était, paraît-il, une catastrophe, alors que l'on s'aperçoit que finalement il y a beaucoup de gens qui prennent les transports en commun, qui louent des deux-roues motorisés ou qui font du vélo, ou qui font du covoiturage. Et finalement, ce n'est pas la catastrophe. Alors, est-ce que l'on ne peut pas, comme disait Monsieur tout à l'heure, déclasser rapidement l'A6/A7 pour voir ce qui se passe ? Merci.

Chantal SAYARET

Merci de votre double question, puisqu'il y a une question qui ne s'adresse pas vraiment à l'ADEME. Mais Grand Lyon répondra. Monsieur là-bas, et Monsieur.

Paul COSTE

Paul COSTE, Corbas toujours. C'est une question pour M. d'ASSIGNY. J'ai été surpris de ne pas entendre du tout parler de gaz naturel pour les véhicules, sachant qu'il y a des tas de projets pour fabriquer du méthane par différents procédés, donc qui permettraient de faire du méthane renouvelable. Et je n'ai pas entendu parler non plus des vélos à assistance électrique, qui sont une bonne façon de résoudre le problème des 3 km dont on parlait tout à l'heure, qui correspond quand même à une grande partie des déplacements. Merci.

Chantal SAYARET

Merci Monsieur. Une quatrième question ici, s'il vous plaît, Monsieur.

François VURPAS

Merci. François VURPAS. Je suis élu de Saint-Genis-Laval et du Grand Lyon.

Alors, moi j'ai fait des propositions au débat public. Je pense que c'est un débat public. Et notamment, très précisément sur l'Anneau des Sciences ou le TOP.

Il me semble quelque part que dans les différentes voiries que vous évoquez, vous oubliez une voirie qui me paraît extrêmement importante, c'est le tunnel. Je pense que le tunnel peut nous permettre de mettre tout le monde d'accord, à la fois les écologistes, à la fois les gens soucieux de l'environnement, comme Monsieur l'a dit tout à l'heure, et je pense aussi également les contribuables. Si on fait des tunnels avec un péage qui permet... vous savez que les péages, je suis désolé de répéter cela à nouveau, mais un péage est calculé avec le *timing* du trafic, il est fait pour faire en sorte qu'il n'y ait pas de bouchons avant le péage, pas de bouchons après. On peut évacuer la liaison A6/A7 dans un ouvrage souterrain. On a les moyens de le payer avec les produits du péage. Et tout le monde sera d'accord. Pas de problèmes de nuisance bruyante, ni d'odeurs, puisque l'on peut récupérer et retraiter tout

cela. Donc, à mon avis... cela vous fait rire, mais réellement pourquoi est-ce que l'on ne parle pas des possibilités de voiries qui sont cela ? Un retour léger sur ferroutage, je pense qu'effectivement, je suis tout à fait d'accord, le ferroutage est absolument nécessaire pour éviter les pollutions des camions et faire en sorte que ce ne soit pas le lobbying de certains grands groupes de transporteurs qui mènent les opérations. C'est aux élus de prendre leurs responsabilités sur ce sujet. Mais ce n'est pas que les élus du Grand Lyon, c'est les élus nationaux. Je vous remercie.

Chantal SAYARET

Merci Monsieur. Une question ?

Philippe MARZOLF

J'ai une question d'un internaute pour M. d'ASSIGNY : « Pourquoi est-ce que l'on ne prend pas l'évolution du coût des carburants d'origine fossile, qui n'est pas assez prise en compte sur les évolutions de comportement ? Quand on aura le litre d'essence à 2 ou 3 ou 5 euros, les gens, forcément, et on ne sait pas quand ce sera, ils changeront peut-être d'attitude ». Puis, il y a aussi une réflexion d'une personne qui dit : « Je m'aperçois que la plupart des interventions des chercheurs débouchent sur la remise en question de la voiture individuelle comme mode de déplacement et que la logique de mobilité n'est pas une fin en soi pour les hommes. Pour quelles raisons les décideurs politiques tiennent si peu compte des travaux des scientifiques dans leurs projets ? »

Chantal SAYARET

Une question à nos deux intervenants. Monsieur, s'il vous plaît ?

Thomas DELPECH

Merci. Donc, je m'appelle toujours Thomas DELPECH.

M. d'ASSIGNY, vous parliez du couple transport/PIB qui est solidement arrimé. Pourtant, moi, quand je regarde un peu sur la courte vie que j'ai vécue, je vois que l'on a beaucoup amélioré notre niveau de vie par rapport à la technologie, mais je ne vois pas tellement le lien avec le confort matériel. Je regarde comment mes parents vivaient il y a une vingtaine d'années. J'ai l'impression plutôt que l'on transporte plus, effectivement. On construit de plus en plus loin. Et donc, on fait rentrer de plus en plus de choses dans l'économie. C'est-à-dire que si je fais 50 km pour aller travailler, je vais consommer plus de carburant et, donc, je vais générer de la croissance. Mais, ce n'est absolument pas une amélioration de ma qualité de vie. Donc, ma question, c'est : est-ce que vous regardez aussi le lien entre transport et qualité de vie ?

Et je voudrais rebondir sur ce que disait tout à l'heure Mme VARNAISON-REVOLLE, avec l'exemple du Japon. Finalement, un choix politique de ne pas faire d'autoroute a conduit à transformer la société et les gares, à en faire des lieux de vie. Donc, est-ce qu'en renonçant à

développer des infrastructures routières comme l'Anneau des Sciences, on ne pourrait pas créer une société où l'on a moins besoin de se déplacer ?

Chantal SAYARET

Merci Monsieur. M. d'ASSIGNY est largement sollicité. S'il vous plaît, Monsieur.

Jérôme d'ASSIGNY

Merci de vos questions parce qu'elles vont me permettre de préciser la vocation des scénarii. Ne vous méprenez pas, il ne s'agit pas d'un document normatif ou de quelque chose qui viserait à produire du réel. Non. Il s'agit bien de visions. Et le premier tendanciel, il a une partie où j'ai dit : « On est sur du tendanciel, avec un peu de volontarisme ».

Alors, ce scénario, qu'est-ce qu'il fait ? Il permet de savoir si on atteint ou pas les objectifs 2020. Et on voit qu'on les atteint un petit peu plus tard. Donc, la vocation de ce scénario, il est là pour faire bouger les choses. Je veux dire, on pourra m'interroger sur telle ou telle hypothèse ou telle chose, mais il n'a pas vocation à produire du réel. Il a vocation à produire une vision et de dire, et bien, on est ou on n'est pas dans l'objectif. Cela, c'est celui de 2030.

Celui de 2050, il a une vocation à bouleverser les idées reçues à engager un remue-méninge, puisque l'on part de l'atteinte du facteur 4 et on voit comment on atteint ce facteur 4. Et vous avez vu que l'on bouleverse pas mal de choses sur cela. Donc, je crois que ces scénarii ont cette vocation-là. Ils n'ont pas d'autres vocations.

Il y avait une question sur les deux-roues. Donc, effectivement, je vous confirme qu'en 2030, les deux-roues motorisés passent de 6 % à 4 % des déplacements. Après, je n'ai pas tous les éléments. Les documents sont disponibles sur le site de l'ADEME.

Le biogaz est bien pris en compte dans la carburation des véhicules en 2050. J'ai présenté le schéma qui fait référence aux 15 mégatonnes d'équivalent pétrole. Et il y a 24 % qui font appel au gaz.

Sur les vélos électriques, ils doivent contribuer au scénario comme les autres.

Sur le transport, Monsieur, votre question portait... ? Enfin, mon intervention portait sur le transport des marchandises. Des marchandises ? D'accord. À 2030, nous faisons l'hypothèse que le transport de marchandises suit la courbe du PIB, en fait, de la croissance économique. Ça, c'est une hypothèse. Et on voit qu'il y a certains points où il y a découplage entre, par exemple la question de l'emballage, le nombre d'unités vendues d'emballage ne suit pas la progression du PIB lié aux emballages. Là, ce découplage-là ne se fait pas à l'horizon 2030 dans ce scénario. Dans ce scénario. Dans les hypothèses retenues.

Chantal SAYARET

Merci beaucoup.

Jérôme d'ASSIGNY

Est-ce que j'ai répondu à toutes les questions ?

Chantal SAYARET

Je voulais juste préciser que... oui pardon. Je préciserai après.

Nicolas HAUTIERE

Je ne peux pas juger dans ma position l'opportunité ou pas des tunnels. Je ne suis pas en position. La seule chose que je peux dire, c'est en termes d'innovations et de tendances sur les tunnels, les innovations sont aussi très nombreuses. Et j'en citerai une notamment, dans laquelle les industriels français sont présents, sur la furtivité des travaux, et c'est-à-dire la meilleure... faire le moins d'impact possible à l'environnement pendant la phase de chantier. C'est un sujet sensible.

Chantal SAYARET

Merci beaucoup. Je voulais ajouter, avant de passer la parole à Grand Lyon, que l'on attend avec impatience... je voulais ajouter que les interventions de M. d'ASSIGNY et M. HAUTIERE, enfin toutes les interventions de nos intervenants et de nos conférenciers seront sur le site, et donc vous pourrez les commenter. Non seulement y avoir accès, et en plus les commenter, donc poursuivre un peu ce dialogue qui est intéressant.

Jérôme d'ASSIGNY

Donc, vous avez accès à cette vision.

Chantal SAYARET

Oui, là, on n'est plus dans notre cadre. Nous, on est dans le cadre... je parlais du site du débat public. Et donc, cela veut dire que tout ce qui figure dans le site peut être recueilli comme parole exprimée et comme enseignement. Voilà. Ce qui n'est pas incompatible avec votre site, mais on est dans une autre logique. Merci beaucoup, Messieurs. Est-ce que Grand Lyon veut bien rejoindre cette tribune ? Messieurs, le projet dans tout cela.

Sébastien CHAMBE

Nous avons 15 minutes, c'est cela ?

Chantal SAYARET

10 minutes.

Sébastien CHAMBE

Bon.

Chantal SAYARET

Et échanges avec le public.

Sébastien CHAMBE

D'accord. 10 minutes. On va aller très vite pour avoir le temps de revenir y compris sur des questions qui ont été posées tout à l'heure. Donc, je me présente Sébastien CHAMBE, directeur de la planification et des politiques d'agglomération au Grand Lyon.

Je fais une courte introduction sur ce que l'on pourrait appeler le modèle de développement, où Vincent KAUFMANN tout à l'heure appelait cela le cadre de cohérence dans lequel on s'inscrit quand on développe un projet comme l'Anneau des Sciences, et plus globalement quand on travaille au développement de ce territoire qu'est l'agglomération lyonnaise.

Pour rappeler peut-être deux postulats qui peuvent paraître assez évidents, mais qui fondent toutes nos actions au Grand Lyon. Un, le choix du développement et le choix d'un développement plutôt volontariste, même si Jean-Louis MONET rappelait tout à l'heure qu'il pourrait être encore plus ambitieux, mais si déjà on atteint nos objectifs à 2030 de 150 000 nouveaux habitants sur notre agglomération, de 95 000 nouveaux emplois sur notre agglomération, ce sont des chiffres qui posent un cadre volontariste de développement qui a des impacts en matière de mobilité, en matière de réseau et d'équipement pour répondre aux besoins de ces nouveaux habitants.

Pour reprendre aussi les travaux de la DATAR qui étaient présentés en début de séance, on voit les systèmes productifs dans lesquels on s'inscrit. Et clairement, Lyon assume une position de locomotive, de *leadership* même, en la matière et le président du Grand Lyon rappelle souvent la distinction que fait Laurent DAVEZIES entre les territoires productifs et les territoires plus résidentiels, consommateurs des revenus issus des territoires productifs. Clairement, le Grand Lyon se positionne dans la première catégorie. Cela a un ensemble de conséquences, dont, des conséquences en termes de mobilité.

Donc, ça, c'est le premier paradigme du modèle de développement lyonnais. Pour autant, dans un cadre de vie durable et solidaire, et c'est là tout l'enjeu de tenir les deux en même temps, évidemment, à quel prix ce développement ? Et souvent, là aussi, on voit nos élus opposer le modèle lyonnais au modèle parisien.

Alors, sans faire de caricature, il y a quand même clairement des choix très forts qui sont faits en matière de préservation de notre trame verte. Le SCoT annonce 50 % de trame verte à l'horizon 2030 que l'on maintient, avec des coupures vertes fortes, avec des pôles que l'on renforce et qui ne sont plus simplement sur le centre de l'agglomération, mais répartis à travers tout le territoire. On en a largement parlé ce soir.

Donc, en terme environnemental, des choix vraiment structurants qui cadrent ce développement, et en terme social, parce que là aussi, M. TOUSSAINT tout à l'heure a

rappelé les risques de décrochage entre centre et périphérie, une action très volontariste de l'agglomération en faveur de la mixité sociale des territoires, notamment à travers notre politique de logement social.

Donc, comment est-ce que l'on développe ce cadre de cohérence développementaliste ? Excusez-moi ce néologisme, si c'en est un. Et le fait de maintenir un cadre de vie plus agréable, plus solidaire ?

On développe pour cela deux types d'outils, des outils assez traditionnels de planification urbaine sur lesquels on est déjà beaucoup venus, donc je ne vais pas m'étendre là-dessus. Mais globalement, on a un SCoT qui traduit ces objectifs, un développement économique et démographique revendiqué, comme je vous le disais, dans un cadre de vie préservé.

Rappelons-nous quand même que l'organisation multipolaire de ce développement se fait le long des axes de transport en commun. C'est un choix du SCoT que l'on est en train de traduire dans le cadre de la révision générale du PLU-H de notre agglomération. Et l'Anneau des Sciences n'entre pas en contradiction avec cela. Comme on évoquait Vaise avec la ligne D, on pourrait parler du Vallon des Hôpitaux avec la ligne B et le fait que le long des axes TER et TC lourds de notre agglomération, c'est bien là que l'on organise le développement urbain de notre agglomération. Ce qui n'empêche pas des besoins de connectivité entre les territoires auxquels répond l'Anneau des Sciences.

Ce qui est plus original dans les solutions mises en œuvre par le Grand Lyon pour faire face à ce modèle de développement, c'est l'approche par les services, par les usages. Et là, je voulais dire un mot un petit peu plus détaillé sur le fait que l'on mène toute une réflexion actuellement sur la notion de *smart city*, traduit « ville intelligente » en français. Mais le terme anglophone renvoie plutôt à des notions technologiques, je dirais, qui sont des outils technologiques permettant de répondre à de nouveaux usages, à de nouveaux besoins, notamment en matière de mobilité. Donc, par exemple, Optimod, qui est une centrale de mobilité que l'on développe au Grand Lyon en relation avec un ensemble de partenaires privés, vise à proposer dans les années qui viennent aux usagers un panel de choix de mobilité qui sera optimisé en fonction de paramètres qu'eux-mêmes entreront dans leurs critères : temps, délais, coûts, etc.

Cette approche par les usages vient clairement compléter l'approche par le développement en termes de planification.

Je prendrai un dernier exemple avant de laisser la parole à Olivier LAURENT sur les conséquences de ces choix en matière de mobilité ; c'est ce que l'on appelle *Lyon Smart Community* qui est un projet testé sur Confluence avec le NEDO japonais, que l'on a présenté récemment à Pollutec, et qui part d'une intégration où on a de la production... Oui, le temps passe vite. Pour ne pas être censuré à la fin de notre intervention, je reviendrai sur le NEDO, si vous le souhaitez, pendant les questions. Et je laisse la parole à Olivier LAURENT sur les conséquences de ce choix de modèle de développement en matière de mobilité.

Olivier LAURENT

Alors, on va revenir sur ce qui a été dit, les grands phénomènes susceptibles d'impacter la mobilité à long et très long terme, pour voir la façon dont le Grand Lyon a abordé ces choses-là. D'abord pour vous dire que l'on a conduit effectivement un certain nombre

d'études qui sont disponibles auprès de la CPDP et pratiquement, enfin l'intégralité des phénomènes qui ont été évoqués aujourd'hui, ce sont des choses que l'on a identifiées. Cela nous rassure que les experts aillent dans le sens des choses qui ont été intégrées dans le cadre du projet. Peut-être rappeler qu'il y a beaucoup de ces facteurs qui sont exogènes. Le meilleur exemple, c'est la démographie. Mais il y en a d'autres qui peuvent être orientés par les politiques locales. Et cela, c'est important. Il y a les formes urbaines, l'incitation à l'utilisation de nouveaux modes de déplacement. C'est quelque chose sur lesquelles la puissance publique a encore un levier.

Donc, on l'a vu, tous les experts ne sont pas d'accord, mais il y a quand même un certain nombre de tendances qui se dégagent. La première, c'est qu'il semble impossible de prévoir formellement aujourd'hui si la mobilité va se stabiliser, croître ou décroître à long terme, tellement les interactions entre tous ces phénomènes sont importantes. Ce qui est sûr, c'est que cette mobilité va changer. La place et la forme des différents modes vont évoluer.

Alors, question de fond, on ne va pas parler que de la voiture, mais on sait bien que c'est les choses qui sont au cœur du débat. La façon dont on a, nous, abordé les choses, c'est que l'on a compris cette nouvelle perception de la voiture – Vincent KAUFMANN et Patricia VARNAISON l'ont dit. Le découplage entre la possession et l'usage est déjà l'œuvre. L'étape d'après, c'est la dépossession, des choses comme l'auto-partage. Alors, on n'en est encore qu'aux frémissements. Quelle ampleur cela va prendre et à quel horizon ? Cela, aujourd'hui, on ne le sait pas encore. Mais les tendances sont à l'œuvre.

Cette nouvelle perception, elle va aller vers une... on pense, enfin, tous les experts le disent... vers une utilisation différente de la voiture. Elle sera de moins en moins auto-soliste et de plus en plus partagée. On le sait, le gisement de capacité dans les voitures est énorme. Cela peut devenir un mode relativement collectif, notamment on parle du développement du covoiturage. Ce sont des dimensions que l'on intègre.

Je ne reviens pas sur les questions de technologie de l'information. Tout cela va vers une optimisation des dispositifs. La plateforme Optimod'Lyon, c'est vraiment pour savoir « quand et comment je peux aller d'un endroit à l'autre », y compris en temps réel.

On n'a pas beaucoup insisté là-dessus, mais la communauté scientifique n'est pas forcément d'accord. Il peut y avoir des effets d'induction. Plus il est facile de se déplacer, plus on a tendance à se déplacer. Et puis, Vincent KAUFMANN l'a dit : « la valeur ajoutée de la co-présence ne disparaîtra pas ».

Donc, les technologies de l'information, la dématérialisation, oui. Mais cela ne répondra probablement pas à tout. Et enfin, on l'a vu avec M. d'ASSIGNY, l'évolution des motorisations et des impacts de la voiture vont aller dans le bon sens, c'est-à-dire avec moins de pollution, moins de nuisance, moins d'occupation d'espace.

Partant de ces constats, on l'a dit, il est très probable que la part relative de la voiture particulière continue à baisser. C'est bien ce que nous avons intégré dans nos hypothèses, avec une baisse significative de cette part de la voiture à un horizon 2030. Même si cette part relative de la voiture baisse, il faudra continuer à organiser le développement de l'agglomération et l'attractivité de l'agglomération dont a parlé Jean-Louis MONET, avec les études de la DATAR. C'est une attractivité que l'on souhaite renforcer à terme, et non pas restreindre. Donc, il s'agira d'organiser ces circulations pour préserver au mieux les centres

urbains et d'organiser les circulations de personnes comme de marchandises, organiser celles qui ne pourraient pas se reporter facilement sur les transports de masse. On sait que la massification a un gisement, le diffus y a encore une part très importante pour l'automobile à terme.

Et enfin, un enjeu majeur pour ne pas parler que d'automobile, comme l'a rappelé Jean-Luc Da PASSANO ou M. TOUSSAINT. Le projet, ce qu'il souhaite, c'est aussi articuler tous les modes de déplacement, chacun ayant sa place dans son champ de pertinence. C'est un enjeu aujourd'hui, et cela restera dans les décennies qui viennent un enjeu important.

Une fois que l'on a dit cela dans ce paysage, quelle sera la place de l'Anneau des Sciences ? On l'a déjà dit lors des réunions précédentes. On le réexplique. L'infrastructure permettra d'organiser les circulations et notamment de protéger les centres urbains. Évidemment, c'est tellement trivial qu'on l'a effacé de la présentation. Mais elle sera conçue en intégrant les dernières innovations technologiques disponibles. La route 5^e génération est évoquée dans le dossier du maître d'ouvrage. Et on a surtout, dans l'agglomération lyonnaise un vivier d'expertises, d'entreprises, de labos, pour intégrer au mieux ces préoccupations.

Deuxième composante, c'est la stratégie multimodale qui accompagne l'infrastructure. Elle permettra d'accompagner cette diminution relative de la part de l'automobile, au profit des modes alternatifs. Donc, on le dit et on le répète, avec le projet, on permet un accompagnement des transports en commun en lien avec l'infrastructure, y compris dans l'infrastructure elle-même. Et on permet la promotion et l'accompagnement de cette multimodalité et de cette intermodalité, notamment par les interconnexions en transports en commun, les parcs relais et les parcs de covoiturage.

Et enfin, je le rappelle, parce que visiblement c'est un point sur lequel on souhaite insister, la compensation de capacités routières créées par l'infrastructure. Cette compensation est faite par des requalifications d'envergure. Sur l'axe A6/A7, l'autoroute disparaît, en requalifiant les voiries de l'Est, ce qui permet de conserver un équilibre global des circulations. C'est une dimension fondamentale du projet. L'ambition, c'est bien une réorganisation des circulations et pas un appel au trafic routier. L'exemple du BPNL, on y reviendra s'il y a des questions, est assez édifiant sur le sujet.

Donc, dernières composantes du projet : le volet territorial, l'opportunité d'un apaisement des centres-villes au profit des modes alternatifs, un catalyseur de projet urbain – on l'a vu, là, sur les hôpitaux, c'est l'infrastructure, mais c'est aussi le métro B – et enfin une planification qui organise ce développement multipolaire que l'on souhaite dans le SCoT et qui limite la périurbanisation. Je conclus là-dessus, sur cette dimension.

Chantal SAYARET

Je ne veux pas vous faire peur, mais...

Olivier LAURENT

On ne veut pas opposer planification et prospective. Vous vous rappelez que la puissance publique a quand même un certain nombre de leviers pour que la ville ressemble quand même peu ou prou à ce que l'on souhaite : une ville apaisée, accessible, porteuse

d'améliorations de l'environnement et du cadre de vie. Il y a des facteurs qui seront subis – la démographie, des éléments de précarité –, mais il y en a d'autres qui sont maîtrisables. C'est notamment cette question d'articulation entre développement urbain et déplacement. C'est au cœur du projet Anneau des Sciences.

Chantal SAYARET

Votre collègue... vous vouliez intervenir sur quelque chose ou pas ?

Sébastien CHAMBE

On va prendre les questions.

Chantal SAYARET

Alors, comme on a commencé 10 minutes en retard, on vous propose, ce qui n'est pas dans l'habitude, toutes les bonnes choses ont une fin, 10 minutes de questions. Donc, une question ici. S'il vous plaît, Madame.

Noël BLOYON

Noël BLOYON de Perrache. J'aurais deux questions. J'ai une question, d'abord sur le tunnel. J'ai écouté, j'étais aux réunions avant. Et les opposants à l'Anneau des Sciences disaient que le tunnel allait créer de la pollution et qu'il fallait bien que cela sorte quelque part, les cheminées. Et quelqu'un qui est dans la salle, que j'ai aperçu tout à l'heure, avait répondu que « Oui, effectivement, cela se faisait au Japon, mais on ne savait pas faire encore ». Et j'ai été surpris tout à l'heure d'entendre que le fait d'enterrer l'A6/A7 supprimerait la pollution. Puisque ça ne peut pas la créer d'un côté et la supprimer de l'autre. Je ne vois pas bien comment on pourrait faire..

Mais la dernière question, enfin, la question principale : est-ce que l'on est pour le déclassement de l'autoroute A6 ? Je crois que ce n'est pas la peine de le redire, on l'a entendu. C'est l'une des raisons pour lesquelles on est pour l'Anneau des Sciences. Est-ce que l'on ne pourrait pas aller plus vite sur le déclassement de l'A6 ? C'est-à-dire en faisant par exemple la route de la 5^e génération, cela a été dit tout à l'heure, qui était parfaite, en faisant un couloir transports en commun, laisser deux voies de circulation. J'ai compté 50 000 - 115. Ça, c'est mathématique, cela ne tient peut-être pas. Je dis cela. Si on diminue de moitié, on a à peu près ce qui peut passer sur une autoroute déclassée. 50 000, 40 000, c'est ce que vous avez dit tout à l'heure, je crois. C'est ce qui avait déjà été dit. Donc, si à côté il y avait un transport en commun, cela permettrait peut-être de prendre une partie des 50 000, 60 000 véhicules/jour qui restent, je ne sais plus combien, quelque chose comme cela, puisque c'est 115. Et peut-être, le dernier avantage que cela aurait, ce serait que ça laisserait sur le carreau quand même pas mal de véhicules jour, et que vous trouverez peut-être des gens qui sont défavorables actuellement dans l'Ouest lyonnais à l'Anneau des Sciences, qui deviendraient favorables justement parce qu'ils resteraient sur le carreau.

Chantal SAYARET

Merci de ces deux questions, Monsieur. Je voudrais enchaîner sur d'autres questions s'il y en a. Ce sera les deux dernières questions. Il y a une autre question ? Je prends toutes les questions, après ...

Jean SARRAILLON

Oui, Jean SARRAILLON, toujours Sauvegarde de la vallée de Francheville.
Pourquoi on ne requalifie pas les centres urbains de l'Ouest d'abord ? Parce qu'on sait que ce sont des voies étroites, des rues étroites. Ce sera aussi difficile de les requalifier avec le TOP que sans le TOP. C'est-à-dire que si vous les requalifiez, se pose un problème d'élargissement, d'alignement au PLU. Le problème, c'est un enjeu d'urbanisme et ce n'est pas un enjeu de mon point de vue, d'abord de trafic.

Chantal SAYARET

Merci. Une autre question ? Là et là, merci.

Pierre SUBLET

Concernant le quartier de Vaise, en parlant de TEO, j'aimerais bien qu'on nous précise quel est le pourcentage qui a fait l'augmentation du commerce et l'augmentation aussi des emplois, entre la voirie autoroutière et la ligne D du métro. Puisque vous êtes spécialistes dans les chiffres, mais ça, ça n'a pas été dit.

Autre chose, quand on a parlé de la rue Marietton, votre collègue a dit que la baisse avait été de 34 à 60 %. Mais je n'ai entendu que 60 %. J'ai lu 34 à 60. Mais il a bien précisé 60. Donc, vous prenez les chiffres qui vous intéressent. C'est ce que l'on a vu déjà depuis longtemps d'ailleurs.

Chantal SAYARET

Vous posez la question, Monsieur. Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Je ne vois pas qui pose la question. Oui, Monsieur ? Voilà. Alors, je ne vous voyais pas. Le micro arrive sur votre droite. Voilà.

Franck ISSARTEL

Bonjour. Franck ISSARTEL. J'avais simplement une petite question sur les transports en commun dans le TOP. Vous en parlez, mais qu'est-ce que c'est au concret ? Merci.

Chantal SAYARET

Merci. Monsieur ? Après, vous répondez.

François VURPAS

Merci. J'ai entendu quelques réactions sur le sujet que j'ai évoqué, qui était d'enterrer l'ouvrage et de récupérer un trafic très important pour que les péages soient abondants. J'ai bien entendu cela. Cependant, je pose la question : pourquoi est-ce que la présentation de l'Anneau des Sciences est un ouvrage enterré à 80 %, si ce n'est pas une bonne solution ? Et pourquoi est-ce qu'il n'y a pas de péage prévu comme dans toutes les grandes villes ? À quel endroit la sortie est prévue, etc. ? Voilà, c'était ma question.

Chantal SAYARET

Vous posez la question à Grand Lyon, bien sûr, Monsieur, et pas à moi-même. Une question. Merci.

Jean-François MAILLET

M. MAILLET, Sauvegarde et embellissement de Lyon.

Comme tout à l'heure on n'a pas répondu à ma question en me disant qu'elle obtiendrait une réponse de la part du Grand Lyon, je vais donc la reposer.

Ne peut-on pas immédiatement déclasser l'autoroute A7 ? Alors, non pas pour en faire un boulevard apaisé tout de suite, puisqu'on sait bien que là, c'est conditionné par un déroutement du trafic, mais simplement de faire des essais de feux tricolores, qui ne vont ralentir la circulation que d'une à deux minutes à tout casser, puisque de toute façon, la circulation est bloquée au tunnel. Et de voir comment, c'est une expérimentation, et de voir comment se reporte le trafic. On n'a pas besoin de reporter 50 % du trafic, de passer de 120 000 à 50 000. Mais les fameux 10 % du transit pourraient peut-être passer.

Parce que je rappelle, si on nous avance l'argument que l'autoroute A6/A7, c'est une autoroute, c'est le gouvernement, il n'est pas question que l'on coupe une autoroute. Je rappelle que le principe de la continuité autoroutière est déjà acquis par l'autoroute A46, et même par le périphérique de Lyon. À Paris, la continuité autoroutière se fait bien par des voies extérieures. À Lyon, elle est également assurée. Donc, il n'y a aucune raison de ne pas interrompre, enfin déclasser, tout de suite l'autoroute A7 et d'attendre encore 15 ans.

Chantal SAYARET

Monsieur ? Alors, cette fois-ci, c'est vraiment la dernière question.

On a dit 10 minutes, si l'on veut – et c'est tout à fait important – que Grand Lyon réponde. Donc, rapidement votre question, s'il vous plaît, Monsieur ?

Pierre SUBLET

Vous nous annoncez le métro B aux hôpitaux. Alors, quelles sont les conditions pour que le métro B arrive aux hôpitaux ? A quelles conditions, à quelle date ? Parce que j'ai lu dans le journal du SYTRAL qu'au cas où le métro se prolongerait, on utiliserait la sortie du tunnelier

qui a été faite à la Renaissance à Oullins. C'est bien marqué « au cas où ». Ce n'est pas marqué quand on le prolongera. Alors, est-ce qu'il va être prolongé et quand ? Merci.

Chantal SAYARET

Merci beaucoup pour ces questions. Et merci pour les réponses, Messieurs du Grand Lyon.

Olivier LAURENT

Alors, si vous permettez, je vais faire un regroupement sur les questions de déclassement d'A6/A7. Première remarque, ce n'est pas une provocation, mais à l'heure de pointe vous n'avez pas besoin d'un feu sur l'A6/A7 pour immobiliser le trafic, de toute façon on n'avance pas.

Surtout on comprend bien que l'on est sur des échéances relativement longues. Et pour des gens qui ont cela tous les jours sous leurs fenêtres, ce n'est pas des choses qui sont évidentes et l'on se pose les mêmes questions, notamment le long de Laurent Bonnevey. Mais on est à l'heure du Grenelle. Si on investit pour requalifier, pour supprimer une autoroute, c'est pour donner une ampleur suffisante au dispositif. On ne va pas requalifier A6/A7 pour garder 100 000 véhicules/jour. On peut éventuellement prévoir des mesures ponctuelles, mais l'ambition, c'est de faire ce que l'on a fait sur Mermoz avec l'A43. On est en ville, ce qu'il faut, c'est un boulevard urbain. Et c'est une ambition suffisante pour que la ville puisse reconquérir son territoire, et non pas avoir l'équivalent de trois voies avec une glissière au milieu à traverser. Vous mettez un feu, cela ne changera rien. L'idée, c'est bien d'aller sur une requalification d'ampleur.

Chantal SAYARET

Attendez, Monsieur. On laisse Grand Lyon s'exprimer si vous le voulez bien. Vous aurez d'autres occasions.

[Hors micro]

Chantal SAYARET

Alors, reprenez le micro, s'il vous plaît, Monsieur.

Jean-François MAILLET

Je vais être plus clair : est-ce que l'on peut détruire l'autopont Pasteur et vérifier que c'est possible ? Et construire le pont des Girondins, un niveau, et non pas encore en saute-mouton. Voilà, c'est clair cette fois. Ce n'est pas simplement pour maintenir une trois voies. C'est pour arrêter ce qui empêche le développement du quartier Confluence..

Chantal SAYARET

Merci Monsieur. La parole est à nouveau à Grand Lyon.

Olivier LAURENT

Ce qui empêche le développement du quartier Confluence, ce n'est pas uniquement la possibilité d'accéder au pont des Girondins. C'est ce trafic pratiquement continu depuis Pierre-Bénite jusqu'au tunnel de Fourvière, et inversement dans l'autre sens. Et c'est sur un problème d'ampleur qu'il faut prévoir des mesures de réponse. Ponctuellement, on peut toujours envisager un certain nombre d'aménagements. L'idée, c'est bien une reconquête globale qui permette de laisser la place à l'ensemble des modes, de reconquérir les berges du Rhône, de laisser de la place aux différentes modes. Alors, nos études nous montrent que malheureusement si l'on met un couloir de bus sur l'A6/A7, on ne drainera pas l'équivalent des 60 000 personnes que vous avez en trafic sur une section. Il faut plus que ça. Il faut notamment être capable de canaliser une partie du trafic dont la vocation est d'être distribuée sur l'ensemble des secteurs de l'agglomération et de la capter dans la nouvelle infrastructure. Si l'aménagement des sites propres était suffisant pour capter l'ensemble des personnes qui, aujourd'hui, utilisent l'axe A6/A7, effectivement on n'irait pas proposer l'équivalent de l'Anneau des Sciences.

Chantal SAYARET

Merci de continuer à répondre aux questions. Pardon, il y avait une autre question ?

Olivier LAURENT

La question de Jean SARRAILLON sur les requalifications de l'Ouest. Alors, soyons clairs. Quand on a une voie de circulation, il ne s'agit pas de gagner la capacité de 800 ou 1 000 véhicules/heure. On parle bien d'aménagement ponctuel de capacités au profit notamment de l'amélioration de la performance du réseau de surface, du réseau de bus. Donc, c'est sur des voiries, des aménagements ponctuels de capacités, qui permettent d'améliorer les transports collectifs et de dissuader le passage des trafics, et notamment des trafics parasites qui utilisent ces axes. Donc, on est bien sur une combinaison... Enfin, on n'est pas uniquement sur un geste urbanistique. On est aussi sur l'idée de réduire la capacité pour que les trafics qui circulent sur ces voies soient des trafics qui aient des choses à faire en lien avec les communes et que les trafics parasites, notamment les trafics traversants, soient amenés sur une voirie de distribution qui évite les centres.

[Hors micro]

Chantal SAYARET

Non, non. On a dit que vous aurez d'autres occasions de retrouver Grand Lyon. On voudrait que Grand Lyon réponde aux questions qui ont été exprimées.

Olivier LAURENT

Le quartier de Vaise. Alors, vous avez raison, la CPDP veille à ce que les écrits restent. Mon collègue a cité un exemple. Il a pris une enveloppe, je pense, de fourchette de croissance, en prenant la valeur haute. Vous avez les chiffres qui montrent que les baisses n'ont pas été toutes les mêmes à tous les endroits. Mais globalement, ces baisses sont significatives. Et faites la somme des baisses de trafic sur les différents axes qui ont été indiqués, et comparez-le au trafic sous leBNPL. Et vous verrez qu'en partie, on est dans une logique de compensation. C'est-à-dire que ce que vous avez sous l'ouvrage, c'est en bonne partie une partie de ce que l'on n'a pas assez et que l'on retrouve ailleurs.

C'est ce que l'on souhaite faire avec l'Anneau des Sciences. Ce n'est pas « créer de la capacité pour de la capacité ». C'est réorganiser des trafics pour que les circulations soient sur une voirie dont la vocation est d'irriguer différents secteurs de l'agglomération plutôt que de voir les gens traverser l'ensemble des communes de l'Ouest.

Les transports collectifs dans l'Anneau des Sciences. Donc l'idée, c'est notamment, confrontés à ce problème de relief et de plateau que l'on a dans l'Ouest lyonnais, c'est de pouvoir permettre à certains services de bus, en gros, de contourner certains reliefs en utilisant tout ou partie de l'Anneau des Sciences. Imaginez un bus qui rentrerait à un échangeur à Trois Renards et qui pourrait descendre plus efficacement, desservir soit en relais directement sur le métro B ou se réinjecter par exemple au niveau des hôpitaux ou de l'A6 requalifié. Donc, l'idée, c'est une amélioration des niveaux de performance pour aller d'un point à un autre. Évidemment, on n'a pas envisagé de stations à l'intérieur du tunnel. L'idée est bien d'améliorer la capacité d'aller d'un point à un autre, notamment en contournant les problèmes de relief que l'on a aujourd'hui dans l'Ouest lyonnais.

(Hors micro)

Chantal SAYARET

Pardon. Quand on n'entend rien... est-ce que vous pouvez repasser rapidement un micro, s'il vous plaît. Mais c'est vraiment... Ah non, c'est vous, derrière. Non, excusez-moi, dans ce cas-là, Monsieur derrière pour repréciser la question. Ensuite, c'est absolument terminé, sauf vos réponses si vous voulez bien en donner.

Franck ISSARTEL

Juste une précision. Il n'y a pas de site propre. Il utilise...

Chantal SAYARET

Posez clairement la question, Monsieur..

Franck ISSARTEL

Le bus n'utilise pas de site propre dans le tunnel ?

Olivier LAURENT

Notre hypothèse montre que dans le tunnel – et c'est un objectif standard sous les tunnels – on essaie d'avoir un maximum de fluidité. Donc, le bus a une circulation fluide à l'intérieur de l'Anneau des Sciences. L'enjeu majeur, c'est d'accéder correctement à l'Anneau des Sciences lui-même. Donc, le travail de priorité aux transports en commun, il se fera surtout en entrée et en sortie des portes, plutôt que dans une logique de site propre à l'intérieur du tube où on aura une circulation qui ne perturbera pas les vitesses commerciales des bus.

Chantal SAYARET

Si vous le voulez bien, il y avait encore deux questions, je pense.

Sébastien CHAMBE

Sur la question « est-ce que les pollutions disparaissent parce qu'il y a un tunnel ? », certainement pas. Je ne pense pas qu'on l'ait écrit de cette manière. On sait qu'on a un enjeu à devoir traiter du coup, aux émergences, un certain nombre d'émissions. Et on y reviendra après-demain lors de la séance dédiée aux impacts santé environnement du projet. Mais clairement, ce n'est pas le tunnel en tant que tel qui constitue la solution. J'avais noté aussi la question sur Saint-Exupéry tout à l'heure, à laquelle on n'a pas répondu, sur les choix de développement de notre agglomération. Part-Dieu est clairement affirmée effectivement comme la locomotive tertiaire de notre agglomération. Et là-dessus, c'est un choix stratégique y compris de rayonnement et de visibilité à l'international, qui est revendiqué par l'agglomération. Pour autant, le développement tertiaire, on ne le focalise pas uniquement à Part-Dieu. On le développe à Carré de Soie, à Gerland, à Confluence. Effectivement, par contre, on ne fait pas de Saint-Exupéry un *hub* tertiaire. Ce n'est pas le choix, le parti pris qui a été retenu.

Chantal SAYARET

Je crois qu'il y avait encore d'autres questions. Oui, une question sur le péage et sur le métro aux hôpitaux. Et après, je crois que l'on aura répondu aux questions.

Olivier LAURENT

Et je me suis aperçu que je n'ai pas répondu à Monsieur sur la part du BPNL et du métro sur le développement de Vaise. Mon collègue l'a expliqué, on ne sait pas faire objectivement la différence entre la part relative... par contre on sait que c'est une recette qui marche. C'est-à-dire une accessibilité bimodale, BPNL/métro et un projet ambitieux de territoire, c'est cette recette-là qui a fait ses preuves et que l'on souhaite dupliquer ailleurs. Par exemple, sur le site des hôpitaux, vous aurez une desserte bimodale Anneau des Sciences et métro B, accompagnée d'une ambition de développement du territoire sur le site.

Chantal SAYARET

Oui. Le métro, quand, s'il vous plaît ?

Sébastien CHAMBE

Au plus tard, à la livraison de l'Anneau des Sciences.

Olivier LAURENT

Aujourd'hui, comme pour l'Anneau des Sciences, qui est un processus long, le SYTRAL a engagé un certain nombre d'études pour ce prolongement. L'idée est effectivement d'avoir à terme un fonctionnement, une desserte du site par les deux modes.

Chantal SAYARET

Il y avait une question sur le péage, non ?

Sébastien CHAMBE

Est-ce qu'on peut le voir à la séance sur le financement ? Parce que cela nécessite vraiment...

Chantal SAYARET

Sur le financement, d'accord. Alors, c'est une façon de vous rappeler qu'après-demain nous nous retrouverons, jeudi, pour une réunion sur l'environnement, les impacts.

Et surtout, c'est une façon de vous remercier vous tous, chacune et chacun d'entre vous de nous avoir rejoints et d'avoir passé une longue soirée ensemble.

Avec un merci particulier pour les intervenants et la qualité de leurs interventions.

Je vous souhaite une bonne fin de soirée et à bientôt.