

ATELIER THÉMATIQUE

LES SOLUTIONS ALTERNATIVES OU COMPLÉMENTAIRES

DÉBAT PUBLIC

Anneau des Sciences Tronçon Ouest du Périphérique

LYON, le 18 décembre 2012

**Espace de l'Ouest Lyonnais
2 Rue Nicolas Sicard 69005 Lyon**

de 14 h 35 à 18 h 08

Nombre de Participants : 240 participants

Membres de la CPDP présents en tribune :

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

Philippe MARZOLF

Mesdames, Messieurs, si vous voulez vous donner la peine de vous asseoir, on va commencer la réunion.

Philippe MARZOLF

Mesdames, Messieurs, bonjour. Donc, Philippe MARZOLF, président de la Commission particulière, et ce soir accompagné des membres Cécile VALVERDE, Jean-Paul PUYFAUCHER et Jean-Stéphane DEVISSE. On est à la deuxième séance de l'atelier thématique sur les solutions alternatives. Je vous rappelle que le 5 décembre, des acteurs associatifs ont proposé des solutions alternatives. Le maître d'ouvrage a présenté ses 3 hypothèses sans infrastructure routière. Tout le monde a eu 15 jours, après avoir écouté chacun, pour bien réfléchir. Et aujourd'hui, ce sera la réaction.

Mais avant de passer à cette phase-là que Jean-Paul PUYFAUCHER animera, on va commencer par un tracé alternatif qui nous a été proposé. Donc, nous... la Commission, comme vous le savez, on est toujours ouvert et donc s'il y a des propositions alternatives et différentes, on leur donne la parole. Donc, je vais appeler d'abord... Excusez-moi, c'est d'abord moi qui dois parler.

Sur le débat, rapidement, vous savez maintenant depuis le début, le débat porte sur l'opportunité du projet. Faut-il le faire ? Ses objectifs, ses principales caractéristiques. Il permet bien sûr de s'informer sur le projet, mais également de poser toutes questions, de donner tous avis de toutes les personnes concernées. Un compte-rendu et un bilan sont édités par la CPDP, Commission particulière, et la CNDP, la Commission nationale, dans les deux mois après la clôture du débat. Et le maître d'ouvrage doit décider dans les trois mois suivants la décision sur le principe et les conditions de poursuite du projet. Et également, quelles sont les mesures qu'il compte prendre pour répondre aux enseignements du débat.

Les grands principes : transparence. On met tout sur la table. Tout est dit en public. Il n'y a rien de caché, rien à l'extérieur. On essaie... c'est pour ça que la Commission, dès qu'il y a quelqu'un qui a un avis, qui a une étude complémentaire ou quoi que ce soit, de la rendre publique, notamment sur le site et dans les bureaux. Un principe d'équivalence : toute personne concernée peut s'exprimer. On ne cherche pas les représentativités forcément. Toute personne peut s'exprimer. Par contre, tout ce qu'on vous demande, c'est que les avis soient argumentés quand vous vous exprimez. Et bien sûr, la Commission particulière, depuis le début, vous le savez, nous sommes indépendants du maître d'ouvrage, des acteurs. Et nous sommes neutres. Nous n'avons pas d'avis à donner sur le projet. Donc, ce n'est pas la peine de nous convaincre. Il faut que vos arguments convainquent le maître d'ouvrage si vous voulez qu'il modifie quelque part son projet.

Le débat par écrit, courrier postal, électronique. Le site internet, ce matin, vous avez l'habitude. Il y a beaucoup de choses qui se disent. Ça se construit. Il y a un dialogue qui s'instaure également sur internet. Nous, on fait régulièrement des enseignements pour voir un petit peu les différences. Vous pouvez poser vos questions. Les réponses bien sûr sont publiées après, après que la Commission les ait relues pour voir si elles sont bien complètes bien sûr. Vous pouvez donner votre avis, faire une contribution, et après, que ça devienne un cahier d'acteur. On n'a pas beaucoup de contributions et de cahiers d'acteurs, projets de cahier d'acteur pour l'instant. Mais bon. Cela va certainement venir. Et bien sûr, tous les documents qui sont reçus électroniquement ou par voie postale sont rendus publics.

Les réunions publiques, vous voyez, on finit la séance... les séquences de réunions et ateliers thématiques. Donc, on a monté un petit peu en généralité, sur les solutions alternatives, on

en a déjà parlé. Mais l'aménagement de la ville et la mobilité, les impacts des transports sur la santé et l'environnement. Les aspects financiers, c'était hier après-midi. Donc, on est au deuxième atelier solutions alternatives. Et à partir de janvier, on commencera des réunions territoriales où au début de chaque réunion territoriale on dira, nous, la Commission, quels sont les enseignements à mi débat. C'est-à-dire, qu'est-ce qu'on a déjà entendu dans les réunions thématiques. Donc, même si les gens ne sont pas venus dans les réunions thématiques, ils auront quand même des messages qui ont été dits, les messages forts qui ont été dits pendant ces réunions thématiques. Et puis, on clôturera normalement le 21 février s'il n'y a pas de demande d'études complémentaires en cours et si on n'a pas prolongé un petit peu le débat. Ça, on vous le dira très vite.

Alors, ce soir, je vous ai dit présentation d'un tracé alternatif routier. En plus, après, les réponses des acteurs et du maître d'ouvrage sur ce qui a été dit le 5 décembre. Et après, on présentera... le maître d'ouvrage présentera son scénario principalement rocade pour le comparer avec le projet Anneau des Sciences. Et à la fin, on parlera des modes doux et notamment du vélo. Quelqu'un viendra nous présenter comment on peut développer le vélo et le plan vélo du Grand Lyon.

Donc, pour démarrer, je demanderai à Monsieur le Sénateur-maire BUFFET de vouloir bien venir à la tribune pour présenter donc un tracé alternatif qu'il propose, donc au tracé actuel de l'Anneau des Sciences. Et bien sûr, comme tout le monde, vous avez 10 minutes pour vous exprimer. Et ensuite bien sûr le Grand Lyon vous répondra. On va simplement rappeler un petit peu une question de méthode. Monsieur le sénateur-maire nous a fait la proposition de son tracé alternatif il y a un peu plus d'un mois. On l'a transmise au Grand Lyon qui a eu le temps de l'étudier et, donc, qui répondra des choses concrètes par rapport à ce qui est proposé aujourd'hui. Voilà.

François-Noël BUFFET

Bien. Merci Monsieur le Président de la Commission d'avoir permis cet après-midi que je puisse prendre, pendant 10 minutes, la parole. Je voudrais simplement d'abord vous remercier d'avoir accepté de demander au Grand Lyon d'étudier le tracé que je propose. En tout cas, que je soumetts au débat. Hier, nous avons eu une réunion avec la communauté urbaine sur les premières réponses à ce tracé, qui, je crois, seront présentées tout à l'heure, d'après ce que j'ai compris. Mais il m'a été indiqué que ces analyses seraient approfondies, notamment en termes de circulation et de conséquences de circulation, puisque les éléments n'étaient pas suffisamment complets aujourd'hui. Ce qui est important. Et que ces résultats, nous les obtiendrons après le 15 janvier ou d'ici la fin du mois de janvier. Donc, j'en ai pris acte. Et en tout cas, je tenais à ce que vous soyez remerciés de cette demande, mais également les services du Grand Lyon pour avoir commencé à travailler sur le sujet. Il a fallu effectivement attendre ce moment et ce débat pour essayer d'avoir une vision très ouverte de cette discussion que nous avons sur le Tronçon Ouest du Périphérique.

Je voudrais simplement vous dire que ma vision de cet ouvrage n'est pas une vision exclusivement de voirie. C'est avant tout, me semble-t-il, en tout cas c'est ainsi que je la qualifie, une vision d'aménagement du territoire. Dans la métropole que nous allons construire dans les mois qui viennent, puisque cela a été annoncé, nous avons besoin de

nous poser sur ce type d'ouvrage avec un regard d'avenir et non pas simplement avec le regard qui consisterait à répondre exclusivement à une situation présente.

Construire un périphérique, c'est s'engager pour de nombreuses années au-delà de ce que nous sommes nous-mêmes. C'est donc faire des choix qui engagent les générations futures, qui engagent le territoire futur. La question première que je me suis posée à l'initiative ou à l'idée de ce périphérique, outre le fait de savoir s'il fallait effectivement le réaliser lui-même – cela appartiendra aux études menées sur les transports en commun que nous souhaitons et que je souhaite naturellement, pour avoir un débat clair aussi là-dessus – c'est de déterminer quel est son rôle. Et pour déterminer ce qu'est le rôle d'un périphérique, c'est d'abord de savoir comment il se situe dans une sorte de dispositif de hiérarchisation des voies. Et c'est la première question qu'il faut se poser. Et je pense que le rôle du périphérique est d'abord et avant tout un rôle protecteur du cœur de l'agglomération lyonnaise, car sa vocation première est de permettre à ceux qui veulent aller d'un côté ou de l'autre de ce territoire d'agglomération, de l'agglomération... ce cœur d'agglomération, pardon. C'est d'avoir à éviter qu'ils traversent évidemment le cœur de cette agglomération, qu'ils constituent des flux de transit inutiles d'ailleurs dans le cœur de l'agglomération.

Il faut donc se poser la question de ce qu'est le cœur de l'agglomération. Je pense que si l'entrée de Lyon est effectivement le Confluent – l'image que vous avez est une vue qui est prise d'un peu plus loin qu'Oullins derrière, et en perspective – on voit bien que le Confluent constitue l'entrée de la ville de Lyon et que personne ne remettra jamais en cause cela, parce que c'est la réalité physique. Et on peut s'interroger sur l'ouverture, l'arrivée ou l'entrée Sud de l'agglomération lyonnaise. Et je suis intimement convaincu que l'entrée Sud de l'agglomération lyonnaise, c'est Pierre-Bénite, et singulièrement marquée par le barrage de Pierre-Bénite sur le Rhône, qui constitue l'élément structurant qui fait que cette entrée est l'entrée de l'agglomération lyonnaise. Cela, c'est la première chose qui me paraît importante.

Ensuite, la deuxième question, c'est de se dire : à partir de cette entrée de l'agglomération lyonnaise, quels sont les territoires qui constituent le cœur, puisqu'il est juste après ? Et je suis intimement convaincu là aussi que la commune de Pierre-Bénite comme la commune de Saint-Genis-Laval, et singulièrement encore plus, la commune d'Oullins, sont dans le cœur de cette agglomération lyonnaise. Et qu'il convient, toutes les trois, de les placer à l'intérieur du dispositif pour que l'organisation des déplacements ensuite, au cœur de ces territoires, se fasse principalement et très majoritairement par voie de transports en commun, afin de donner une priorité absolue au cœur de ce dispositif aux transports en commun. Le prolongement du métro, de la ligne B du métro à l'hôpital Lyon Sud, qui est l'élément structurant du Sud-Ouest – mais au-delà du Sud-Ouest en matière hospitalière très important à Lyon, puisqu'il devient un des premiers pôles hospitaliers –, c'est un élément de plus qui démontre qu'à l'intérieur du ring, on est avec un système de transports en commun. Je voudrais vous donner un exemple. Lorsque nous sommes au cœur d'Oullins, nous ne sommes pas plus loin de la place Bellecour que si nous étions dans cette réunion au parc de la Tête d'or. Essayez de vous rendre compte à quoi cela correspond. Cela me paraît intéressant comme élément de référence.

Troisième sujet ou troisième point qui me paraît important. Ce périphérique doit servir le territoire qu'il traverse. Et s'il doit servir le territoire qu'il traverse, cela veut dire que nous

avons en tête les résultats de l'enquête ménages la plus récente, qui explique qu'entre 52 et 54 % de la population et des ménages de l'Ouest lyonnais se déplacent dans l'Est lyonnais ou dans la deuxième couronne : La Part-Dieu, Villeurbanne, Saint-Priest et plus. Et que, donc, l'enjeu de ce périphérique s'il doit y avoir, c'est bien de prendre l'ensemble de ces personnes, de cette capacité-là, qui est située sur ce territoire du grand Ouest lyonnais, deuxième, troisième couronne et ce qui se développe actuellement, les amener sur cet ouvrage s'ils souhaitent le prendre, mais ne pas leur permettre de pouvoir rentrer dans le cœur de l'agglomération, parce que c'est celui qu'on veut protéger. Et il me semble qu'avoir en tête ces chiffres, c'est important. Nous ne sommes pas simplement sur le fait de savoir comment on va gérer un problème de trafic Nord Sud, qui consisterait simplement en un remplacement d'A6/A7. On est bien dans une problématique où on doit se poser la question de comment les gens qui habitent dans le grand Ouest lyonnais peuvent intégrer l'Est lyonnais sans passer par le cœur de l'agglomération.

Enfin, il faut tenir compte aussi de ce qui peut se passer autour. La question de l'A45 n'est encore pas définitive aujourd'hui. Mais si demain, il advenait qu'elle soit créée et vienne rentrer dans le cœur de l'agglomération, alors il ne serait pas acceptable qu'elle rentre directement sur les communes de Pierre-Bénite et sur le cœur de cette agglomération. Ce n'est pas possible. On ne peut pas refaire aujourd'hui ce qui a été fait à l'époque dans le 8^e arrondissement de Lyon, quand A43 rentrait sur le cœur du 8^e arrondissement. Et nous avons bien fait collectivement de démolir l'autopont de Mermoz. Cela a été quelque chose d'extrêmement positif.

Philippe MARZOLF

Juste pour vous dire qu'il reste deux minutes.

François-Noël BUFFET

Il me reste combien de temps ?

Philippe MARZOLF

Deux minutes, il vous reste.

François-Noël BUFFET

Très bien. Alors, j'en viens à la proposition qui est la mienne. Je voudrais rappeler d'abord que le schéma d'agglomération, le SDU de 1992 prévoyait déjà ce type de tracé, qui est un tracé un peu plus large que celui qui est proposé aujourd'hui par le maître d'ouvrage. Et je voudrais vous rappeler également que le SCoT de 2030 qui a remplacé le SDU prévoit également le bouclage du périphérique, mais n'indique pas à quel endroit il faut le boucler précisément. C'est dire qu'il y avait peut-être une question. Et puis, il y a un document plus ancien qui date d'ailleurs des années 70, qui est exactement dans la même logique.

Je vous propose la solution suivante. C'est celle qui consiste dès lors que nous avons un accord, on pourrait être d'accord jusqu'à l'échangeur de Beaunant, de pouvoir raccorder le périphérique à l'A45, dont il convient de déterminer le lieu précisément, naturellement. Pour pouvoir réutiliser l'A450 ici, réaliser un pont supplémentaire en amont de celui du pont de Pierre-Bénite pour pouvoir rejoindre enfin en face Laurent Bonnevey et finir le bouclage. Je pense qu'on peut compléter cet ouvrage, mais cela ne fait pas partie d'éléments de périphérique en tant que tels, par le barreau dit des hôpitaux, qui existe toujours au PLU et qui permet d'accéder à l'hôpital Lyon Sud dans les meilleures conditions possibles. Et je pense qu'un jour, un jour, il faudra bien imaginer le barreau dit « sous Irigny », afin qu'à ce niveau-là nous puissions orienter l'ensemble des flux qui viennent du grand Ouest lyonnais sur l'agglomération lyonnaise, en fonction des choix que les personnes veulent faire, soit aller sur le grand Est, soit sur le cœur de l'agglomération, soit tourner autour du cœur de l'agglomération.

Voilà la proposition qui est la mienne, pour rester dans un délai, puisqu'il me reste 15 secondes, et je vous en remercie. Voilà la proposition qui est la mienne. Elle présente une autre vision, un autre regard sur le développement de ce territoire, sur ce qui s'est passé depuis 20 ans, 25 ans, dans l'Ouest lyonnais, où évidemment l'urbanisation a été galopante et où elle continue d'être galopante. Et qu'à partir de là, il faut se poser la question si en 2028 l'ouvrage proposé remplira les fonctions qu'on souhaite lui faire remplir, notamment au service de ce grand Ouest lyonnais.

Philippe MARZOLF

Merci. Donc, je vais demander maintenant au Grand Lyon, je ne sais pas qui d'ailleurs du Grand Lyon, de venir réagir. Soit vous restez là, M. BUFFET, ou vous allez dans la salle, comme vous voulez. Voilà. Donc, pareil pour 10 minutes. Donc, après avoir pu étudier pendant quelque temps ce tracé alternatif proposé par le sénateur-maire d'Oullins, donc le Grand Lyon va pouvoir apporter un début de réponse et d'arguments certainement sur cette proposition. À vous.

Tout va bien ? La technique marche. Ça charge ? C'est toujours difficile de remplir les blancs.

Olivier LAURENT

Voilà, excusez-moi. Je viens remplir le blanc. Donc, effectivement, pour confirmer ce qu'a dit M. BUFFET que nous avons pu rencontrer hier, il y a une étape de finalisation pour rendre des documents certainement sous une forme pédagogique. Il y a des choses qui ont été terminées de manière relativement tardive entre hier et aujourd'hui. Mais je n'insiste pas là-dessus, pour effectivement vous dire que les principales conclusions, elles sont aujourd'hui connues. C'est... on restituera des éléments probablement complémentaires dans le détail, mais on sait aujourd'hui l'essentiel sur les forces et les faiblesses de cette proposition, donc qui est rappelé ici. Je n'insiste pas, M. BUFFET l'a détaillé.

Mais tout de même pour rappeler quelques éléments d'analyse avant d'entrer dans le détail, d'abord le tracé, il est effectivement défini de manière relativement imprécise. M. BUFFET a dit que c'était un schéma. Mais ce n'est pas anodin, notamment en logique de piquage et

d'impact sur l'A450. On peut dire que ce tracé, il est plus long. Il fait environ 19 km, contre moins de 15 pour l'Anneau des Sciences. L'Anneau des Sciences est enterré à 80 % alors que celui-ci, récupérant l'A45, n'est enterré qu'à 60 %. On n'a pas, avec ce tracé-là, de capacités de desserte par une infrastructure d'agglomération du secteur de La Saulaie, qui est un secteur majeur de développement. Et on n'a pas cette intermodalité entre le ring et le métro B, qui est une des forces de l'Anneau des Sciences, et qu'on cherche à faire... d'ailleurs qu'on voit de l'autre côté, à l'Est, le long de Laurent Bonnevey, c'est d'articuler correctement l'infrastructure d'agglomération et le réseau structurant.

Alors, un détail sur les questions de trafic avant de rentrer sur le détail notamment de jonctions avec l'A45 pour préciser à M. BUFFET... Alors, tout n'est pas dit sur cette carte, évidemment synthétique, mais attention au rôle protecteur ou pas d'une infrastructure majoritairement enterrée. Ce qui compte, c'est la façon dont elle irrigue ou qu'elle protège les territoires. Mais l'idée de barrière physique entre le dedans et le dehors, ça s'applique difficilement dans notre projet à l'Ouest et Dieu sait – et le président pourra le confirmer, et tous les élus – que l'idée serait d'effacer cette coupure physique côté Laurent Bonnevey. Donc, à l'Ouest, l'idée, c'est d'avoir enterré le plus possible le tracé et d'avoir des émergences qui permettent d'irriguer correctement les territoires et qui permettent aux usagers d'éviter de traverser pour rien les cœurs de ville, qu'ils viennent du grand Ouest ou entre eux dans ce secteur-là. Donc, on a représenté ici l'Anneau des Sciences. Et vous imaginez, ici, on a Beaunant, le pontage de la proposition sur l'A450. Pour vous illustrer, ce sont des sorties modèles, les modèles qui ont été présentés l'autre fois. Pour vous dire que l'attractivité de cet ouvrage, même pour les communes de l'intérieur du ring, est moins importante. Imaginez quelqu'un de Saint-Genis qui doit aller vers Lyon, il y a de grandes chances qu'il continue à emprunter la grande rue d'Oullins, plutôt que de reculer pour aller chercher un échangeur, soit sur l'A450 qui est très saturée, soit sur Beaunant. Alors que dans le dispositif Anneau des Sciences, on a des portes qui permettent d'irriguer le dispositif. Conséquences. Quelques exemples. C'est des choses qui... évidemment, on détaillera plus dans le rapport. Mais entre l'Anneau des Sciences et le tracé proposé, vous avez des écarts de trafic par rapport à la situation de référence qui font que l'Anneau des Sciences protège mieux parce qu'il enlève plus de trafic à la fois de ce qu'on appelle des trafics traversants qui n'ont rien à voir avec les communes concernées, ou d'une commune vers l'autre en traversée. Donc, on a cet exemple sur la grande rue d'Oullins, sur l'avenue Gadagne, mais on voit d'autres choses un peu similaires sur Pierre-Bénite par exemple.

[Hors micro] Gérard COLLOMB

Vous pouvez préciser sur la carte car là on ne voit rien.

Olivier LAURENT

Alors, la grande rue d'Oullins, l'Anneau des Sciences permet d'enlever 29 % du trafic, aux incertitudes près. Mais là, comme on compare deux choses, on peut afficher des chiffres sans trop d'arrondis. Le tracé proposé par la commune d'Oullins, uniquement 18 %. Sur l'avenue de Gadagne, -8 % pour l'Anneau des Sciences, +17 % pour le tracé Oullins. Avenue

de l'Europe, -17 % pour l'Anneau des Sciences, -11 % pour le tracé Oullins. Voilà pour le premier point.

Alors, on fait un zoom sur le grand Sud-Ouest, mais le principe de l'Anneau des Sciences, c'est aussi la même chose côté Nord. On n'insiste pas, mais les gens de Tassin, pour éviter qu'ils percolent le long du 5^e, et puis tous ces gens qui cherchent à aller à Lyon par les voies existantes, ils évitent de traverser le 2^e, le 7^e, le 8^e, avec le dispositif Anneau des Sciences.

Deuxième point, on insistera. Cette variante, elle se pontage sur A45. Je vous rappelle, A450, risque de recevoir A45, 20 000 véhicules / jour et dans l'hypothèse pontage de l'Anneau des Sciences, 50 000 véhicules / jour supplémentaires. Donc, vous avez un axe très chargé vers Lyon sur l'A450, le nouveau pont proposé et Pierre Sénard. Alors qu'on arrive à réduire ces trafics par rapport à la situation de référence avec l'Anneau des Sciences, vous voyez des augmentations très significatives sur A450. On est à -17, +22 dans le scénario-là. Sur la jonction Pierre Sénard, -16 avec l'Anneau des Sciences, +15 avec le tracé proposé ici.

Et dernier point qui est à la limite presque plus anecdotique, mais on a simulé l'équivalent du barreau projeté de desserte des hôpitaux. On l'a ponté sur... On imagine que c'est le chemin du grand Revoyet. Et on voit qu'effectivement, dans le tracé Oullins, on a plus de trafic que dans l'Anneau des Sciences, mais j'allais dire, on n'en a pas tant que ça, c'est-à-dire que l'attractivité de ce barreau des hôpitaux, elle n'est pas si importante que cela. Cela marcherait bien, évidemment, pour les gens venant du Sud-Ouest, mais on sait que l'aire de chalandise de ce secteur des hôpitaux, elle est majoritairement depuis le Centre à 60 %. Et donc, les gens qui arrivent depuis l'extérieur, on sait très bien avec un tronçon payant de... qu'ils ne feront très probablement pas le tracé du périphérique jusqu'à l'A450, remonter l'A450 et revenir vers les hôpitaux. Donc, on a un barreau qui pourrait servir côté Sud-Ouest, mais l'accès côté Sud et côté Nord, les gens risquent, notamment côté Nord, de percoler comme ils le font aujourd'hui par les voiries existantes.

On a synthétisé... c'est la même chose sur ce schéma-là. On a voulu mettre en évidence, ce que je vous disais, l'écart entre scénario proposé et Anneau des Sciences. Vous voyez, c'est au milieu, sur l'ensemble des voiries locales. On a un écart qui est variable, mais qui *grosso modo* est de l'ordre de 10 à 15 %. Et sur les voiries principales, aussi bien A450 que Pierre Sénard, là, on a des augmentations très significatives. La question du pontage entre le projet proposé et l'A450 est malgré tout un enjeu majeur. Donc, je pointe avec ma souris l'endroit qui était représenté sur le schéma qu'a proposé la commune d'Oullins. On est bien d'accord que c'est schématique. Donc, on a testé l'hypothèse, puisqu'il faut qu'un échangeur puisse irriguer des territoires, donc il faut chercher des voiries existantes. Soit la route d'Irigny, soit la route de Charly, entre les deux. Effectivement, sur le pontage sur la route d'Irigny, on en a discuté avec M. BUFFET hier, on a fait les essais, ce serait très impactant sur le quartier des Barolles. Donc, on a voulu faire une espèce de simulation de ce que cela représenterait. Je pense qu'on peut être d'accord pour ne pas du tout retenir cette proposition, ce qui fait que l'alternative au plus proche du pontage proposé est plus à l'Ouest, mais doit quand même être amené... le tunnel doit sortir en tranchée couverte pour récupérer le niveau de l'Anneau des Sciences qui serait à cet endroit-là, en fait l'A450. Donc, on a, dans cette tranchée couverte, des impacts sur le quartier des Barolles. Évidemment, des choses peuvent être affinées, mais on sait que l'insertion de cet échangeur à cet endroit-là serait extrêmement difficile. Et on est sur une consommation d'emprise comparable à ce

qu'on a sur Saint-Clair, c'est-à-dire ici vous n'avez pas un diffuseur simple le long de l'Anneau des Sciences, comme on peut avoir ailleurs. Vous avez quasi en perpendiculaire deux ouvrages à intégrer dont un à caractéristique autoroutière, l'A45. Donc, on a au minimum 25 hectares de consommation dans un contexte géologique qui est peu favorable.

Philippe MARZOLF

Il vous reste 1,30 min.

Olivier LAURENT

D'accord. En discutant avec M. BUFFET, il a souhaité qu'on analyse un pontage un peu plus proche, du coup, de l'agglomération lyonnaise, qui est au point de jonction du barreau des hôpitaux. C'est des choses qu'il nous faudra analyser. Mais à ce moment-là, contourner Saint-Genis-Laval par l'extérieur pour revenir se ponter là, on est en fait ici exactement sur le pontage du scénario dit Rode. Donc... dans l'esprit, on est assez proche d'un scénario Rode qui permettrait par un échangeur de desservir les hôpitaux plutôt que par une jonction et un barreau nouveau. Je n'insiste pas.

Une démonstration ici. On l'a expliqué à M. BUFFET. On le laissera sur le site. Le tracé de principe qui était indiqué en perpendiculaire au Rhône n'est pas insérable. Il y a des impacts très forts sur le site d'Arkema, donc impossible. La seule possibilité technique, ce serait un ouvrage biais. Cet ouvrage biais aura des impacts très forts sur le dispositif d'échangeur de l'autre côté du Rhône. En fait, un échangeur à créer et les deux autres seraient à réaménager et celui avec Laurent Bonneval à reconstruire complètement. Idem au niveau du pont de Pierre-Bénite. Vous avez un échangeur très complexe aujourd'hui, un pont de Pierre-Bénite qui part au Sud, des échanges avec l'A6/A7, y compris requalifié. Si vous avez un ouvrage nouveau, il faut détruire cet échangeur et le reconstruire complètement. La création d'un nouvel échangeur pour le barreau des hôpitaux impose de reprendre l'échangeur intermédiaire de Pierre-Bénite. Et enfin, vous avez dans le dispositif une création nouvelle de l'échangeur qu'on a vu, relativement lourd. Donc, en fait, c'est l'intégralité du chapelet d'échangeurs qu'il faut reprendre.

En section courante, on a vu qu'on avait un pontage de trafic très important. Il va falloir reprendre dans cette hypothèse l'intégralité quasi de la section de l'A450. Et on a fait les analyses au droit, ici, en amont du pont de Pierre-Bénite. Vous avez aujourd'hui un dispositif qui est déjà très complexe, à 2 x 3 voies. Pour insérer les nouveaux mouvements supplémentaires, il faudrait passer à 2 x 5 voies. Vous voyez ? Les gens de Brignais ont une voie vers le Nord, deux voies vers Laurent Bonneval, deux voies vers le Sud. Donc, un dispositif d'échange et une section courante très impactés dans cette hypothèse.

Philippe MARZOLF

Merci. M. BUFFET, vous auriez une réaction ? Et après, on donnera pour 10 minutes la parole à la salle.

François-Noël BUFFET

Je veux bien dire un mot. Simplement, bon, je découvre un certain nombre de choses suite à la discussion d'hier. Donc, ce que je veux dire, je ne souhaite pas pouvoir rentrer dans le détail maintenant tant que je n'ai pas eu connaissance précisément des points qui ont été analysés et tant que nous n'aurons pas, évidemment, une analyse globale et très précise au mois de janvier.

Je souhaite simplement dire que je ne suis pas simplement dans une logique de voirie, que je suis dans une logique plus large d'aménagement de ce secteur-là. Quand j'entends dire que... parlons d'Oullins, puisque vous évoquiez tout à l'heure Oullins. Je pense, et vous me l'avez dit hier, que le scénario Anneau des Sciences surchargerait de façon importante le chemin du Grand Revoyet aujourd'hui. Il est déjà bien chargé. J'ai entendu dire aussi hier que le demi-échangeur prévu à La Saulaie, quand on vient de l'Est lyonnais, ne pouvant pas accéder au territoire de La Saulaie, il faudrait alors passer – c'est ce qui m'a été dit hier – par le chemin du Grand Revoyet et par la Grande Rue. Donc, j'attire aussi votre attention sur le fait que la Grande Rue aujourd'hui est en travaux, que l'objectif est de réduire la circulation dans cette Grande Rue, ce sur quoi nous allons aboutir, je pense, de façon assez certaine, et qu'il n'y aura pas de possibilité de pouvoir mettre plus de trafic sur la Grande Rue, parce que ça ne sera pas physiquement possible. Je rappelle que les autres voiries de la commune sont extrêmement réduites.

Enfin, sur le développement du quartier de La Saulaie, nous voulons un écoquartier. Nous le plaçons depuis longtemps. Et nous sommes dans la logique, effectivement, du développement du quartier de Gerland. Il y a de l'habitat à réaliser. Mais il n'y a pas que ça. Évidemment des équipements publics. Et je trouve que ce foncier, qui par le SCoT, étant considéré comme un foncier important en matière de logement et de développement économique, mérite un peu mieux que la façon dont il peut être éventuellement traité avec le projet d'Anneau des Sciences.

Enfin, ce que je souhaiterais dans vos études, puisque nous ne les avons pas encore totalement, c'est les conséquences des échangeurs sur les communes voisines. Comment les gens qui sont dans l'Ouest lyonnais accéderont, demain, à l'échangeur des Hôpitaux ? Quelles conséquences pour les communes voisines ? Accéderont à l'échangeur de La Saulaie, quelles conséquences pour la commune voisine ? Ce sont des sujets, que nous n'avons pas su, me semble-t-il, suffisamment aborder. Ce sont des points techniques sur lesquels il faut faire technique, et pas seulement sur lesquels il faudra aller plus loin.

Enfin, pour conclure... enfin, pour conclure... Si l'ouvrage n'a que vocation de déclasser A6/A7, je pense qu'on fait une erreur stratégique dans l'Ouest lyonnais. Merci.

Philippe MARZOLF

Merci. Un droit de réponse, entre guillemets ? Ou une réaction ? On peut avoir un micro, s'il vous plaît, là.

Gérard COLLOMB

Bien. Ce que vient de montrer M. LAURENT, c'est qu'évidemment on a essayé de travailler ce scénario assez rapidement, parce que c'est le troisième que M. Noël BUFFET produit. Donc, je montrerai, s'il le veut bien, tout à l'heure les deux autres. Mais c'est le troisième. En fait, la problématique, c'est que ce qu'il propose est tout simplement infaisable. Donc, techniquement, on enverra l'ensemble des dossiers. Il a fait ça un peu à la louche. Et donc, c'est destructeur de tout l'environnement. Alors, après, sur la vision de l'agglomération. Je l'ai dit, je l'ai répété. Aujourd'hui, ce qui va faire l'avenir de Lyon dans les 20 ans, c'est ce qui se situe autour de l'Anneau des Sciences. C'est ce qui va porter les pôles universitaires et les pôles d'excellence. Je rappelle pour ceux qui n'ont pas assisté, au Nord, vous avez aujourd'hui l'école centrale et l'école de management, mais qui sont un peu perdues au milieu de nulle part. Ensuite, par l'Anneau des Sciences, nous voulons aller sur les Hôpitaux Sud. Les Hôpitaux Sud, c'est le lieu où l'on va développer dans l'avenir les sciences du vivant. La Saulaie, par où nous passons – et on pourra entrer si vous le voulez bien dans les détails dans une autre séance où on vous montrera effectivement qu'on a réduit totalement les impacts des échangeurs – c'est là où effectivement on pourrait développer un quartier qui soit le pendant au Sud de ce qu'est le quartier de l'Industrie au Nord, chez moi, dans mon ancien arrondissement que vous irez voir. Et vous allez voir si effectivement c'est un quartier qui a une atmosphère désolée, ou si ce n'est pas un des quartiers de Lyon qui s'est développé avec le plus de force et aussi avec le plus de beauté.

Ensuite, nous passons... nous avons le quartier de Gerland où effectivement on développe les sciences du vivant. C'est le campus Charles Mérieux, là où il y a Sanofi Aventis, où il y a Merial, où il y a Genzyme, c'est-à-dire que c'est capital pour l'agglomération lyonnaise. Il y a ensuite, le long, les Hôpitaux Est. On remonte jusqu'à La Doua LyonTech. Et pour nous, c'est tout ça qu'il faut mettre en articulation, parce que vous avez d'un côté les sciences du vivant. Entre Villeurbanne et puis la vallée de la chimie, vous avez ce qui va être les technologies vertes et donc un des deuxièmes pôles de développement de l'agglomération. Je rappelle que le projet que nous faisons est un projet multimodal. Nous avons une conviction. C'est qu'on n'arrivera pas à faire arriver un transport en commun devant l'habitation ou devant le travail de chacun. Mais que ce qu'il faut faire, c'est que les gens puissent aller jusqu'à un parking relais, alors en vélo, en voiture suivant les lieux, ensuite prendre les transports en commun. Et c'est ce que nous faisons avec l'Anneau des Sciences, qui va permettre sur l'Ouest de l'agglomération d'articuler toutes les arrivées avec les transports en commun de l'agglomération. Allez voir sur le site, vous verrez effectivement comment nous sommes dans une articulation, pas comme on pensait l'autoroute d'hier, mais comment on peut penser l'intermodalité de demain. Voyez ici l'ensemble des lignes de transport en commun qui se croisent avec l'Anneau des Sciences. Chaque fois, parking relais, de manière à faire en sorte que les gens laissent leur voiture et arrivent ensuite avec les transports en commun dans les différents lieux.

Philippe MARZOLF

Merci. Par contre, ce que nous, la Commission, on a entendu, et vous aurez dans les enseignements à mi-débat, c'est qu'au niveau du traitement des échangeurs, il y a des problèmes de pollution atmosphérique et c'est ressorti très fortement par les experts qu'il faut faire attention en tout cas au niveau de l'urbanisation. On a encore quelques minutes pour réagir par rapport à ce tracé alternatif qui a été proposé. Une, deux interventions. Et trois. Ouh là. On a encore 5 minutes, si on ne veut pas... Surtout les autres solutions alternatives qu'on veut voir étudier. Monsieur ? Toujours se présenter, bien sûr.

M. BONAZZI

Oui, bonjour. M. BONAZZI. Oullins. Je voulais savoir par rapport à l'intervention du Grand Lyon, j'ai perçu, moi, une intervention d'à la fois juge et partie. Alors, je voudrais savoir s'il est prévu un bureau technique capable de vous répondre techniquement à vos options. Par exemple, sur différentes critiques. Parce que le dossier, les 132 pages, quand on les regarde de près, on a l'impression que ça a été traité à charge d'un côté et à décharge de l'autre, donc pas complètement objectif.

Donc, pour revenir sur ma réflexion, qu'est-ce qui nous dit que dans 10 ans, on ne fera pas un pont dans le prolongement de l'A45 ? Ce qui me paraît une évidence. Donc, est-ce qu'il ne faut pas l'anticiper ? Est-ce que ce n'est pas le moment de réfléchir à cette réflexion-là ? Qu'est-ce qui nous dit qu'il ne faut pas faire un deuxième tracé parallèle à l'A45, à partir d'un certain niveau, de Brignais par exemple, puisqu'effectivement le trafic à venir va être gigantesque ? Donc, c'est... bon, je ne veux pas monopoliser, mais l'idée c'est ça. Est-ce qu'il ne faut pas réétudier objectivement les deux propositions.

Alors, une autre remarque, c'est qu'une partie de la deuxième... de la rocade, pourrait être faite aussi en respectant, en suivant le CD42, c'est-à-dire non pas en passant chez le voisin, mais en passant entre les communes. Et à ce moment-là, en passant en surface quitte à couvrir les endroits qui pourraient être particulièrement gênants pour les riverains.

Philippe MARZOLF

D'accord. On va prendre trois questions et après Monsieur au milieu, là-bas.

Jean-François MAILLET

M. MAILLET de l'Association Sauvegarde et Embellissement de Lyon. Je note que la proposition de M. BUFFET fait partir ce qu'on pourrait appeler la partie rocade de Beaunant. Et non plus des Hôpitaux Sud, comme était dans les documents qui avaient été soumis dans l'option rocade ou tracé court. Donc, c'est un tracé beaucoup plus long. Simplement, je trouve qu'il y a un intérêt à rejoindre l'A45 éventuel au boulevard urbain Sud, c'est-à-dire d'avoir cette partie rocade. Et donc, moi, ce que je propose, évidemment ça va coûter plus cher, c'est de réaliser... de ne pas choisir entre l'Anneau des Sciences, ou tracé court, et la rocade dans sa version qui part des hôpitaux. C'est de faire les deux.

Philippe MARZOLF

On parlera après. Comme hier, on a parlé d'aspects financiers sur la question. Monsieur ? Et puis, monsieur. Ouh là, je ne vais pas pouvoir donner la parole tout de suite, sur cette partie-là en tout cas. Monsieur, monsieur. On peut avoir un micro, là ? Attendez, prenez le micro.

Bertrand JABOULEY

Oui. JABOULEY, adjoint à la voirie et aux déplacements en mairie du 5^e. Je viens d'entendre la conclusion du sénateur BUFFET sur le fait que ce tracé... enfin, qu'on ferait une véritable erreur si on croyait que le périphérique était uniquement de déclasser l'autoroute. Moi, je vois dans le tracé justement cette idée, en particulier avec le tronçon sous Irigny, de rejoindre finalement l'autoroute A7 en bas et puis le BUS, ben finalement, simplement de détourner les flux de transit et de les amener sur l'A7. Et ça, c'est peut-être un risque. L'objectif de l'Anneau des Sciences n'est pas pour le trafic de transit. L'objectif de l'Anneau des Sciences, c'est pour les Grands Lyonnais. Premièrement. Deuxièmement, ce tracé qui est finalement très éloigné, moi, en tant qu'adjoint du 5^e, je me pose la question de savoir en quoi ce tracé permettra de réduire le trafic qui pollue sans arrêt les avenues du 5^e arrondissement. Et je ne vois pas de solution avec ce tracé.

Philippe MARZOLF

Une dernière intervention ?

Roland CRIMIER

Oui, bonjour. Roland CRIMIER, maire de Saint-Genis-Laval. Alors, j'ai suivi avec attention les propositions de mon collègue et cher voisin, M. BUFFET. En 2 minutes, répondre sur 10 minutes, c'est un petit peu court, mais je vais essayer puisque je suis allé attentivement lire le site d'Oullins et voir la pétition. Et M. BUFFET, je partage quatre de vos objectifs sur votre pétition, qui me semblent... sur lesquels je vous apporte mon accord. Sur les deux derniers, je ne suis pas bien d'accord. Pas bien d'accord notamment sur le branchement du scénario Rcade bien sûr sur l'A45, parce qu'à la fois on est plus... et vous le dites très justement dans votre site, qu'on est plus dans une fonction de contournement qui rendrait... qui donnerait quelque chose de correct en matière de gestion du transit. Alors, je pense que, compte tenu de l'ampleur de ce dossier, on peut peut-être essayer d'être plus ambitieux et d'accompagner également un projet de territoire.

Sur le périphérique lui-même, on voit bien qu'il relie des territoires à vocation future. Et en même temps, ce qui est le plus important, c'est la façon dont on accède sur ce périphérique, c'est-à-dire notamment c'est la porte de Beaunant. Alors, il ne faut pas caricaturer non plus. Ce n'est pas Beaunant ni Chaponost. C'est plutôt le Nord de la zone industrielle du Favier, donc dans un secteur qui est relativement plus simple que, comme vous avez pu le voir, le secteur de Barolles où il y a à peu près 1 500 logements ou 2 000 logements dans le secteur,

ou le secteur des barreaux des hôpitaux où il y a à peu près 1 500 ou 2 000 logements aussi en tant que riverains. Donc, le secteur de Beaunant permet de collecter tout le flux qui vient de l'Ouest, du Sud-Ouest et qui permet donc un accès direct à l'Anneau des Sciences sans venir surcharger l'A45, phénomène que l'on connaît déjà actuellement, qui entraîne la percolation sur les chemins qui sont parallèles avec des trafics de l'ordre de 8 000 véhicules. Et on se rend compte que dans cette solution on réactive l'A45 sans avoir un débouché. Et on sent bien que la demande, pour observer, et puis pour avoir eu une autre vie aussi, que la demande, elle est surtout Ouest-Est, mais en direction des zones d'activités, du boulevard, notamment du périphérique Est de Lyon. Voilà. Donc, c'est un des points.

Et surtout, je crois que si on veut avoir une transition dans le futur vers le développement complet des transports en commun, il faut se rendre compte que plus on s'éloigne du centre, plus il sera difficile d'interconnecter les transports en commun entre eux, puisqu'il sera difficile quand même de demander à des usagers pour passer à l'Est de faire un grand tour par le Sud de Saint-Genis-Laval, l'A45, le boulevard urbain Sud. Et là, il y a une difficulté en termes de connexion et d'interconnexion des transports en commun.

Donc, j'ai dépassé mon temps malheureusement. J'avais des choses à dire. Je vous remercie.

Philippe MARZOLF

Surtout que vous n'aviez pas de temps imparti. Juste pour répondre, après le 15 janvier, on va passer à présent à la séance sur les solutions alternatives. Il y aura une réunion d'information à Oullins, et où vous aurez le temps d'échanger. Juste pour répondre, bien sûr, tous les résultats des études du 15 janvier seront rendus publics sur le site internet, disponibles à la Commission. Il y avait peut-être juste une réaction sur l'A45, mais après...

Olivier LAURENT

Oui. La proposition que fait le Grand Lyon depuis bien longtemps, ce n'est pas de ponter l'A45 et de faciliter sa pénétration dans Lyon. Donc, vous dites : « Ce pont, si un jour A45 se fait et qu'on fait ce pont-là, on aura une attractivité [comme le dit M. BUFFET] à quelques kilomètres de la place Bellecour, on aura amené ici des gens qui, pour ceux qui souhaitent aller à l'Est, utiliseront les voiries de l'agglomération. » Donc, la proposition, elle a été expliquée par le président COLLOMB à la réunion d'ouverture. C'est d'écarter ces pinces et d'aller chercher depuis A45, mais en amont de l'agglomération, un barreau qui permettrait d'aller chercher par exemple l'A46 au Sud, pour que les trafics de transit Est – Ouest restent sur les réseaux autoroutiers et non pas sur les réseaux d'agglomération.

Philippe MARZOLF

Merci. De toute façon, on vient de me dire... M. BUFFET, je vais vous donner la parole. La réunion d'information à Oullins aura lieu le 16 janvier. Donc, le 16 janvier, vous aurez les résultats d'études faites par le Grand Lyon. Et donc, vous pourrez d'autant plus débattre de ça.

François-Noël BUFFET

Juste un mot, un tout petit mot, sur les flux et les trafics. Il est admis que sur l'Anneau des Sciences Top, il y a entre 50 et 70 000 véhicules / jour. Il est admis que sous le tunnel de Fourvière, il y a 100 000 véhicules / jour qui passent, que la composition de ces 100 000 véhicules / jour, de l'ordre de 10 % sur un trafic national ou international, mais on peut mettre même 20 si on veut être large, ce n'est pas le souci. Il nous reste 80 % de trafic, dont on considère, il se sépare en 2, 40 %... 20 % du trafic agglomération un peu large et le reste agglomération pure. Ce qui veut dire que 80 % du trafic de Fourvière était bien un trafic d'agglomération. Il est admis et il est dit que le tronçon Ouest du périphérique Anneau des Sciences captera plus de 50 % de ce trafic, c'est-à-dire *grosso modo* 50 000 véhicules / jour. Et il est admis aussi qu'un tracé un peu plus large qui est proposé est moins attractif, donc un ouvrage moins chargé. Ce qui bat en brèche à mon avis, l'idée qui consiste à dire qu'un tracé plus large, au contraire, sert un trafic Nord Sud. Merci.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Bien. Franchement, nous sommes comme d'habitude désolés, mais le temps court. Et pensez au 16 janvier quand même. Ce débat que l'on ne peut pas clore en 10 minutes, surtout que nous ne possédons pas l'ensemble des études... J'espère que le 15 janvier, nous les aurons, qu'elles pourront être mises sur le site internet. Et que le 16 janvier, la réunion se faisant sur le territoire des trois communes, Oullins, Saint-Genis-Laval et... voilà. Merci. Et on pourra revenir. Et je pense qu'il y aura encore beaucoup de questions. Mais je vous propose qu'on continue à passer... Et je demande aux acteurs qui avaient présenté des solutions sans infrastructures majeures ou complémentaires à l'Anneau des Sciences, parce que nous avons eu les deux, d'intervenir, de venir rapidement à la tribune. Et donc, pour l'Association Stop au Top, enfin la Fédération Stop au Top, M. KOHLHAAS. Pour la DARLY, M. GIRARD. Pour Lyon Métro Transports Publics, M. ABEILLE et pour Déplacements Citoyens, M. MURARD. Donc, quatre chaises s'il vous plaît. M. KOHLHAAS, je vous passe tout de suite la parole. Merci. Et pour 10 minutes bien entendu.

Philippe MARZOLF

Et à 8 minutes, je dirai : « Il ne vous reste plus que 2 minutes ». M. KOHLHAAS, à 8 minutes, je dirai : « Il ne vous reste plus que 2 minutes », comme à tout le monde.

Jean-Charles KOHLHAAS

Merci bien. Alors, j'ai fait quelques petites diapos rapidement, puisque la présentation des scénarios alternatifs *a priori* TTC a eu lieu il y a une dizaine de jours, pour plutôt essayer de rentrer dans le débat et dans l'échange.

Effectivement, comme certains l'ont déjà exprimé tout à l'heure, j'ai à cet instant du débat, sans jugement par rapport aux personnes, un sentiment d'insuffisance de débat, un sentiment d'insuffisance de dialogue et d'échange. En fait, on a beaucoup d'interventions

magistrales. Beaucoup trop pour qu'il y ait des temps de questions / réponses, et d'échanges d'arguments et d'aller-retour. Et je pense que ça manque et que ça nuit au débat. Comme d'autres l'ont dit, un certain nombre de gens qui ont fait des présentations, et en particulier des solutions alternatives, que ce soit François-Noël BUFFET ou mes camarades et moi-même, nous n'avons ni les moyens, ni quantitatifs, ni qualitatifs de la présence du Grand Lyon et du maître d'ouvrage aujourd'hui dans la salle par exemple, que ce soit en politique ou en technique. Donc, c'est clair que nous n'avons pas les mêmes niveaux d'analyse et d'analyse technique. Mais comme quelqu'un l'a dit, on peut faire dire aux chiffres un peu ce que l'on veut. J'ai entendu tout à l'heure par exemple que le Top version Rocade, version François-Noël BUFFET avait moins d'effets efficaces sur la Grande Rue d'Oullins en termes de report de trafic, parce que les gens allaient aller directement dans le centre. Comme quoi le Top a bien aussi pour fonction d'emmener les gens directement dans le centre, c'est-à-dire sur l'axe A6/A7. J'avais cru comprendre qu'au départ, c'était plutôt pour l'effet inverse, mais voilà. Il y a plein de choses dont on pourrait débattre, mais il faudrait pour ça qu'on dialogue. Je pense qu'on a instauré comme principe qu'on était incapable de dialoguer. Et ça, c'est vraiment dommage. Et par exemple, moi, j'ai découvert un point de vue du maître d'ouvrage qui m'était totalement étranger, qui était celui qu'en fait la totalité du trafic sur le Top était transféré de l'axe A6/A7. Quelque chose qui pour beaucoup de techniciens des transports et pour moi qui avais fait cette analyse paraissait complètement abscons. J'aimerais bien qu'on en parle un peu plus.

Sur le diagnostic, je pense qu'on avait entre guillemets la certitude que l'objectif était la diminution du trafic sur l'axe A6/A7 pour permettre sa déqualification, mais aussi la diminution du trafic sur l'ensemble de l'agglomération, y compris d'ailleurs pour répondre aux objectifs du plan climat énergie du Grand Lyon qui nous ont été présentés la semaine dernière. Hier, lors de la réunion ici présente, le directeur du laboratoire d'économie des transports nous a expliqué comment l'augmentation... pardon, la création d'une voirie nouvelle, la fluidification du transit, du trafic routier, la connexion avec des lignes fortes de transport collectif avait pour conséquent partout, tout le temps, d'augmenter le nombre de déplacements et les distances de déplacements. Et faire ce qu'on appelle l'étalement urbain. Nous n'avons pas pu non plus débattre de l'objectif majeur qui était de comment empêcher les gens de prendre l'axe A6/A7, puisqu'ils vont majoritairement – quelqu'un l'a répété tout à l'heure – vers le centre du Grand Lyon. Comment est-ce qu'on les fait passer ailleurs ? Comment est-ce qu'on ralentit cet axe, puisque l'axe est déjà à 2 x 2 voies en capacité maximum sous Fourvière et que, à ma connaissance, il n'était pas prévu par le maître d'ouvrage de supprimer une voie sous Fourvière ? Et donc, c'est juste les croisements et des feux qui vont ralentir la circulation, sachant que là aussi le directeur du LET nous a expliqué hier qu'en ralentissant la vitesse, on augmentait la fluidité et qu'on avait un effet, jusqu'à un certain chiffre, où on augmentait donc le nombre de véhicules circulants.

Enfin, le directeur du LET nous a aussi dit que ce type de voirie systématiquement, partout, dans tous les exemples qui ont été étudiés dans le monde par tous les spécialistes, entraînait – et d'ailleurs, le CETE l'a fait, quand il a étudié d'autres voiries de l'agglomération – un report modal à l'envers. C'était un abandon des transports en commun pour aller vers la voiture. Effectivement, il nous a expliqué que les gens choisissaient en fonction du temps de parcours et que quand la voiture redevenait fluide, ils reprenaient la voiture jusqu'à la

saturation de la voirie, et quand ils arrivaient à saturation et que le temps de parcours en TC était plus rapide, ils abandonnaient la voiture pour prendre le transport en commun. Et donc, on a un vrai souci sur, non pas les chiffres qui nous sont amenés par le maître d'ouvrage, mais une analyse nécessaire sur ce qu'aurait l'effet combiné du Top et de la prolongation des métros aux Hôpitaux Sud sur l'étalement urbain, parce que l'augmentation de la rapidité de parcours global entraînant un temps de parcours identique pour un domicile – travail une augmentation des distances, donc un déplacement du foncier vers les monts du Lyonnais et les coteaux du Lyonnais, bien évidemment.

Et puis, je rappelle que l'objectif présenté dans le plan climat énergie, mais dans tous les engagements internationaux, c'est non pas une légère croissance ou une stagnation du trafic et des émissions de gaz à effet de serre, mais une diminution de 50 % tout de suite après l'échéance de livraison du projet Tronçon Ouest du Périphérique.

Parler aussi des coûts. Parce qu'hier on a parlé du coût du projet. Mais quand on parle des TC, on dit toujours : « Attention ! Ce n'est pas les mêmes coûts. » On est *a priori* à peu près tous d'accord qu'au voyage ou au kilomètre.voyage effectué, le coût d'investissement est inférieur pour les transports en commun par rapport à une voirie routière quelle qu'elle soit. Encore plus quand elle est particulièrement enterrée. Sur les coûts de fonctionnement, on nous dit souvent, en particulier le maître d'ouvrage, que pour ce qui est des transports en commun, il faut continuer de payer derrière. Alors que pour un tronçon autoroutier, c'est l'utilisateur qui paye. Alors, c'est un petit peu faux. C'est notamment faux par rapport à tous les coûts qu'on ne compte pas. Et quand on compte tout, je renvoie à une étude sur la ville de Turin récemment, et encore plus récemment à l'étude de l'université de Dresde qui a été présentée au Parlement européen il y a quelques mois sur les coûts externes, on peut estimer qu'à 50, 60 000 véhicules / jour sur le Top, c'est 50 millions d'euros par an de coûts externes qui sont payés par la collectivité, quelle qu'elle soit : Sécurité sociale, impôts, etc. Je vais trop vite. J'ai tout dit.

Sur la capacité des transports en commun, ça aussi, c'est une des analyses du maître d'ouvrage qui nous pose problème. C'était l'objet de l'intervention et du débat d'aujourd'hui. Les scénarios qui ont été présentés et étudiés par le maître d'ouvrage en termes de transport en commun sont des scénarios très intéressants. Ils sont quasiment les mêmes que les nôtres. Bon, nous, on n'est pas dans un niveau de détail technique aussi élevé, mais ils sont ceux qui sont le SCoT, sont ceux qui ont été étudiés par différentes collectivités. Dans tous les cas de figure, on a un report modal qui nous semble très insuffisant par rapport à ce qui pourrait être réellement. Quand le maître d'ouvrage prend 50 % de la voirie pour faire un site propre de transport en commun, il considère qu'il n'y a que 25 % des usagers qui vont se reporter sur le transport en commun. C'est contraire à toutes les données qu'on a aujourd'hui sur le report modal qui est lié au temps de parcours. Il n'est pas lié au prix. Il est d'abord lié au temps de parcours. Donc, si on limite la place de la voiture sur la voirie, on a un report modal beaucoup plus élevé. Et là, nous avons besoin d'une analyse, à mon avis, un petit peu plus impartiale.

De la même façon, dans différents documents du maître d'ouvrage, on voit que la prolongation du métro à Oullins va entraîner une croissance de 15 000 voyages / jour supplémentaires sur cette ligne B. Le métro à Oullins, c'est 1,7 km de prolongation pour une station supplémentaire. Le système de RER que je présentais il y a une quinzaine de jours,

c'est 60 km de transport en commun en site propre supplémentaires pour une trentaine de stations et on nous dit qu'il n'attirerait que 15 000 voyages supplémentaires.

On a aussi un débat, je termine là-dessus, sur la fonctionnalité. On nous dit que c'est difficile de récupérer les gens de l'Ouest lyonnais, parce qu'ils ont des origines et destinations diffuses. Et juste après, on nous dit qu'ils vont tous dans la même destination puisque 50 % vont dans le centre de Lyon et de Villeurbanne. Et donc, dans le réseau on va dire lourd des transports en commun lyonnais. Donc, c'est la même destination. De la même façon, on nous dit que c'est difficile de les capter et que c'est beaucoup plus facile à l'Est, alors qu'à l'Est on a beaucoup de voiries d'accès, donc beaucoup de solutions voitures différentes, alors que dans l'Ouest, on n'a que trois accès principaux, qui sont d'ailleurs décrits dans l'ouvrage (tunnel de Fourvière, montée de Choulans et pont de la Mulatière). Et donc, du coup, ce sont des passages obligés. Donc, on a en amont de ces voiries d'accès obligatoirement une concentration des gens qui pourraient tout à fait se rabattre sur des TC.

Philippe MARZOLF

8 minutes, vous avez vu.

Jean-Charles KOHLHAAS

Et enfin, le réseau de transports en commun qu'on a proposé sont en site propre, puisque c'est sur de la voie ferrée, qui existe déjà pour une bonne partie. Et donc, ce ne serait pas du tout englué dans la circulation contrairement à ce qui a été dit dans l'analyse de notre proposition.

Et puis, la question du parking relais. Alors, ça, c'est un élément essentiel. On estime qu'effectivement jusqu'aux Hôpitaux Sud, on pourra faire un parking relais qui va drainer des milliers et des milliers des gens – il va falloir beaucoup de foncier. Nous, nous proposons des dizaines de parkings relais, bien plus en amont, et pas déjà dans l'agglomération. Non pas pour faire une infrastructure de 10 000 ou de 20 000 places, qui serait budgétairement impossible, mais pour aller chercher les gens au plus près, parce que nous pensons aussi que les gens qui auront fait les 3/4 du trajet en voiture termineront malheureusement. Il n'y a que 7 portes. Pardon, 7 échangeurs, excusez-moi, dans le projet Top. Il y a effectivement plusieurs dizaines de stations pour les transports collectifs que nous proposons.

Donc, en conclusion, nous souhaitons vraiment que ce ne soit pas le maître d'ouvrage qui soit juge et partie comme il a été dit tout à l'heure et qui analyse y compris son propre scénario pour dire que son propre scénario est le seul possible et que ceux des autres sont impossibles, parce que nous avons des arguments aussi, même si nous n'avons pas les mêmes compétences techniques qui nous permettent de croire en autre chose. Et enfin, nous voulons vraiment que soit étudiée la question du report modal sur un véritable réseau de RER et pas seulement sur un réseau de bus contraint sur la voirie actuelle, que ce soit une voirie future avec le Top ou la voirie actuelle saturée à Oullins et à Saint-Genis-Laval bien évidemment. Je crois que j'ai terminé.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci beaucoup. Merci aussi d'avoir respecté le temps. Je vais donner la parole à M. GIRARD. Juste quand même un petit point. On est bien d'accord. Les réunions thématiques, en règle générale, sont plus faites pour écouter les dires d'experts. Et les réunions territoriales, nous l'espérons et nous les souhaitons comme cela, seront plus des réunions effectivement où on échange et on pose des questions. Et le temps de parole, généralement, du public est beaucoup plus important dans ces réunions-là.

M. GIRARD, on vous écoute.

Jean-Charles KOHLHAAS

Juste avant, j'ai oublié, mais je pense qu'on est plusieurs dans la salle. On va devoir s'éclipser pour une réunion en préfecture à 16 h... enfin à 16 h 30 en préfecture. Donc, je vous prie de m'excuser, je ne pourrai pas rester jusqu'à la fin. Mais je pense que d'autres élus seront dans le même cas que moi.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Oui, nous l'avons su. Et nous vous excusons.

Bernard GIRARD

Bonjour. Une question essentielle qu'il faut se poser, à mon avis, c'est comment on va se déplacer dans 20 ans. Tout le monde n'aura peut-être plus le moyen d'avoir du carburant à mettre dans une voiture. Donc, il faut penser à quelque chose d'autre, une autre façon de se déplacer. Et nous pensons qu'une infrastructure routière lourde n'est pas une solution viable pour cet avenir qui risque d'être sans carburant.

En dehors de la mise en œuvre des projets de transport collectif, déjà programmés au SCoT et de projets de réduction de capacités routières avec réaménagement de traversées de centre-ville pour, en théorie, apaiser la circulation et faciliter la vie aux transports en commun, à part cela le Grand Lyon ne propose, n'explore aucune solution sérieuse d'infrastructure de transport en commun dans l'Ouest lyonnais.

Les hypothèses 1, 2 et 3 confondues, c'est finalement deux couloirs de bus sur l'autoroute A7, donc 2 km de transport en commun, deux couloirs de bus. Détourner environ toutes les 10 minutes un bus qui actuellement fait le trajet Leol entre Craponne et Gorge-de-Loup sous le tunnel autoroutier de Fourvière en direction de Perrache. Et puis, une navette de bus entre Perrache et un parc relais d'Écully Le Pérollier, qui aurait environ 300 places à l'avenir. Et finalement, c'est très joli de dessiner sur une carte des traits verts, mais ce n'est pas une proposition de transports en commun alternatifs. Donc, elle ne peut pas résoudre les problèmes qu'ensuite, en faisant tourner son modèle, le Grand Lyon expose. Engorgement des grandes rues dans Oullins, dans Saint-Genis-Laval, à Tassin. L'avenue Barthélémy Buyer, la D42 et la D50 entre Alaï, Francheville, le pont d'Oullins, la rue Charcot, c'est-à-dire la D75, la montée de Choulans. Toutes ces voies seront embolisées avec aussi peu d'infrastructures

de transport en commun nouvelles. C'est évident. Le modèle est peut-être juste. Il fonctionne bien. Vous ne faites aucune installation forte de transport en commun. Ça « thrombosera ».

À DARLY, nous proposons d'inverser et d'amplifier cette démarche. D'abord, respecter l'impératif premier que vous avez fixé : transformer A6 et A7 et le cours de Verdun en boulevards urbains, mais en les équipant de transports en public suffisant sur de vrais sites propres pour transporter quotidiennement des dizaines de milliers de voyageurs qui, aujourd'hui, circulent en voiture. On est très au-dessus de 2 x 2 km de couloirs de bus. La proposition, je le rappelle, est dans l'avis 58 du forum.

Nous pensons que les emprises des autoroutes A6 et A7, l'axe Nord Sud le long du Rhône, le cours de Verdun lui-même et l'A450 au Sud, emprises qui traversent et pénètrent le cœur de l'agglomération constituent une opportunité remarquable pour les nouveaux corridors que votre hypothèse numéro 3 a prétendu chercher. Ces corridors pouvant être, vu la largeur des emprises en question, en surface majoritairement, sauf quelques traversées que j'expliquerai plus loin, à forte capacité et relativement économiques en construction.

Petit schéma très simple qui pourrait être amélioré. En rive droite du Rhône par exemple, ce qu'on appelle l'axe Nord Sud et puis ensuite l'A7 et Perrache, la chaussée côté immeuble pourrait être réservée aux transports en commun et aux vélos, tandis que les véhicules particuliers, ceux qui resteraient, circuleraient sur la chaussée côté Rhône, ou sur l'A7 un peu plus au Sud. Sur l'A6 que nous proposons de déclasser et de transformer en boulevard urbain depuis la porte de Lyon Limonest jusqu'au viaduc du Valvert, la bonne solution nous semble être que les transports en commun circulent de part et d'autre du site propre central, en site propre évidemment. Le tracé de Leol sur la bretelle de Tassin, le boulevard des Hespérides et l'avenue Joliot Curie doit être amélioré, continu, optimisé. Optimisé, par exemple, actuellement en amont du pont sous les voies ferrées Alaï, il disparaît à un endroit où ça engorge particulièrement.

Pour franchir le vallon d'Alaï, nous reprenons une suggestion qui a été faite dans un des documents du Grand Lyon. Pourquoi pas reconstruire le viaduc du Fol au-dessus du vallon ? Ça a été suggéré dans les annexes de l'échangeur d'Alaï. Ensuite, le transport commun est prioritaire au minimum jusqu'à l'extrémité Ouest de Craponne où pourrait être installé un grand parc relais. À Montribloud, c'est-à-dire près de la porte et du viaduc du Valvert, il y a une tranchée autoroutière qui n'a que 4 voies. Nous suggérons de faire une tranchée parallèle pour que le transport en commun passe facilement. Ce transport en commun ensuite rejoint ce qu'on appelle la bretelle de Tassin entre l'autoroute et le centre-ville. Au Sud de l'agglomération, un site propre entre les hôpitaux peut suivre la rue Guilloud, puis l'A450 en direction du Sud de Saint-Genis-Laval et de Brignais.

Alors, il faut de nouveaux tunnels pour les TC. Il en faut. La liaison entre l'axe fort sur la rive droite du Rhône et les axes forts qui partiraient vers l'Ouest, direction de Valvert sur l'A6 et Point-du-Jour vers Alaï, seraient réalisés par le cours de Verdun à réaménager dans une façon plus urbaine, plus apaisée. Ce pourrait être par exemple en passant sous le centre d'échange et en partie en souterrain pour le transport en commun. Puis un nouveau tunnel qui sera réservé aux transports en commun sous Fourvière. Quant à la liaison qui semble manquer entre la gare d'Oullins, le pôle multimodal qui serait rejoint par l'axe Nord Sud sur

le TCSP Nord Sud et le secteur des hôpitaux, ça peut aussi réclamer un nouveau tunnel sous Oullins. D'ailleurs, il est plus ou moins prévu dans les travaux de l'Anneau des Sciences.

Donc voilà un petit peu le plan sommaire de ce que nous proposons. Ces études sont forcément sommaires. Nous n'avons pas, comme disait Jean-Charles KOHLHAAS, les compétences techniques pour les pousser aussi à fond que les services d'EGIS ou les services du Grand Lyon. En complément, il faudra poursuivre les efforts entrepris sur le réseau tram-train : doublement du tronçon sous le tunnel de Montribloud, et puis une liaison entre les Hôpitaux Sud et Gorge-de-Loup, qui passerait par Chaponost, Alai et Tassin. Il faut aussi des aménagements en dehors du réseau capillaire de bus urbains. En profiteront notamment A4 Nord, qui fait partie des projets du SCoT et qui ont été repris dans le projet du Grand Lyon. A4 Nord pouvant traverser facilement Vaise grâce au nouveau pont Schumann qui évitera l'ensemble de la circulation qui engorge actuellement entre les voies ferrées et la place Valmy. A2 qui est sur la rue du Commandant Charcot pourrait profiter de ce tunnel que nous proposons pour les transports en commun sous Fourvière. Et les bus 14 et 63 qui passent sur le D342 et sur la rue Francisque Jomard à Oullins pourraient être liés près de Beaunant, de façon à faire une continuité... desservant des quartiers assez denses, Francheville-le-Bas, les quartiers Sud-Ouest d'Oullins.

Il faut aussi la priorité aux TC en grande banlieue. Des accès facilités pour les autobus et les cars, de façon à ce qu'ils puissent parvenir à un certain nombre de stations qui seront sur les trois axes forts que nous avons proposés, en direction de l'A6 porte de Lyon, en direction de Craponne et vers Brignais. Finalement, il y aurait beaucoup plus de gens également qui, en voiture, pourraient se rabattre vers ces stations nettement plus nombreuses que les deux ou trois que croiserait l'Anneau des Sciences. Quand les voiries sont un peu trop étroites, on utilise – les techniciens savent faire ces choses-là, savent les expérimenter – des systèmes de gestion dynamique des voies. On s'arrange pour que le transport en commun passe le premier et les voitures peuvent passer derrière lui sur la même emprise.

Philippe MARZOLF

8 minutes !

Bernard GIRARD

Et puis, il faut aménager la ville, la banlieue pour les piétons, créer une ville des courtes distances. Actuellement, en banlieue, on a souvent d'immenses pâtés de maisons, beaucoup de maisons desservies par quelques rues en impasse et les trajets en sont rallongés. Il faut des tracés piétons raccourcis, sécurisés, vers les arrêts de TC et vers les commodités de la vie urbaine. Il faut vraiment créer une voie, une maille serrée de voies tranquilles, qui générerait la porosité des quartiers, l'émergence de la ville des courtes distances. Nous insistons beaucoup là-dessus. La banlieue telle qu'elle existe actuellement allonge inutilement les trajets et force à utiliser la voiture.

Vélo, autres modes sans moteur. Il faut multiplier les voies cyclables dans tous ces quartiers. Il faut du stationnement vélo près des stations de transport en commun. Un itinéraire confortable pour les vélos et sûr devrait être créé entre la Confluence, la Presqu'île, la

Mulatière, Oullins, Pierre-Bénite, Francheville et profiter aussi d'un pont qui relierait La Saulaie à Oullins et que le Grand Lyon a également proposé.

Dans l'Ouest, on nous dit qu'il y a des reliefs, on ne peut pas faire de vélo. Il y a dans l'Ouest de nombreuses zones en plateau où il est tout à fait possible sur de courtes distances de faire du vélo : plateau du 5^e, Francheville-le-Haut, etc. Quand il y a des rampes, nous proposons quelques installations du style ascenseur public, qui permettrait de desservir une hauteur par rapport à un axe de transport en commun qui serait en bas. Exemple : les Hôpitaux Sud qui s'étalent sur 30 ou 40 m. Le quartier Montmein à Oullins qui est 30 m au-dessus du Grand Revoyet, Francheville-le-Haut qui est bien au-dessus de sa gare, le quartier de la rue Boyer à Lyon 5^e, qui est bien au-dessus du boulevard des Hespérides.

Et puis éventuellement, envisager des télécabines urbaines qui sont un moyen de desserte pouvant être très efficace dans certaines configurations, relativement économiques à construire et qu'on devrait envisager dans bien des endroits où elles constitueraient probablement le meilleur système pour se déplacer. Je vous remercie.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci. Bon, nous entendons encore beaucoup... réentendons les propositions. Nous avons noté qu'elles étaient sur l'avis 58 du site. Je vous rappelle qu'en fin de réunion, l'Association Valve intervient justement sur la problématique vélo. Et je souhaite passer tout de suite la parole à M. ABEILLE, s'il en est d'accord.

Maurice ABEILLE

Bonjour. Tout d'abord, je vous prie de m'excuser, je vais reprendre simplement quelques *slides* que j'avais présentées la semaine passée. Je pensais aborder un autre thème, mais qui sera abordé dans une autre séance. Voilà.

La question qu'on s'est posée dans notre association Lyon Métro, c'est : est-ce qu'on peut construire un scénario uniquement transports collectifs, qui permettrait de répondre aux différentes demandes pour lesquelles on essaie de réaliser donc l'Anneau des Sciences ? Donc, quels sont ces déplacements auxquels il faut apporter des solutions. L'Ouest, par rapport au reste de l'agglomération, c'est d'abord une... quand on parle en termes de proportions, c'est une grande partie de déplacements qui se font à destination de l'agglomération, enfin du centre de Lyon, c'est-à-dire Lyon Villeurbanne. Et donc, c'est ces déplacements-là qu'il faut... pour lesquels il faudrait trouver une solution pour améliorer les temps de parcours, la qualité de service pour les habitants de l'Ouest. On constate qu'il n'y a pas énormément de... enfin, il y a des liaisons de rocade, mais c'est des liaisons de rocade sur des trajets souvent relativement courts, et non pas de rocade de bout en bout.

Alors, on a essayé de présenter trois... je vais être peut-être simpliste et même certainement, mais juste trois points. On n'a pas du tout cherché à reconstruire tout un réseau, à refaire toute une politique de déplacement sur le secteur. Ce n'était pas l'objectif. On s'est simplement dit : « Voilà ce que l'on pourrait faire, ce qui pourrait être fait. » Mais en consacrant un financement non négligeable, notamment en prenant éventuellement le

financement qui est prévu pour l'Anneau des Sciences, en le prenant pour faire ce montage transport collectif.

L'A6/A7, c'est un objectif, tout le monde est d'accord sur sa requalification. Quand... actuellement le PLUH qui est en cours de révision met l'accent sur la nécessité de densifier autour des pôles de transports collectifs. Donc, ça, c'est un point, ce qui veut dire que si... pour la réétude du PLUH, il est indispensable d'avoir des idées relativement précises sur quels vont être les futurs pôles les plus forts de transports collectifs, puisque c'est là-dessus qu'il faudra faire porter l'effort en termes d'urbanisation. Donc, nous nous sommes dit : « Comment traiter ces déplacements internes à l'Ouest lyonnais ? » Les déplacements internes. Il n'est pas possible de créer... sachant qu'on a déjà les trams-trains sur lesquels on ne revient pas, bien sûr. Comme ce que j'ai oublié de dire au départ, on ne revient pas sur ce qui est proposé dans le scénario favorable aux transports collectifs, qui sont, j'allais dire, des points sur lesquels nous sommes tout à fait d'accord. C'est en plus ce que nous essayons de proposer. Alors, vous allez dire que nous sommes... que c'est toujours plus. Mais bon, il faut essayer de trouver des solutions qui pourraient apporter un plus pour les déplacements. Donc, nous avons envisagé une grande rocade qui serait une rocade bien sûr au sol, assurée par du BHNS, qui pourrait être réalisée soit par tronçon progressivement. Il est certain qu'elle ne sera pas réalisée de bout en bout. Avec deux hypothèses éventuellement. L'une passant par les hôpitaux, l'autre passant par la gare d'Oullins. Et puis, on s'est dit, ce qui serait intéressant, ce serait éventuellement de la connecter avec le métro à Vénissieux. Donc, comment trouver... Alors, il y a un passage dur, c'est le passage de Pierre-Bénite bien sûr, pour faire passer un BHNS. On en est tout à fait conscient. Mais si on arrivait à trouver une solution, voilà une ligne de rocade qui pourrait être intéressante, mais ce n'est pas du métro, ce n'est pas du tramway, ce serait du BHNS et donc des solutions intégrables sur la voirie.

Deuxième chose, comment trouver une desserte forte entre Lyon centre et l'Ouest ? Alors, on s'est dit pourquoi pas imaginer deux solutions ? Une, on voit que le tram T1 pour la desserte de Confluent, bon... risque d'être rapidement saturé s'il ne l'a pas été déjà à quelques périodes cette année, mais qui risque peut-être d'avoir des problèmes de capacité à terme. Et est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité de... tout en conservant bien sûr le tram, mais il est hors de question d'aller démolir ce tram T1 qui répond à une demande et qui est l'amorce ensuite à Debourg pour faire la rocade A7, mais de voir s'il n'y aurait pas possibilité soit de prolonger le métro A qui servirait de... qui serait une desserte lourde jusqu'à Confluence, mais sachant qu'à Confluence il y a un problème après, pour trouver comment le faire tourner en tunnel pour arriver jusqu'à Alaï. Techniquement, c'est certainement difficile, mais enfin les techniciens de la communauté urbaine ont peut-être les moyens de trouver des solutions.

Ou, deuxième hypothèse, de faire une liaison, alors qui serait soit tram-train, soit TER, au départ de Perrache en tunnel jusqu'à Alaï. En fait, on se rend compte que dans le système c'est Alaï qui doit devenir le point fort et le pôle d'échange important du secteur Ouest. Et c'est de là que pourrait partir un système lourd qui permettrait de connecter tout cet Ouest avec le centre de l'agglomération. Donc, à étudier. Ce n'est pas nous qui allons étudier la... nous ne sommes pas des techniciens. On ne va pas étudier les difficultés techniques. Nous proposons des hypothèses, à voir si c'est réalisable.

Et troisième point. Nous avons été dès le départ les porteurs du prolongement de la ligne B à Oullins. Notre association a été même moteur dans l'idée de ce prolongement. Et de ce prolongement, ensuite, et même on aurait aimé que ce soit fait dans la foulée, le prolongement jusqu'aux Hôpitaux Sud. Et maintenant, on se dit, Hôpitaux Sud, de faire un immense pôle d'échange à l'intérieur même du secteur des hôpitaux. Est-ce la meilleure solution ? Ne faut-il pas avoir bien sûr un arrêt aux Hôpitaux Sud et avoir un petit prolongement de l'ordre de 1 km au-delà des Hôpitaux Sud, qui permettrait d'arriver avec une connexion presque à proximité de l'A445, de faire un pôle d'échange, d'avoir également un dépôt pour les rames de métro qui pourrait se faire dans ce secteur de Champlong. Voilà. Donc, c'est trois idées simplement qu'on essaie de promouvoir, sachant que tout le restant, il faut bien sûr l'étudier et toute la politique de restructuration en plus du réseau de surface, ce que l'on peut faire bien sûr le long de l'axe Nord Sud actuel. On est tout à fait d'accord pour créer une ligne en site propre là-dessus. Mais à l'horizon 2020-2025, nous proposons simplement de travailler sur trois projets qui pourraient être forts au niveau de l'agglomération.

Alors, quand on voit... quand on voit l'agglomération lyonnaise, alors là, c'est quelques chiffres sortis de la base de données EPOMM. C'est une base de données européenne, sur les parts de marché. Alors, avec toutes les incertitudes de ces bases de données, sur les limites géographiques, donc c'est... mais ce qui donne des ordres de grandeur et qui montre qu'à Lyon, au niveau part TC, bien qu'on soit déjà bon, on peut encore s'améliorer. Alors, ce qui veut dire que ce n'est pas aberrant d'essayer de trouver un système où on aurait encore un effort plus important pour les transports collectifs. Alors, bien sûr, hier on a parlé de ce cercle vicieux dans lequel on était enfermé dans les transports collectifs. On a abordé le péage urbain. Je n'en parlerai pas aujourd'hui. C'est une autre chose. Mais, il nous semble absolument indispensable si on veut avoir une solution complète pour les transports collectifs de l'associer avec un système de financement qui pourrait être un principe de péage. Alors, il y a différents péages. On en a parlé hier. Et un autre sujet, mais on y reviendra une autre fois, c'est la carte multimodale, concept qui avait été élaboré par le CERTU il y a une dizaine d'années et qui pourrait peut-être être un des éléments complémentaires et même fort pour le développement d'une politique transports collectifs. Voilà. Je suis assez court.

Philippe MARZOLF

Merci. Je n'ai même pas eu besoin de dire 8 minutes.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Et avant de passer quelques questions à la salle, très vite, on va passer la parole à M. MURARD pour Déplacements Citoyens, en sachant qu'il a, lui aussi, 10 minutes. Je comprends que la salle ait du mal à écouter l'ensemble des intervenants, mais je préfère qu'on les passe maintenant et puis ensuite on donnera la parole à la salle. M. MURARD, à vous pour 10 minutes.

Jean MURARD

Bon. Bonjour Messieurs, bonjour Monsieur le Maire.

Philippe MARZOLF

Il y a des dames aussi. Il y a beaucoup de dames.

Jean MURARD

Bonjour Messieurs, bonjour Mesdames. Excusez-moi. Donc, nous avons travaillé sur des approches solutions alternatives ou complémentaires au Top. Et je vais tout simplement ne pas... alors, pourquoi ? Parce qu'elles n'ont pas été suffisamment travaillées, mais je vais surtout présenter simplement la carte sur laquelle nous avons synthétisé nos propositions. Et plutôt que de travailler avec les rétroprojections traditionnelles, je vais – cela me permettra de ne pas dépasser mon temps de parole – lire un peu ce que j'ai préparé ce matin.

Alors, deux grands thèmes. Et ça, le premier, je m'adresse à Monsieur le Maire de Lyon, en tant que citoyen du 4^e arrondissement. Nous sommes, Monsieur le Maire, pour la consécration d'un modèle lyonnais en matière de déplacement en transport en commun. Je sais que c'est une formule que vous aimez bien. Donc, c'est un point qui nous paraît très important. Vous le savez, peut-être pas tout le monde dans la salle, mais je pense que vous le savez Monsieur le Maire, avec plus de 300 voyages par habitant et par an, notre agglomération se situe à peu près au niveau de l'agglomération parisienne et au double de celui de toutes les grandes agglomérations, toutes les grandes villes de France hors Paris, et notamment de Lille et de Marseille.

Dans la philosophie du Grenelle de l'environnement, il convient de ne pas s'arrêter en si bon chemin et mes amis, qui m'ont précédé, sont tout à fait dans cette ligne, et ne pas nourrir un certain fatalisme, comme quoi nous ne pourrions pas faire grand-chose sur l'Ouest lyonnais, dont chacun s'accorde à dire que la desserte en matière de transport en commun est actuellement insuffisante. Il y a bien sûr des difficultés, mais ces difficultés peuvent être surmontées.

Alors, avant d'être critique, il y a beaucoup de points d'accord avec ce qui est dit par le maître d'ouvrage. Et je dois dire que, sur les perspectives de développement et de renforcement de notre réseau de transport en commun, soit qu'elles aient été abordées au SYTRAL, soit au Grand Lyon, nous sommes bien sûr d'accord sur le prolongement du métro B aux Hôpitaux Sud. Et ça, c'est dans les études et dans les tiroirs, même si ce n'est pas encore opérationnel. Nous sommes bien sûr d'accord avec l'automatisation de la ligne B de métro, ce qui en permettrait, si besoin est, un cadencement à un peu plus d'une minute et demie ou de deux minutes. Nous sommes d'accord sur le renforcement qui est aussi dans les tuyaux de la capacité de la ligne de métro D, qui sera de plus en plus sollicitée et qui l'est déjà, notamment sur Gorge-de-Loup, avec l'apport des trams-trains qui viendront de l'Ouest et qui devraient, on l'espère, glaner, qui devrait véhiculer beaucoup plus de personnes que maintenant. On est d'accord sur une ligne forte de transport en commun sur l'axe

Confluence – Gerland – Hôpitaux Est – Villeurbanne – La Doua, qui est en pointillés, là sur la carte. On est d'accord sur une ligne forte de bus Perrache – Saint-Irénée – Francheville qui est aussi sur la carte et sur certaines cartes du Grand Lyon. Et on est d'accord sur une ligne forte de bus Part-Dieu – tunnel de la Croix-Rousse – Vaise – La Duchère – Écully. Vous allez dire : « Sur quoi vous n'êtes pas d'accord ? »

Alors, nous ne sommes pas... nous disons que ça, c'est bien, d'avoir toutes ces idées-là, mais on doit aller plus loin. Pour la ligne Perrache – Francheville, il faut réfléchir à la création d'un site propre intégral en bus, avec un pont enjambant la Saône et un tunnel qui permettrait en un peu plus d'un kilomètre – et Monsieur le Maire, vous connaissez bien ce quartier – de rejoindre le secteur Saint-Irénée, avant qu'il se... et les deux axes, l'avenue du Point du Jour et l'avenue du Commandant Charcot, et de court-circuiter la montée de Choulans. Ensuite, aller plus loin en créant une ligne forte de rocade. Et vous la voyez en pointillés bleus sur la carte, entre Gorge-de-Loup, correspondance avec le métro D et Oullins, correspondance avec le métro B, dans un premier temps à la gare d'Oullins et peut-être au moment où le métro B sera prolongé plus loin que la gare d'Oullins, d'aller jusqu'aux Hôpitaux Sud.

Ensuite, en créant – et là, je rejoins ce qu'a dit Bernard GIRARD – en créant une ligne de bus express porte de Lyon – Oullins, par le tunnel de Fourvière, qui bénéficierait de sites réservés en amont des entrées du tunnel de Fourvière. Et ce serait beaucoup plus utile que de vouloir faire passer des bus sur le Top entre le pont d'Alaï et les aqueducs de Beaunant. Et je dirais, ce n'est pas impossible, même si je ne vais pas rentrer maintenant dans le détail. Et tout ceci irait de pair avec la requalification des autoroutes A6/A7, soit en aval, soit côté Sud, soit côté Nord, au-dessus de la porte de Valvert.

Ça, c'est le premier point donc pour un modèle lyonnais transport en commun.

Philippe MARZOLF

6 minutes et demie votre premier point !

Jean MURARD

Deuxième point : on est contre la fuite en avant autoroutière incarnée par le Top, qui n'est plus un projet en phase avec les objectifs énergétiques – personne n'en parle –, environnementaux – ça, on en parle –, climatiques du 21^e siècle et qui engendreraient une dégradation très importante de nos finances publiques locales. Le scénario cité à la page 82 du dossier du maître d'ouvrage, d'augmenter d'ici 2030 de 4 % le nombre de déplacements en voiture à l'horizon 2030 par rapport à aujourd'hui n'est pas acceptable. L'objectif serait au contraire de les diminuer d'au moins 10 ou 20 %, 1 ou 2 % par an, ce n'est pas hors de portée.

Deuxième point, l'hypothèse citée hier par M. QUIGNON, représentant du Grand Lyon, de faire participer l'utilisateur au péage du tronçon Trois Renards à Oullins, à concurrence d'un montant se situant, si j'ai bien écrit les chiffres qui ont été dictés, entre 71 et 96 millions par an, laisserait à la charge du contribuable une grande partie des 169 millions d'euros, si j'ai bien retenu son chiffre, annuels à rembourser, capital et intérêts, non compris les coûts d'exploitation de l'ouvrage. Mais ce niveau de recette n'est pas réaliste, lorsqu'on sait que le

tronçon Nord du périphérique – et ça, les élus doivent bien le savoir – n’a engendré que 32 millions de recettes en 2011 pour 48 000 passages payants par jour et pour un prix moyen, y compris, les abonnés, de 1,80 euro.

Philippe MARZOLF

8 minutes, Monsieur.

Jean MURARD

Et que sa fréquentation a diminué les neuf premiers mois 2012, par rapport à 2011. Le Top serait en effet – il n’y a qu’à regarder la carte, mais on pourra y revenir dans la discussion – beaucoup moins attractif que ne l’est le tronçon Nord du périphérique. Ce dernier se situe en effet sur un axe dépourvu de transport en commun et de voirie routière. Et il permet de franchir sans encombre, ce qui est une performance, le Rhône, le plateau de Caluire et la Saône. Sur l’incidence du niveau de péage sur le trafic, nous avons posé le 12 décembre trois questions au maître d’ouvrage, qui étaient, ce matin, restées sans réponses.

Troisième point : le département et le Grand Lyon – je sais les chiffres par cœur, parce que j’ai une bonne mémoire des chiffres – ont un endettement cumulé au 31 décembre 2011 de 1,9 milliard. Une dépense supplémentaire de 2,5 milliards en euro d’aujourd’hui conduirait à faire passer l’endettement de 1,9 milliard à 4,4 milliards et conduirait à alourdir la dette publique de notre pays, puisque comme vous le savez la dette publique de notre pays, c’est l’État bien sûr, mais c’est aussi les collectivités territoriales et c’est les organismes sociaux.

Philippe MARZOLF

M. MURARD, vous avez 30 secondes. Vous n’aurez pas le temps de tout lire.

Jean MURARD

Conséquences financières.

Philippe MARZOLF

Je vous arrête à 10 minutes.

Jean MURARD

Le scénario du maître d’ouvrage, qui laisse plus les perspectives ouvertes par le SYTRAL, conduirait à dépenser un total de 4 milliards d’ici 2025, environ 2,5 milliards pour le Top, plus environ 1,5 milliard pour les transports en commun. Le scénario Déplacements Citoyens, favorable à l’abandon du projet Top et à l’accélération du renforcement des transports en commun, là où ils sont dans leur domaine de pertinence, serait beaucoup

moins onéreux, avec une enveloppe de l'ordre de 2 milliards, soit la moitié des 4. On pourrait faire quelque chose de beaucoup plus utile pour notre agglomération.

Je vais terminer avec une minute de retard. Mais cela supposerait aussi que le Grand Lyon et le département renforcent de façon significative leur contribution au SYTRAL alors que depuis 10 ans, et j'insiste auprès de vous, Monsieur le Maire et Monsieur le Président, que depuis 10 ans (voir question 63, posée le 12 décembre au maître d'ouvrage, et ce matin sans réponse) ils ont pris beaucoup de retard. Ils se sont en effet limités ces 10 dernières années à augmenter leur contribution du niveau de l'inflation sans accompagner le développement important de notre réseau dont la fréquentation a augmenté depuis 2001 de plus de 50 %. J'ai dépassé d'une minute. Un peu plus d'une minute.

Philippe MARZOLF

Merci M. MURARD. Ce que je voulais simplement dire... on va vous donner la parole, à la salle, bien sûr, pour un peu réagir. Mais déjà, je crois qu'on peut remercier tous ces acteurs associatifs qui ont pris du temps pour essayer de trouver les solutions complémentaires qui seront certainement à étudier. Justement, le Grand Lyon les a étudiées en partie en 15 jours. Il faudra peut-être continuer à les étudier après, etc., et donc d'avoir après un moment d'échange sur ces solutions.

M. Collomb, vous devez partir. Vous voulez réagir ou pas ? Non ? D'accord.

[Hors micro]

D'accord. Alors on va pouvoir donner la parole à la salle pour trois remarques, trois avis, trois questions.

Gérard COLLOMB

Alors je vais dire un mot : pourquoi je pars. Comme l'a dit mon collègue, il se trouve qu'il y a cet après-midi à 16 h 30 la réunion de la Commission départementale de l'intercommunalité. Comme vous le savez, nous avons quelques petits projets de métropole européenne que je vais défendre. Donc, je vais y aller.

Philippe MARZOLF

J'espère que vous faites du covoiturage avec tous les élus qui sont présents ici. Vous avez prévu ça en amont ? Voilà. M. KOHLHAAS, allez-y.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Allez, trois questions, en essayant d'être bref. Monsieur, vous avez la parole. On va prendre des nouveaux, ceux qui n'ont pas... Allez-y.

Christophe GRUY

Bonjour. Christophe GRUY. Je suis chef d'entreprise, MAIA, 400 personnes, 100 millions d'euros de chiffre d'affaires. Représentant des entreprises à taille intermédiaire pour la CGPME. On n'a pas beaucoup parlé d'entreprises. Donc, pour nous, il est essentiel que ce contournement se fasse. J'ai vécu à Bruxelles. Le ring, il y a 20 ans, n'était pas terminé. Il nous a beaucoup gênés pour notre développement. Je pense qu'il est essentiel pour notre développement, si on veut que Lyon soit une agglomération, une métropole internationale, que ce contournement se fasse.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Bien. Pas d'applaudimètres, s'il vous plaît. On va passer la parole, de temps en temps sur la partie droite, de temps en temps sur la partie gauche. C'est un avis. Je pense que ça ne demande pas de réponse particulière. Allez-y.

Éric MEUNIER

Oui, bonjour. On va continuer avec les entreprises. Éric MEUNIER, directeur général Sanofi Pasteur. J'avais déjà pris la parole à la Sucrière, à la fin du mois précédent, lors du démarrage du débat public. Et je rappelle que le groupe Sanofi en région lyonnaise, c'est 6 700 salariés, c'est 11 sites. Nos activités sont essentiellement à l'Ouest à Marcy-l'Étoile et à Lyon Gerland. Nous avons des projets de développement extrêmement importants et notamment sur Gerland. Et à ce titre-là, nous souhaitons intervenir dans le débat public, afin que deux idées au moins alimentent la réflexion sur les projets, quels qu'ils soient.

Le premier, eh bien, ça concerne la nécessité de créer les connexions entre les pôles d'innovation et les sites économiques. Le deuxième, c'est d'accompagner bien sûr ce qui est un développement stratégique porteur d'avenir et donc d'emploi à Lyon Gerland.

Sur le premier point, il est évident que ce qui est absolument nécessaire pour favoriser l'environnement, le développement de l'agglomération, c'est de créer les conditions pour que tout soit connecté : les universités, les grandes entreprises, mais également les pôles d'innovation. Et à ce titre-là, je dois dire que si on regarde les projets, le projet d'Anneau nous semble tout à fait répondre à cette réflexion en termes de mise en commun de connexions, parce que c'est comme ça qu'on travaille aujourd'hui, c'est comme ça d'ailleurs que dans nos entreprises on est organisé. Pour nous, c'est plus qu'un projet de voirie. C'est véritablement l'interconnexion de tous les acteurs à l'intérieur d'une agglomération. Et à ce titre-là, ce projet peut être exemplaire pour l'agglomération lyonnaise et peut-être pour la France, et certainement même au-delà.

Le deuxième point, ça concerne Lyon Gerland. Eh bien, nous avons des projets extrêmement importants, mais Lyon Gerland, ce n'est pas simplement que le groupe Sanofi. C'est bien sûr aussi le biopôle, c'est aussi surtout l'IRT. Et on est en train de créer en fait un pôle en matière d'excellence dans les domaines de la vie, dans le domaine de la santé, qui peut être non seulement exemplaire à Lyon, mais exemplaire en France, mais qui peut également être le deuxième grand pôle au niveau mondial, l'équivalent de Cambridge aux États-Unis. Donc,

il y a une vraie opportunité. On ne pourra pas réussir ce développement, on ne pourra pas réussir à créer les centaines, peut-être les milliers d'emplois dont ce projet est porteur, si on ne met pas les moyens nécessaires pour faciliter l'accès à ce pôle de Gerland. Voilà, j'en ai terminé.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci. On ne pourra pas prendre toutes les... les intervenants. Non, peut-être le Monsieur devant, parce que vous êtes déjà intervenus. Le Monsieur de devant, je ne l'ai pas encore entendu. Et puis, il y a une dame tout au fond là-bas, et après, malheureusement, on sera... on repassera la parole. Je vois mal. Ah oui, je vois. Allez-y.

Yvan PATET

Mesdames, Messieurs, bonjour. Yvan PATET. Je dirige le groupe em2c. Nous sommes intervenants en construction dans le monde de l'immobilier d'entreprise et principalement sur la région lyonnaise, et notamment sur un axe qui est l'axe de la vallée de la chimie et le boulevard Laurent Bonneval, avec un développement qui demande d'être vraiment en veille sur les capacités d'adaptation du flux routier, autoroutier au sens large. J'ai entendu beaucoup parler de coût d'investissement, mais pour générer des coûts d'investissement, on sait que l'économie et les acteurs de l'économie génèrent aussi beaucoup de financement au niveau des collectivités par leur apport et leur développement.

Je tiens juste à témoigner sur le fait qu'il faut prendre les problèmes à leur base, évacuer un problème de rocade ne se fait pas avec le revers de la main. Il se calcule, il se densifie. On voit les embouteillages qui sont liés au branchement du boulevard Laurent Bonneval sur la partie de rocade jusqu'à l'autoroute A7. On sait les problèmes qu'ils procurent sur l'A450, que l'on utilise fréquemment, puisque mon siège est à Vourles, dans le Sud-Ouest lyonnais, donc on est fréquemment confrontés, et le matin, le soir, maintenant fin de matinée, début d'après-midi, à son engorgement. Il est important de donner aussi, dans un secteur qui aborde énormément de friches industrielles, de reconversions de sites industriels, ou comme la vallée de la chimie, donc demain des potentialités importantes du développement du tissu économique lyonnais, une capacité à absorber le flux tout de suite et au plus près du boulevard Laurent Bonneval. Ce qui veut dire de pouvoir anticiper des flux de circulation très fluides. Cette fluidité permettra non seulement un fonctionnement plus aisé de l'A450, mais nettement plus pragmatique sur les embouteillages que l'on vit constamment sur le boulevard Laurent Bonneval, et ce, presque toute la journée maintenant, à part quelques acteurs, je dirais, des fuseaux horaires en milieu d'après-midi, mais qui nécessitent vraiment d'anticiper cela. L'Anneau des Sciences répond effectivement à une anticipation forte, va permettre aussi d'apporter beaucoup de financement dans cette rigueur. Et c'est important. On pourrait le témoigner par des acteurs qui nous confient leur construction et qui nous confient surtout leur souhait de voir un développement fort de cet axe, bien trop souvent bouchonné. Voilà. Merci.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci bien. Tout au fond, une dame.

Béatrice VESSILLER

Merci de me permettre d'être le quota femme de cette assemblée. Ah, mais les transports sont un mode d'homme, effectivement ! Alors, Béatrice VESSILLER, je suis élue communautaire et au Conseil général du Rhône. Donc, je souhaite réagir à la fois aux présentations sur les alternatives TC et puis aux intervenants qui viennent de s'exprimer en tant que chefs d'entreprise. Messieurs les chefs d'entreprise, si vous me permettez, j'espère que vous avez bien entendu les différentes solutions imaginées en plus de celles du maître d'ouvrage pour essayer de résoudre autrement les problèmes de mobilité, parce que je crois qu'ici on est un certain nombre à partager les objectifs qui sont listés par le maître d'ouvrage avec ce projet d'Anneau des Sciences : améliorer les déplacements dans l'Ouest, déclasser l'A6/A7, mieux relier les différents territoires de l'agglomération Est, Sud-Ouest, etc.

Sauf que ce qui n'a pas été rappelé ou alors très rapidement par M. MURARD, mais qui a été bien expliqué à la dernière réunion sur l'environnement la semaine dernière, je tiens à le rappeler aussi. Il nous a été montré, prouvé que le projet Anneau des Sciences ne réduisait en aucun cas les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030, alors que c'est un des objectifs majeurs de l'agglomération dans le cadre du plan climat. Or, Messieurs les chefs d'entreprise, excusez-moi d'insister, vous êtes en train de défendre une solution qui est pour 2028. Donc, j'imagine que dans votre vision qui est à plus court terme dans vos activités quotidiennes, ce n'est quand même pas très satisfaisant de se dire que c'est en 2028 qu'on résoudra les problèmes de l'agglomération et par ailleurs un certain nombre d'acteurs économiques ont été partenaires, sont partenaires du plan climat du Grand Lyon et ont signé en bas de la page pour dire « Oui, oui, oui, on s'engage tous pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, réduire les consommations d'énergie à l'horizon 2020, de 20 % », c'est le plan climat. Et cautionner du coup un projet qui va à l'encontre de ces objectifs environnementaux et qui ne nous prouve pas vraiment qu'on va réduire, qu'on va améliorer la capacité de déplacement et notamment sur le boulevard Laurent Bonnevey. Je rebondis sur la remarque sur le boulevard Laurent Bonnevey, parce que le dossier même du maître d'ouvrage indique que dans l'Est lyonnais et sur le boulevard Laurent Bonnevey, on n'améliore absolument pas la situation. Donc, on mettrait 2,5 milliards dans une solution du passé, alors qu'on est au 21^e siècle, qu'il y a des enjeux du 21^e siècle à résoudre y compris sur le plan économique, pas seulement environnemental. Et on ne résoudra pas vraiment la situation, la mobilité de nos concitoyens. Et je pense qu'avec justement les solutions en transport en commun qui ont été listées, le rappel des objectifs de maîtrise de l'urbanisation pour faire qu'on se déplace moins en voiture en combinant d'autres moyens et justement en ayant tous les objectifs du projet, mais y compris ceux de réduire les consommations d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre, on pourrait solliciter les équipes d'ingénieurs du Grand Lyon pour mettre leur intelligence sur des solutions qui combinent tous ces objectifs conjointement. Sans attendre 2028. Merci.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci. Je prends encore une dernière intervention. Je suis désolé, mais le temps, je n'ose pas le regarder. Vous donnez la parole au Monsieur, là, du fond. On va essayer d'aller un peu plus dans le fond de la salle. Merci.

André CHARBONNEL

André CHARBONNEL de l'Association Gerland Perspectives. Excusez-nous, mais c'est sensationnel ce qui va être fait. Ce contournement, nous le trouvons génial à Gerland. Nous habitons Gerland et nous travaillons à Gerland. On a parlé du pôle scientifique. C'est quelque chose d'extraordinaire pour nous. Et franchement, nous souhaitons que ça se fasse comme c'est prévu d'être fait. Et je pense que, là, vous devez comprendre que, malheureusement, ce qui se passe ailleurs, égoïstement, nous pensons que nous, Lyonnais de Gerland, c'est ce qu'il faut faire.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Monsieur ? On va donner deux réactions et puis on terminera cette phase-là, parce qu'après le Grand Lyon ré-intervient. Pardon ? Pour apporter des réponses sur ce qu'il aura étudié. Merci.

Jean MURARD

Je voudrais simplement répondre à M. PATET. Vous dites que vous attendez de l'Anneau des Sciences que ça fluidifie le trafic sur le boulevard Laurent Bonnevey. L'examen attentif du dossier auquel je me suis livré ces derniers jours montre que le trafic à Laurent Bonnevey, à peu près à la hauteur du métro A passerait de 140 000 aujourd'hui à 150 000 avec le Top, passerait sur le côté Sud, côté Saint-Priest, de 117 000 à 140 000 et côté Nord, là, sur le viaduc, côté Nord... enfin, le viaduc quand on sort du tunnel de Caluire, passerait de 53 000 à 60 000. Simplement pour dire qu'on se fait... je pense que vous êtes comme beaucoup, un peu de culture autoroutière et routière, et on se fait aussi dans ce domaine-là des illusions sur l'intérêt d'un ouvrage comme le Top.

Jean-Paul PUYFAUCHER

M. KOHLHAAS. Et après, on passe à la séance suivante. Je suis désolé.

Jean-Charles KOHLHAAS

Très rapidement. J'ai voulu rester un peu plus longtemps et j'ai refusé le covoiturage avec mon ami Gérard COLLOMB parce que je voulais essayer de répondre à quelques interpellations. Mais c'était pour une petite réponse par rapport à l'inauguration du tram-train du 8 décembre. Bon, je pensais qu'il y aurait des questions par rapport à nos

présentations, mais ça a plus été des témoignages. Moi, je voudrais dire deux choses. Je ne suis pas un chef d'entreprise et je n'ai pas du tout l'intention de dire que je suis plus compétent que les chefs d'entreprise. J'ai une toute petite fausse modestie qui est de penser que depuis une quinzaine d'années que je bosse sur les questions de transport, j'en connais un tout petit peu, mais beaucoup moins sans doute que bon nombre de techniciens dont ceux qu'on a vu intervenir dans les réunions précédentes, du LET, ou qui ne sont pas encore intervenus.

Il y a une étude qui a été faite par la CCI sur l'Ouest lyonnais et qui date d'il y a deux ans, si mes souvenirs sont bons, que je vous conseille de retrouver, qui a été présentée au réseau de chefs d'entreprise de l'Ouest lyonnais que je connais bien. Et qui montre très clairement que la préoccupation majeure principale actuelle, c'est la question du transport du quotidien des salariés et qu'aujourd'hui les entreprises ont du mal à recruter parce qu'il manque de transports collectifs dans l'Ouest lyonnais. Je suis d'accord qu'il y a des problèmes de saturation de voirie, mais la préoccupation majeure, c'était celle-là. Et je le redis, pour fluidifier de la voirie, il faut déjà enlever des transports de voitures individuelles qui sont inutiles, bien évidemment, puisqu'ils sont individuels.

Vous parliez tout à l'heure du développement d'une agglomération. Moi, je veux juste dire une chose. Certes, on peut croire à ce développement de l'agglomération qui est lié à l'existence d'un ring. Mais alors que dire de toutes les « petites » agglomérations qui n'ont pas de ring et qui sont très peu développées, comme Berlin et beaucoup d'autres ?

Et enfin, enfin, je ne pense pas que Berlin soit en sous-développement économique. Enfin, je crois vraiment qu'aujourd'hui, il est intéressant d'avoir une expertise. Quand, en tant que chef d'entreprise, vous faites une étude de marché, vous vous adressez à des spécialistes *a priori*. Comme quand vous êtes malades, vous allez voir le médecin, j'imagine. Aujourd'hui, la France est le pays où il y a le plus de kilomètres de voirie de tous les pays européens, ramenés aux habitants. On a le réseau le plus maillé, en termes de voirie routière, le plus puissant du monde. Et pourtant, le plus embouteillé. Comment est-ce que cela peut s'expliquer ? Il faut, à mon avis, écouter les spécialistes qui ont étudié cela. C'est une bonne réponse pour trouver les bonnes solutions. Je ne dis pas pour dire que j'ai raison, mais pour trouver les bonnes solutions. Si les spécialistes du LET nous disent que la bonne solution, c'est de faire le Top, je m'y résoudrai peut-être. Merci. Excusez-moi de m'éclipser maintenant.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Bien. Je suis désolé. Je suis vraiment désolé parce que nous avons encore beaucoup de gens qui veulent intervenir, qui doivent intervenir, qui sont venus. Le LET. Nous entendrons le LET tout à l'heure nous parler. Là, ce que je vous propose, c'est que vous avez entendu et rappelé quelques fois les solutions alternatives. Donc, on demande à Olivier LAURENT, qui intervient avec M. BOSSUET, pour essayer de nous montrer ce qu'ils nous ont fait comme étude, toujours avec une contrainte de temps extrêmement difficile, puisque vous n'avez que 10 minutes chacun pour intervenir, sachant que vous pouvez répartir votre temps. Je suis vraiment désolé. Je savais que cette réunion serait difficile parce que nous ne pouvons pas, malheureusement, donner la parole à tout le monde. Et je sais qu'il y aura encore des

gens qui repartiront frustrés. Mais il y aura les réunions territoriales. Ne les oubliez pas. Nous aurons plus de temps. Merci. M. LAURENT, si vous êtes prêt.

Olivier LAURENT

M. BOSSUET va beaucoup parler.

Philippe BOSSUET

Bonjour. Donc, ce qu'on nous a demandé effectivement, c'est de donner un avis ou un retour sur les propositions des 4 associations, les 4 projets qui ont été présentés lors de la réunion d'il y a à peu près une dizaine de jours. Donc, pour ma part, je vais me préoccuper plutôt des propositions DARLY, Déplacements Citoyens, Lyon Métro. Et Olivier LAURENT traitera plus de la proposition Stop au Top.

Donc, vous avez ici, en résumé, les propositions de l'association DARLY. Ce que je voudrais dire peut-être par rapport à des interventions de la salle, c'est qu'il ne s'agit pas là – et c'est, je crois, ce que je vais essayer de montrer avec grand plaisir bien sûr – qu'il ne s'agit pas de propositions en plus de celles du maître d'ouvrage, mais ce sont les propositions du maître d'ouvrage qui sont intégrées au dossier multimodal de l'Anneau des Sciences. Donc, 8 propositions. Donc, nous avons repris en vert, donc sur ces 8 propositions, 7 sont dans le dossier de l'Anneau des Sciences, sont au SCoT ou au PDU et constituent le projet ou l'accompagnement que le SYTRAL se propose de réaliser par rapport au projet de l'Anneau des Sciences, piloté par le Grand Lyon. L'idée étant de donner des conditions optimales pour, d'une part, améliorer la qualité de vie dans les secteurs dont on a parlé, d'autre part en assurer le développement. Et d'autre part, arriver à assurer l'efficacité d'un réseau de transport collectif, adapté à la densité et au nombre de populations dans ce secteur. Et notamment grâce aux effets de la réalisation de l'ouvrage de l'Anneau des Sciences, permettre un bon fonctionnement de ces transports en commun. Donc, vous avez... les différentes solutions sont repérées par des chiffres, qui sont reportés sur la carte.

Donc, la première, il s'agit d'une proposition qui est dans le dossier de l'Anneau des Sciences, consistant à l'utilisation de l'autoroute A7 requalifiée pour la réalisation de site propre de la Mulatière à Confluence. La deuxième concerne des services de Leol, de Craonne à Alaï et à Gorge-de-Loup avec en plus, proposé effectivement par le maître d'ouvrage, un débranchement vers Perrache en utilisant le tunnel sous Fourvière par rapport à une autoroute A6 libérée du trafic tel qu'on le connaît aujourd'hui. La proposition 3, qui est aussi dans le dossier Anneau des Sciences du maître d'ouvrage, est la réalisation d'une navette express sur l'autoroute A6 en direction de porte de Lyon – Limonest, avec d'ailleurs la liaison à un parc relais au niveau du Pérollier, qui, on le verra, est en connexion avec une autre ligne A4 Nord, prévue au SCoT, qui ira vers Part-Dieu. La proposition numéro 4, renforcement de la performance des lignes de bus de l'Ouest qui pourrait inclure effectivement une amélioration des lignes 14 et 63, qui serait rendue possible par les effets de l'Anneau des Sciences, pour dégager de la place et de la fluidité pour les transports en commun. La proposition numéro 6, liaison Hôpitaux Sud – Oullins, par le prolongement du métro B aux hôpitaux, je pense que tout le monde a retenu que ça faisait partie du dossier

du maître d'ouvrage et des projets du SYTRAL. La proposition numéro 7, un pont urbain entre La Saulaie et Gerland avec des aménagements piétons, vélo, site propre, bus possible dans le dossier du maître d'ouvrage. Pour mémoire, nous réalisons en ce moment et nous mettrons en service l'année prochaine le pont Raymond Barre, un petit peu plus haut qui, également, permettra aux modes doux, transports en commun, vélo ou piéton, de traverser le Rhône. Et enfin, proposition numéro 8 : une ligne de rabattement Brignais – Hôpitaux Sud, telle que prévue au SCoT effectivement, repris dans le dossier du maître d'ouvrage pour être réalisée.

Maintenant, pour bien comprendre le cœur des propositions croisées entre l'association DARLY et le dossier Anneau des Sciences et pour reprendre les propositions qui sont dans ce dossier Anneau des Sciences, on a sur ce graphique... ce qu'on voit bien, c'est le système de navettes utilisant A6 et le tunnel de Fourvière, de Perrache vers la porte Nord-Ouest de l'agglomération. Le système qui utiliserait par des transports en site propre l'autoroute A7, libérée du trafic actuel. Et puis, Leol venant de Craponne, porte d'Alaï, tel qu'il est prévu aujourd'hui vers Gorge-de-Loup avec des débranchements de service possible, pour rejoindre Perrache via le tunnel de Fourvière.

Donc, 7 propositions sur 8 reprises dans le dossier, ou qui y étaient, qui constituent le dossier du maître d'ouvrage. Une proposition qu'on considère comme intégrée à notre dossier sous la forme d'une alternative, c'est effectivement ce qui était évoqué, la réalisation d'un nouveau pont sur la Saône puis d'un tunnel entre Saint-Irénée et la Presqu'île. Il se trouve que c'est une proposition de notre avis qui n'est pas faisable ou qui présente une grosse incertitude en termes de faisabilité, un coût d'investissement extrêmement important, au minimum 300 millions d'euros pour ce pont et ce tunnel. Notre proposition, c'est une proposition de partage de la voirie conforme au plan des déplacements urbains, conforme à la mise... à l'utilisation des effets produits par la réalisation de l'Anneau des Sciences. Et donc, il s'agit bien d'utiliser la montée de Choulans pour réaliser une ligne qui est prévue au PDU et qui est conditionnée à la réalisation du bouclage du périphérique, donc la ligne A2, Francheville – Perrache, voire Bellecour, sachant que cela ouvre, au niveau de Perrache, des correspondances au métro A et avec les deux lignes de tramway T1 et T2.

Il reste une proposition qui, pour nous, ne peut être qu'une piste de réflexion, qui est celle d'un débranchement ferroviaire entre Chaponost Le Devais et Hôpitaux Sud. Notre avis, c'est que cela pourrait faire probablement plutôt l'objet d'une liaison efficace par un mode de surface. Ceci dit, ça pourrait être abordé dans le cadre de l'analyse de la provision Stop au Top, je crois, qui reprend en partie cette proposition.

Donc, pour conclure sur la proposition de DARLY, donc globalement une convergence entre le scénario DARLY et le projet Anneau des Sciences, sauf, je dirais, une alternative différente en termes de solution. Je l'ai évoqué tout à l'heure par rapport au pont sur la Saône et un tunnel pour aller vers l'Ouest, qui nous semble d'un coût peu adapté à la clientèle que nous pourrions escompter là, mais nous avons dans le dossier une solution alternative. Et puis, le projet ferroviaire que j'évoquais tout à l'heure, qui, s'il devait se réaliser en ferroviaire, nous l'avons estimé comme étant de l'ordre de 60 à 100 millions d'euros pour 2 à 3 000 voyageurs par jour au maximum, ce qui correspond pour le réseau TCL à une petite ligne de bus.

Donc, estimation financière de ce scénario de DARLY entre 1,2 et 1,4 milliard d'euros, à comparer aux 800 millions d'accompagnement TC proposés dans le cadre de l'Anneau des Sciences.

En conclusion, pour nous, ce scénario ne peut être mis en œuvre seul. C'est-à-dire sans l'Anneau des Sciences, ça ne peut pas fonctionner, parce que les solutions TC qui seront proposées n'auront pas leur efficacité optimum. Et globalement, ce scénario seul ne peut pas répondre aux objectifs d'agglomération cherchés à être résolus par le maître d'ouvrage dans son dossier.

Concernant la proposition de Déplacements Citoyens, donc, là, vous avez la carte qui a été proposée par cette association. Donc, 10 propositions. Sur ces 10 propositions, 7 sur 10 sont dans le dossier multimodal de l'Anneau des Sciences qui est proposé par le maître d'ouvrage. L'extension de la ligne B. Le renforcement de capacités des lignes B et D. Le président RIVALTA, hier, l'a abordé dans le cadre du plan à venir métro, y compris d'ailleurs les augmentations de capacité de la ligne 1 qui sont prévues dans les années à venir. La desserte des Hôpitaux Est, puis de la Doua à partir de Gerland, c'est dans le dossier du maître d'ouvrage, c'est au PDU, c'est au SCoT. Le mode n'est pas défini, mais ce projet existe et sera réalisé à horizon de réalisation de l'Anneau des Sciences. Et enfin, le renforcement du réseau de surface par un certain nombre de lignes proposé par Déplacements Citoyens. Si on les prend du Nord au Sud, une ligne express empruntant l'A6, plus les débranchements Leol, nous faisons la proposition. La ligne Leol, non seulement nous faisons la proposition, mais les travaux ont débuté. D'ailleurs, si des bonnes volontés voulaient nous aider à convaincre les riverains ou un certain nombre d'utilisateurs potentiels au bien-fondé de cette réalisation, nous sommes preneurs. La ligne A2, je l'ai déjà évoquée, qui est au SCoT et au PDU, en étant conditionnée à la réalisation de l'Anneau des Sciences par rapport à la possibilité d'utiliser la montée de Choulans selon un aménagement, par exemple, du type montée des Soldats pour aller vers Caluire. Donc, il faut diminuer la pression automobile. C'est ce que l'Anneau des Sciences peut faire. Et puis, enfin, la proposition R6 avec une liaison de rabattement entre Hôpitaux Sud et Brignais, c'est prévu au SCoT. C'est prévu dans le dossier du maître d'ouvrage. C'est... voilà.

Une proposition déjà intégrée dans le dossier de l'Anneau des Sciences, mais sous une forme alternative et qui s'ajoute aux 7 précédentes déjà prises par le maître d'ouvrage. Donc, il s'agit du renforcement du réseau de surface au travers de deux propositions de l'association Déplacements Citoyens. Donc, amélioration de lignes de l'Ouest, par exemple 14 et 63, donc qui seront permises par la moindre pression automobile suite à la réalisation de l'Anneau des Sciences. Également, possibilité de réaliser des services express à l'intérieur de l'Anneau des Sciences, ce qui a déjà été présenté lors de réunions précédentes.

Et enfin, la dernière proposition, la proposition A4 Nord, ligne qui est inscrite au PDU et au SCoT, sachant que c'est une ligne, pour nous, qui a plutôt vocation après Part-Dieu à utiliser le tunnel de la Croix Rousse, à rejoindre Vaise – La Duchère, et d'aller plutôt vers les grandes écoles en porte Nord-Ouest, je dirais, à l'occasion de la réalisation d'un maillage permis par la réalisation de cette ligne, je crois qu'on arrivera à atteindre les objectifs fixés par Déplacements Citoyens.

Donc, en résumé, par rapport à ce projet présenté par cette association, donc une forte convergence puisque 9 projets sur 10 sont dans le dossier du maître d'ouvrage. Concernant

la proposition ferroviaire, on propose de se reporter à l'analyse du projet de Stop au Top. Il s'agissait effectivement de renforcer une partie de tronçon ferroviaire entre Tassin et Gorge-de-Loup. L'estimation financière des propositions correspond à celles qui sont dans le dossier Anneau des Sciences, puisque ce sont les mêmes. Mais là encore, on estime que ce scénario ne peut pas être mis en place sans la réalisation de l'Anneau de Sciences, puisqu'on n'aura pas les moyens de rendre efficace ces liaisons transports en commun. Concernant Lyon Métro Transports Publics, deux propos.

[Hors micro]

Bon, pas de propos liminaire. Quand même un propos liminaire. Pour répondre à Maurice ABEILLE, concernant les questions d'urbanisation, de densité de population et de scénario transports, pour l'ensemble des hypothèses qui sont dans le dossier Anneau des Sciences, et pour les deux propositions du maître d'ouvrage et notamment celle qu'il défend en priorité – l'Anneau des Sciences – nous avons pris les mêmes dispositions qui sont prévues dans le SCoT, à savoir une densification des populations autour des secteurs desservis par les transports en commun. À titre de rappel, les 150 000 nouveaux habitants, d'ici 2030, représenteront 10 % de la population actuellement en place sur l'agglomération. Donc, 90 % de la population qu'on aura en 2030 est déjà présente aujourd'hui. Donc, on n'est pas dans un scénario ou dans un système type Curitiba, par exemple, au Brésil, où il s'agit d'une ville qui a été construite dans les années 70, autour de sites propres transports en commun. On est dans quelque chose qui existe déjà. On a optimisé pour l'ensemble des scénarios cette densification des populations autour des corridors transports en commun existants ou des futurs qui sont prévus au SCoT et qui sont développés dans ce dossier.

Donc, sur les propositions de Lyon Métro, donc un système express Ouest lyonnais. Maurice ABEILLE en a reparlé tout à l'heure. Une ligne B prolongée à Saint-Genis-Laval, Champlong, raccord au tram-train de Brignais et la création d'un axe lourd Alaï – Perrache. Donc, propositions déjà intégrées dans le projet : la liaison Hôpitaux Sud – Oullins par le prolongement du métro. Donc, comme l'a dit le président RIVALTA hier, nous sommes en train d'étudier ce terminus, notamment en tenant compte de l'implantation d'un dépôt. Donc, les choses restent ouvertes par rapport à ce terminus et aux propositions qui ont été faites sur ce sujet.

Concernant des propositions déjà intégrées au dossier, mais sous forme d'une alternative en termes de solutions, donc la liaison Brignais – Champlong – hôpitaux est prise en compte. Elle est inscrite au SCoT et elle est prise en compte plutôt par un mode de surface. Ensuite, la partie Nord de cet express Ouest lyonnais, effectivement, peut être réalisée grâce aux effets de l'Anneau des Sciences, et en même temps profiter de cette infrastructure pour le passage d'un certain nombre de services express qui emprunteraient tout ou partie de ce bouclage Ouest du périphérique. Concernant la partie Sud, je crois que ça a été un petit peu évoqué. Compte tenu du faible volume de demandes qui est constaté ou mis en évidence au travers notamment de l'enquête ménage qu'abordait Maurice ABEILLE tout à l'heure, il nous semble qu'une ligne de bus sera adaptée. La question, effectivement, c'est celle du franchissement du Rhône, sachant qu'un certain nombre de réflexions dans le cadre de la vallée de la

chimie, en termes de diagnostic évidemment, abordent ça. Il faut savoir qu'au-dessus on aura déjà un certain nombre de ponts supplémentaires qui auront été réalisés.

Concernant enfin le dernier volet des propositions de Lyon Métro, donc la réalisation d'une extension du métro A de Perrache vers porte d'Alaï, donc 6 km, elle ne nous semble pas appropriée dans la mesure où le secteur qui serait desservi a une assez faible densité de population et d'emploi sur la partie au-delà de Presqu'île et n'est pas en rapport avec les investissements demandés. On a très rapidement estimé la fréquentation de ce prolongement de ligne de métro. En tout cas, au niveau des corridors, par rapport à des indications qui sont données dans le dossier Anneau des Sciences, donc on a repéré à peu près 8 000 emplois ou populations au kilomètre de ligne sur ce projet. Sachant que ce qu'on traite habituellement avec du métro, c'est plutôt 20 000 emplois et populations dans le corridor de la ligne.

Bon, je passe à côté d'un certain nombre de contraintes très fortes de faisabilité, à savoir des travaux très complexes entre les stations Ampère et Perrache, avec une obligation d'arrêter le fonctionnement de la ligne B pendant de très longs moments, la nécessité de démonter le tramway T1 pour réaliser son extension vers le Sud.

Cette proposition, d'après nos premières estimations, je le disais tout à l'heure, ressortirait à 22 000 voyageurs par jour estimés pour le tronçon au-delà de Presqu'île de 5 km, à comparer par exemple à une extension de métro qui est prévue vers Hôpitaux Sud qui, pour un linéaire de moitié à peu près... on attend sur cette ligne plutôt le double de fréquentation.

Donc, en résumé, sur Lyon Métro, il y a une convergence avec le scénario qu'ils proposent avec le projet Anneau des Sciences, sauf sur le projet de prolongement du métro A à porte d'Alaï. Au niveau d'estimation financière, l'ordre de grandeur des mesures TC pour le projet Anneau des Sciences, 800 millions à 1 milliard, auxquels il conviendrait d'ajouter 1 milliard pour la réalisation de ce projet de 6 km de ligne de métro entre Perrache et Alaï. Donc, là aussi, pour ces raisons, on considère que ce scénario seul ne répond pas aux objectifs du maître d'ouvrage.

Philippe MARZOLF

2 minutes !

Olivier LAURENT

Ah, toujours pour le dernier. Je vais aller assez vite du coup, sur la proposition de l'association Stop au Top. Puisque certains éléments qui étaient déjà connus en amont du débat, les choses ont été un peu étoffées. Mais en gros, comme l'a dit M. KOHLHAAS, c'est un principe de renforcement de l'ensemble du dispositif avec l'amélioration des lignes de vallée d'Azergues depuis Givors, au quart d'heure, vers Perrache et vers Part-Dieu. Et puis, sur les lignes de l'Ouest, en gros, une modernisation et une amélioration qui aboutiraient à des services au quart d'heure, sur toutes les branches, ce qui implique des travaux sur le tronçon commun notamment. Et puis, une proposition nouvelle de... disons quatrième branche

de l'Ouest lyonnais qui reprendrait le tracé de Leol. Et puis, un pontage ferroviaire entre Brignais et Pierre-Bénite... et le terminus du métro B, pardon.

Donc, même type d'analyse. Les choses ont d'ores et déjà été intégrées dans le projet. L'ensemble des travaux sur l'Ouest lyonnais et sur Givors – Perrache, avec des travaux qui restent à conduire sur les voies J et K, l'amélioration des services à Oullins, la halte d'Irigny, à plus long terme celle de Confluence. Une proposition qui est reprise de manière alternative dans le dossier, qui est le prolongement du tronç commun de Saint-Paul jusqu'à la Part-Dieu. On a dans le dossier plutôt opté sur une optimisation de C3, qui effectivement implique une rupture de charge supplémentaire, mais au regard des gains de clientèle estimés à l'époque – les services de la région sont dans la salle, notamment Corinne TOURASSE, DGA en charge des transports, pourra compléter sur ces éléments-là –, mais pour *grosso modo* environ 5 000 usagers en plus, on est sur des ordres de grandeur entre le demi-milliard et 1,2 milliard selon les différents tests. Et je vous rappelle qu'on avait parlé la dernière fois des études conduites sur le nœud ferroviaire lyonnais qui préconisaient de ne pas injecter autant que faire se peut de trains nouveaux, notamment ceux de l'Ouest lyonnais, dans le dispositif ferroviaire. Un certain nombre d'autres éléments qui ont pu faire l'objet d'études – j'avais expliqué la dernière fois que c'était des études auxquelles nous avons participé, donc on a pu conduire quelques analyses sur ces choses-là – toutes ne sont pas aujourd'hui validées par l'exécutif régional et ne sont pas programmées en réalisation, notamment parce que sur certains de ces prolongements on a des taux de clientèle qui sont faibles, voire très faibles au regard des investissements. Et donc, le dernier volet, ce sont les pistes nouvelles qui ont été proposées à l'occasion de ce scénario. Donc, la transformation de Leol en une quatrième branche de l'Ouest lyonnais. Et puis ce débranchement qui, en gros, permettrait d'assurer le Brignais, terminus du métro B. Alors, ce n'est pas insurmontable, mais il s'agit de projets qui sont hors du réseau ferroviaire national, donc dont la maîtrise d'ouvrage aujourd'hui resterait à identifier. Et surtout avec... enfin, le SYTRAL a fait la démonstration qu'on a un mal fou à intégrer un dispositif de type Leol en bus en site propre partout. On a des tronçons qui sont vraiment joués à l'ajustement. Donc, il serait impossible d'insérer un mode ferroviaire sur l'intégralité de l'emprise de Leol aujourd'hui, en particulier dans la section de la Craponne. Et donc, au global, même conclusion. On est sur un scénario qui viserait à accélérer une dynamique qui est d'ores et déjà engagée sur les lignes TER de l'Ouest lyonnais, mais avec des potentiels de clientèle qui ne justifient pas l'intégralité des investissements proposés. Dans le document fourni par Stop au Top, on parle de 50 000 à 60 000 voyages supplémentaires. C'est probablement surestimé. La région pourra commenter, s'ils le souhaitent. Mais on a refait cet exercice de qu'est-ce que ça pourrait enlever sur l'axe A6/A7 en fonction des structures de trafic aujourd'hui. Et avec 60 000 voyageurs supplémentaires, on enlève l'équivalent de 13 000 véhicules sur A6/A7. Donc, je veux bien, comme le dit le directeur du LET, qu'il peut y avoir de l'évaporation, mais on n'est pas dans les proportions des 250 000 déplacements qui sont faits aujourd'hui sur l'axe A6/A7.

Donc, on a reproduit très rapidement... c'est la même démarche que ce qui avait été présenté le 5. Le scénario renforcement complet du TER, cadencé partout au quart d'heure en injectant des trains pleins vers Lyon, avec non plus 4 branches, mais 7, qui est l'équivalent de ce qu'a proposé Stop au Top. Et on monte un peu. On est à l'équivalent d'un gros

50 000 véhicules / jour qu'on pourrait enlever de l'axe A6/A7. Ce n'est même pas la moitié de l'effort. C'est 175 000 véhicules qu'il faudrait pouvoir enlever pour requalifier l'axe A6/A7, avec l'ambition qu'on porte au projet.

Une conclusion rapide. Comme l'a dit Philippe BOSSUET, particulièrement sur les trois premiers scénarios, des propositions qui sont en très grande majorité d'ores et déjà identifiées dans le SCoT ou dans les compléments proposés par l'Anneau des Sciences. Donc, elles sont d'ores et déjà identifiées comme pertinentes. Des mesures qualitatives d'accompagnement du projet, on est bien d'accord. Chaque fois qu'on peut... C'est le principe de la multimodalité porté par le projet. Intégrer des sites propres, gagner de la capacité sur la voirie, gagner de la place pour le vélo. La question a été posée. J'en profite pour répondre. On est aujourd'hui dans l'Ouest lyonnais à une part de 0,6 % de vélo. Dans nos hypothèses, on passe à 3 %. On multiplie par plus de 4. Dans le centre, on est à 10 %. Donc, on est sur un investissement significatif, et également sur les modes doux. On a des projets qui ont été proposés, qui présentent des problèmes de pertinence ou de faisabilité. Métro A, la transformation de Leol en mode ferroviaire. Et un certain nombre de pistes qu'il conviendrait de creuser peut-être plus avant, notamment cette question de rabattement Chaponost vers les hôpitaux. On a des lignes de bus qui font ça, mais ça mériterait peut-être un renforcement, sans forcément aller sur du ferroviaire. Cette partie Sud de la proposition EOSL proposée par Lyon Métro est aussi intéressante, notamment dans le cadre des réflexions sur la vallée de la chimie. Mais aucun de ces objectifs ne permet de répondre seul à la portée des ambitions d'agglomération, et notamment cet objectif de soulager les voiries du centre, l'axe A6/A7 et les voiries de l'Ouest lyonnais.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Deux petites questions de compréhension, parce que nous vous écoutons : qu'est-ce que vous entendez répondre seul ? Est-ce que vous pouvez formuler ? Qu'est-ce que vous voulez dire exactement ? Le « seul », c'est tous ensemble ou c'est sans l'Anneau des Sciences ? C'est quoi ce « seul » ?

Philippe BOSSUET

Ce qu'on voit, c'est que très majoritairement les propositions des associations en matière de TC reprennent celles qui sont dans le SCoT, dans le PDU ou dans le dossier du maître d'ouvrage en termes d'accompagnement proposé par le SYTRAL. La petite différence qu'on a vue dans les précédentes réunions, c'est que l'Ouest lyonnais est un territoire qui a ses propres caractéristiques, donc des vallons, des densités de population relativement faibles, un cadre de vie qui est celui qu'il est et je crois que les choses vont assez bien ensemble. Et donc, que par rapport à ça, les seuls corridors que nous avons détectés pour pouvoir faire l'objet de modes lourds et en l'occurrence de métro, donc qui puissent s'affranchir en quelque sorte de la circulation automobile et de l'espace aérien, c'était le secteur d'Oullins, y compris jusqu'aux hôpitaux. On a fait... on a montré à la fois par rapport à l'enquête ménages, aux demandes de déplacements par rapport aux fréquentations actuelles de déplacement, par rapport aux perspectives d'implantation de population, d'équipement, etc.

il n'y a que ce corridor qui arrive à être intéressant pour un métro. Les autres, non. Donc, ça veut dire, c'est l'amélioration des TC, c'est du mode de surface. Et donc, il y a une complémentarité entre un projet qui va permettre de donner de l'espace et du souffle en surface pour permettre de rendre efficace des transports en commun à développer – la liste est longue – sur l'Ouest lyonnais. Par contre, pour qu'ils soient efficaces et pas englués dans la circulation, il faut un peu de place. Et ces modes en surface sont liés, je dirais, ou sont une bonne réponse adaptée, proportionnée à la densité de population qu'on trouve dans ces territoires.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Alors, d'autre part, juste aussi encore une question de compréhension. Vous parlez de 250 000 véhicules / jour à enlever ? Ou je n'ai pas compris ? Ou voyages ? Ou transports ? Dans votre transparent qui doit être le 28. Reprenez rapidement ces chiffres-là. Ils sont passés trop vite.

Alors, tous les transparents seront sur le site internet dès demain normalement, dans la matinée. Donc, vous pourrez les revoir, les analyser, les observer, les commenter et poser des questions si vous le souhaitez. Je vois que la séance est longue, et malheureusement nous avons encore d'autres points à traiter.

Olivier LAURENT

Voilà. Alors, je l'avais déjà expliqué le 5. Mais cela mérite d'être réexpliqué. Horizon 2030, 125 000 véhicules / jour pris sur une section. On a donné cet exemple dans le dossier de débat, au Sud du pont de la Mulatière. Mais vous imaginez bien que sur d'autres sections, par exemple, les gens qui sont au Sud du pont de la Mulatière, certains filent tout droit sur Lyon. Donc, on a un débit à un endroit, mais on ne retrouve pas forcément les mêmes usagers sur une coupure au niveau d'A7. Donc, c'est 125 000 véhicules / jour qu'on trouve sur la section A7. On a fait l'exercice de combien ils seraient si on prenait en fait l'ensemble des sections, en évitant les doubles comptes. Et le total nous amène à l'équivalent de 250 000 véhicules qui prennent tout ou partie du tronçon à l'horizon 2030.

Pour être parfaitement exact, là-dedans, il y a une part de transit. À l'horizon 2030, si on ne fait rien, cette part on l'a considérée à une vingtaine de pourcents. Donc, il faudrait enlever l'équivalent *grosso modo* d'un petit 20 000 véhicules pour arriver à ces 230 000 qui sont des usagers qui utilisent tout ou partie de l'A6/A7, hors transit et qu'on... dans nos hypothèses de 2030. Et donc, c'est ces volumes-là qu'il faut pouvoir remettre en grande partie sur des transports collectifs si on ne veut pas qu'ils cherchent à se retrouver sur l'axe en voiture à terme.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Je crois qu'il faudra re... enfin, on commence à comprendre. Je crois qu'il faudra reprendre cette explication. Alors, on prend des questions. D'abord, la dame devant. Ensuite, on prendra là. On va en prendre trois. Merci. Et le Monsieur devant.

Josiane RIVALS

Bonjour à tous. Je suis donc Josiane RIVALS, directrice de Techlid. Pour le pôle économique Ouest du Grand Lyon, donc géré par Techlid, il y a véritablement deux enjeux concernant donc le débat public Anneau des Sciences. Le premier enjeu est une accessibilité qui serait améliorée. En effet, la poursuite d'un développement économique cohérent, harmonieux, respectueux de l'environnement et de la qualité du site, est liée à des enjeux clés auxquels l'Anneau des Sciences permettrait de répondre. Premièrement, ce serait d'agir sur les déplacements et la mobilité. En effet, la liaison A89, l'Anneau des Sciences permettrait d'améliorer l'accessibilité du site, aussi bien en véhicule individuel ou bien encore en transport en commun. Deuxièmement, ouvrir aux entreprises du territoire de nouvelles opportunités de croissance. 80 % des échanges se font à moins de 20 minutes du siège des entreprises petites et moyennes. Donc, pour ces entreprises, ce serait de nouveaux accès à de nouveaux marchés, l'amélioration des relations clients – fournisseurs, mais également la baisse des coûts de transport. Et troisièmement, ce serait une nouvelle dynamique de déplacement domicile-travail, un élargissement du bassin de recrutement pour les employeurs et une fidélisation des salariés.

Le deuxième enjeu, donc, porte sur une meilleure attractivité apportée par l'Anneau des Sciences. L'Anneau des Sciences est reconnu par Techlid comme un véritable levier de renforcement du développement économique et de son territoire. C'est premièrement un projet qui désenclaverait et relierait donc les pôles économiques et universitaires, ce qui a déjà été dit. En l'occurrence, cela concerne le campus international d'Écully, qui est un site majeur donc du pôle économique Ouest. Deuxièmement, c'est un projet qui permettrait de relier efficacement l'Ouest aux équipements de l'agglomération, à savoir Eurexpo, les aéroports, les gares TGV. Et troisièmement, ce serait des centres-villes soulagés de la pression automobile et des opportunités d'aménagement pour Écully et Tassin.

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

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci. On prend... oui, allez-y. Puis, on prendra le Monsieur de l'autre côté après.

Pierre SUBLET

Bonjour. Pierre SUBLET. Saint-Genis Sud. Je constate qu'il y a beaucoup de personnes qui parlent, mais qu'on n'a pas vues lors des précédentes réunions. Avec certains collègues, on a fait toutes les réunions. Et là, je vois qu'il y a beaucoup de personnes qui n'ont fait que la première réunion et que celle-ci, peut-être à la demande du Grand Lyon, parce que Sanofi et Techlid, on s'excuse, mais ils auraient pu venir les autres fois. Merci. Bon. Vous étiez là ? Mais on n'a pas vu beaucoup de monde. Je regrette.

Au sujet des décisions préalables, une des décisions préalables, vous souhaitez écarter les trafics de transit, avec des conditions. C'est dommage, on retrouve ça dans le document de synthèse en page 13 et dans le dossier en page 37. En principe, quand on pose des conditions, d'après ce que j'avais l'habitude de voir, c'était au début d'un dossier. Donc, là, vous le mettez à la fin. L'A89 plus au Nord, l'A45 plus au Sud. Pourquoi continuez-vous à nommer l'A45 dans toutes vos hypothèses, alors qu'il s'agit de l'A450 ? Tout à l'heure, dans le projet rocade proposé par la ville d'Oullins, vous parliez d'A45. Je regrette, pour l'instant, c'est l'A450. Et l'A45, d'après vos hypothèses, doit passer plus au Sud. Bon, première question.

Deuxième question : si le Top ne se fait pas – nous en sommes au débat d'opportunité – comment comptez-vous prolonger la ligne du métro B jusqu'à Brignais ? Et nous, on aimerait bien qu'elle soit prolongée rapidement jusqu'à Brignais, comme prévu au SCoT, avant toute chose. Merci.

Philippe BOSSUET

Ce n'est pas ce qui est prévu au SCoT, Monsieur.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Non, non, on va prendre quelqu'un de l'autre côté. Et puis, après, je vous donnerai la parole.

Yves DELAGOUTTE

Oui, c'est bon. Yves DELAGOUTTE, donc élu et habitant de Saint-Genis-Laval. Je suis un ancien du couloir de la chimie. J'habite dans ce secteur-là depuis un certain temps, que je connais bien. Je connais bien le territoire. J'ai habité sur Oullins, sur Saint-Genis. Je circule beaucoup. J'ai lu donc avec intérêt les études réalisées sur ce projet. Cet Anneau des Sciences, moi, de mon point de vue, maintenant, je n'étais pas forcément pour le Top auparavant. Cet Anneau des Sciences, il faut absolument maintenant le réaliser et le terminer. Il faut enfin que ce ring complet, manquant à Lyon... la situation donc à l'Ouest lyonnais devenant tout à fait insupportable pour nos concitoyens quant aux liaisons des bassins de vie et d'emploi. Je rejoins également les industriels qui œuvrent également pour avoir des accès faciles pour les entreprises. Je souhaite ce ring donc le plus proche des lieux de vie, pour ma part, où la densité de population est élevée bien sûr, afin de favoriser son accès rapide et aisé aux riverains. Je ne suis par contre pas favorable donc au tracé rocade plus long, comme on l'a dit, avec plus d'emprise sur le territoire, et puis qui est d'un autre usage bien sûr, qui favoriserait surtout des « traboulages » si je peux m'exprimer ainsi, au travers de nos villes. On a parlé du barreau de Saint-Genis-Laval par exemple. Et puis de véhicules qui seraient extra-muros et qui conduiraient une augmentation de trafic en surface, ce qui est tout à fait indiqué dans cette étude.

Imaginons – je fais un petit parallèle, parce que j'ai vécu longtemps à Paris – imaginons Paris sans son périphérique actuellement. Qu'est-ce que ça serait ? Il y a aussi en parallèle, donc, aussi un boulevard circulaire à Paris, où il y a des transports en commun qui sont utilisés,

proche des lieux de vie bien sûr. Alors, tout ça, c'est à subordonner bien sûr à un contournement, un grand contournement de Lyon pour la réalisation de l'Anneau des Sciences. Ce projet prend en compte – moi, je suis aussi très favorable aux transports en commun, bien sûr – ce projet prend en compte le transport en commun dans l'Anneau proprement dit et son développement en surface, qui correspond donc à une demande croissante de nos habitants de nos villes, usagers ou non des transports en commun actuels, mais qui pourraient sans doute le devenir. Et sans cette infrastructure, nous avons une très grande difficulté effectivement aujourd'hui d'optimiser les transports en commun de surface. Je vous remercie.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci beaucoup. On passe... Vous aviez demandé la parole depuis longtemps. Je suis vraiment désolé. Je crois qu'on va créer beaucoup d'insatisfaits aujourd'hui malheureusement.

Jean-Luc DA PASSANO

C'est bien. Ça prouve combien les gens sont préoccupés, au titre de l'intérêt général, bien sûr.

Jean-Paul PUYFAUCHER

On se présente.

Jean-Luc DA PASSANO

Da PASSANO, maire d'Irigny. Deux petits mots, même si je suis un petit peu en décalage par rapport aux derniers propos. C'était plutôt après l'intervention de M. BUFFET, qui, avec ces quelques questions, aurait présenté plus d'intérêt. Mais à l'époque, vous n'avez pas pu me passer la parole, il y avait trop de demandes. Je voudrais dire quand même que ramener du trafic aujourd'hui sur l'A450 – et je dis bien A450, parce qu'on mêle depuis tout à l'heure, comme ça a été dit, un peu trop l'A450 et l'A45, qui n'est pour l'instant qu'un projet – ramener du trafic sur l'A450 quand on connaît sa saturation actuelle, il suffit d'aller y faire un petit tour tous les matins, d'aller sur le terrain et pas de faire de la théorie, on verra que c'est parfaitement irresponsable.

Deuxièmement, il y a quand même un petit point qui me chagrine, c'est que cet A450, c'est bien une voirie qui appartient à l'État. Aujourd'hui, c'est une voirie d'État. Si on l'intègre à l'intérieur de ce projet, il va bien falloir, je pense, la déclasser. Il faudrait l'accord de l'État. On en dispose comme si c'était quelque chose qui est déjà fait. Mais c'est une voirie qui appartient à l'État. Si demain on doit y mettre un péage, je pense que ce n'est pas aussi simple que ça, donc j'aurais aimé qu'on affine cette question qui me semble essentielle.

Troisièmement, le pont qui est préconisé dans le tracé long, je vous rappelle que c'était un projet de l'État d'il y a une vingtaine d'années. Ce n'est donc pas une nouveauté. Sauf que

l'État l'a abandonné à l'époque pour cause de zone PPRT, SEVESO, couloir de la chimie, etc. Donc, c'est curieux qu'il ressorte maintenant.

Quatrièmement, en ce qui concerne le projet complémentaire qui a été présenté, qui est un tunnel sous Irigny, je rappelle que là aussi il s'agissait d'un vieux projet de l'État, que des réserves foncières avaient été faites aux deux extrémités de ce tunnel, côté A450 et également côté RD315 à Irigny, c'est-à-dire les deux extrémités du tunnel. Il faut bien sortir. L'État a vendu ces terrains. Il les a vendus. Ils ont été achetés par des particuliers qui ont construit leur maison dessus, parce que l'État avait décidé d'abandonner ce projet. J'attire quand même votre attention sur ce fait que personne n'évoque jamais.

Enfin, dernier point qui n'est pas évoqué non plus et je me tourne vers mes amis écologistes, que j'aurais aimé voir réagir de manière très vive, quand on propose dans le tracé long et sa variante sous Irigny de traverser la zone naturelle gérée aujourd'hui par le SMIRIL (le syndicat mixte Rhône, Îles, Lônes) qui regroupe le Grand Lyon, le Conseil général et les 7 communes riveraines. Espace réservé aujourd'hui, sur lequel d'énormes travaux ont été faits pour établir l'écosystème, pour remettre de l'eau dans le vieux Rhône. Enfin, on en a fait une zone magnifique. Je vous invite à aller vous y promener. Alors, imaginez une autoroute passant à ciel ouvert, parce que j'ai bien vu à ciel ouvert au-dessus de ces zones. Imaginez ce que ça pourrait donner. Voilà. Je voulais apporter ces quelques éléments à votre réflexion.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Bien. Non, on ne pourra pas passer tout le monde. Je suis vraiment désolé. On a déjà plus d'une demi-heure de retard. Pensez quand même que si vous avez des avis à donner, il y a un site internet sur lequel vous pouvez déposer vos avis. Ne l'oubliez pas, ça comptera autant. Vous pouvez essayer... vous faire enregistrer en vidéo à la sortie si vous avez des questions. Vous pouvez aussi les poser sur les feuilles qui sont sur votre chaise. Et on les transmet au Grand Lyon pour qu'il réponde. Donc, il y a plusieurs moyens pour s'exprimer. Je voudrais tout de suite qu'on passe à l'avant-dernière séance. Pardon ?

Philippe BOSSUET

On ne peut pas répondre ? En deux secondes.

Jean-Paul PUYFAUCHER

En deux minutes, pas plus. Même pas.

Philippe BOSSUET

Sur la question du métro à Brignais, dans le SCOT, il y a...

[Hors micro]

Mais où ? Vous avez dit à Brignais. D'accord. Donc, le prolongement du métro à Brignais.

[Hors micro]

De la ligne B de métro ?

[Hors micro]

Oui. Non, mais ce que j'ai compris que vous disiez, c'est qu'au SCoT, il était prévu le prolongement de la ligne B à Brignais. Donc, ce que je vous réponds par rapport à cela, relisez le SCoT. Il y a deux cartes au SCoT. Une carte sur le réseau métropolitain de transport qui intègre le ferroviaire, le métro et la ligne T3 qui a une portée équivalente au ferroviaire. Ce dont vous parlez n'est pas porté à cette carte. Par contre, ce dont vous parlez est porté à la carte qui est intitulée « vers un réseau maillé TCU, transports en commun de l'agglomération » dont les modes ne prennent pas le métro, puisque c'est dans la première carte que j'évoquais. Et il est bien indiqué dans cette carte, qu'en plus, ce qui y figure ne préjuge pas ni des modes ni des tracés. Mais en aucun cas, au SCoT, ça n'est prévu en métro.

[Hors micro]

Jean-Paul PUYFAUCHER

Non. C'est une question qui... on demandera une réponse par écrit. Ce que je souhaite maintenant, c'est que l'on passe tout de suite à la présentation et qu'on demande donc à M. Olivier LAURENT, accompagné avec Émilie FODOR et aussi que la... Aurélie MERCIER vienne aussi à la tribune après, pour nous présenter les études dont le LET nous avait parlé le 4 décembre.

J'ai dit après ? Excusez-moi, c'est en même temps. Si Aurélie MERCIER... Je ne la vois plus. Ah, pardon ! Excusez-moi. Je la cherchais dans la foule.

Émilie FODOR

Bonjour. Je vais maintenant vous présenter une comparaison entre le projet Anneau des Sciences et le scénario Rodeo. Donc, pour respecter les continuités urbaines, nous avons fait le choix d'une infrastructure enterrée. Cette infrastructure a pour objectif d'opérer le bouclage du ring de l'agglomération lyonnaise. Deux scénarios ont été étudiés. Un premier scénario qui se boucle sur le boulevard Laurent Bonneval, qui a une longueur d'environ 15 km et qui est enterré à 80 % et qui comprend 7 portes. Et un autre scénario plus allongé qui se boucle au niveau du boulevard urbain Sud pour se raccorder à la rocade Est, qui est une infrastructure de près de 16 km, dont 69 % enterrés et qui comprend 7 portes.

Donc, le scénario Rodeo présente plusieurs caractéristiques communes avec le projet Anneau des Sciences, entre Valvert et Beaunant et comporte les mêmes caractéristiques en termes de mesures d'accompagnement que celles de l'Anneau des Sciences. C'est-à-dire la requalification de l'axe A6/A7, la requalification des voiries de l'Ouest et l'ensemble des

mesures de transport en commun. Par contre, il y a des différences notables, notamment dans le fait que cette infrastructure a un trajet nettement plus allongé, qui a un risque de substitution au contournement autoroutier de Lyon, puisqu'il se boucle sur le bus et sur la rocade Est, qu'il fait un lien entre les deuxièmes et les troisièmes couronnes de l'agglomération sur l'Est lyonnais. Et donc, du fait, favorise les liens entre les zones industrielles. Donc, qui porte ce projet de... ce projet de scénario Rocade porte un projet de territoire qui contribue à l'étalement urbain.

Concernant l'Anneau des Sciences, je vais vous faire un petit zoom sur les trafics. Donc, le projet Anneau des Sciences, dans sa version courte, raccordement au boulevard Laurent Bonnevey, a un trafic évalué entre 4 500 et 6 000 véhicules / heure en heure de pointe. Sur une journée, un trafic de l'ordre de 55 000 à 70 000 véhicules / jour. Nous avons pris la section au niveau de Beaunant. Il faut savoir que plus de la moitié des trafics qui se trouvent sur l'Anneau des Sciences continuent sur le périphérique bouclé, à savoir sur le BPNL et sur le boulevard Laurent Bonnevey, et que ce sont près de 13 000 à 15 000 véhicules différents qui empruntent l'Anneau des Sciences à l'heure de pointe du soir.

Sur le scénario rocade, on constate que moins de véhicules l'empruntent, seulement 12 000 à 14 000, du fait que son trajet est plus allongé. Les usagers l'empruntent moins et shuntent notamment par les voiries locales. Et qu'il est aussi emprunté sur des distances plus importantes, 6,8 km en moyenne, contre 6,3 dans le cadre du projet Anneau des Sciences, puisqu'il se trouve à l'écart de l'urbanisation, entre la porte des hôpitaux et la porte des Feyzin. On peut dire que le scénario Anneau des Sciences rend service à un plus grand nombre d'usagers.

On a regardé ce qui se passait sur les voiries de l'Ouest lyonnais. On constate qu'avec le scénario rocade, du fait de son tracé plus allongé, les usagers voulant se rendre dans le centre de l'agglomération ou sur le périphérique Laurent Bonnevey préfèrent shunter par les voiries locales de l'Ouest lyonnais, pour pouvoir rejoindre leur destination. D'autre part, les usagers cherchant à passer par le tracé rocade chargent de manière très importante le boulevard Pierre Sénard pour pouvoir rejoindre le périphérique Laurent Bonnevey. Nous avons aussi regardé plus finement la structure des trafics sur les voiries de l'Ouest lyonnais. Nous avons regardé les points de congestion aujourd'hui que sont sur Tassin, sur Saint-Genis-Laval, sur Oullins et nous avons regardé la répartition des trafics. On se rend compte qu'entre le scénario au fil de l'eau qui est en gris et le scénario Anneau des Sciences, vous avez plusieurs typologies de trafic, ce qu'on appelle le trafic traversant et le trafic qui n'a aucun lien, ni en origine, ni en destination, avec la commune concernée ou les communes limitrophes. On se rend compte que le scénario Anneau des Sciences permet de diviser par deux ce trafic traversant qui, du coup, se reporte sur l'Anneau des Sciences et non plus sur les voiries de l'Ouest. Et on remarque aussi une diminution pour les trafics en échange, donc qui ont une origine ou une destination sur la commune concernée et en interne. Du fait des composantes multimodales du projet, les gens se reportent sur les transports en commun.

Nous avons fait le même exercice par rapport au scénario Rocade. On se rend compte, sur les trafics traversants, que nous avons une augmentation sur les voiries de l'Ouest du trafic traversant. Comme je vous le disais tout à l'heure, le trajet étant plus allongé, les gens ne trouvent pas ça très attractif et préfèrent continuer à shunter par les voiries de l'Ouest sur la partie Sud.

On a aussi regardé des cartes de variation d'accessibilité à différents pôles. Je vous présente ici le pôle des Hôpitaux Sud. Les autres pôles sont dans les études qui ont été remises à la CPDP. Sur le pôle des Hôpitaux Sud, la première carte vous montre une variation d'accessibilité entre la situation fil de l'eau et la situation actuelle. On se rend compte qu'à la situation fil de l'eau, il y a une perte d'accessibilité, conséquence du fait d'une part d'une augmentation en termes d'habitants et d'emplois, et un réseau viaire qui est identique à aujourd'hui. Dans le cadre du projet Anneau des Sciences, on remarque que l'accessibilité au pôle Hôpitaux Sud est nettement améliorée, notamment depuis les gens qui viennent depuis le Nord de l'agglomération et aussi depuis l'Est.

On a fait le même exercice, donc, entre le scénario Rocade et le scénario Anneau des Sciences. On se rend compte que la comparaison des deux met bien en avant la portée de ces scénarios. En effet, ce que vous voyez en vert, c'est les gains d'accessibilité rendus possibles par l'Anneau des Sciences. En rouge, les gains d'accessibilité rendus possibles par le scénario rocade. On se rend compte qu'il y a des gains d'accessibilité au pôle Hôpitaux Sud beaucoup plus importants par le biais de l'Anneau des Sciences, là où se concentrent les emplois et les habitations autour du périphérique, et que le scénario Rocade a bien une accessibilité meilleure pour le pôle Hôpitaux Sud, mais depuis les deuxième et troisième couronnes, là où la demande est plus faible.

Un petit zoom aussi sur une étude qui a été conduite par la Chambre de commerce et d'industrie, qui a comptabilisé le nombre de commerces et d'activités, et d'industries, qui étaient impactés de manière positive par le projet Anneau des Sciences et par le scénario Rocade. On se rend compte que le tracé Anneau des Sciences dessert cinq fois plus de commerces et de services que le scénario Rocade et dessert deux fois plus d'industries que le scénario Rocade.

Ce qu'on peut dire en conclusion, c'est que le tracé rocade est globalement moins attractif, moins d'usagers l'empruntent, qu'il est utilisé sur de plus longues distances et qu'il pourrait avoir, du coup... a tendance à se substituer à un contournement de l'agglomération, et qui contribue à une moins bonne desserte des pôles économiques et d'habitat du centre et de la première couronne.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci beaucoup. Alors, nous passons la parole à Aurélie MERCIER, qui est du LET. Alors, M. CROZET, quand il était là le 5 décembre, nous avait dit qu'il avait un modèle multimodal et qu'il pouvait le faire tourner, etc. M. CLAISSE, qui était présent, a dit : « Pourquoi pas ? » Mais si j'ai bien compris, le LET s'est rapproché des services du Grand Lyon pour faire tourner ce modèle multimodal. Donc, nous allons écouter ce résultat.

Aurélien MERCIER

Donc, bonsoir à tous. Effectivement, cette... quelques mots pour replacer cette présentation dans le contexte du débat public. Et comme vous l'avez évoqué, Yves CROZET, lors de la réunion du 5 décembre avait parlé de l'existence d'une plateforme de modélisation, laboratoire d'économie des transports. Et depuis, nous avons fait quelques simulations avec

cette plateforme sur l'Anneau des Sciences et sur la version rocade parallèle évoquée parallèlement. Alors, simplement, en tant que chercheur, quelques éléments de contexte et d'hypothèse par rapport à l'utilisation de ce modèle. Vous savez que modéliser la réalité, c'est toujours la représenter partiellement. Donc, je vais bien évidemment faire quelques hypothèses par rapport aux considérations prises dans ce type de modélisation.

Alors, le modèle MOSART, donc qui est développé depuis 2005, à la base c'était un modèle relativement simple, un système d'information géographique. Ce qu'on voulait à l'époque, c'était observer de façon très statique où se localisaient les populations, les emplois, les réseaux de transport. Et puis, petit à petit, ce « simple » système d'information géographique a évolué pour aujourd'hui permettre une modélisation, modélisation des déplacements notamment, c'est-à-dire estimés à partir de différentes données le nombre de déplacements possibles sur les différentes voiries de l'agglomération lyonnaise. Donc, c'est une modélisation uniquement appliquée au cas de l'agglomération lyonnaise. Et une modélisation réalisée dans un but non pas d'opérationnalité, non pas de mesure du trafic opérationnel, je dirais, au quotidien, mais dans un but de simulation de l'accessibilité. Alors, je rebondis sur ce que présentait Émilie FODOR en conclusion de son diaporama en disant : « Est-ce qu'une nouvelle infrastructure de transport type Anneau des Sciences permet d'améliorer l'accessibilité ? »

Alors, en tant que... voilà les hypothèses du modèle. Alors, en tant que chercheur, on évoque l'accessibilité, pas uniquement d'un aspect temporel. Alors, l'accessibilité, finalement, c'est la facilité avec laquelle vous, au quotidien, vous pouvez accéder à différentes opportunités, que ce soit des emplois, des centres commerciaux, des lieux de loisirs, en considérant un système de transport donné, que ce soit système routier ou système de transport en commun. C'est tout simplement ce qu'on évoque dans cette équation, puisque quand vous vous déplacez, dans chaque déplacement, vous avez ce qu'on appelle un élément résistant. C'est le coût du déplacement. Plus le coût du déplacement est élevé, plus *a priori*, enfin moins en tout cas *a priori* vous n'aurez envie de réaliser ce déplacement. C'est ce qu'on appelle en jargon scientifique entre guillemets le coût généralisé.

[Hors micro]

Oui, mais pour pointer. Oui, oui, c'était le laser. Donc, vous avez ici le coût généralisé du déplacement. Donc, les cas présentés précédemment par Émilie FODOR s'intéressaient uniquement à ce coût généralisé. Nous, ce qu'on fait, ce n'est pas une amélioration majeure, mais on va pondérer ce coût du déplacement par ce qu'on appelle l'élément moteur du déplacement, donc ce qui vous incite à vous déplacer, c'est-à-dire se rendre sur votre lieu d'emploi, se rendre dans un centre commercial, un lieu de loisirs, ou autre. Donc, ça, c'est notre définition de l'accessibilité. Alors, je vous la présente parce qu'elle va être importante pour la suite de nos résultats.

Donc, notre modèle Mosart, pour calculer l'accessibilité, on a besoin de quoi ? On a besoin du nombre d'emplois, puisque nous, on considère les opportunités comme étant le nombre d'emplois. Donc, bien évidemment, c'est une hypothèse, on aurait pu prendre d'autres types d'opportunités. Simplement, les emplois, j'allais dire, régissent un petit peu vos programmes d'activité d'une journée de semaine et sont à la base de votre schéma de déplacement

quotidien. On a besoin d'un coefficient de sensibilité, je ne vais pas rentrer dans les détails. Et on a besoin surtout du coût du déplacement. Alors, le coût monétaire, c'est relativement simple, on a différentes données qui existent aujourd'hui, notamment fournies par le ministère, le coût kilométrique. Et surtout, et c'est ce qui nous pose problème, il nous faut le temps de déplacement pour aller d'un point A à un point B. Et c'est là où intervient notre modélisation dans cette plateforme Mosart. Alors, je ne vais pas rentrer en détail dans le modèle, ce serait un petit peu long. Simplement, si vous avez des questions, j'y reviendrai avec plaisir.

Alors, quelles sont les hypothèses de travail que l'on a introduites dans notre modèle pour évaluer l'impact de l'Anneau des Sciences sur l'accessibilité ? Alors, tout d'abord, on a supposé une déqualification de l'axe A6/A7. On en a entendu parler dans les précédentes sessions. On a également intégré le développement des transports en commun tel que présenté dans le projet Anneau des Sciences. Et on a également supposé qu'il y avait un péage sur l'Anneau des Sciences.

Avant de vous présenter les résultats, là encore, quelques précautions d'usage. Le modèle Mosart, c'est un modèle, j'allais dire, de chercheurs, c'est-à-dire qu'il a une visée stratégique et non opérationnelle. Nous, notre objectif, à partir de ce modèle, c'est vraiment de comprendre l'impact de politique de transport sur l'organisation du territoire. Mais j'allais dire, notre objectif à la base, avec ce modèle, ce n'est pas d'estimer les niveaux de trafic de façon très, très précise. D'autres modèles savent mieux le faire. Ce qui nous intéresse également, là encore, dans une visée très scientifique, c'est d'évaluer la sensibilité de ce modèle à différents paramètres. Et c'est aussi de travailler sur la modélisation des déplacements, point important pour les recherches en transport.

Alors, qu'est-ce que je vais vous montrer maintenant avec ce modèle qui peut paraître un petit peu compliqué à première vue ? Je vais vous montrer des cartes de variation d'accessibilité. Autrement dit, je vais vous montrer à l'échelle d'un périmètre, on va dire Grand Lyon élargi, quelles sont les zones qui sont gagnantes, quelles sont les zones qui sont perdantes, et quelles sont les zones qui sont ni gagnantes ni perdantes, suite à la mise en place de l'Anneau des Sciences. C'est tout ce que je vais vous montrer. Je ne vais pas vous montrer des niveaux d'accessibilité. Donc, je ne vais pas vous dire : « Cette zone a une meilleure accessibilité aux emplois que cette autre zone. » Je vais simplement vous dire, si on met en place une infrastructure qui est l'Anneau des Sciences, voilà les zones qui vont gagner en accessibilité et voilà les zones qui vont éventuellement être un petit peu moins gagnantes.

Donc, première sortie – il y aura deux sorties – on va comparer la situation avec Anneau des Sciences et la situation « fil de l'eau », c'est-à-dire on est en 2030, donc, les comportements de déplacement évoluent, mais on n'a pas d'infrastructure Anneau des Sciences. Alors, pour l'ensemble des zones, donc je pense que vous connaissez bien l'agglomération. Donc, vous reconnaissez bien ici le Grand Lyon avec quelques zones limitrophes. Donc, là, on est à l'échelle de l'Iris, on n'est pas à l'échelle de la commune. On est à l'échelle de la zone Iris. Donc, les zones qui apparaissent en vert, ce sont celles qui sont gagnantes en termes d'accessibilité aux emplois en heure de pointe. Et je prends bien le temps de rappeler cette hypothèse : on est ici... on considère ici qu'on est en situation d'heure de pointe et qu'on cherche à accéder aux emplois localisés au sein du SCoT. Donc, les zones qui sont en vert

sont les zones qui sont gagnantes suite à la mise en place de l'Anneau des Sciences, qui sont gagnantes en termes d'accessibilité. On retrouve principalement les zones de l'Ouest lyonnais et notamment toutes ces zones à proximité de l'infrastructure. Mais on retrouve également, ce qui peut paraître un peu plus surprenant, des zones qui sont localisées également dans la partie Est, notamment à proximité des axes majeurs de transport et également des zones qui se situent à proximité du périphérique. Donc, on a un ensemble de zones – c'est la première information – qui sont gagnantes suite à la mise en place du Top.

Deuxièmement, vous voyez qu'il y a un certain nombre de zones qui apparaissent en blanc. En blanc, ce sont les zones qui ne sont ni gagnantes ni perdantes. Et puis, vous n'avez pas de zones qui apparaissent en rouge, ce qui veut dire que si on met en place une infrastructure type Anneau des Sciences, *a priori* on n'aurait pas de zones qui perdraient en accessibilité. Donc, le gain serait au minimum nul. Au maximum, on a un gain d'accessibilité supérieur à, on va dire, 15, 20 % globalement.

Alors, vous allez me dire : « On a bien cette carte en tête. Maintenant, ça veut dire quoi un gain d'accessibilité de 15 %, de 20 % ? »

Philippe MARZOLF

Il vous reste une minute et demie.

Aurélie MERCIER

Ça va suffire. Alors, pour vous aider à comprendre, quand une zone apparaît en vert foncé, *grosso modo*, ça veut dire que grâce à l'Anneau des Sciences, les habitants de cette zone-là vont gagner à peu près 4 minutes de temps de déplacement en heure de pointe pour accéder aux emplois du SCoT. Et pour des zones qui vont apparaître en vert plus clair, entre 1 et 3 %, ce sera quelques secondes, voire quelques minutes, de l'ordre de 1 ou 2 minutes.

Nous avons maintenant estimé l'accessibilité non plus aux emplois localisés au sein du SCoT, mais à l'extérieur du SCoT. Et là encore, on voit qu'on a principalement des zones vertes qui sont localisées dans le Grand Lyon, donc avec des gains d'accessibilité pour les habitants du Grand Lyon. Et puis une accessibilité qui reste constante pour les habitants localisés soit aux frontières du Grand Lyon, soit à sa périphérie.

Donc, nous avons en 20 secondes comparé la situation Rcade avec la situation fil de l'eau. Donc, là encore, précaution de langage, on ne compare pas la situation Rcade avec la situation Anneau des Sciences, mais la situation Rcade avec la situation fil de l'eau. Et là, on s'aperçoit que si on met en place un Anneau des Sciences, entre guillemets, Rcade, là on retrouve toujours nos gains d'accessibilité pour les communes de l'Ouest lyonnais. Pour certaines communes localisées également dans la partie Est, notamment au sein du Grand Lyon. Mais que pour d'autres zones, notamment au Nord-Ouest, à proximité de l'Arbresle, on a là des pertes d'accessibilité. Alors, là encore, on est sur des niveaux de perte d'accessibilité qui ne sont pas non plus de 100 % ou de 200 %. On est sur quelques minutes perdues. Et une des hypothèses pour expliquer ces pertes d'accessibilité, c'est la longueur du tracé qui génère des temps de déplacement plus longs.

Pour conclure, quelques éléments. À partir de ce modèle, nous trouvons que l'Anneau des Sciences ne provoque pas de trafic induit. On pourrait y revenir sur les questions, notamment par rapport aux remarques de Charles RAUX. On ne se contredit pas forcément. Nous n'avons pas de zones perdantes en termes d'accessibilité si on considère l'Anneau des Sciences et non pas la version rocade. Et attention, je le répète encore, tous nos résultats sont soumis à nos hypothèses d'entrée qu'il faut bien garder en tête.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci beaucoup. Alors, nous allons prendre... combien de questions ? Trois questions. Monsieur, ici, devant. Le Monsieur au centre. Et le Monsieur là.

Pierre GROSJEAN

Bonjour. Pierre GROSJEAN, Sainte-Foy-Lès-Lyon. Dans votre travail, quelle est la part, à votre avis, de l'impact routier qui me paraît essentiel, à première vue, et de l'impact transport public qui est intégré par le Grand Lyon à la dénomination Anneau des Sciences ?

Aurélie MERCIER

Alors, question simple, réponse rapide. Sur l'ensemble de l'agglomération, y compris sur la zone centrale, on n'a aucun trafic induit en voiture particulière, ce qui signifie pour nous effectivement qu'il y a un report modal. Après, ce sont des études qui sont relativement récentes et je ne pourrais pas vous donner les chiffres directement. Je pourrais, s'il y a éventuellement des questions, y répondre par écrit plus tard. Mais effectivement, il y a un report modal qui se fait en faveur des transports collectifs, oui.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Bien. Si vous pouvez nous les donner, vous les mettez et on les mettra sur le site du débat. Le Monsieur, ici au centre. Voilà, vous vous levez, vous vous présentez.

Pascal BEAUVERIE

Oui, bonsoir. Je suis Pascal BEAUVERIE, donc responsable du pôle stratégie des territoires et aménagement du territoire à la Chambre de commerce et d'industrie. Donc, tout d'abord, c'est vrai que je dis bonsoir parce que la journée est déjà bien avancée. Ma question va porter sur les marchandises. C'est vrai que le modèle, sans doute, ne l'a pas abordé. Et on ne l'a pas tellement évoqué ce soir. Donc, je souhaiterais voir si nous pourrions aussi avoir les expériences du LET, un petit peu en termes de prospective sur ces dimensions-là. En ce qui concerne effectivement les débats précédents, il a été évoqué la question de la densité. Et je pense que nous allons pouvoir mettre à disposition de l'ensemble des parties prenantes du débat public les études qu'a pu mener aussi la Chambre de commerce et d'industrie sur la

question de l'impact économique, puisqu'on rejoint des équations de ce type. Et elles seront prochainement sur un cahier d'acteur, en principe.

Voilà. Donc, ma question porte sur les marchandises. Est-ce que ce type de modèle peut les intégrer. Et du point de vue de la densité, est-ce qu'il y a également une prise en compte de ces éléments-là ? Puisque j'ai bien compris tout à l'heure, dans le débat, on a parlé de solutions alternatives. Les solutions TC dépendent de la densité. En ce qui nous concerne, on a montré que l'Anneau des Sciences réunissait en fait le plus grand nombre d'entreprises, que ce soit l'industrie, le service ou le commerce. Donc, merci de vos éléments de réponses.

Aurélie MERCIER

Alors, concernant la dimension marchandises, elle n'est pas intégrée dans ce modèle Mosart. Elle est intégrée dans les travaux du modèle FRETURB. Nous n'avons pas couplé au modèle Mosart. Mais qui, je pense, pourrait répondre, en tout cas au moins donner des éléments de réponse sur ces questions-là.

Deuxième question par...

Olivier LAURENT

On vient de faire l'acquisition de ce modèle et évidemment dans les études ultérieures qui nous restent, on affinera évidemment cette question des marchandises. Mais vous avez raison, on parle beaucoup de report modal voyageurs. Le report modal marchandises, c'est le camion. Et donc, il va falloir dans des sites comme La Saulaie, comme les hôpitaux, qui vont se développer, être capable aussi d'apporter correctement des marchandises, de sortir de productions, des déchets, ainsi de suite. Donc, la dimension multimodale, elle prend aussi en compte les marchandises et il faut pouvoir avoir une accessibilité routière de qualité sur des sites à fort potentiel de développement.

Aurélie MERCIER

Concernant la question sur la densité, effectivement la densité est intégrée dans notre modèle et, j'allais dire, plus une infrastructure de façon générale est localisée à proximité de zones denses, notamment en emplois, plus elle va être source d'accessibilité. Et effectivement, la densité joue énormément, oui.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Une question. Alors... Allez, tant pis, je suis vraiment désolé. Allez-y.

Alain NEROT

Alain NEROT. J'ai fait toute ma carrière dans les transports en commun. Je suis étonné que dans votre modèle vous ne preniez que les emplois, quand on sait que les dernières

enquêtes ménages ont montré que les déplacements domicile-travail représentent moins de 50 % des déplacements.

Aurélie MERCIER

Alors, on travaille... alors, effectivement, on a choisi de s'intéresser aux emplois parce ce sont des déplacements qui structurent les emplois du temps, les programmes d'activité et aussi les programmes de déplacement des individus. Deuxième raison, on est ici en heure de pointe et, là, en heure de pointe, c'est vrai que les déplacements se font principalement pour motif domicile-travail, mais on pourrait tout à fait utiliser d'autres types d'opportunités. Sans problème.

Jean-Paul PUYFAUCHER

M. CLAISSE a demandé le micro.

Gérard CLAISSE

Oui, merci. Deux questions, très rapides. Et ce ne seront que des questions à Aurélie MERCIER. Première question : les résultats, pour l'instant, que vous obtenez globalement sont-ils plutôt cohérents ou dissonants par rapport aux prévisions réalisées par les services du Grand Lyon et leurs bureaux d'études ?

Deuxième question qui porte sur un des résultats de votre conclusion. L'Anneau des Sciences n'est pas générateur d'induction de trafic. Je souhaiterais que vous nous précisiez ça, notamment vous avez dit que ce n'était pas forcément contradictoire avec ce que disait Charles RAUX lors de la réunion précédente. Voilà. Donc, expliquez-nous un peu votre point de vue sur cette question de l'induction de trafic. Je ne suis pas loin de partager cet avis.

Aurélie MERCIER

Alors, concernant les résultats du Grand Lyon, c'est vrai que pour évaluer les niveaux d'accessibilité, on passe par une phase qui est l'estimation des niveaux de trafic, même à un niveau, on va dire, une précision un petit peu moindre de ce qui peut être fait par le Grand Lyon. Et d'après ce que j'ai pu voir, effectivement on a des résultats qui convergent largement entre les deux modèles.

Concernant maintenant les questions de trafic induit, effectivement, si on compare une situation avec Anneau des Sciences par rapport à une situation fil de l'eau, on a une variation de trafic qui est proche de 0 %. Ce qui veut dire, j'allais dire, l'intérêt majeur, enfin en tout cas au niveau du modèle, du report sur les transports collectifs. C'est vrai que l'Anneau des Sciences ne génère pas de déplacements en voiture particulière. Et on a, report modal sur les transports collectifs.

Olivier LAURENT

Puis-je compléter ? Le report sur les transports collectifs est l'effet du pincement de capacités. C'est bien que ce soit dit par quelqu'un d'autre que nous, parce que ça fait depuis le début du débat qu'on explique que cette induction, elle est marginale. On va pincer entre 9 500 et 13 200 véhicules.heure de capacité sur les voiries pénétrantes vers le centre. On va créer, selon les sections, entre 8 000 et 12 000 véhicules.heure avec l'Anneau des Sciences. Donc, sauf à considérer qu'on a bidouillé le modèle, le bilan véhicules.kilomètre, il est constant à l'échelle de l'agglomération. Le bilan véhicule. heure, il est constant à l'échelle de l'agglomération. Il s'améliore un peu sur l'Ouest. Soyons clairs. On a montré des cartes. Les temps peuvent s'améliorer sur l'Ouest. Mais les coûts généralisés, et c'est notamment un effet du péage, les coûts généralisés sont globalement stables. Conjecture de Zahavi, M. LUCA, vous prenez ces trois paramètres, il n'y a pas d'induction si les véhicules.kilomètre, les véhicules. heure et les coûts généralisés sont constants.

[Hors micro]

Jean-Paul PUYFAUCHER

Non, non, le débat ne fonctionne pas comme ça.

Olivier LAURENT

On postera une contribution détaillée là-dessus, puisque c'était une question.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Contribution détaillée, observation détaillée, avis détaillé après, etc. Je vous remercie, mais l'association Valve a été extrêmement patiente. On vous remercie beaucoup pour le travail du LET, parce que vous l'avez fait en très peu de temps. Enfin, je pense que le Grand Lyon vous remerciera, parce que ce n'est pas nous qui l'avons demandé et on est bien d'accord. Mais c'est un travail comme un autre et nous l'écoutons, sachant qu'à la fin, nous n'avons toujours pas d'avis à donner. Merci.

Alors, merci et excusez-nous d'avoir été malheureusement... avoir eu autant de retard. Je suis vraiment désolé, mais c'est malheureusement la loi de l'exercice du genre. Et excusez tous ceux qui n'ont pas... m'excuser auprès de tous ceux qui n'ont pas pu s'exprimer. Merci. Allez-y. 10 minutes.

Fabien BAGNON

Je vous remercie. Je remercie la Commission du débat public de nous avoir donné l'occasion de parler à cette tribune, ainsi que les participants qui ont eu la patience de rester jusqu'à cette intervention. Le collectif Valve est un tout jeune collectif, qui a été créé à l'été 2012. C'est un collectif cycliste et on vient vous parler ici de l'usage du vélo, qui est pour nous un

mode de transport crédible et qui peut offrir une alternative entre autres à l'usage de la voiture. Et également un mode de transport complémentaire des transports en commun. Donc, on fait le constat, comme l'ensemble des participants, que l'offre de transport est défaillante sur le Sud-Ouest. Je ne vais pas rentrer dans le détail. Ça a été largement dit et repris. Et on fait le même constat que le maître d'ouvrage sur les problématiques de mobilité dans le quart Sud-Ouest. Donc, voirie saturée, transports en commun presque saturés également. Et ce qu'on pointe, c'est aucun aménagement réel ou très peu en termes d'aménagement cycliste. Donc, des points noirs bloquants, une situation anormale. Pourtant, le vélo se développe sur le Grand Lyon. Et on le constate avec enthousiasme et optimisme. Donc, un réseau en plein développement, comme on peut le voir. 920 km en 2020. C'est très bien. Des stationnements qui, eux-mêmes, sont en large augmentation. Aidés par des aménagements courageux et précurseurs. Je regrette un peu qu'il n'y ait pas plus d'élus pour l'entendre. Il y en a encore ! Merci. Donc, à gauche, ce qu'on constate avant action politique et après. Les images se passent de commentaires supplémentaires. Sauf dans le Sud-Ouest. Et c'est le constat qu'on fait. Donc, la grande rue d'Oullins qui est en cours de réaménagement, et pour laquelle aucune infrastructure pour les vélos, cyclables, n'a été prévue. Donc, il y a des discussions en cours, mais pour l'instant, rien. Également, le pont de la Mulatière qui, pour les cyclistes, est un véritable coupe-gorge. Un pont pourtant emprunté par plus de 500 cyclistes par jour. C'est une estimation clairement basse, réalisée par nous-mêmes à défaut d'avoir des données plus précises des services publics. Des citoyens contraints d'inaugurer eux-mêmes leur piste cyclable. Donc, ça, c'était l'inauguration citoyenne de la piste cyclable de la Mulatière. Une grande première. Pas française, puisqu'il y a déjà eu des précédents. Donc, qui a été réalisée le 24 octobre 2012. Donc, l'objet de notre intervention, c'est de dire qu'il faut travailler ensemble sur la réalisation du plan vélo. Le plan vélo de l'agglomération existe, donc dans les services du Grand Lyon notamment. Il est ambitieux et réaliste. Mais il n'est pas appliqué actuellement dans le Sud-Ouest lyonnais. Même problématique que les transports en commun. On souffre d'un retard important par rapport au reste de l'agglomération lyonnaise. De l'État aux communes, le plan vélo ressemble à une patate chaude. On a du mal à en discuter sur le Sud-Ouest, même si les discussions sont engagées depuis quelque temps avec les services du Grand Lyon et les mairies concernées. Je ne détaillerai pas. Donc, on incite l'ensemble des élus à engager la réalisation du plan vélo rapidement, dès maintenant, pour apporter des solutions aux problématiques de déplacement qu'on a sur le quart Sud-Ouest, mais dès maintenant. Pas en 2028. Dès maintenant. Et le vélo constitue une alternative crédible, mais largement insuffisante, on est d'accord. On ne rêve pas, on est réaliste. Pourquoi réaliser le plan vélo ? Adhésion des citoyens. Opposition, on n'en a mis aucune, on va dire faible. C'est un sujet plutôt fédérateur. Pas de risque pour les élus. Ça peut se discuter, mais je vous assure que les retours sont plutôt positifs. L'usage du vélo est en plein essor. On y revient juste après. C'est un projet positif, porteur d'avenir. Un projet court-terme. Le Top, c'est 2028. Des aménagements légers qui offrent une alternative crédible. Et on insiste sur crédible. Un projet rentable. Faibles investissements en regard de tout ce qui a été présenté. Une qualité de vie... enfin, un gain de qualité de vie immédiat sur la santé, sur la durée des transports. Je peux en témoigner. On est un certain nombre à en témoigner.

C'est plus rapide que la voiture, il n'y a pas de doute. Et également sur le niveau de stress. Les cyclistes ont souvent le sourire. Un vélo, c'est également une voiture de moins.

C'est un mode de transport crédible qui est en forte progression. Ça, j'insiste parce que les différentes études se basent sur des données relativement anciennes : 2006 pour l'enquête déplacements ménages. C'est relativement ancien. Donc, une part modale qui explose dans le Grand Lyon, surtout sur Lyon-Villeurbanne actuellement. Donc, on est passé de 1 à 4 % de part modale. C'est une dynamique extrêmement vigoureuse. Donc, un développement impressionnant qui s'est accéléré en 2011 et qui est renforcé par les objectifs ambitieux du Grand Lyon, qui projette à horizon 2020 une part modale de 7,5 % sur le Grand Lyon et de 10 % sur Lyon-Villeurbanne. Voilà une courbe qui permet d'illustrer ce qui est en train de se passer actuellement. Donc, vous pouvez regarder le cercle. Il y a un décrochage très, très net. Et ça, ce n'est pas du tout pris en compte dans les modèles actuels, parce que les données qui ont été prises en compte sont antérieures à ce qui est en train de se passer là. Il suffit de le constater dans les entreprises. Dans la mienne, on passe notre temps à installer des nouveaux garages à vélo. Et on est en permanence dépassés par ce qui se passe.

Réaliser le plan vélo maintenant quelle que soit l'issue du Top. Donc, on ne prend pas position sur les trois scénarios. On dit qu'il y a quelque chose à faire, maintenant, pour soulager les difficultés de nos concitoyens ou au moins y contribuer. Donc, le transport cycliste doit figurer à part entière dans le débat. On prend notre place ici. Le potentiel cycliste du Sud-Ouest lyonnais est très peu exploité, part modale d'à peine 1 %. Tout à l'heure, il était indiqué 0,6. Faute d'infrastructures cyclables adaptées. S'il y avait les infrastructures, la part modale, à mon avis, rejoindrait les 4 % constatés dans la ville, à Lyon. C'est pourtant une véritable alternative susceptible de soulager de plusieurs milliers de véhicules les voiries des communes, et également de l'A7. Et également, c'est un mode doux très complémentaire des transports en commun. Donc, c'est une solution, pour nous, complémentaire.

L'objectif, c'est de dessiner un futur viable et enviable pour les Grands Lyonnais, à l'instar de nos proches voisins européens qui ont, pour certains pays, plutôt du Nord, mais également en Italie – il s'est vendu plus de vélos que de voitures cette année. Voilà, c'est une vraie alternative. Et on a vu les parts modales de la voiture dans des grandes capitales européennes. Lyon, à 47 %, est mal placée.

Donc, le collectif Valve propose la réalisation du plan vélo. Donc, pour constituer un réseau continu et attractif cyclable. Et puis, un calendrier précis de réalisation. Donc, on a creusé... alors, dans le collectif, on a un groupe qui travaille sur des solutions, qui cartographie, 5 personnes environ, et qui a proposé, enfin qui propose des solutions réalistes techniquement et financièrement, qui s'appuie sur l'existant, qui résorbe les discontinuités constatées, qui améliore la sécurité des cyclistes et bien sûr qui est cohérent avec le plan mode doux du Grand Lyon.

Pour conclure, pensez au vélo dans vos réflexions. Pensez-y maintenant et rendez possible ce qui est souhaitable pour l'intérêt général de nos concitoyens. Voilà. Donc, comme j'ai 1,30 min d'avance, je propose de commenter juste ce qu'il y a sur l'image. 0 % de CO₂, et ça, ça n'a pas été assez dit. Effectivement, le Grand Lyon s'est engagé sur le plan climat. Ça l'oblige, ça oblige l'ensemble de nos concitoyens à réduire notre consommation de CO₂. 0 % de bruit, 0 % de stress, un petit peu actuellement, je dois l'avouer. -20 % de MG : Message

au passage : excellent pour la santé. Et puis un budget colossal annuel que j'ai du mal à supporter de 20 euros par an. Dur, dur d'être cycliste en 2012 ! Voilà.

Je finis par les avantages du vélo. Vous pourrez les retrouver dans la présentation. Être libre dans ses déplacements. Arriver à l'heure. Plus de retard pour aller chercher les enfants. Faire des économies, inutile d'insister. Créer du lien social et de la convivialité fondamentale. On est au contact des uns des autres entre citoyens. Améliorer sa santé. Excellent pour les finances publiques ! Excellent pour les finances publiques. Contrairement à la voiture qui a tendance à générer des externalités relativement lourdes à supporter en termes de santé publique. Se détendre. Vivre moins stressé. Profiter un petit peu de sa ville autrement. Et puis, surtout, être écocitoyen et avoir une certaine satisfaction personnelle à l'être. Je vous remercie.

Jean-Paul PUYFAUCHER

C'est nous qui vous remercions. J'appelle donc Gilles VESCO et Pierre SOULARD. C'est les deux... l'un est responsable du service de mobilité urbaine au Grand Lyon. Le deuxième est Gilles VESCO, et vice-président du Grand Lyon en charge des nouvelles mobilités. Vous restez à la tribune, bien sûr, M. BAGNON. Et nous avons demandé donc au Grand Lyon, en 10 minutes, pas plus, et en accélérant même si c'est possible, de nous parler des modes doux, du plan mode doux du Grand Lyon.

Gilles VESCO

Merci. Alors, merci à ceux qui sont restés, parce que le vélo, c'est toujours à la fin, c'est toujours quand il y a moins de monde. Et puis, il faut accélérer. Mais on sait faire, on a les mollets pour. Alors, je viens d'apprendre que le vélo permettait d'arriver à l'heure. Donc, je viens d'apprendre aussi que je n'aurai plus jamais d'excuses à mes retards, puisque je fais du vélo tous les jours. Je vends le costard sur le vélo pour montrer, comme le disait Fabien, que c'est un véritable mode de transport crédible, que c'est bon pour la santé publique, privée, pour le budget et pour la ville. Donc, tous les gens qui font du vélo, part modale qui explose sur Lyon-Villeurbanne, on souscrit, puisqu'on prévoit en 2020 10 %. Et c'est un objectif ambitieux et réaliste puisqu'on est sur l'ensemble du Grand Lyon sur un objectif de 7,5 de part modale. Ça veut dire que sur Lyon-Villeurbanne, le territoire Velo'V, ce sera 10, quasi à coup sûr. Le cœur de fourchette du nombre de trajets par jour, c'est entre 40 000 et 100 000 trajets par jour. Tous ces gens qui nous font et qui se font le cadeau de faire du vélo permettent à la ville de ne pas être bloquée. Et les scénarii que vous voyez, c'est dans le cadre d'une part modale qui évidemment fera fonctionner la ville. Alors, c'est une politique publique qui se veut ambitieuse. Alors, les chiffres, rien que les chiffres, rapidement. Ils seront présentés par Pierre SOULARD. Mais je voulais rappeler quand même que quand on est arrivé avec Gérard COLLOMB au Grand Lyon, il y avait 180 km de pistes et de bandes, qu'il y en aura 520 fin 2014 et que c'est tout à fait conséquent, puisque, excusez du peu, c'est 340 km. Vous avez compris qu'il faut rendre la voirie plus confortable et l'aménager aux vélos pour avoir cette croissance de trafic, qui en plus se potentialise avec l'arrivée de

services tels que Velo'V qui ont démultiplié le trafic vélo. 120 % d'augmentation depuis l'ouverture de Velo'V, ce qui est tout à fait conséquent.

Alors, on a vu qu'il y a un problème pour franchir le Rhône. On y viendra. Sur l'avenir et sur la théorie, mais très concrète, c'est évidemment, vous l'avez compris, un ouvrage tel que celui-ci qui va permettre, grâce au soulagement du trafic, de créer de la place pour le vélo, puisque dans le Sud-Ouest, pour la région qui vous concerne et qui vous préoccupe, c'est précisément le problème. C'est de trouver la place sur la voirie. Il y a des projets de voirie comme... Je regrette que le Sénateur-maire d'Oullins ne soit plus présent. La Grande Rue d'Oullins, projet de réhabilitation de cet axe, zéro projet vélo prévu. Donc, c'est aussi... Alors, j'aurais d'autres exemples, mais... on avait le maire d'Irigny et de Saint-Genis qui sont des contre-exemples, qui eux mettent des pistes et des bandes cyclables sur leurs communes. Mais je vous invite déjà, en tant que collectif, collectif ou association d'ailleurs, je me réjouis que vous soyez rentrés dans l'association Ville à vélo avec qui nous travaillons et nous discutons depuis plus de 10 ans, avec des réunions ou des points de contact réguliers tous les deux ou trois mois. Donc, bienvenue. Et qui est un interlocuteur tout à fait motivé, compétent, objectif d'ailleurs, puisqu'on vient de le voir, il ne s'agit pas de critiquer de manière stérile. Il s'agit de reconnaître le travail qui est fait. Et encore une fois, je vous en remercie. Donc, les chiffres, c'est effectivement 90 millions d'euros sur ce mandat, +120 % de trafic, 340 km en plus en deux mandats et une part modale qui est prévue en 2020 pour 7,5 % et beaucoup plus sur Lyon Villeurbaine.

Aujourd'hui, sur le franchissement du Rhône, donc il y a effectivement l'avenir, mais vous avez dit : « 2028, on n'aura peut-être plus mal aux dents », en tout cas moi, pas vous, puisque vous êtes un jeune. Mais immédiatement, c'est quoi les mesures ? On va se voir au mois de janvier. On a prévu une réunion de travail qui nous permettra déjà de vous présenter notre façon de travailler. Puis, vous nous ferez vos propositions concrètes. Il y a, en dehors du fait que le pont de la Mulatière est un ouvrage d'État, que là effectivement on ne peut que se contenter de transférer au préfet les demandes qui nous sont faites, il y a la réouverture du quai Jean-Jacques Rousseau et son adaptabilité par rapport au trafic cycliste. Donc, mise à 50 km/h et prévisions, études en cours d'un aménagement cyclable. Il y aura la demande que j'ai faite au président du SYTRAL et qui, sous l'amical pression du président du Grand Lyon, ne manquera pas d'y souscrire, de pouvoir mettre les vélos dans le métro à Oullins, jusqu'à, on va dire peut-être au-delà de Gerland, mais peut-être jusqu'à Jean Macé, mais en tout cas jusqu'à Debourg, qui est déjà une manière de se réinsérer dans le réseau cyclable de cœur d'agglo. Et le trafic, comme on a vu, le taux de fréquentation du métro à Oullins ne sera pas tel, même aux heures de pointe, qu'on ne pourrait pas y mettre, y insérer des vélos dans les voitures, qui comme vous le savez seront mis à l'anglaise ou plutôt à la lyonnaise, c'est-à-dire avec 18 % de place en plus.

Il y a à La Saulaie le pôle multimodal 50 places de vélo sécurisées dont Pierre SOULARD va montrer que c'est une vraie politique, pour ne pas faire de dons à la collectivité, il faut quand même assurer le stationnement sécurisé des vélos. C'est un des deux freins de la pratique en ville du vélo. Et puis, il y aura les deux passerelles, deux passerelles qui vont partir à peu près de la rue du Commandant Ayasse, à Gerland, jusque dans la balle de la Mulatière, du côté du parc Agniel, mais on a un rendez-vous avec la SPA, là, et le maire de la Mulatière pour regarder où est-ce qu'elle peut arriver. Donc, deux passerelles en biais qui

pourront permettre du quai Jean-Jacques Rousseau d'arriver dans la Presqu'île, et puis le cas échéant de continuer jusqu'à Gerland. Voilà.

Alors, je ne parle pas du pont Raymond Barre, parce que ce n'est pas le franchissement du Rhône entre Oullins et Gerland, c'est entre la Presqu'île et Gerland, mais ça facilitera quand même puisque c'est l'extension du T1 tramway où on mettra piétons, vélos.

Je ne parle pas plus que ça. C'est déjà trop parce que j'ai entamé le temps de parole de Pierre SOULARD, et je lui laisse sans plus attendre la parole.

Pierre SOULARD

Voilà, pour compléter et pour aller très, très vite, quelques chiffres. Je ne reviendrai pas sur l'extension du réseau. Vous avez vu que le collectif Valve avait les cartes du Grand Lyon que j'ai pu remettre à jour pour aujourd'hui, avec une réalisation à 191 km depuis 2008, et donc 490 km au mois de décembre. Et donc, l'atteinte de l'objectif à 520 km d'aménagements cyclables sur le Grand Lyon, pour 2014. Restera donc la deuxième partie en 2020 à aménager, jusqu'en 2020.

La typologie des aménagements, on utilise tous les outils disponibles en termes d'aménagement et de typologie d'aménagement. Donc, chaque liaison cyclable fait l'objet d'une étude particulière pour savoir quel est le meilleur type d'aménagement cycliste préconisé. Et donc, vous voyez dans ce *slide*-là que la palette des solutions disponibles est utilisée largement sur le Grand Lyon, avec en gros 50 % pistes cyclables et voies vertes, qui sont les deux rubriques en fin de tableau. Donc, les aménagements en sites propres, on va dire. Donc, les cyclistes sont tout seuls sur leur aménagement, modulo la voie verte où c'est partagé avec les piétons. Et puis, donc, les bandes cyclables pour 39 %. Et le reste sur les autres typologies d'aménagement.

La répartition sur le territoire. Donc, il y a une progression sur l'ensemble du territoire du Grand Lyon du linéaire d'aménagement cyclable, avec au final un réseau à 62 % sur la périphérie et donc à 38 % sur Lyon-Villeurbanne, en termes de linéaire d'aménagement cyclable. Et les quelques conférences locales des maires concernés sur l'Ouest lyonnais, donc les portes du Sud, Lômes et coteaux du Rhône et Val d'Yzeron, ont vu le linéaire augmenter de 16 km pour l'une, 7 km pour l'autre et 8 km pour la dernière, 9 km presque.

En plus de la partie infrastructure et développement de linéaire d'aménagement cyclable, il y a bien l'enjeu d'aménager et d'installer des arceaux vélo pour pouvoir garer son vélo en toute sécurité. Donc, ça, c'est une politique de fond avec 1 000 arceaux vélo posés tous les ans. Ou en tout cas, on essaie de tenir le rythme de 1 000 arceaux vélo en plus par an, sur le territoire du Grand Lyon. Donc, on arrive à 7 700 arceaux vélo au mois dernier en gros. Donc, on arrivera presque aux 8 000 arceaux vélo, vous avez dénombré, à la fin de l'année.

En plus de... dans cette politique de stationnement sécurisé vélo, l'idée aussi c'est de proposer des stationnements sécurisés pour deux usages : l'usage pour les besoins résidentiels et d'activité. Quand on est dans un secteur résidentiel de bâti ancien, il n'y a pas forcément la possibilité de pouvoir garer son vélo. Donc, là, on est en lien avec LPA, Vinci Park et Q-Park pour aménager dans ces parcs souterrains de centre-ville des stationnements sécurisés vélo, pour avoir une garantie de place et une place protégée, sécurisée dans un

parking pour son usage particulier. Et donc, un stationnement à proximité des résidences ou à proximité de l'entreprise ou du lieu de travail.

Philippe MARZOLF

Une minute.

Pierre SOULARD

Oui. Une deuxième offre complémentaire. Donc, c'est en lien avec le réseau de transport en commun, pour assurer l'intermodalité. Le vélo, c'est le déplacement de la courte distance, c'est vrai. Mais du coup, c'est le déplacement aussi d'un rabattement possible vers l'offre de transport en commun lourde. Et donc, là, c'est des phases qui sont engagées, qui sont portées d'une part par la région pour la partie rabattement sur le réseau TER. Mais en lien avec le SYTRAL, on est en train de déployer une première phase d'aménagement de stationnements sécurisés pour 2013. Et on voit que le pôle intermodal Oullins – La Saulaie est concerné en plus des quelques autres pôles intermodaux qui sont présents sur cette carte, qui est une première phase d'un déploiement à plus grande échelle sur le territoire du Grand Lyon, pour cet usage de rabattement en vélo sur les lignes fortes de transport en commun, ce qui accroît l'efficacité. Voilà.

L'évolution de la pratique. C'est en effet la courbe que vous aviez reprise de nos différentes présentations. J'ai pu la remettre à jour aussi pour aujourd'hui, donc on voit que la tendance qui était déjà exprimée depuis cet été se confirme sur l'automne, avec en parallèle la courbe d'évolution des aménagements cyclables, qui suit la même progression, parce qu'il n'y a pas forcément de liens de causalité immédiats. Mais néanmoins, c'est un constat qu'on peut faire.

En parallèle, en termes d'accidentologie, le vélo reste un mode relativement sûr. On a la courbe en bas du tableau qui présente... plus le point est à droite, donc plus la pratique du vélo est importante. Et plus le point est en haut du schéma, plus l'accidentologie est importante. On voit qu'il y a une corrélation entre une pratique massive du vélo et une diminution relative des accidents par ce mode-là.

Voilà. Puis, après, il y avait sur la fin du *slide* deux, trois autres actions. Mais c'était plus anecdotique. Donc, chaque VAE, vélo électrique, avec un enjeu notamment sur l'Ouest lyonnais. On voit ici donc les gens qui ont bénéficié et qui bénéficient encore de la subvention achat vélo électrique, qui sont plutôt dans l'Ouest lyonnais, pour des questions de relief sûrement notamment. Et ça accroît le potentiel de portée du vélo.

Philippe MARZOLF

Merci. J'aurais une question. Quelle est la part modale du vélo chez les employés et les salariés du Grand Lyon ?

Pierre SOULARD

Ah ! Bonne question.

Philippe MARZOLF

Est-ce que le PDA, comme vous préconisez de faire des PDA pour les entreprises, est-ce que...

Pierre SOULARD

J'aurai l'information auprès de la collègue chargée du PDA.

Philippe MARZOLF

Voir aussi peut-être l'évolution... si vous pouvez montrer l'évolution pour voir si vous êtes un bon élève, si le Grand Lyon est un bon élève ou pas.

Pierre SOULARD

Tout à fait.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Bien. On va prendre encore deux questions ou trois questions. Alors, le Monsieur avec des cheveux blancs et des lunettes, devant, tout devant. Ensuite, le Monsieur... oui, après, on lui donnera. Et ensuite, deux personnes.

Oh, excusez-moi, on ne vous voit pas.

Gilles LARACINE

Oui, bonjour. Gilles LARACINE de la Sauvegarde des coteaux du Lyonnais. Là, j'ai deux petites questions. Une directement sur... concernant... un peu technique sur les pistes cyclables ou les bandes cyclables. Donc, moi j'habite Craponne et je constate que dans l'Ouest lyonnais, on met en place des voies cyclables, plutôt de la bande cyclable, qui permettent d'élargir les rues et faire passer plus de voitures. C'est un petit peu... je suis obligé de résumer un petit peu la situation, mais des bandes cyclables qui font 1,20 m sur des voiries où pour la voiture il y a 2,75 m. 2,20 m, 1,75, ça nous donne du 4 m de large, qui fait que les voitures, elles mordent sur les pistes cyclables et pour les vélos ce n'est pas bien plus confortable. Bon, c'est un petit peu technique, mais on aimerait que ce soit plus souvent des pistes cyclables. Voilà.

Et puis, l'autre question, elle est un peu plus générale sur les transports en commun et modes doux. Là, j'interviens aussi à la demande de mes présidents, Noël COLLOMB et Maurice FISCH qui sont absents, et qui ont rencontré le 28 septembre 2011 le cabinet Égis à

Cardis. Alors, ils... c'est M. Éric LUCAS. Ce n'est pas ce M. LUCA là, mais Éric LUCAS du cabinet Égis à Cardis, qui leur a indiqué qu'un scénario tout transport en commun – et je suppose, modes doux avec – sera étudié lors du débat public aux côtés des deux possibilités routières. Et donc, vraiment, on se... enfin, voilà. La question, elle est : est-ce que véritablement, c'est quelque chose qui va se faire ? Voilà.

Et en annexe de cette question, est-ce que dans la présentation des modes, que ce soit tous les modes de circulation, on peut avoir un accord sur les questions fondamentales, ce que j'appelle les questions fondamentales, c'est-à-dire chiffrer clairement tout ce qui concerne la consommation énergétique, tout ce qui est relatif à l'effet de serre en vue des objectifs futurs, mais que ce soit clair pour tout le monde. Pour le vélo, on sait que c'est clair. Ce n'est pas très facile... pas très difficile à calculer. Mais là, pour nous, ce n'est pas très clair.

Et je dirais un autre point qui est aussi important, enfin presque aussi important que énergie, effet de serre, c'est le temps passé dans les transports par les citoyens, que ce soit transport en commun, voiture, ou n'importe quoi. C'est-à-dire aujourd'hui, hier, combien de temps on passait dans les transports ? Et combien on faisait de kilomètres ? Et demain, combien on va passer de temps dans les transports et faire de kilomètres ? Est-ce que demain on fera moins de kilomètres voyagés et de transport chaque jour ? Parce que l'objectif, ce n'est pas de se transporter. Voilà.

Jean-Paul PUYFAUCHER

D'accord. Merci. On continue à prendre les questions. Le Monsieur devant. Ensuite, vous Monsieur, excusez-moi, je ne vous avais pas vu. Mais allez-y, présentez-vous.

Jean-Noël RESSICAUD

Jean-Noël RESSICAUD, élu 2^e arrondissement. Moi, je voulais simplement poser quelques questions. Je constate que le vélo dans le métro, c'est bien. Ça ne suffit pas. La ligne C du métro... enfin, la ligne C du métro et également les tramways, je crois qu'on pourrait... ça aiderait à développer le vélo. Il y a une chose que je n'ai jamais comprise sur l'agglomération lyonnaise, c'est que le tracé des pictogrammes se fait en couleur blanche. C'est la même couleur que pour la voirie. Nombreuses sont les villes ou les agglomérations où on l'a fait en bleu et en vert. Là, on reconnaît vraiment un parcours cyclable.

Il y a eu sur Lyon des projets d'aménagement très intelligents, comme la grande rue de la Part-Dieu. C'est bien. Mais ça ne suffit pas. Pour Velo'V, on n'a pas de garantie de place et les actes d'incivisme mériteraient qu'on installe, je pense, de la vidéoprotection. Lorsqu'on prend un vélo et qu'on est obligé de changer quelques secondes après, eh bien, ça ne va pas. Les parkings sécurisés. Je crois qu'ils sont... c'est important, mais ils sont en nombre insuffisant, notamment pour développer le vélo notamment sur le Sud-Ouest.

Et puis, vous savez qu'il existe la véloroute, la véloroute qui va rejoindre le Léman à la Méditerranée. La véloroute passera à Lyon. Elle va traverser, elle va passer par Miribel Jonage, traverser la ville. Et on arrive au parc de Gerland. Là, plus rien. Alors, comment voulez-vous développer les transports en vélo au Sud, sachant que nous n'avons plus rien après le parc de Gerland. Ça, c'est un exemple. Voilà.

Et je suis pour la qualité avant la quantité. Et surtout, surtout, sur la continuité des pistes cyclables. Il ne faut surtout pas s'arrêter dès l'instant où on a un obstacle et traiter cet obstacle.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Monsieur ?

Yves NEYROLLES

Merci. Yves NEYROLLES, Renaissance du Vieux Lyon. Ça va être très simple. C'est uniquement en ce qui concerne l'entretien des pictogrammes et des marques. Je considère que c'est très, très bien, de multiplier les parcours, mais il faut absolument les entretenir. Lorsque nous sommes dans un espace qui est parfaitement en double sens, par exemple, quand on remonte sur le quai Pierre Scize, il n'y a aucun problème. Mais quand on est rue Grenette par exemple et qu'on veut traverser la Presqu'île à cet endroit-là, eh bien c'est très difficile, parce qu'il y a de temps en temps un petit cycliste en blanc qui est très abîmé. Et puis, il n'y a rien d'autre. Donc, les automobilistes, comme c'est assez étroit, ont tendance à se mettre vraiment près des trottoirs et à empêcher les cyclistes qui ont droit à passer aussi de pouvoir le faire. Voilà. Merci.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci. Monsieur... on va prendre le Monsieur devant et encore une personne, après, entre Monsieur.

Guillaume d'ARCY

Merci. Je suis Guillaume d'ARCY du Laboratoire Aguetant, donc qui est une vieille entreprise lyonnaise, depuis plus de 100 ans, dans le domaine de la pharmacie et de la santé, et installée à Gerland. Donc, qui a un grand projet de renouvellement de son usine, de son siège à Gerland, et qui a également une plateforme logistique située à Saint-Fons, donc tout à fait à proximité de l'Anneau des Sciences. Et je voulais témoigner du fait que pour les entreprises, ce qui est important, c'est, au-delà des transports en commun qui sont absolument nécessaires, c'est bien sûr le transport routier, notamment des marchandises. Et puis, dans le domaine de la santé, des patients. Et que donc, je pense qu'on ne peut pas faire tout à fait l'impasse sur la nécessité d'un transport routier performant. Et pour nous, mettre en communication les pôles de santé et le biopôle de Gerland, c'est tout à fait fondamental. Merci.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci. Alors, Monsieur.

Bernard THIERRY

Bernard THIERRY de DARLY. J'aurais bien voulu faire mon intervention lorsqu'il y avait plus de chefs d'entreprise dans la salle, mais malheureusement, je n'ai pas eu la parole. Je voulais vous dire qu'il fallait tenir compte de l'avis non exprimé des classes sociales défavorisées. Des classes sociales ne sont pas représentées lors de ces réunions du débat public. Elles n'ont même pas connaissance de ce débat sur l'Anneau des Sciences. Elle a en tête d'autres soucis beaucoup plus immédiats. J'allais dire des soucis plus terre-à-terre. Bien qu'enterré, l'Anneau des Sciences leur passe au-dessus de la tête. C'est toute la catégorie sociale des défavorisés qui, bien que concernée elle aussi, risque de ne pas être prise en compte. C'est tous ceux qui n'ont que la marche à pied, le vélo, la mobylette et les transports en commun pour se déplacer. C'est toute une catégorie sociale que même les associations ne représentent pas ou peu dans le débat public. Bien que concernée, elle aussi, cette catégorie sociale, dont le nombre augmente avec la crise, risque de ne pas être prise en compte. Il est évident que si elle s'exprimait, elle plaiderait pour des pistes cyclables, pour le développement du maillage des transports collectifs, le plus possible en site propre. Je demande donc en leur nom la prise en compte de cette majorité silencieuse. Pour eux, le choix est la troisième proposition : transport en commun. Le choix de l'Anneau des Sciences ne ferait qu'accroître les inégalités. Merci.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci.

Philippe MARZOLF

Juste pour répondre à Monsieur. Quand vous parlez du cabinet Égis qui a dit qu'il y aurait des études, en fin de compte c'est les trois hypothèses qui ont été présentées par le Grand Lyon sur des solutions de transport collectif, sans infrastructure routière. C'est ce qui vous a été présenté le 5 décembre et aujourd'hui. Et vous avez toutes les études à la Commission. Est-ce qu'on pourrait répondre aux deux, trois points ?

Gilles VESCO

Très, très rapidement, oui. Alors évidemment... sur... pardon ? Bon.

Philippe MARZOLF

Allez-y.

Gilles VESCO

Sur effectivement le fait que le meilleur trajet, c'est celui qui ne se fait pas, vous avez compris que c'est tout l'objectif des écocités, de la ville durable qui, dans la définition, sait

que rien n'est loin et que tout peut se faire au même endroit : vivre, se loger, travailler, se cultiver. Voilà. Et se déplacer le moins possible, c'est le projet de la Confluence. Donc, voilà pour le fait de baisser le nombre de trajets. C'est effectivement un facteur très important qui est de combattre l'antiproximité dans le développement de l'agglomération.

Sur la couleur, alors, ça, c'est une culture un petit peu Grand Lyon et CERTU, qu'il faut qu'on regarde. Mais c'est vrai qu'on évite de faire la ville en tranches napolitaines, parce qu'après chacun va demander sa couleur. Et la logique, le sens de l'histoire, c'est quand même que sur l'espace public tout le monde cohabite et que la rue est à tout le monde, il faut la partager. À terme, peut-être y avoir de la convivialité, mais évidemment dès qu'on met... je sais qu'en termes accidentologiques, ça peut être intéressant. Je pense à Copenhague où il y a ce fil bleu électrique qui n'est pas très joli, mais en tout cas de la résine, où on sait comment traverser un carrefour, puisqu'il n'y a qu'à suivre le fil. Mais c'est comme par hasard là où il y a l'accidentologie historique, etc. Donc, ça, c'est des choses qu'on continue de regarder, mais pour l'instant on évite de mettre trop de couleurs.

La vidéoprotection, M. RESSICAUD, évidemment, qui n'est plus là... bon. Donc, je glisse... Mais évidemment, on suit le taux de vandalisme, sur Velo'V par exemple au jour le jour. Et heureusement, il est en train de baisser.

Parking sécurisé, comme je disais c'est un des deux freins. 2 000 places de stationnement sécurisé avec accès badgé, abonnement, etc., dans les parcs relais, chez les stationneurs pour domicile – travail. Ça, c'est vraiment un effet de levier important pour faire du vélo en ville.

Et puis, la véloroute Sud, on a un problème face à la DREAL qui, effectivement, interdit le passage sur la Lône au droit d'Arkema, de Feyzin, de la raffinerie, dans le périmètre de protection des risques technologiques. On est en train de regarder ça. Donc, ça veut dire qu'il faut rester sur la rive droite jusqu'à Givors ou alors passer en dessous de ce périmètre au moyen d'un pont pour reprendre la rive gauche, qui vaut 20 millions d'euros. Donc, on est en train de dire à l'État : « Soit vous nous laissez passer sur la Lône, soit vous nous donnez 20 millions d'euros, soit vous nous laissez aller jusqu'à Givors rive droite. » Mais ça veut dire qu'on coupe Léman mer et évidemment c'est le chaînon manquant, le chaînon maillant qui fait la solidité de toute la chaîne du Léman à la mer. Il y a la voie verte des Confluence grâce au pôle métropolitain avec 250 km, qui passe aussi par là. Effet de levier supplémentaire. Donc, on va soumettre la question, mais c'est une vraie question, aujourd'hui.

Les pictogrammes, merci, vous avez raison. Il faut repasser sur nos traces. Il ne suffit pas d'étendre le réseau, encore faut-il l'entretenir. Ça, c'est l'angoisse, parce que ça fait pschitt ! Ça disparaît. On travaille très fort pour implanter des axes sur des voiries et tout d'un coup il disparaît. Donc, là, c'est l'angoisse absolue. Donc, j'ai demandé...

[Hors micro]

Voilà. Alors, ça, il y a une procédure, mais Pierre SOULARD pourra... de réflexion, à l'identique et à l'ancienne, mais pas à l'ancienne justement. J'ai demandé qu'il y ait des pictogrammes thermocollés, qu'on prenne cette signalétique aussi au sérieux que celle de la signalétique automobile, lesquelles évidemment roulent dessus. Et du coup, ça les efface.

Donc, arrêtons la gouache, arrêtons les tentatives d'expérimentation, de peinture, de je ne sais quel type, mais vraiment du thermocollage pour que ça dure et que ça se voit. Voilà un petit peu ce qu'on pouvait dire.

Philippe MARZOLF

En une autre couleur que blanc. C'est ça ?

Gilles VESCO

Blanc pour l'instant, mais il peut y avoir un cadre avec un peu de vert, etc.

Philippe MARZOLF

Bon. Merci à tous d'avoir été patients. Désolé à ceux à qui on n'a pas donné la parole, mais on essaie de la donner à des gens qui n'ont pas encore parlé. Je vous rappelle que vous avez d'autres moyens de parler : une interview vidéo, une contribution sur internet ou un avis. Et je vous rappelle qu'on se retrouve avec les trêves estivales, où nous, on va réfléchir sur les enseignements qu'on tire de toutes les premières réunions, qui seront donc donnés au début de chaque réunion territoriale. On se retrouve le 10 janvier à Tassin-la-Demi-Lune, donc pour une série de réunions territoriales. Merci à tous encore, et bonne fin d'après-midi.